Schweizer Carrosserie

Autor(en): **H.A.G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **5 (1930)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-727448

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Saumtier

Schweizer Carrosserie.

«Die Herrschaften gehen zu Fuss und die Bagage folgt mit dem Muli»! So entschied der Reisemarschall, bevor die modernen Automobile ohne viel Wesens zu machen den Dienst des Alpenverkehrs übernahmen. Heute rollt man nach Evolena und Amden, nach Andeer und Cresta bequemer als auf einer Eisenbahn, denn es ist ganz selbstverständlich, dass Du schwer entrüstet wärest, solltest Du auf traditionellem Eisenbahnhartholz Platz nehmen. Nein, nein, man will sich wohl fühlen und will sich einräkeln in die weichen Polster der Limousine. Warum nicht? Unsere Carrossiers verstehen es, Daunen zu schütteln. Oft haben sie aber auch Gelegenheit, die Köpfe zu schütteln: nämlich immer dann, wenn ihre Forderung auf Zollerhöhung für carrossierte Wagen glattweg abgestrichen wird, obschon es sich hier um ein Wirtschaftsproblem handelt, das der Erörterung Wert ist.

Nach der schweizerischen Zollstatistik sind im Jahre 1929 für 81 Millionen Franken Motorfahrzeuge und Carrosserien aus dem Ausland eingeführt worden. Zu dieser, für unsere Handelsbilanz enormen Summe, kommt noch die Einfuhr von Automobilbetriebstoffen, wie Benzin, verschiedene Oele und Fette im Werte von zirka 54,3 Millionen Franken. Diesen Rieseneinfuhrbetrag von 135,3 Millionen Schweizerfranken steht entgegen die bescheidene Ausfuhr im Werte von Maximum 23,6 Millionen Franken für Motorfahrzeuge und Carrosserien schweizerischer Werkarbeit. Im Jahre 1928 waren es zirka 18 Millionen Franken und 1927 gar nur 5 Millionen Franken; die Zunahme dieser Ausfuhr, die hauptsächlich auf Motorradlieferungen nach Deutschland zurückzuführen ist, freut uns umsomehr, als sonst das von uns gezeichnete Bild wenig erfreuliche Aspekte bietet.

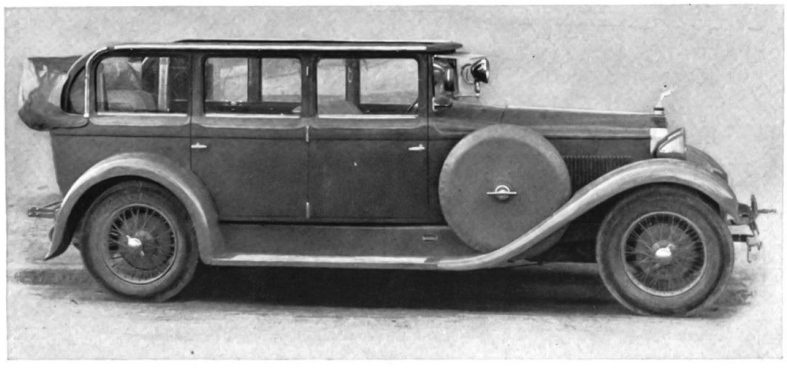
Ein Vergleich mit den Ausfuhrwerten einiger unserer bestbekannten Exportindustrien im Jahre 1929, also einem Jahre guten Geschäftsganges, zeigt uns mit aller Deutlichkeit das Beängstigende der stets aufsteigenden Motorfahrzeuge-Einfuhr, trotzdem die schweizerische Motorfahrzeug- und Carrosserieindustrie anerkanntermassen Qualitätsarbeit leistet.

Die Hauptwerte der schweizerischen Ausfuhr pro 1929 betrugen:

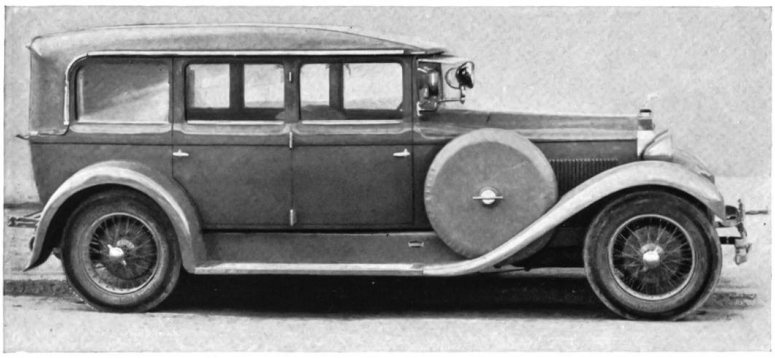
Käse	103,7	Millionen	Franken
Condensmilch	39,8	»	»
Schokolade	28,2	»	»
Schuhe	35,5	»	»
Wirkwaren	35,7	»	»
Seidenstoffe	163,9	»	»
Stickereien und Spitzen .	88,7	»	»
Maschinen	242,3	»	»
Uhren	307,3	»	»

