

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Von der schweizerischen Maschinenindustrie im Jahre 1926  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-42558>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

### Von der schweizerischen Maschinenindustrie im Jahre 1926.

Nach dem Jahresbericht des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller gehörten dem Verein zu Ende 1925 insgesamt 142 Werke mit 47979 Arbeitern an, was gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres einer Abnahme der Werke um 4 und einer Zunahme der Arbeiterzahl um 4931 entspricht. Im übrigen orientiert die folgende Tabelle über die Bewegung der Gesamtzahlen der Vereins-Mitglieder und der von ihnen beschäftigten Arbeiter seit 1912.

	Werke	Arbeiter		Werke	Arbeiter
Ende 1912	143	42 031	Ende 1920	165	50 614
1913	155	43 081	1921	163	41 217
1914	154	36 123	1922	149	39 756
1915	157	47 283	1923	152	40 403
1916	154	54 374	1924	152	45 088
1917	154	57 314	1925	149	45 689
1918	163	53 014	1926	146	43 048
1919	167	50 314	1927	142	47 979

Von der Gesamtzahl der Werke Ende 1927 entfallen auf den Kanton Zürich 47 (Ende 1926: 47) Werke mit 17913 (15388) Arbeitern, Bern 28 (29) Werke mit 4884 (4971) Arbeitern, Aargau 8 (8) Werke mit 5024 (4528) Arbeitern, Schaffhausen 7 (7) Werke mit 4409 (3997) Arbeitern, Solothurn 10 (10) Werke mit 3800 (3674) Arbeitern, Basel 9 (9) Werke mit 1902 (1570) Arbeitern, St. Gallen 5 (6) Werke mit 1887 (1607) Arbeitern, Luzern 9 (9) Werke mit 1884 (1773) Arbeitern, Thurgau 7 (7) Werke mit 1653 (1443) Arbeitern, Neuenburg 4 (5) Werke mit 1358 (1036) Arbeitern, Genf 3 (3) Werke mit 1155 (835) Arbeitern, auf die übrigen Kantone 5 (5) Werke mit 2110 (2226) Arbeitern.

In den Vorstand des Vereins wurden die statutengemäss ausscheidenden Mitglieder für eine neue Amtsdauer wiedergewählt; der aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretene Generaldirektor E. Rurprecht der L. v. Roll'schen Eisenwerke wurde durch seinen Nachfolger in diesem Amte, Dr. E. Dübi, ersetzt. Kurz vor Jahresschluss starb Direktor F. Aemmer (Basel), der seit 1925 dem Vorstande angehörte. Als Präsident amtete wie bisher Dr. Ing. h. c. Carl Sulzer-Schmid in Winterthur.

Ueber die Lage der schweizerischen Maschinenindustrie entnehmen wir dem Bericht die folgenden Einzelheiten:

Während des Berichtjahres hat sich die europäische Wirtschaft fühlbar konsolidiert und gekräftigt. Dementsprechend hat sich auch der Beschäftigungsgrad in der schweizerischen Maschinenindustrie günstiger gestaltet, als die Wirtschaftslage anfangs des Jahres erwarten liess. Insbesondere im letzten Quartal des Berichtjahres konnte die Arbeiterzahl erhöht werden. Die misslichen Erscheinungen der Nachkriegsjahre, kurze Lieferfristen, gedrückte Preise, haben zwar auch im verflossenen Jahr den Produktionsprozess und die Rentabilität beeinflusst. Diese unliebsamen Erscheinungen werden einer rationellern Arbeitsweise erst dann Platz machen, wenn sich die Weltwirtschaftslage noch weiter gefestigt hat. Dabei gibt man sich nirgends übertriebenen Hoffnungen auf eine kommende Hochkonjunktur hin. Die mit unserer Lebenshaltung verbundenen hohen Produktionskosten sorgen schon dafür, dass eine nennenswerte Weiterentwicklung der Maschinen-Industrie nicht eintritt. Es bedingt die Aufwendung und Anspannung aller Kräfte, um zu erhalten, was vorhanden ist. Hingegen darf man hoffen, dass die Lebenshaltung in den für uns wichtigen Absatzländern sich noch mehr der allgemeinen Preislage anpassen wird, damit nach und nach ein besserer Ausgleich in den Produktionskosten eintritt.

