

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unsere Aufgabe soll nur die sein, zu untersuchen, ob und in welcher Weise nach den bisher gemachten Erfahrungen den offenbaren Mängeln der Radreifen im Eisenbahnbetriebe aus dem Wege gegangen werden könne.

Es ist bekannt, dass die Befestigungsarten der Radreifen auf den Radstern Legion ist. Wie wenig aber selbst die bis jetzt bekannten besten derselben, welche übrigens gleichzeitig ganz unverhältnissmässig höhere Auslagen bedingen, den nothwendigerweise zu stellenden Anforderungen genügen, hat uns der vergangene Winter zur Evidenz bewiesen. In Anerkennung dieser unleugbaren Thatsache soll denn auch von Seite der geschäftsführenden Direction des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen die Ausschreibung einer namhaften Prämie für diejenige Befestigungsart der Radreifen in Vorbereitung sein, welche das Springen und Abfliegen derselben unmöglich macht.

Wohl dem Techniker, dem der glückliche Gedanke beschiedenen ist, diesen übelsten der Uebelstände im Eisenbahnbetrieb für ewige Zeiten zu eliminiren und gewiss würden wir uns unter den Ersten befinden, um dem Beneidenswerthen herzlichst zu gratuliren. Ob, wann und wie dieser Gegenstand aber seine Erledigung finden wird, das sind sehr gewichtige Fragen, auf deren Lösung schlechterdings mit sorglosem Vertrauen nicht gewartet werden kann! — Es tritt somit eine neue Frage heran, nämlich die: „wie wenigstens mit vorhandenen Mitteln das Uebel abzuschwächen wäre“?

Und dies dürfte, wir halten uns dabei der Zustimmung einer grossen Anzahl erfahrener Fachmänner für versichert, durch Beseitigung des bisher gehegten Misstrauens gegen — die *Schalengussräder*, in erster Linie zu erreichen sein; für welche Annahme die soeben überstandene hunderttägige Frostperiode, welche fast ganz Europa beherrschte, den treffendsten Nachweis lieferte.

Der ungeheuren Anzahl von Radreifenbrüchen, welche bei mehreren Bahnen, die auch grosse Massen von Schalengussrädern verwenden, in genannter Zeit vorgekommen, steht, soweit unsere Informationen reichen, kein Bruch gegenüber, welcher bei Schalengussrädern vorgekommen und eine Betriebsstörung zur Folge gehabt hätte!

Mehr bedarf es wohl kaum, um selbst die geschworenen Feinde der Schalengussräder etwas milder zu stimmen und zu neuerlichen Versuchen aufzufordern.

Es wäre ja schon unendlich viel gewonnen, wenn wenigstens sämtliche Güterwagen ohne Bremse mit Schalengussrädern laufen würden. Noch mehr wäre aber gewonnen, wenn auch bei uns zu Versuchen geschritten würde, um das Verhalten des heutigen Schalengussmaterials unter Bremswirkung zu prüfen, indem es doch bekannte Thatsache ist, dass in Amerika, namentlich aus der *Lobdell Car Wheel Co*, in *Wilmingon* (Delaware) hervorgegangene Schalengussräder schon seit vielen Jahren unter *Personen- und Bremswagen* mit bestem Erfolge laufen. Dem Vernehmen nach hat es genannte Firma auch dahin gebracht, ihre Räder trotz des grossen Härtegrades, den dieselben an der Lauffläche besitzen, auf der Drehbank abzdrehen! — Damit soll nun keineswegs gesagt worden sein, dass nicht auch auf dem Continente, in Europa, Fabriken in der Lage wären, Gussräder für Eisenbahnen zu liefern, welche derart erweiterten Anforderungen zu entsprechen vermögen. Im Gegentheil, wir glauben sogar bestimmt, dass einige unserer älteren Hartgussfabriken, zufolge der ihnen seit einer langen Reihe von Jahren gebotenen Erfahrung, eine Vollkommenheit in der Erzeugung von Schalengussrädern erlangt haben, welche recht wohl auch unsere Eisenbahnverwaltungen bestimmen könnten, mit Verwendung der Schalengussräder einen Schritt weiter zu gehen, um den ausserordentlich störenden Radreifen-Calamitäten mehr und mehr das Terrain zu entziehen.

