

Botschaft des Bundespräsidenten zur Schweizer Mustermesse 1962

Autor(en): **Chaudet, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 13: **Schweizer Mustermesse 1962**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66127>

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.

Botschaft des Bundespräsidenten zur Schweizer Mustermesse 1962

Was schon wiederholt und mit Recht über die Nützlichkeit der nationalen Messen gesagt worden ist, erhält angesichts der wirtschaftlichen Zukunftsprobleme, vor denen wir heute stehen, besondere Bedeutung. Alle Studien auf diesem Gebiet unterstreichen die Notwendigkeit, von Zeit zu Zeit eine Produktionsbilanz unserer Volkswirtschaft zu erstellen, um prüfen zu können, ob wir den wissenschaftlichen und technischen Fortschritten genügend Rechnung tragen, und um darüber zu wachen, dass unsere Erzeugnisse ihre volle wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit bewahren. Welche Haltung wir auch gegenüber den Bestrebungen zu einer europäischen Integration einnehmen, und welches das Verfahren und der Ablauf der bevorstehenden Verhandlungen sein mögen, so werden selbstverständlich — abgesehen von jeder rein politischen Betrachtungsweise, wie zum Beispiel derjenigen der Wahrung der Neutralität — Qualität und Stärke unserer wirtschaftlichen Stellung im unvermeidlichen Kampf ums Dasein bedeutsam ins Gewicht fallen. In der heutigen Zeit der Ueberbeschäftigung, in welcher die Anforderungen einer vielleicht nur vorübergehenden Konjunktur der Forschungstätigkeit und einer zukunftsgerichteten Entwicklungsarbeit oft hindernd im Wege stehen, ist es nicht unnützlich, an diese Tatsachen zu erinnern.

Die Schweizer Mustermesse in Basel trägt in hohem Masse dazu bei, diese notwendige Gewissenforschung über

den Stand unserer wirtschaftlichen Vorbereitungen zu ermöglichen. Von Jahr zu Jahr nimmt ihr Erfolg zu, was sich in der Zahl der Besucher und dem Umfang der Geschäfte äussert. Zu den Ergebnissen, die in Zahlen ausgedrückt werden können, kommen jene hinzu, die sich nicht in diese Form kleiden lassen, die aber wahrscheinlich die lebenswichtigsten und notwendigsten Erfolge darstellen, die wir wünschen können. Wir denken an den Geist der Initiative, an die schöpferische Energie, an den Willen zum Fortschritt — Eigenschaften, die unsere Tätigkeit beleben und deren Erhaltung für unser Dasein entscheidend ist. Eine wirtschaftliche Blütezeit, wie wir sie noch nie erlebt haben, könnte leicht die Bedeutung jener Voraussetzungen vergessen lassen, auf die es ankommt, und mit denen man sich gerade dann beschäftigen muss, wenn man die Notwendigkeit dazu am wenigsten verspürt. Die Schweizer Mustermesse trägt in wertvoller Weise zu dieser Selbstbesinnung bei. Sie stellt sich in den Dienst eines Grossteils unseres Wirkens und bildet damit ein Bindeglied zwischen den verschiedenen Teilen der eidgenössischen Gemeinschaft. Sie bedeutet eine Ehrung des beruflichen Gewissens und der Leistungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Sie ist eine Quelle des Ansporns für alle diejenigen, die sich ihrem Beruf hingeben im Bestreben, damit die Ehre des Landes hochzuhalten.