Die Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse in Maschinen und mechanischen Geräten, einschliesslich Automobilen, sind, nach den amtlichen Ziffern der Handelsstatistik zusammengestellt, aus den nebenstehenden Tabellen I und II ersichtlich. Die Einfuhr ist um 4191 t höher als im Vorjahr. Den höchsten Einfuhrposten weisen wiederum die Automobile auf, deren Einfuhrwert mit 73,6 Mill. Fr. (im Vorjahr 74,6 Mill. Fr.) 53% (58%) des gesamten, 142,867 (129,483) Mill. Fr. betragenden Einfuhrwertes aller in Tabelle I aufgezählten Maschinen und Fahrzeuge ausmacht. Exportiert wurden rund 1800 t mehr als im Vorjahr. In Wirklichkeit ist aber die Zunahme grösser, weil in der Ausfuhrzahl des Vorjahres 6070 t alte Dampflokomotiven und abmontierte Stickmaschinen enthalten waren, während solche im Berichtjahre nur in unbedeutenden Mengen exportiert wurden. Der totale Ausfuhrwert der in Tabelle II

Tabelle I. Einfuhr von Maschinen und Automobilen in t.

Maschinengattung	1913	1925	1926	1927
	t	t	t	t
Dampf- und andere Kessel . . . . .	3067	2575	2437	4104
Dampf- und elektrische Lokomotiven . . . . .	216	47	189	85
Spinnereimaschinen . . . . .	1568	1388	719	916
Webereimaschinen . . . . .	610	386	394	393
Strick- und Wirkmaschinen . . . . .	114	296	396	508
Stickmaschinen . . . . .	822	7	1	3
Nähmaschinen . . . . .	1117	785	868	893
Maschinen für Buchdruck usw. . . . .	1048	1014	907	1098
Ackergeräte und landw. Maschinen . . . . .	3517	2337	2957	2485
Dynamo-elektrische Maschinen usw. . . . .	751	369	410	377
Papiermaschinen . . . . .	1290	1401	1110	821
Wasserkraftmaschinen . . . . .	394	1122	426	373
Dampfmaschinen und Dampfturbinen . . . . .	763	323	146	137
Verbrennungs-Kraftmotoren . . . . .	192	632	595	519
Werkzeugmaschinen . . . . .	3867	4210	3451	4115
Maschinen f. Nahrungsmittelfabrikation . . . . .	1358	791	772	1122
Ziegeleimaschinen usw. . . . .	2070	883	1104	516
Uebrige Maschinen aller Art . . . . .	7748	8070	5526	6418
Automobile . . . . .	1095	9143	11938	13654
<b>Totaleinfuhr</b>	<b>31391</b>	<b>35779</b>	<b>34346</b>	<b>38537</b>

Tabelle II. Ausfuhr von Maschinen und Automobilen in t.

Maschinengattung	1913	1925	1926	1927
	t	t	t	t
Dampf- und andere Kessel . . . . .	2111	1924	1848	1189
Dampf- und elektrische Lokomotiven . . . . .	979	3575	6974	1147
Spinnereimaschinen . . . . .	1305	2622	2713	3184
Webereimaschinen . . . . .	6684	8250	7520	8632
Strick- und Wirkmaschinen . . . . .	311	974	777	1063
Stickmaschinen . . . . .	1901	566	963	1690
Maschinen für Buchdruck usw. . . . .	423	1406	1189	996
Ackergeräte und landw. Maschinen . . . . .	715	604	651	528
Dynamo-elektrische Maschinen usw. . . . .	7936	7559	7649	8776
Papiermaschinen . . . . .	174	737	688	591
Müllereimaschinen . . . . .	6970	3810	4408	3981
Wasserkraftmaschinen . . . . .	4939	3560	3617	3677
Dampfmaschinen und Dampfturbinen . . . . .	5595	4043	5431	4964
Verbrennungs-Kraftmotoren . . . . .	6372	9902	4716	9048
Werkzeugmaschinen . . . . .	979	2898	2005	2255
Maschinen f. Nahrungsmittelfabrikation . . . . .	2411	3137	3177	3244
Ziegeleimaschinen usw. . . . .	631	986	931	1244
Uebrige Maschinen aller Art . . . . .	4016	2731	3036	3735
Automobile . . . . .	2215	898	671	800
<b>Totalausfuhr</b>	<b>56667</b>	<b>60182</b>	<b>58964</b>	<b>60744</b>

Tabelle III. Einfuhr von Rohmaterialien in 1000 t.