Aber auch in anderer Hinsicht dürfte das Schalengussrad im Stande sein, das Speichenrad in sehr bescheidene Grenzen zu drücken, wobei wir nicht einmal auf die direkten pecuniären Relationen, welche ohnehin genügend bekannt sind, verweisen wollen.

Viele Locomotivführer, namentlich wenn sie eine lange Wagenreihe hinter sich sehen, sind nämlich der Ansicht, dass der Zug weit leichter zu befördern sei, wenn von den rollenden Rädern die Mehrzahl Scheibenräder seien, welche Meinung der

Begründung gewiss nicht entbehrt und wohl werth ist, in's Bereich genauester Erforschung gezogen zu werden, indem es naheliegt, dass die breiten Flächen der Speichen nicht zu unterschätzende Luftwiderstände zu überwinden haben, die mit der Geschwindigkeit des verkehrenden Zuges wachsen müssen. Den Beweis hiefür findet man, wenn man einen in vollster Geschwindigkeit begriffenen Eilzug in unmittelbarer Nähe an sich vorbeifahren lässt. Man wird dann die Bemerkung machen, dass nicht nur Massen von Staub und Sand aufgewirbelt, sondern auch Holzstücke und sogar Steine von recht anständiger Schwere vom Boden aufgehoben und in die Höhe getrieben werden, also eine Wirkung, zu welcher offenbar die Ursache in der durch die Speichenräder in wirbelnde Bewegung versetzten Luftmasse zu suchen ist. Noch greller wird sich aber das Gefühl der erschweren Zugsarbeit dem Beobachter aufdrängen, wenn man auf offener Strecke und bei starkem Schneefall das „Treiben“ zwischen den Rädern beobachtet, wo man unwillkürlich jedes Speichenrad als Bremse betrachten möchte. Mehr braucht es aber nicht, um im Eisenbahnwesen ein Ding verwerflich zu finden, wenn man ihm nachsagen muss, dass es — „unöconomisch und unsicher sei“! — Möchte darum unsere Bemühung etwas dazu beitragen, die Lösung der Radreifenfrage im Scheibenrade zu suchen, dessen Verbesserungsfähigkeit jedenfalls näher liegt als jene des Speichenrades.

## Revue.

**Tay-Brücke.** — Die gerichtliche Untersuchung über den Unglücksfall, welche im Gange ist, hat, ausser den bereits bekannten Zeugnisaussagen über die Katastrophe selbst, bisher Thatsachen zu Tage gefördert, die über die Ursache des Ereignisses keinen Zweifel mehr lassen. Dieselbe liegt in der überaus nachlässigen Herstellung, besonders des eisernen Pfeileroberbaues. Die Säulen wurden von der Bauunternehmung an Ort und Stelle aus dem billigsten (resp. schlechtesten) englischen Eisen gegossen und zwar war das Material so gering, dass die Arbeiter erklären, noch nie solch' schlechtes Eisen verwendet zu haben. Sie verlangten selbst, es mit gutem schottischen Eisen mischen zu dürfen, was ihnen aus ökonomischen Rücksichten abgeschlagen wurde. Die gegossenen Säulen mit dem Durchmesser von 15" sollten eine gleichmässige Wandstärke von 1" haben, doch kam es vor, dass eine Seite  $\frac{3}{8}$ " und auf der andern  $1\frac{1}{8}$ " stark ausfielen. An fehlerhaft gegossene Säulen wurden die vorstehenden Unebenheiten weggemeisselt und Höhlungen mit Kitt oder Cement ausgefüllt, dieselben dann angestrichen und versetzt. Sehr häufig fehlten bei den gegossenen Stücken die Lappen, welche zur Verschraubung der Diagonalverbindungen bestimmt waren, oder sie wurden beim Transport zufällig abgeschlagen. Solche fehlende Lappen wurden dann regelmässig angegossen, wobei die Säulen ebenso regelmässig durch die ganze Wandstärke gehende Sprünge erhielten. Doch Kitt und Anstrich halfen auch hier über die Skrupeln hinweg! Nicht viel genauer scheint man es mit der Befestigung der Diagonalen gehalten zu haben, wenigstens berichten die Maler, die die Brücke zum letzten Male angestrichen haben, dass sie solche Diagonalen gefunden haben, welche nur lose an einem Bolzen hingen und auf andern Stellen sind sie wiederholt an leere Bolzenlöcher gekommen. Es scheint zudem der Rost, durch das Salzwasser begünstigt, die Verbindung der 25,4 mm. starken Bolzen in den 28 mm. messenden Oeffnungen der Laschen gelockert zu haben; so soll ein Herr B. F. in Dundee im Besitze eines solchen Bolzens sein, der zur Hälfte durchgerostet ist. In vielen Fällen waren 2 bis 5 Unterlagsscheiben den Bolzen beigelegt. Die Geschwindigkeit, mit welcher die Brücke befahren wurde, haben viele Zeugen, welche dieselbe täglich passirten, gemessen und mit 35 Meilen (gegen 25 Meilen, welche behördlich zugestanden waren) angegeben. Viele geben auch an, stets seitliche sowohl als verticale Schwankungen beobachtet zu haben, besonders die oben erwähnten Maler, die ihre Farbentöpfe immer beim Herannahen eines Zuges befestigen mussten, damit sie nicht durch das Schwanken vom Gerüste herabgeworfen würden.