Wenn wir den erwähnten Einfuhrwert der Automobilindustrie diesen Zahlen entgegenhalten, so kommen wir zur Ueberzeugung, dass die Entwicklung des Automobils eine schwerwiegende Beeinflussung unserer Zahlungsbilanz nach sich zieht. Bei einer bessern Berücksichtigung der schweizerischen Fahrzeugbau- und Carrosseriewerke könnten ganz bedeutende Summen der produktiven Zirkulation im Lande erhalten werden. Diese Auffassung ist umsomehr berechtigt, als die schweizerische Carrosserie-Industrie qualitativ hochstehend arbeitet. Viele schweizerische Carrossiers sind im Ausland in die Lehre gegangen und wirkten als Arbeiter oder Leiter in grossen Carrosserie-Betrieben Europas und Amerikas. Von Frankreich, England und Deutschland lernten sie die Aesthetik im modernen Bau; in Amerika wurden sie mit den maschinellen Einrichtungen vertraut, die eine rationelle und preiswürdige Herstellung ermöglichen. Es kann deshalb mit Recht behauptet werden, dass auch die schweizerische Carrosserie über die Vorzüge internationaler Erfahrung und Zweckmässigkeit verfügt.

Ganz gleich, wie sich heute jeder Europäer darauf einstellen sollte, einen europäischen Wagen zu fahren, so sollte sich der Schweizer auch verpflichtet



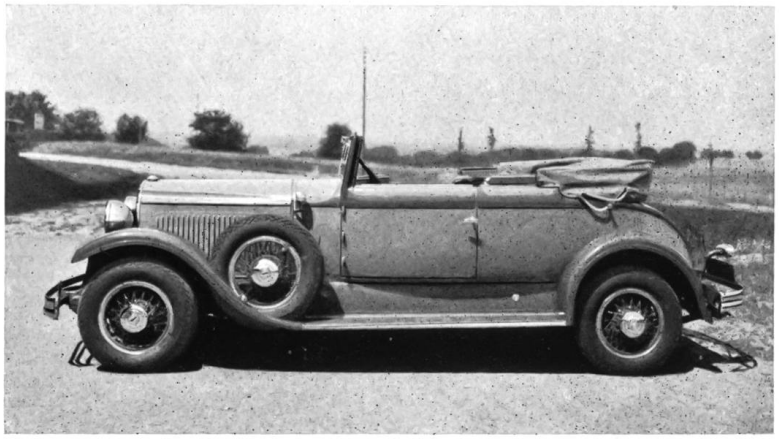
Ramseyer-Streun & Cie, Bern:
Limousine auf Martini-Chassis als Allwetter carrossiert, geschlossen



Ramseyer, Streun & Cie, Bern
Limousine auf Martini-Chassis als Allwetter carrossiert, geschlossen.

fühlen, wo immer möglich, der schweizerischen Carrosserie den Vorzug zu geben. Glücklicherweise lässt sich dieser Forderung ganz besonders in den Kreisen der Gesellschaftswagen-Besitzer Nachachtung verschaffen, wo es gilt, die Carrossierung der Alpenwagen den Bedürfnissen harter alpiner Beanspruchung anzupassen. Die grossen Unterschiede in den Temperaturen, der häufige Wechsel der Witterung und das Bequemlichkeitsbedürfnis der Reisenden haben zur Ausbildung luxuriöser, zweckmässiger Wagentypen geführt, die zur ureigensten Spezialität unserer schweizerischen Carrosserie-Werke geworden sind.