	1913	1925	1926	1927
<b>Brennmaterial:</b>				
Steinkohlen . . . . .	1969	1721	1639	1982
Koks . . . . .	439	470	494	524
Briketts . . . . .	968	509	532	489
<b>Eisen:</b>				
Roheisen und Rohstahl . . . . .	123	130	124	121
Halbfabrikate: Rund-, Flach- und Façoneisen, Eisenblech . . . . .	129	109	139	131
Grauguss . . . . .	9,5	7,6	7,8	9,0
<b>Uebrige Metalle:</b>				
Kupfer in Barren, Altkupfer . . . . .	2,8	9,7	9,6	14,4
Halbfabrikate aus Kupfer: Stangen, Blech, Röhren, Draht . . . . .	9,0	5,0	4,6	4,9
Zinn in Barren usw. . . . .	1,4	1,6	1,4	1,7
Roh vorgearbeitete Maschinenteile . . . . .	7,2	3,5	2,8	3,2

enthaltenen Maschinen und Fahrzeuge ist von 168,2 Mill. Fr. im Vorjahre auf 181,9 Mill. Fr. gestiegen, erreicht aber noch nicht den Ausfuhrwert (187,3 Mill. Fr.) des Jahres 1925. Dabei ist der Ausfuhrwert, pro kg, der von Fr. 3,13 im Jahre 1925 auf Fr. 2,87 im Jahre 1926 gesunken war, wieder auf Fr. 3,01 gestiegen.

Auf die wichtigsten Länder entfallen von Einfuhr und Ausfuhr die folgenden Anteile: *Einfuhr*: Deutschland 33,3% (1924: 28,6%) [1913: 70,3%]; Frankreich 18,9% (22,8%) [12,7%]; Italien 10,7% (14,4%) [2,9%]; England 4,1% (4,32%) [4,9%]. *Ausfuhr*: Deutschland 16,4% (10,2%) [16,3%]; Frankreich 10,1% (13,8%) [29,1%]; England 9,4% (9,0%) [4,9%]; Spanien 8,8% (6,2%) [5,3%]; Südamerika 8,3% (11,0%) [8,2%]; Italien 6,8% (10,0%) [8,9%].

Die Tabelle III gibt noch eine vergleichende Uebersicht über den Bezug der Schweiz an Rohmaterialien.

### Korrespondenz.

Wir erhalten folgende Zuschriften:

#### Zum Umbau der Eisenbahnbrücke der S. B. B. über den Rhein bei Ragaz.

In den Nummern 21, 22 und 23 von Band 91 der Schweizerischen Bauzeitung berichtet Herr A. Bühler, Chef des Brückenbureau der S. B. B. in Bern, über den wohl gelungenen Umbau der Eisenbahnbrücke der S. B. B. über den Rhein bei Ragaz und den Ersatz der 70 Jahre alten Holzbrücke durch eine moderne Eisenbrücke. Durch den ganzen Aufsatz klingt ein lebhaftes Bedauern, dass mit diesem Umbau die letzte Holzbrücke auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz verschwunden ist. Mit Recht! Waren doch die alten Eisenbahnbrücken in Holz Zeugen einer mächtigen Zeit aufsteigender Technik, der Einführung des Verkehrs auf Schienensträngen, der Uebertragung der Erfindung Stephensons auch auf den Kontinent und in die gebirgige Schweiz. Die alten Holzbrücken waren auch, und sie sind es bei den bestehenden Strassenbrücken noch, Zeugen alter werktätiger Zimmermannskunst, wie sie heute in dieser Vollendung kaum mehr ausgeübt wird.