Eine neue **Secundärzug-Locomotive**, welche die österreichische Südbahn, nach ihrer Locomotivtype für Gebirgsstrecken, in Wien erbauen liess, wurde am 12. Februar erprobt. Diese Locomotive ist dreiachsig; von den Achsen sind nur die zwei vorderen gekuppelt, auf welchen

die Maschine ruht, während die dritte ungekuppelte Achse einen zur Unterbringung des Gepäcks bestimmten Wagenkasten trägt. Das Gewicht der Locomotive beträgt im ausgerüsteten Zustande 23,4 t. Der aus drei zweiachsigen, sogenannten amerikanischen Wagen zusammen gesetzte Zug wiegt leer nur 24,5 t. und hat 16 Sitze erster, 32 Sitze zweiter und 76 Sitzplätze dritter Classe. Als Leistung der Maschine war vorgeschrieben: 30 t. Bruttolast auf einer Steigung von 25 ‰ mit 15 km. Geschwindigkeit zu fördern, eine Anforderung, welcher sich dieselbe bei der Probefahrt reichlich gewachsen zeigte. Das Zugpersonal besteht aus einem Locomotivführer und einem Conducteur, welcher seinen Standplatz auf der hinteren Plattform des letzten Wagens hat. Die Communication zwischen Führer und Conducteur wird durch zwei Zugleinen vermittelt, von denen die eine vom Conducteur aus zur Dampfpeife, die zweite von der Maschine aus zu einer auf dem letzten Wagen angebrachten Glocke führt. Maschine und Wagen sind mit Vacuumbremsen versehen und es kann daher der Zug in der kürzesten Frist zum Stillstand gebracht werden. Die Südbahn beabsichtigt, solche Secundärzüge in ihrem Fahrplan auf der Brennerlinie einzuschalten.

Miscellanea.

**Erfindungsschutz.** Die in Bern versammelt gewesene schweizerische Section der internationalen Commission für den Schutz des geistigen Eigenthums hat in ihrer Sitzung vom 9. dies beschlossen, die „Eisenbahn“ als Organ für ihre sämmtlichen Publikationen zu erklären (vide Vereinsnachrichten). Wir glauben, dass durch diesen Beschluss unsern verehrten Lesern, die sich für das Patentwesen interessieren, eine willkommene Erweiterung des Wirkungskreises unseres Blattes geboten sei, indem sie durch dasselbe jeweilen von massgebender Seite von Allem unterrichtet sein werden, was sich auf dem Gebiete des internationalen Erfindungsschutzes vollzieht.

**Patentwesen.** Die Firma J. Brandt & G. W. von Nawrocki, Patent- und technisches Bureau in Berlin, theilt uns Folgendes mit:

1. Von Seiten der Ungarischen Regierung ist in Wien die Zustimmung eingelangt, wonach vom 1. März d. J. an von ausländischen Patentbewerbern weder die Vorlage eines ausländischen Patentes noch die der jeweilig fälligen Annuitäts-Quittungen (Jahres- und Taxen-Quittungen) vom Patentante gefordert wird.