Paul Chaudet, Bundespräsident

Die elektrischen Trans-Europ-Express-Züge der SBB

DK 625.232:621.335.2

Von **Robert Guignard**, dipl. Ing., Sektionschef für Wagenbau, und **Klaus von Meyenburg**, dipl. Ing., Sektionschef für Triebfahrzeugbau bei der Generaldirektion der Schweiz, Bundesbahnen, Bern

Hierzu Tafel 9/10

Alle bisher gebauten Trans-Europ-Express-Züge (TEE-Züge) fahren mit Dieseltraktion. Die SBB liessen erstmals elektrische TEE-Züge bauen, die mit den vier in Europa hauptsächlich verwendeten Bahnstromarten betrieben werden können. Sie verkehren seit 1. Juli 1961 auf den Strecken Zürich—Gotthard—Mailand und Mailand—Simplon—Paris. Die elektrotechnischen Probleme beim Bau der Vierstrom-Ausrüstung waren sehr interessant und vielgestaltig. Es galt vor allem, Schaltungen zu entwickeln, die eine einfache Zugsteuerung durch den Lokführer ermöglichen, wobei irgendwelche Fehlmanipulationen ohne schlimme Folgen bleiben.

Die Staatsbahnen von Frankreich, Belgien, Holland, Westdeutschland, Italien und der Schweiz haben im Jahr 1957 erstmals TEE-Züge in den Verkehr gesetzt. Es sind schnellfahrende Dieseldieseltzüge, die einen gehobenen Komfort der Inneneinrichtung aufweisen. Sie verbinden rund 80 verkehrswichtige Städte Westeuropas in Fahrzeiten, die durchwegs wesentlich kürzer sind als jene aller übrigen Reisezüge. Deshalb und dank der aussergewöhnlichen Ausstattung erwarten sich die TEE-Züge rasch die Gunst der Reisenden. In der Tat kann man sich diese Züge nicht mehr aus dem Verkehrsdienst der Bahnen wegdenken.

Im Netz der TEE-Züge bestand eine Lücke zwischen Zürich und Mailand durch den Gotthard und zwischen Mailand und Paris durch den Simplon. Für diese die Alpen durchquerenden Routen ist die elektrische Traktion wegen der langen, starken Gefälle und der Tunnel vorteilhafter als die Dieseltraktion, indem jede Verunreinigung der Atmosphäre wegfällt und weil auch auf den Steilrampen mit der höchstzulässigen Streckengeschwindigkeit gefahren werden kann.

Konstrukteur und Ersteller des wagenbaulichen Teils der vier Zugeinheiten war die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. Den elektrischen Teil projektierte und baute die Maschinenfabrik Oerlikon. Die jedem Wagenelement eigene Luftkonditionierungsanlage lieferte die AG Brown, Boveri & Cie., Baden. Auf der Strecke Zürich—Mailand verkehrt je ein Zugpaar am Vormittag und am Nachmittag, und zwar mit einer Fahrzeit von 4 Stunden, wobei nur in Lugano und Como ein Halt eingeschaltet wird. Zwischen Mailand und Paris läuft ein Tageszugpaar mit achtsündiger Fahrzeit, mit Zwischenhalt in Lausanne und Dijon.

Der wagenbauliche Teil

Wie die Typenskizze (Bild 2, Falttafel) zeigt, setzt sich der Zug aus 5 Wagen wie folgt zusammen: je 1 Steuerwagen mit Sitzabteil an den Zugenden, 1 Zwischenwagen mit Sitzabteil, 1 Speisewagen, 1 Maschinenwagen.

Der Zug ist 125 m lang und wiegt rund 259 t. Die drei Wagen mit Sitzabteilen enthalten zusammen 126 bequeme Polstersitze. Jeder Wagen besteht aus einem grossen Abteil mit 42 Plätzen zwischen den Drehgestellen. Ueber einem der beiden Drehgestelle befindet sich eine geräumige Einstiegplattform. Sie enthält einen grossen Schrank mit Ablage für Mäntel und Grossgepäck. Ueber dem andern Drehgestell befinden sich je ein Abort für Damen und Herren und ein Frisierraum für Damen. Vom führerstandseitigen Vorraum der Steuerwagen aus lässt sich durch ein grosses Fenster und die verglaste Türe die zu befahrende Strecke und die Tätigkeit des Lokführers beobachten.

Der Speisewagen enthält einen grossen Speisesaal mit anschliessender Bar. Dem gehobenen Komfort entsprechend sind auf die Wagenbreite verteilt nur drei Plätze angeordnet.