Aber die alte Brücke war in den 70 Jahren ihres Bestehens allmählich herzkrank geworden. Ihre Nerven, die Hängestangen, bestanden von Anfang an aus minderwertigem Schweisseisen und litten noch durch starke Anrostungen, ihre Muskeln, das Streben- und Gurtholz — Lärchenholz — erwiesen sich beim Abbau da und dort als stark angefault und in weitem Umfange schwindrissig. Eine zufällige örtliche Ueberlastung, ein ungünstiger Stoss hätte die Brücke leicht zum Einsturz, zur Katastrophe bringen können, von der ständigen Feuergefährlichkeit gar nicht zu reden.

Der Umbau war also in jeder Hinsicht berechtigt und der Ersatz durch eine eiserne Brücke erst recht. Im eisernen oder stählernen Zeitalter des Verkehrs wird kein Ingenieur bei den vorhandenen Verhältnissen für ein Definitivum — das wieder viele Jahrzehnte bestehen soll — eine andere Ausführung als eine solche in Stahl vorschlagen und durchführen. Gehen doch neuere Ansichten dahin, dass eine Eisenkonstruktion bei sorgfältigem Unterhalt und periodischem Neuanstrich eine unbegrenzte Dauer besitzt.

Nicht einverstanden erklären kann ich mich indessen mit dem auf Seite 280 aufgestellten Satze, wo über die alte Brücke gesagt wird: „In den 70 Jahren ihres Bestehens mag sie gegen eine Million Züge getragen haben, eine schöne Leistung, die die meisten ihrer eisernen Altersgenossen nie erreicht haben.“ Es gibt bekanntlich eiserne Brücken, die schon über 100 Jahre im Betriebe sind, vor allem Hängebrücken, z. B. die Brücken über den Tweed bei Dryburgh Abbey und bei Berwick, dann die Kettenbrücke über die Menai-Strasse bei Bangor. Die altbekannte Britannia-Brücke über die Menai-Strasse ist 1850 in Betrieb genommen worden, ist also heute 78 Jahre alt. Auch die alten Weichselbrücken bei Dirschau und Marienburg, 1858 in Betrieb genommen, bestehen heute noch, sind aber jetzt nur noch Strassenbrücken. Die alte Kölner Rheinbrücke hat über fünf Jahrzehnte Dienst getan und zweifellos mehr Züge über sich rollen lassen, als die alte Holzbrücke bei Ragaz. Ueber die eisernen Brücken der Stadtbahn in Berlin, 1880 bis 1881 gebaut, rollen täglich weit über 100 Züge auf jedem Geleise, sodass bis heute mindestens 2 Millionen Züge diese Bauwerke befahren. Diese Beispiele liessen sich noch beliebig erweitern, woraus ersichtlich ist, dass die eisernen Genossen ihren hölzernen Schwestern zum mindesten gleichwertig, ja fast durchweg weit überlegen sind.

Sterkrade, 16. Juli 1928.

Dr. Ing. Bohny.