Dagegen haben die ausländischen Patentinhaber in Streitfällen die Existenz eines vor Ertheilung des österreichischen Privilegiums nachgesuchten analogen ausländischen Patentes nachzuweisen.

Wahrscheinlich wird man auch in Zukunft die *gesetzlich vorgeschriebene* Ausübung eines Oesterreich-Ungarischen Privilegiums nicht mehr *officiell constatiren*, sondern es dem Patent-Inhaber überlassen, im Falle eines Processes den Nachweis des rechtzeitigen Beginnes, sowie der nicht *gänzlichen* Unterbrechung der Ausübung während zwei aufeinanderfolgender Jahre zu liefern.

2. Laut Beschluss des k. k. österreichischen Handelsministeriums vom 1. März 1880 haben Ausländer, welche in Oesterreich ein Privilegium erwirken wollen, von nun an weder ihre *ausländische Patent-Urkunde* noch den Nachweis des Fortbestandes ihres ausländischen Patentes zu erbringen.

Ebenso entfällt von nun an der bisher von Ausländern geforderte *Nachweis der Ausübung des Privilegiums* und werden österreichische Privilegien von nun an nur dann für erloschen erklärt, wenn der Privilegienbesitzer *im Falle einer Annullirungsklage* nicht beweisen kann, dass er das Privilegium ausgeübt hat.

Dieser Beschluss dürfte von allen Erfindern mit grösster Freude begrüsst werden, da er die vielen lästigen Weitläufigkeiten und manche Kosten beseitigt, welche bisher mit der Nachsicherung und Aufrechterhaltung von Patenten in Oesterreich-Ungarn verbunden waren.

**Eidg. Polytechnikum.** Laut Nr. 10 des „Schweiz. Bundesblatt“ hat der Bundesrath an Stelle des demissionirenden Herrn Nationalrath Andreas Rudolf von Planta von Samaden als Ersatzmann in den eidg. Schulrath gewählt: Herrn Jean Meyer, Obergeringieur der „Suisse Occidentale“ in Lausanne.

— Nach Angabe amerikanischer Blätter sind im zweiten Semester 1879 nicht weniger als 5685 km. Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten zur öffentlichen Versteigerung gekommen. Unter diesen ragt die „Atlantic and Gulf“ Linie durch ihre Länge sowohl (sie umfasst 560 km.) als auch durch den geringen Erlös der Versteigerung hervor. Sie wurde um 300 000 D. zugeschlagen und es blieb ausser den Actionären eine fundirte Schuld von 850 000 D. unbedeckt, ja sogar die Beamten und Arbeiter hatten mit ihrer Forderung von 120 000 D. das Nachsehen, da der Erlös fast gänzlich für Administratoren und Advocaten Verwendung fand.

Statistisches.

Gothardbahn.

Monatsausweis über die Arbeiten an den Zufahrtlinien.

31. Januar 1880	Sectionen					Total
	Immen-see-Flüelen	Flüelen-Göschen	Airolo-Biasca	Cadenazzo-Pino	Giubiasco-Lugano	
Länge in Kilom.	31,980	38,742	45,838	16,200	25,952	158,712
<b>Erdarbeiten: 1)</b>						
<i>Voranschlagcbm.</i>	879 250	1 357 640	1 721 890	287 870	518 100	4 764 750
<i>Fortsch. i. Jan. „</i>	15 780	7 870	22 890	15 190	6 310	68 040
<i>Stand a. 31. „ „</i>	163 510	408 320	623 190	81 700	10 910	1 287 630
<i>„ „ „ „ 0/0</i>	19	30	36	28	2	27
<b>Mauerwerk:</b>						
<i>Voranschlagcbm.</i>	53 250	89 400	95 160	27 690	32 680	298 180
<i>Fortsch. i. Jan. „</i>	60	10	320	90	—	480
<i>Stand a. 31. „ „</i>	5 370	21 990	33 210	310	—	60 880
<i>„ „ „ „ 0/0</i>	10	25	35	1	—	20
<b>Tunnels:</b>						
<i>Voranschlag 2) m.</i>	5 442	7 258	8 024	—	3 114	23 838
<i>Fortschritt i. Jan.</i>						
<i>a. Richtstollen m.</i>	398	458	339	—	99	1 294
<i>b. Ausweitung „</i>	436	384	287	—	—	1 107
<i>c. Strosse „</i>	212	397	271	—	—	880
<i>d. Gewölbe „</i>	3	82	56	—	—	141
<i>e. Widerlager „</i>	—	69	33	—	—	102
<i>Stand a. 31. Jan. 2)</i>						
<i>a. Richtstollen m.</i>	3 693	4 727	2 761	—	144	11 325
<i>b. Ausweitung „</i>	2 596	2 888	2 119	—	—	7 603
<i>c. Strosse „</i>	362	1 849	1 527	—	—	3 738
<i>d. Gewölbe „</i>	43	179	185	—	—	407
<i>e. Widerlager „</i>	10	175	86	—	—	271
<i>Stand a. 31. Jan.</i>						
<i>a. Richtstollen 0/0</i>	68	65	34	—	5	48
<i>b. Ausweitung „</i>	48	40	26	—	—	32
<i>c. Strosse „</i>	7	25	19	—	—	16
<i>d. Gewölbe „</i>	1	2	2	—	—	1
<i>e. Widerlager „</i>	0	2	1	—	—	1

