Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
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: 16.07.2025

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

Ueber Leistungen, Energieverbrauch und Energiekosten des elektrischen Betriebes orientiert die folgende Tabelle. Dabei ist zu beachten, dass sich im Jahre 1923 der elektrische Betrieb zum erstenmal während eines vollen Jahres über das ganze Netz erstreckte.[1]) Im Jahre 1925 waren durchschnittlich 25 Lokomotiven im Dienst.

Jahr	Bruttotonnen-Kilometer	Verbrauchte kWh	Verbrauch Wh/br-tkm	Energiekosten pro kWh Rp.
1920	57 310 884	3 246 400	56,65	9,24
1921	87 907 224	5 279 860	60.06	8,10
1922	151 285 434	9 548 860	63,1	9,09
1923	180 460 755	11 347 205	62,9	8,48
1924	187 525 442	11 664 960	66,2	8,37
1925	199 577 976	11 726 320	58,8	8,30

Das durchschnittliche Brutto-Zugsgewicht stieg von 105,19 t im Jahr 1920 auf 111,75 t im Jahre 1921, 118 t im Jahre 1922, 121,15 t im Jahre 1923, 126,09 t im Jahre 1924 und 130,19 t im Jahre 1925. Die höchste Monatsleistung einer Lokomotive belief sich im Jahre 1925 auf 8869 km.

Einen Vergleich der Kosten des elektrischen Betriebs mit denen des Dampfbetriebs gestatten die nachstehenden Zahlen:

Jahr	Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven pro Bruttotonnen-Kilometer		Energiekosten der elektr. Lok. pro br-tkm	Schmiermaterial-Verbrauch pro Bruttotonnen-Kilometer	
	g	Rp.	Rp.	Dampflokom. g	elektr. Lok. g
1920	111,61	2,012	0,516	0,196	0,139
1921	101,15	1,39	0,49	0,240	0,168
1922	110,61	0,72	0,55	0,257	0,168
1923	143	0,864	0,533	0,328	0,173
1924	149	0,959	0,520	0,301	0,164
1925	142	0,915	0,486	0,256	0,156

Der Betriebskoeffizient betrug 53,09 % im Jahre 1925 gegenüber 54,26 % im Vorjahre und 96,82 % im Jahre 1919, in dem er seinen ungünstigsten Stand erreicht hatte.

Miscellanea.

Das Verhältnis zwischen Strassen- und Eisenbahnverkehr kam auch an der diesjährigen Versammlung der American Society of Civil Engineers in Kansas City zur Sprache. Der Päsident der Great Northern Railway Co. fasste die heutige Situation wie folgt zusammen: Die Ueberlegenheit der Eisenbahnen für den Verkehr über grössere Entfernungen ist für Grossgüter- und Personenverkehr unbestritten. Lastwagen und Omnibus können auf diesem Gebiet nicht in Wettbewerb mit der Eisenbahn treten. Das ausserordentliche Anwachsen der Zahl der Automobilbesitzer und die grossen Verbesserungen im Strassenwesen haben dazu geführt, dass den Eisenbahnen der Hauptteil des Lokalverkehrs, mit Ausnahme des Vorortverkehrs grösserer Städte, verloren ging. Der Verkehr von einer Stadt zur andern, beziehungsweise nach Zwischenpunkten, fällt hauptsächlich dem Omnibusverkehr zu. Dieser wird noch zunehmen, je mehr der Betrieb verbessert und die Betriebskosten vermindert werden können; er wird den Eisenbahnverkehr in einzelnen Orten noch besser ergänzen können, wenn er von den Eisenbahnen selber betrieben wird. Für das Privatauto ist das Verwendungsgebiet ein grösseres als für das Lastauto im Dienste der Eisenbahn, da im letzten Falle die Privatkonkurrenz sowohl als auch die Rücksicht auf die eigene Eisenbahn in Betracht fällt. Der Motorlastwagen wird daher in diesem Falle nur für kleinere Güter und kleine Transportdifferenzen billiger als der Bahntransport sein. Uebrigens bewirkt der Lastwagenverkehr infolge der teilweisen direkten Zustellung der Ware von Produzent zu Konsument eine nicht unwillkommene Verminderung der Güterstauung in den Bahnhöfen. In vielen Fällen bedeutet diese direkte Zusteltung der Güter für die Bahn keinen Verlust, da in grossen Zentren, wo Lastautomobile stark verbreitet sind, die Kosten für die Bahnhofanlagen den Gewinn für den Gütertransport im Lokalverkehr mehr als ausgleichen. Jy.

