Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 26

Sonstiges

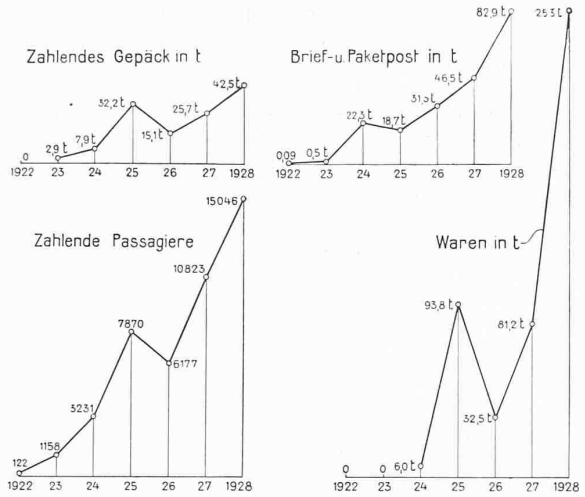
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 13.12.2025

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

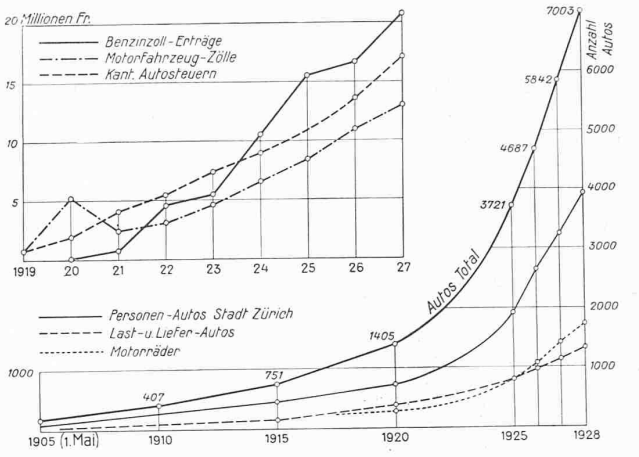


Schweizerischer Luftverkehr von 1922 bis Herbst 1928.

100 Jahren die Eisenbahnen auftraten und dem für die damaligen Verhältnisse regen Fuhrwerkverkehr auf der Strasse ein Ende bereiteten. Die Eisenbahnen haben sicherlich auch zu einer starken Steigerung der menschlichen Lebensbedürfnisse und damit zu der seit 100 Jahren eingetretenen starken Abnahme des Geldwertes beigetragen, und trotzdem möchte heute niemand den Schienenweg missen. Es war aber auch mit den Eisenbahnen nicht immer alles eitel Wonne. Sie haben manche Enttäuschung gebracht und viel Geld ist dabei verloren gegangen. Frühzeitig sah man sich im Interesse der Allgemeinheit den Bahnen gegenüber zum Erlass gesetzlicher Vorschriften gezwungen. In gleicher Weise wird sich auch die gesetzliche Regelung des Automobilverkehrs mit der Zeit vervollkommnen. Dabei wird auch die Aufmerksamkeit auf eine vernünftige Teilung des Verkehrs zwischen Automobil und Eisenbahn und eine Zusammenarbeit der beiden Transportmittel, so wie sie im Interesse der Allgemeinheit liegen, zu richten sein. In England wurde vor kurzem eine besondere staatliche Kommission ernannt, die Richtlinien und Wegleitungen aufstellen soll für eine möglichst wirkungsvolle ökonomische und reibungslose Zusammenarbeit aller zur Verfügung stehenden Transportmittel. Diese Royal Commission soll bei der Lösung der ihr gestellten Aufgaben in erster Linie auf das Wohl der Gesamtheit Rücksicht nehmen und alle Sonderinteressen einzelner Wirtschaftskörper und Verkehrsunternehmungen den höhern Gesichtspunkten unterordnen. Aehnlich wird man auch bei uns vorzugehen haben, denn es kann sich nicht um die Frage handeln: Automobil *oder* Eisenbahn, sondern nur um eine vernünftige Zusammenarbeit der beiden Transportmittel. Und wenn wir unbefangen urteilen, haben wir allen Grund, uns über diesen Fortschritt zu freuen. Bei allseitig gutem Willen werden wir auch die Nachteile, die damit verbunden sein mögen, überwinden.

Mitteilungen.