1) Exclusive Sondirungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.  
2) Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

Literatur.

*Grundzüge der freien Perspective*, von Ingenieur Carl Fliesen. Leipzig, bei Carl Scholze. Heft 42 der bautechnischen Taschenbibliothek.

Dieses Heft gibt eine kurz gefasste „populäre“ Anleitung zur Kenntniss der Perspective; eine Fortsetzung für in der darstellenden Geometrie „Bewanderte“ soll später folgen.

*Die Blitzableiter in ihrer Construction und Anlage*, von Ludwig Klasen. Preis 2 Mark. Leipzig, Baumgartner's Buchhandlung.

Dieses Buch ist schon deshalb dem Verfasser bestens zu verdanken, da er durch dasselbe die irrige Meinung zu Falle bringt: es genüge, um vor Blitzschlag gesichert zu sein, auf dem Dache eine Stange aufzustellen und dieselbe durch einen Draht mit dem Boden zu verbinden, nachdem man eine mehr oder weniger theure Spitze darauf befestigt hat. Wie sehr aber schlechte, dem Gebäude geradezu Gefahr bringende Blitzableiter bei uns an der Tagesordnung sind, haben die letzten Untersuchungen durch Techniker in eclatanter Weise dargethan.

Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, dass die Gas- und Wassergesellschaften in Berlin es sich verbeten haben, dass die Blitzableiter mit ihrem Rohrnetz verbunden werden, wo solche Verbindungen bereits bestehen, müssen dieselben sofort beseitigt werden.

*Graphische Ermittlung der Spannungen in den Hochbau- und Brückenbau-Constructionen*, von Ludwig Klasen. Leipzig, Verlag von Arthur Felix.

Vorliegendes Werk bietet mit Bezug auf die graphische Ermittlung der Spannungen in den Hochbau- und Brückenbau-Constructionen nichts Neues, es enthält mehr eine Zusammenstellung und Erläuterung der verschiedenen Methoden.

*Série de prix applicables aux travaux du bâtiment à Neuchâtel*, par MM. C. Alf. Rychner et Ls. Perrier, architectes.

Cet ouvrage utile, dont nous annonçons la mise en souscription dans notre journal, va paraître prochainement. Nous avons eu l'occasion de voir les épreuves de ce travail et nous nous faisons un plaisir de le recommander à tous nos collègues.