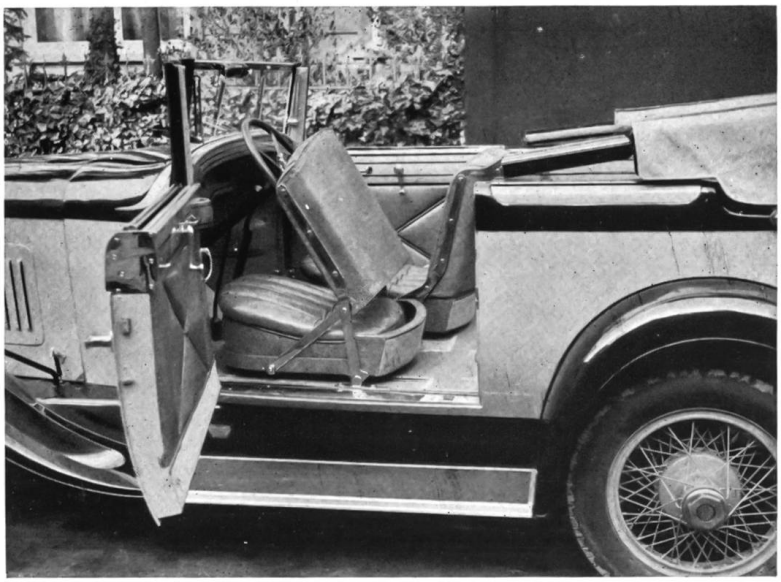
In diesem Zusammenhange wollen wir es nicht unterlassen, auf die Resultate betriebswissenschaftlicher Forschung hinzuweisen, die sich in den Bestrebungen der Material-Rationalisierung auswirken. An den im Chassis- und Carrosseriebau verwendeten Profilen können selbstverständlich nicht ohne weiteres zum Zwecke der Betriebsverbilligung Einsparungen gemacht werden. Doch hat hier die schweizerische Stahlerzeugung und ganz besonders die Fabrikation von Aluminium- und Leichtmetall-Legierungen Bedeutendes geleistet. Wir möchten hier an die Typisierung des Rades durch die Schaffhauser-Stahlwerke erinnern und auf die neuen Leichtmetall-Legierungen der Aluminium-Industrie in Neuhausen verweisen. Ganz besonders sind es die Aluminiumlegierungen *Avional* und *Anticordal*, die mehr und mehr im Carrosseriebau Verwendung finden.



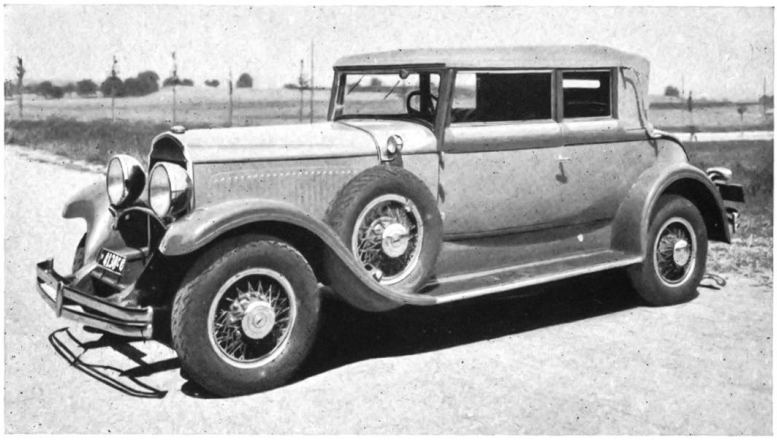
Ein Chrysler-Cabriolet, der Prototyp des modernen Luxuswagens, aus den Werkstätten der Carrosserie K. Egli in Basel, zeigen wir hier in vier Bildern. Cabriolet mit Spider-Verdeck, offen.

Die Anwendung von Avional empfiehlt sich, wenn eine besonders hohe Festigkeit, von Anticordal, wenn hohe Biegungsfähigkeit und Korosionsbeständigkeit verlangt wird. Beide Legierungen lassen sich auf Bleche, Bänder, Profile, Stangen, Röhren, Schmiedstücke, Draht, Nieten, Nägel und Schrauben verarbeiten.