Die Verbreitung des Automobils in der Schweiz. Nach der letzten Veröffentlichung des Eidg. statistischen Amtes hat sich der Bestand an Automobilfahrzeugen in der Schweiz von 44457 zu Ende 1924 auf 56593 zu Ende 1925 erhöht. Das Jahr 1925 hat somit eine Vermehrung um 12136 Fahrzeuge gebracht, wovon 6157 Personenwagen, 4929 Motorräder und 676 Lastwagen. Ueber die Zunahme in den letzten Jahren gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Jahr	Personenwagen	Lastwagen u. Traktoren	Motorräder	Sidecars	Total	Einwohner p. Motorfahrzeug
1914	5411	920	5504		11835	317
1920	8902	3331	8179		20412	190
1922	15011	5790	7765	1988	30554	127
1923	16697	6342	9215	2295	33549	116
1924	22540	8253	11247	2417	44457	87
1925	28697	8929	16176	2791	56593	68

Den grössten Bestand an Personenwagen weisen die Kantone Zürich mit 4867, Bern mit 4743, Genf mit 3690 und Waadt mit 3349 Wagen auf. In weitem Abstand folgt St. Gallen mit 1456 Wagen. Für Lastwagen stehen Zürich mit 2083 und Bern mit 1316 an der Spitze, und wiederum Genf mit 776 Wagen an dritter Stelle. Der Kanton Appenzell I.-Rh. wies Ende 1925 noch kein einziges Lastauto auf. Bezüglich der Automobildichte steht der Kanton Genf mit einem Automobilfahrzeug auf 26 Einwohner weitaus an erster Stelle, es folgen Waadt und Zürich mit einem Fahrzeug auf 51 bezw. 52 Einwohner.

Ein unerfreuliches Bild bietet die folgende, nach dem Herkunftsland der Fahrzeuge zusammengestellte Statistik:

Land	Personenwagen	Lastwagen (*ohne* Traktoren)	Total
Schweiz	1,907	3,985	5,892
Frankreich	9,238	906	10,144
Vereinigte Staaten von Amerika	6,487	795	7,282
Italien	5,928	1,052	6,980
Deutschland	2,868	1,407	4,275
Belgien	748	—	748
Oesterreich	551	—	551
Verschiedene Länder	970	236	1,206
Total Ausland	26,790	4,396	31,186

Von den Personenwagen sind also nur 7 %, von den Lastwagen dagegen 48 % (davon 1595 Saurer-Wagen) schweizerischen Ursprungs.

Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft hält ihre diesjährige Versammlung vom 29. August bis 1. September in Freiburg ab. An der ersten Hauptversammlung, Sonntag den 29. August um 18 Uhr, wird Prof. Dr. Ing. A. Rohn über „Les ponts de Fribourg" sprechen (mit Lichtbildern), an der zweiten Hauptversammlung, die Mittwoch den 1. September um 8 Uhr stattfindet, Prof. Dr. J. Reinke (Kiel) „Ueber Naturkräfte", Prof. Dr. abbé J. B. Senderens (Toulouse) über „La catalyse en chimie et en biologie" und Prof. Dr. P. Debye (Zürich) über „Molekulare Kräfte". Für den Montag ist eine Besichtigung von Freiburg und Umgebung (namentlich seiner Brücken), für den Dienstag eine Autofahrt ins Greyerzerland, mit Besichtigung des Schlosses Greyerz, des Stausees von Montsalvens und der Fabrik Cailler in Broc in Aussicht genommen. An diesen beiden Tagen finden je Vormittags die verschiedenen Sektionssitzungen statt. Anmeldungen für Vorträge in der Sektion „Ingenieurwissenschaften" sind bis 30. Juni an den Jahrespräsidenten Prof. Dr. S. Bays, Le Châtelet, Fribourg, zu richten.

Résultats des essais effectués sur les groupes électrogènes de l'usine de Chancy-Pougny. Mit Bezug auf den unter diesem Titel in Nr. 20 und 21 dieses Bandes erschienenen Bericht erhalten wir von fachmännischer Seite eine Aeusserung über die Bedeutung des Turbinen-Wirkungsgrades bei Niederdruck-Anlagen. Wir werden sie im nächsten Band veröffentlichen.

Zum diesjährigen Internationalen Schiffahrtskongress, der im Dezember in Kairo stattfinden soll, hat der Bundesrat als schweizerischen Delegierten Ingenieur H. E. Gruner in Basel bestimmt.

Nekrologie.

† Ulrich Jenne. Am 11. Juni starb nach kurzer Krankheit Dr. Ing. Ulrich Jenne, Professor für elektrische Fächer am Technikum Winterthur. Geboren am 21. August 1885 in Oerlikon, verbrachte er von 1902 bis 1905 eine vollständige Lehrzeit in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon, absolvierte hierauf von 1906 bis 1910 die E. T. H. mit Diplom als Elektroingenieur und arbeitete anschliessend noch während 1½ Jahren in den dortigen Laboratorien, wo er sich hauptsächlich mit den Problemen der Hochfrequenztechnik beschäftigte. Nach einem Aufenthalt in Berlin im Dienste der Telefunken-Gesellschaft übernahm Jenne eine Assistentenstelle an der

[1]) Vergl. „Der Abschluss der Elektrifikation der Rhätischen Bahn" in Bd. 79, Seite 180 (April/Mai 1922).