Dans l'origine, l'élaboration de ce travail avait été décidée par la section de Neuchâtel en 1876 et les auteurs y prirent part d'abord, comme rapporteurs des commissions désignées par cette section. Mais on ne tarda pas à reconnaître, comme on l'avait fait ailleurs, qu'un travail de cette nature ne pouvait être fait par de nombreuses commissions. Les auteurs entreprirent alors de faire ce travail eux-mêmes sous les auspices de la société et il l'ont mené à bonne fin. Cependant la coopération de tous les praticiens du pays ne leur a pas fait défaut, puisque tous les architectes et entrepreneurs ont eu des épreuves de cette série pour y mettre leurs prix. Un des principaux buts d'un travail pareil, est de faire disparaître les nombreuses anomalies qui ne se présentent que trop souvent, lors de la confection des mémoires et qui ont souvent les conséquences les plus fâcheuses, et d'arriver à un mode de métré uniforme et raisonné, et à mettre en harmonie les prix des différents ouvrages de la même profession. On arrive ainsi à simplifier, soit le travail laborieux qui résulte de chaque mise en adjudication de travaux, tant pour le soumissionnaire que pour celui qui met les travaux au concours, ainsi que les règlements et vérifications des décomptes. Nous estimons que les auteurs ont complètement atteint ce but. Les sous-détails sont complets et bien établis. Cette série est la plus complète qui ait été publiée jusqu'ici dans notre pays, elle rappelle sous ce rapport la série bien connue de la ville de Paris. Bien que les prix soient ceux de Neuchâtel, elle peut néanmoins être avantageusement utilisée dans toute la Suisse. Les sous-détails sont, comme nous l'avons dit, si complets, qu'il suffira d'y introduire les prix des matières brutes pour reconstituer les prix d'application pour d'autres localités. Devenu assez volumineux en raison même de ces détails, les auteurs qui ont voulu faire un travail sérieux et non une spéculation, se sont abstenus de le charger de tout ballast inutile tel que tableaux que l'on trouve ailleurs, annonces, réclames etc.

Nous ne pouvons qu'engager vivement nos collègues à encourager, par leur souscription, cette utile publication. J. M.

### Zum Eisenbahnunfall im Vonwil.

Eine Entgegnung des Herrn Maschineningenieur Maey auf den in No. 9 unserer Blattes erschienenen Artikel des Herrn Maschinenmeister A. Klose musste wegen Raummangel auf die nächste Nummer zurückgelegt werden.

Redaction : A. WALDNER.  
Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Commission permanente internationale pour la propriété industrielle. Section suisse.

Séance du 13 décembre 1879 (3 heures p. m.)

La Section suisse, nouvellement formée, est convoquée au palais fédéral par M. le conseiller fédéral Droz dans le but de se constituer.

M. le conseiller fédéral Droz ouvre la séance en remerciant les membres de la Commission de ce qu'ils ont répondu à l'invitation du Département et il indique les motifs de la réunion :

La Commission permanente internationale est issue du congrès de Paris pour la protection de la propriété industrielle. Son but est de continuer les travaux du congrès et de tâcher d'aboutir à un résultat pratique sur le terrain international en jetant les bases d'une législation internationale sur la matière. — Ensuite M. le président donne connaissance de la manière dont a été composée la section, par les délégués de la Confédération au congrès de Paris, les délégués de la Société suisse du commerce et de l'industrie et par ceux de la Société des anciens élèves de l'Ecole polytechnique.

M. le président fait ensuite observer que le projet de loi sur les marques de fabrication et de commerce qui se discute actuellement par l'assemblée nationale, est un premier pas de fait pour arriver en Suisse à une législation sur la propriété industrielle. Il espère qu'on arrivera ensuite à légiférer sur les dessins et modèles de fabrication, puis sur les brevets d'invention. Pour ces derniers M. le président estime qu'une entente internationale serait de nature à hâter la solution en Suisse.

Lecture est faite d'une lettre de M. le sénateur Bozérián, président de la Section française de la commission, qui annonce que le gouvernement français communiquera sous peu aux autres gouvernements un avant-projet de traité international en les invitant à prendre part à une conférence internationale chargée d'examiner les dispositions de ce projet. M. le président pense que le Conseil fédéral donnera suite à cette invitation.

M. Bodenheimer ajoute quelques mots complémentaires au discours du président. La tâche des sections nationales de la commission est d'agir auprès des autorités du pays pour que celles-ci accueillent favorablement l'invitation du gouvernement français et elle a en outre à réveiller dans le public l'intérêt pour les questions dont il s'agit. — La section nomme ensuite comme président M. Bürkli, président actuel de l'Union suisse du commerce et de l'industrie et M. Bodenheimer, ancien conseiller d'Etat, comme secrétaire. Ensuite M. le président clôt la séance par ces mots : Le but de la séance de ce jour étant atteint, le Département laisse à la section le soin des travaux ultérieurs et espère qu'elle le tiendra au courant de la marche suivie par elle. — Pour finir M. le président recommande à la section d'examiner les principes qui ont servi de base au traité élaboré à Paris, au double point de vue de leur caractère international et de leurs rapports avec la législation suisse.