Es ist der schweizerischen Carrosserie-Industrie zu empfehlen, alles auf-

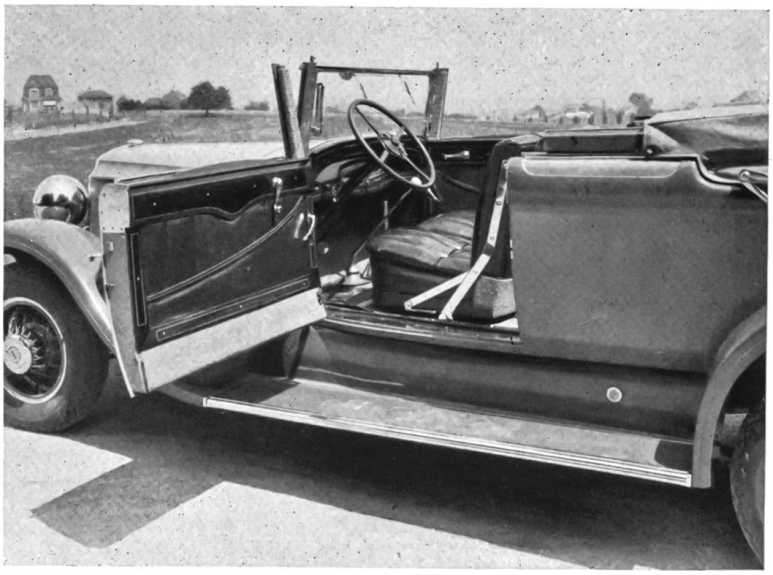


Carrosserie Egli, Basel: Spezial-Rollsitz nach vorne geschoben.

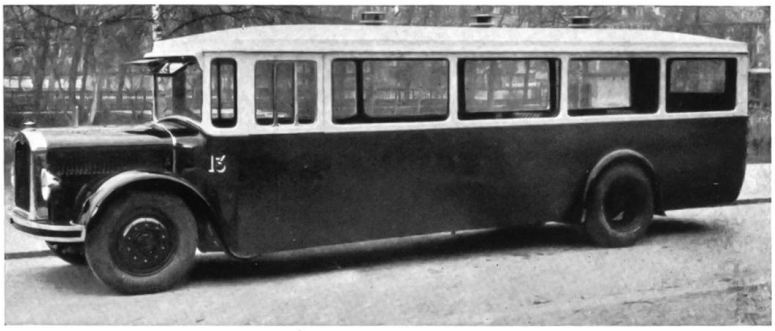


Carrosserie K. Egli, Basel: Cabriolet mit Spider, zwei Türen, vier Sitzplätze, Verdeck geschlossen.

zuwenden, um die Errungenschaften der Leichtmetall-Fabrikation auszunützen, da auch im Carrosseriebau die Tendenz nach Rationalisierung mehr und mehr in den Vordergrund tritt. In der Folge bringen wir einige Typen von Privat- und Gesellschaftswagen, wie sie in letzter Zeit in der Schweiz gebaut worden sind.



Carrosserie K. Egli, Basel:
Spezial-Rollsitz für Cabriolet mit nur zwei Türen. Sitz in normaler Stellung.

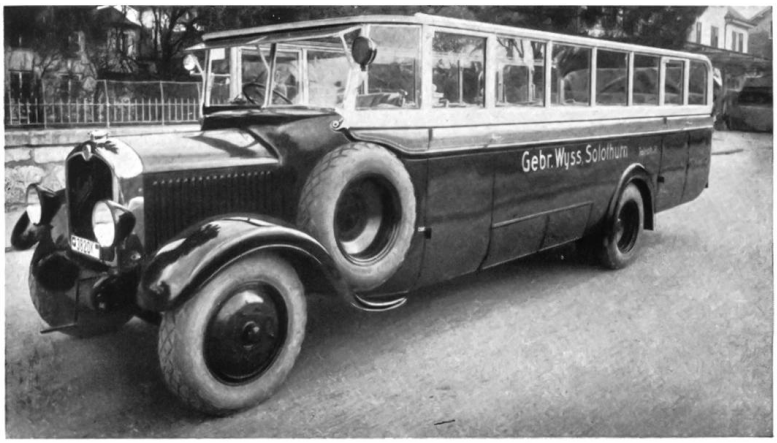


Stadtomnibus Bern, gebaut in den Werkstätten von Ramseyer, Streun & Cie, Bern.

