

36. Gruppe : Transportmittel = 36me groupe : moyens de transport

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.06.2024**

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.

Transportmittel — Moyens de transport

Sektion A

Strassenfahrwerke aller Art, Automobile

Präsident: Ch.-Louis EMPEYTA, Chêne-Bougeries, bei Genf.

Verfolgt man die Entwicklung der Technik und der mechanischen Konstruktion im Laufe der letzten Jahrhunderte, so fällt es auf, dass der Mensch seit langem nach einem Apparat gesucht hat, der ihn transportieren und die dafür nötige Energie in sich selbst entwickeln kann. Schon im 17. Jahrhundert soll ein Nürnberger Uhrmacher einen durch ein Uhrwerk bewegten Wagen gebaut haben. Im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts folgten sich die Erfindungen, bezw. Verbesserungen und die praktische Anwendung der Dampfmaschine, des Heissluftmotors und der Verbrennungskraftmaschine, welche etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts auch auf die Fortbewegung von Fahrzeugen angewendet wurden. So kamen nacheinander die Wagen von Cugnot, Bollée, Maerkus, de Dion-Bouton, Benz, Serpollet und Daimler auf.

Soweit die Schweiz in Frage kommt, so scheint der Ingenieur R. Thury von Genf den Ruhm beanspruchen zu dürfen, einer der Vorläufer auf dem Gebiete der automobilen Traktion gewesen zu sein. Sein Dampf dreirad, welches in der Ausstellung des Schweizerischen Automobilklubs zu sehen war, tat schon Ende 1878 regelmässigen Dienst.

In den Jahren zwischen 1880 und 1900 entwickelte sich überall die neue, durch die Entdeckung des Pneumatikreifen geförderte Automobilindustrie. Frankreich rückte schnell an die Spitze der Länder, welche in grossen Mengen den Weltmarkt mit Produkten der Automobilbranche versahen, und trug durch die Organisation internationaler Wettrennen mächtig zur Verbreitung des Automobiles bei. Deutschland, Amerika, England, Belgien und Italien ahmten sein Beispiel nach. Auch die Schweiz nahm rasch einen im Verhältnis zu ihren Mitteln und ihrer kommerziellen Bedeutung bemerkenswerten Platz in der Automobilkonstruktion ein. In der Tat liessen die Genauigkeit und Solidität, welche seit langem das Charakteristikum der Arbeit schweizerischer Ingenieure und Arbeiter auf dem Gebiete der mechanischen Konstruktion sind, von vornherein es als sicher erscheinen, dass unsere Fabrikanten auf dem Weltmarkte mit ihrem Fabrikat in Ehren bestehen würden. Die Schweizer Fabrikmarken können jetzt mit den besten ausländischen Produkten konkurrieren.

Die Ausfuhrziffern für das erste Halbjahr 1913 lauten wie folgt: Russland Fr. 1,647,000, Deutschland Fr. 1,150,000, Brasilien

Fr. 1,115,000, Frankreich Fr. 772,000, Italien Fr. 590,000, England Fr. 500,000, zusammen Fr. 7,144,000, während im gleichen Zeitraum des Jahres 1912 die Gesamtziffer Fr. 5,876,000 betrug.

Die Gesamteinfuhrziffer belief sich im ersten Halbjahre 1913 auf Fr. 4,956,000 gegenüber Fr. 4,180,000 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass trotz der starken Konkurrenz die Schweiz ihren Export erhöhen konnte.

Die fabrikmässige Herstellung von Automobilen, Fahrrädern, Motorrädern und Zubehörteilen beschäftigt durchschnittlich in der Schweiz 5000 Arbeiter. Rechnet man hinzu die Wagenbauer, Maler, Fuhrleute, das Garagepersonal usw., so kommt man auf 30–35,000 Arbeiter.

Auch aus der Zahl der in der Schweiz stationierten Automobile und der die Schweiz passierenden Tourenwagen kann man sich eine Vorstellung von der Bedeutung machen, welche dieses Verkehrsmittel erlangt hat. Die Gesamtzahl der Schweizer-Automobile belief sich im November 1913 auf 4665 Wagen und 751 Camions, wovon 1628 Wagen und 501 Camions schweizerischer Herkunft waren. Die Zahl der Motorräder beläuft sich auf 4850 und die der Fahrräder auf ungefähr 250,000. Von den Wagen sind also 35% Schweizer-Fabrikat, während von den Camions 70% im Lande selbst hergestellt sind.