Fin de la séance 4<sup>3/4</sup> heures.

Séance du 9 mars 1880.

La section définitivement constituée se compose de

- M. K. Bürkli, président.
- „ C. Bodenheimer, secrétaire.
- „ le Dr. Eichmann, de Zurich.
- „ Waldner, rédacteur de l'*Eisenbahn*.
- „ D. Perret, fabricant, de Neuchâtel.
- „ V. Schreyer, ancien professeur de droit, directeur de la *Genevoise*, Compagnie d'assurance sur la vie.
- „ Imer-Schneider, ingénieur.

La séance est ouverte à 11 heures, à l'hôtel des Tisserands à Berne, sous la présidence de M. Bürkli. — MM. Bodenheimer et Schreyer manquent à l'appel. — M. le président donne communication d'une lettre de M. Bodenheimer, qui, annonçant son prochain départ de Berne pour l'Etranger, donne sa démission comme membre de la commission et fait des vœux pour que l'activité de cette dernière soit couronnée de succès. — M. Bürkli regrette cette démission qui enlève à la section un des membres les plus versés dans le matériel et qui lui eût rendu d'éminents services dans ses fonctions de secrétaire.

La section décide de répondre dans ce sens à la lettre de M. Bodenheimer. — Elle décide ensuite de faire des démarches auprès de M. Köchlin-Geigy de Bâle pour le prier d'accepter sa nomination comme membre de la commission en remplacement de M. Bodenheimer.

M. le Dr. Eichmann ayant décliné sa nomination comme secrétaire en remplacement de M. Bodenheimer, la section nomme M. Imer-Schneider à ce poste.

M. le président donne lecture d'une lettre de M. le sénateur Bozérián, qui, au nom de la section française, exprime sa satisfaction de la constitution de la section suisse et annonce que le Conseil fédéral a accepté l'invitation du gouvernement français de prendre part à une conférence internationale.

En suite d'une lettre du Département fédéral du commerce, la section décide de faire de son mieux pour tâcher d'établir une statistique des inventeurs suisses qui ont souffert d'une manière ou d'une autre de l'absence de loi protectrice dans notre pays, et de prier le dit Département d'agir de son côté dans ce sens au moyen d'appels publiés dans la feuille fédérale.

La section passe ensuite à la discussion des questions relatives aux brevets d'invention posées par la section française. M. Imer-Schneider, désigné comme rapporteur par M. le président, présente des projets de réponses qui sont discutées en détail et adoptées avec plus ou moins de modification. Les principales questions mises à l'ordre du jour sont :

*La durée des brevets.* La section décide que cette durée doit être uniforme dans tous les pays et devrait être fixée à 18 ans, comme moyenne des durées admises actuellement dans les divers pays.

Au sujet du *secret des descriptions* des inventions pour lesquelles on demande un brevet, la section admet le système du *Caveat* en principe, sans en indiquer encore l'application détaillée.

*Les certificats d'addition* sont admis en principe.

*La nouveauté de l'invention* est déterminée de la manière suivante : L'invention doit être considérée comme nouvelle, quand elle n'a pas reçu, avant la date du départ de la demande de brevet et dans le pays en question, une publicité suffisante pour pouvoir être exploitée.

La question de *Collaboration* (ouvriers, employés, fonctionnaires etc.) est renvoyée aux tribunaux compétents.

*Les brevets d'importation* ne sont pas admis.

La section nomme ensuite Mr. Imer-Schneider rapporteur au sujet des dessins et modèles de fabrique qui doivent faire l'objet de la prochaine séance.

En suite d'une offre obligeante de Mr. Waldner, rédacteur du journal „*Eisenbahn*“, d'accorder l'hospitalité de ses colonnes à toutes les communications de la commission, la section décide d'adopter ce journal comme son organe attitré.

Après avoir traité encore quelques questions de détail, la séance est levée à 4 heures.

Le secrétaire de la Commission :  
E. Imer-Schneider, Ingénieur.