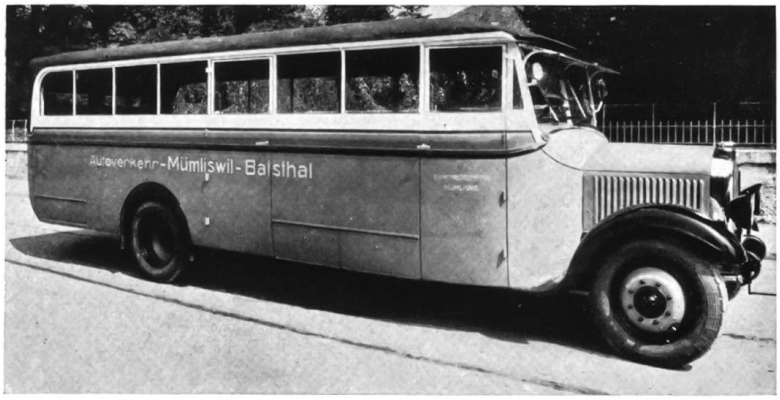
Dabei möchten wir das Augenmerk des Lesers ganz besonders auf die Ausführung der Allwetter-Carrosserie hinweisen, die geradezu durch das schweizerische Klima bedingt wird und die es allein ermöglicht, bei höchster Bequemlichkeit die Schönheiten unserer Landschaft zu geniessen.

Wir sehen deshalb in unserem Bildermaterial hauptsächlich Wagen, die

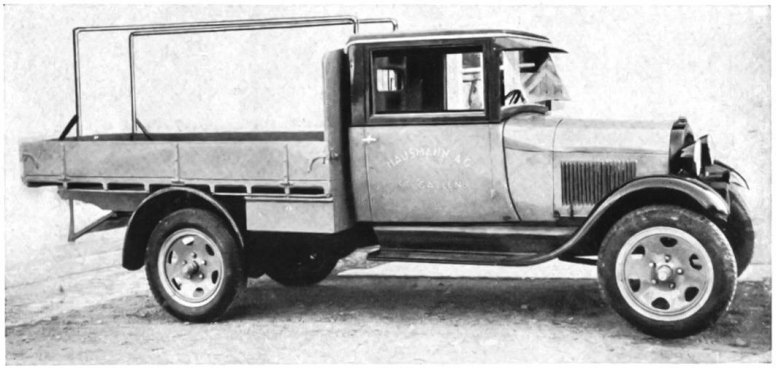
Sitzanordnung in den Berner Stadtomnibussen aus den Werkstätten von Ramseyer, Streun & Cie, Bern.



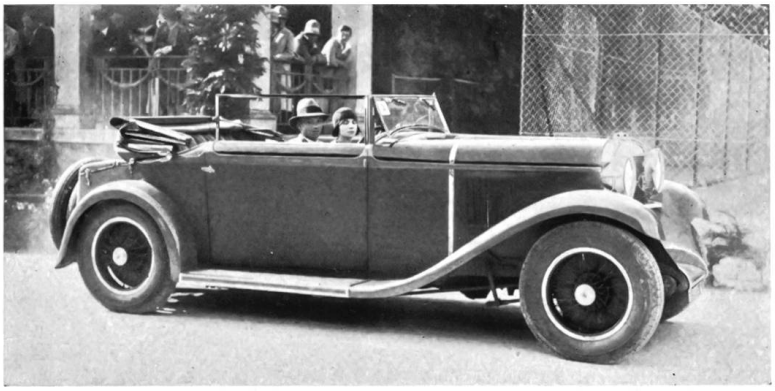
Carrosserie Gebr. Hess, Solothurn: Grosse Gesellschaftswagen auf Saurer-Chassis mit geöffnetem Patent-Rollverdeck, das automatisch betätigt werden kann.



Carrosserie Gebr. Hess, Solothurn:
Ein gleich carrossierter Wagen mit geschlossenem Verdeck.

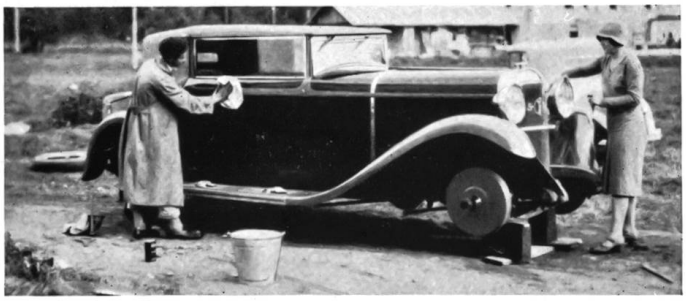


Camion mit verstellbaren Blachenstangen
aus den Carrosseriewerkstätten von H. Müller in St. Gallen.