Schweiz. Luftverkehr im Sommer 1928. In Ergänzung obiger Diagramme über die Frequenz an Passagieren Gepäck, Post und Fracht sei mitgeteilt, dass die Flugleistungen 1 307 151 km in 9654 Flugstunden erreichten; die mittlere Fluggeschwindigkeit aller Linien stieg auf 135 km/h. Es wurde gegenüber den geplanten Kursen eine Regelmässigkeit von 97,1 % erzielt; das Maximum der Regelmässigkeit, d. h. 99,5 %, weist die Linie Zürich-Basel-Brüssel-Amsterdam auf. Die beste Ausnützung des Transportvermögens ergab die Linie Basel-Zürich-München mit 37,8 %, während der Gesamtdurchschnitt nur 30,2 % betrug; dabei ist allerdings zu beachten, dass die Zahl der Kurse gegenüber 1927 um 62 % vermehrt worden ist. Eine für die wirtschaftliche Erstarkung des Flugverkehrs sehr willkommene Erscheinung ist die gewaltige Zunahme der hochtarifierten Fracht (hauptsächlich Seide, sowie Transitverkehr).



Zur Entwicklung des Automobilverkehrs in der Schweiz.

Den Ertrag des Automobilverkehrs in der Schweiz an Einfuhrzöllen, Benzinzoll und kantonalen Gebühren u. dergl. seit 1919 zeigt obige graphische Darstellung auf Grund amtl. Statistik; darnach erreichte der Gesamtertrag für 1927 die stattliche Summe von rd. 51 Mill. Fr. Auf dem gleichen Blatt haben wir die Zunahme der Anzahl Automobile für die Stadt Zürich veranschaulicht. Die Kurven zeigen bis 1926 annähernd parabolischen Charakter, also eine andauernde Beschleunigung in der Zunahme. Aber bereits mit 1927 kündet ein Wendepunkt in der Kurve der Personenwagen, 1928 bei den Motorrädern eine gewisse Sättigung, eine Abnahme in der Wachstums-Intensität an; dabei ist nicht uninteressant, dass lt. „Zürcher Statist. Nachrichten" (1928 Nr. 2) im Jahre 1927 in Zürich ungefähr jedes dritte Automobil, und bei den Motorrädern sogar jedes zweite auf Abzahlung gekauft worden ist — auch eine Bestätigung der Andeutungen A. Schrafls (Seite 334) über den Anteil der Automobil-Verbreitung auf die Verteuerung der Lebenshaltung, bezw. die fortschreitende Geldentwertung.

Eidgen. Techn. Hochschule. *Architektur-Professuren.* Nachdem Prof. Dr. G. Gull am 7. d. M. sein siebzigstes Altersjahr vollendet, tritt er auf Herbst 1929 in den Ruhestand. Somit sind nun die beiden Lehrstühle K. Mosers und G. Gulls neu zu besetzen. Wer künftig die jungen Architekturbeflissenen, die im Nebel widerstreitender Meinungen ihren Weg suchen, über den Berg salvieren solle, lag lang im Dunkel. Wieder einmal war es eine Basler Tageszeitung, die es sich (schon am 4. d. M.) nicht länger versagen konnte, die Sensationsgelüste der wartenden Menge vorzeitig zu befriedigen, indem sie in einer ausführlichen Korrespondenz von offiziösem Anstrich Wahlvorschläge und Erwägungen des schweiz. Schulrates an den Bundesrat der Oeffentlichkeit bekannt gaben; dass dabei der Schulratspräsident als „Königsmacher" bezeichnet wird, ist eine Geschmacklosigkeit für sich. Wir können nicht umhin, auch bei diesem Anlass wieder darauf hinzuweisen, dass durch derartige Indiskretionen die Interessen von zur Berufung in Betracht gezogenen, aber noch gar nicht gewählten Persönlichkeiten unter Umständen schwer geschädigt werden können. In Kenntnis der Sachlage werden wir unsere Leser sobald wie möglich, d. h. nach erfolgter Wahl, einlässlich unterrichten. C. J.

Schweizerischer Bundesrat. Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1929 wählte die Bundesversammlung den bisherigen Vizepräsidenten Bundesrat R. Haab, zum neuen Vizepräsidenten Bundesrat K. Scheurer. Für den zurücktretenden Bundesrat E. Chuard wählte sie den waadtländischen Nationalrat Marcel Pilet, Rechtsanwalt in Lausanne. In seiner darauffolgenden Sitzung nahm der Bundesrat die Verteilung der Departemente vor. Der Neugewählte übernimmt das Departement des Innern, sodass, abgesehen von einigen veränderten Stellvertretungen, die Verteilung die gleiche bleibt:

		Vorsteher:	Vertreter:
Politisches Departement	Herr Bundesrat	G. Motta	Schulthess
Departement des Innern	„ „	M. Pilet	Haab
Justiz- und Polizeidepartement	„ „	H. Häberlin	Pilet
Volkswirtschaftsdepartement	„ „	Ed. Schulthess	Scheurer
Militärdepartement	„ „	K. Scheurer	Häberlin
Finanz- und Zolldepartement	„ „	J. Musy	Motta
Post- und Eisenbahndepartement	„ Bundespräsident	R. Haab	Musy.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
anastrasse 5, Zürich 2.