Automobilwagen und Camions leisten auch unserer Armee ausgezeichnete Dienste bei der Verwendung für den Generalstab, die Verproviantierung und Verpflegung der Truppen. Bei den letzten Manövern der I. Division wurden Versuche mit der Verproviantierung durch Camions gemacht, welche zeigten, dass dieselben nicht nur einen grösseren Aktionsradius besitzen, sondern auch den Dienst viel billiger besorgen, als Pferdefuhrwerke.

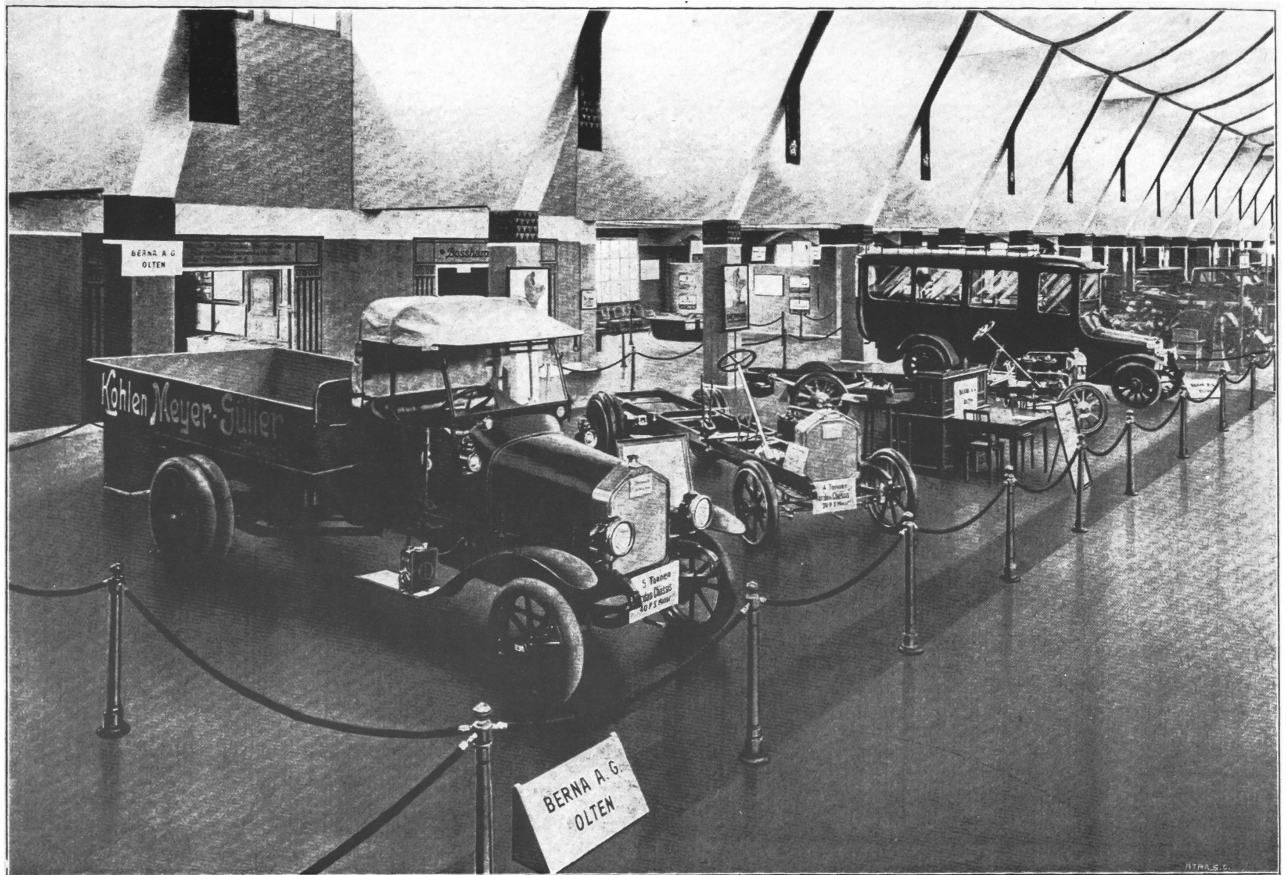
Die Zahlen, welche sich auf den Verkehr von Tourenwagen beziehen, tun mit überzeugender Kraft dar, welche Bedeutung das Automobil für unsere Hotelindustrie und Geschäftswelt im allgemeinen hat. Die Zahl der Tourenwagen, welche die Schweiz im Jahre 1908 besuchten, beträgt 5826. Ende Oktober 1913 betrug die Zahl der Tourenwagen bereits 10,116, was für das ganze Jahr 1913 die Zahl von 13,000 Wagen voraussehen lässt.