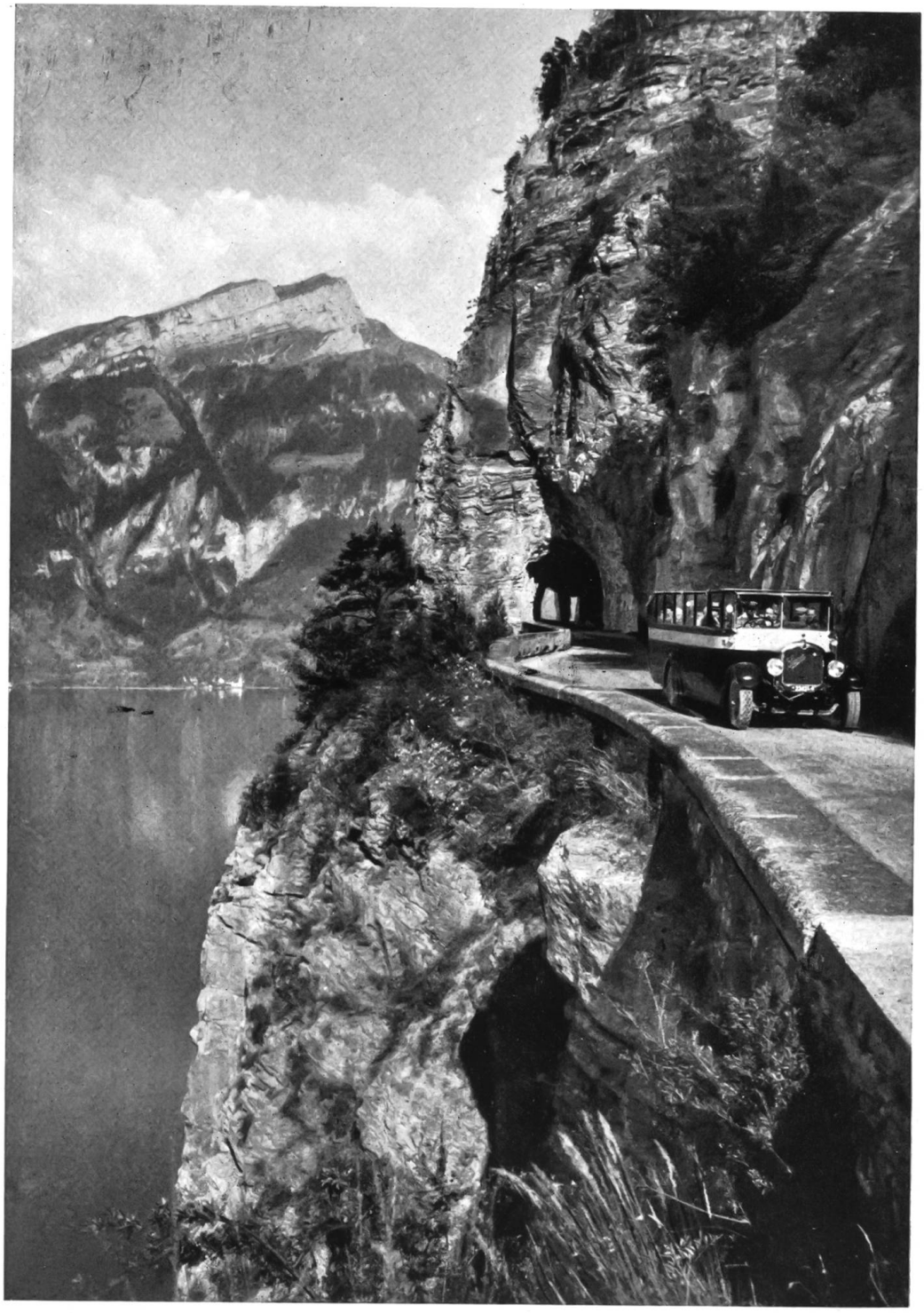


Vierplätzer-Cabriolet P.-L. aus den Werkstätten von Graber, Wichtrach.

sowohl geöffnet als geschlossen gefahren werden können und die bis heute durch die amerikanische Serienproduktion nicht in der geträumten Güte und Preislage geliefert werden konnten und deshalb recht eigentlich zum Spezialprodukt der schweizerischen Carrosserie-Werkstätten geworden sind.



Toilette vor der Schönheitskonkurrenz in St. Moritz.
Herr und Frau Graber putzen und polieren.



AXENSTRASSE

Reisewagen der Rottal A.-G., Luzern.