#### Dampfverbrauchmessungen an einer dreigezügigen Brown-Boveri-Dampfturbine von 16000 kW in Rotterdam.

Herr Prof. Dresden berichtet in Nr. 5 vom 4. August 1928 der „S. B. Z.“ über Messungen an einer Brown-Boveri-Dreizylinder-Dampfturbine und fordert dabei zum Vergleich mit den in Nr. 15 vom 14. April 1928 der „S. B. Z.“ veröffentlichten Versuchs-Resultaten einer Einzylinder-Escher-Wyss-Turbine auf. Bei diesem Vergleich ist festzustellen, dass der für die Berechnung des Turbinen-Wirkungsgrades in Rechnung gesetzte Dampfzustand am Turbinenende bei der Brown-Boveri-Turbine aus einer Temperaturmessung und bei der Escher-Wyss-Turbine aus einer Druckmessung bestimmt worden ist. Die Erfahrung zeigt, und Herr Prof. Dresden weist in beiden Artikeln darauf hin, dass die Druckmessung am Turbinenauslass sehr unsicher ist, weil sie durch die Stellung der Druckmessöffnungen gegenüber den unbekanntem Richtungen und Grössen der Dampfgeschwindigkeiten im Abdampfkrümmer stark beeinflusst wird. Im Gegensatz hierzu ist die Temperaturmessung in einiger Entfernung vom letzten Turbinenrad von den Dampfgeschwindigkeiten unabhängig und nach allen bisherigen Beobachtungen sehr zuverlässig. Herr Prof. Dresden hat den Endzustand des Dampfes an der Escher-Wyss-Turbine nicht nur durch eine Druckmessung, sondern ausserdem, wie bei der Brown-Boveri-Turbine, durch eine Temperaturmessung bestimmt, wobei die Thermometer bei den beiden Turbinen an gleichliegenden Punkten der gleichgeformten Abdampfstutzen angebracht waren. Soll nun der von Herrn Prof. Dresden angeregte Vergleich der beiden Maschinen in einwandfreier Weise erfolgen, so muss in beiden Fällen für die Bestimmung des Dampfendzustandes die gleiche Messmethode, d. h. in diesem Falle die ohnehin zuverlässigere Temperaturmessung verwendet werden. Berechnet man die Turbinen-Wirkungsgrade nach gleicher Messmethode und bezogen auf einen Endzustand des Dampfes im Turbinen-Abdampfstutzen auf Wellenhöhe gemessen, so erhält man für die besten Punkte folgende Zahlen: Escher-Wyss-Turbine  $\eta = 81,8\%$  (statt  $82,6\%$  wie veröffentlicht) Brown-Boveri-Turbine  $\eta = 84,3\%$  (wie veröffentlicht).

Aus den sehr kleinen Unterschieden, die bei beiden Maschinen zwischen den Dampftemperaturen im Abdampfstutzen und den Kondensat-Temperaturen gemessen worden sind, ist zu schliessen, dass einerseits die Temperaturmessungen zuverlässig und andererseits die Druckverluste im Abdampfrohr von Wellenmitte bis Turbinenaustrittsfansch, wie auch von Herrn Prof. Dresden angedeutet, verschwindend klein sind. Die Wirkungsgrade, die sich auf Grund der von Herrn Prof. Dresden durchgeführten Temperaturmessungen am Abdampfstutzen ergeben, können daher als die massgebenden Gütezahlen dieser Turbinen betrachtet werden.

A.-G. Brown, Boveri & Cie.

Ad. Meyer.

pp. Faber.

### Mitteilungen.

Ueber die technische und wirtschaftliche Entwicklung der Hochspannungskabeltechnik berichtete am 28. Juni 1928 Prof. W. Petersen (Darmstadt) an der Hauptversammlung der „Deutschen Vereinigung der Elektrizitätswerke“ in Wien. Einleitend erörterte er die Gründe, aus denen das steigende Bedürfnis nach Verwendung von Kabeln für höchste Spannungen zu erklären ist: räumliche Ausdehnung der Städte und Industriegegenden und deren zunehmende Stromverbrauchdichte erschweren die Verwendung von Freileitungen; Betriebsspannungen von 30 bis 35 kV, wie sie bisher für Grosstädte gebräuchlich waren, genügen nicht für die Stammleitungen zur Verbindung der Grosskraftwerke mit den Hauptunterwerken; je grösser die mit einer Leitung übertragene Energiemenge, desto wichtiger die Betriebsicherheit; Kabel sind praktisch von atmosphärischen Störungen unabhängig, was bei Freileitungen trotz aller Fortschritte naturgemäss niemals zu erreichen sein wird. Hemmend auf die Verwendung von Kabeln wirken in erster Linie, im Vergleich mit Freileitungen, die hohen Anlagekosten und die Beschränkung auf eine verhältnismässig niedrige Betriebspannung. Erfahrungen und Untersuchungen zeigen, dass der Preisunterschied zwischen Kabeln und Freileitungen mit zunehmender Spannung abnimmt. Der Vortragende erörtert weiter eine Reihe von besonders Vorteilen, die für den Betrieb bei Verwendung von Kabeln höchster Spannung zu erwarten sind; während man bisher, abgesehen von vereinzelt Ausnahmen, gezwungen war, die 100000 Volt Zuleitungen an der Peripherie der Städte enden zu lassen und grosse