Der fahrplanmässige Automobilverkehr hat in der Schweiz noch keine grosse Bedeutung erlangt. Und doch ist er geeignet, sehr viel zur Hebung des Touristenverkehrs, besonders in gebirgigen Ländern beizutragen. Es ist deshalb zu hoffen, dass die in finanzieller Hinsicht unbefriedigenden Versuche dank den inzwischen gesammelten Erfahrungen und den Fortschritten im Automobilbau bald mit mehr Erfolg aufgenommen werden.

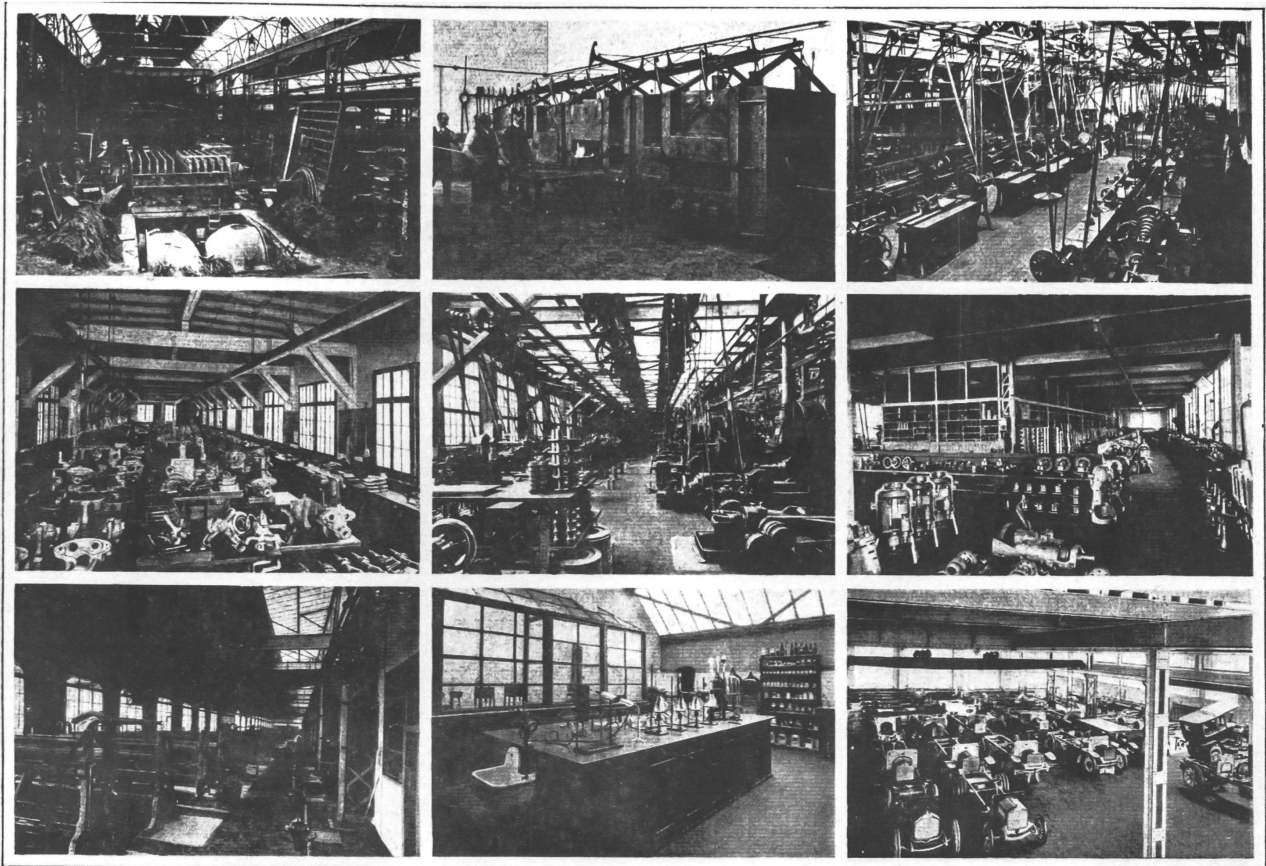


Zeerleder & Bösiger, Arch., Bern

Blick in die Halle: AUTOMOBILE, STRASSENFUHRWERKE ALLER ART — Intérieur du hall: AUTOMOBILES, VEHICULES EN TOUS GENRES



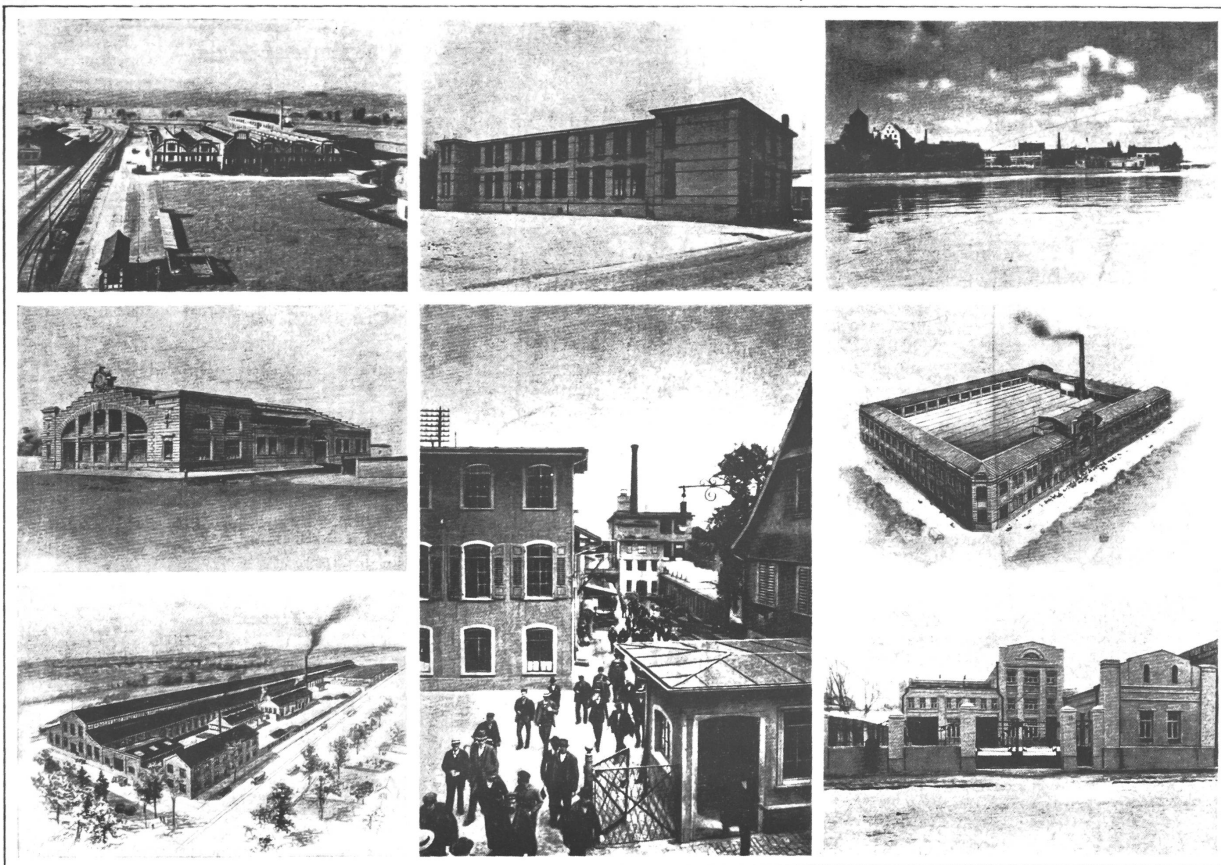
MOTORWAGENFABRIK „BERNA“ A.-G., OLTEN
Kettenloser bewährter Antrieb
Schweizerische Landesausstellung Bern 1914: Grosser Ausstellungspreis
2, 3, 4 und 5 TONNEN LASTWAGEN UND OMNIBUSSE



Maschinenfabrik und Giesserei ADOLPH SAURER, ARBON

EINZELANSICHTEN: Giesserei, Härtneri, Dreherei, Motoren-Schlosserei, Räderfräserei, Getriebekastenbau, Stichtmaschinenmontage, Auto-
montage, chemisches Laboratorium und Materialprüfungsanstalt





Maschinenfabrik und Giesserei ADOLPH SAURER, ARBON
WERKE IN Arbon, Sur-sures, Lyon, New-York, Moshau etc. etc.

