

Schweizer Mustermesse und Verkehrswesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 15: **Zweites Mustermesse Heft**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63961>

Nutzungsbedingungen

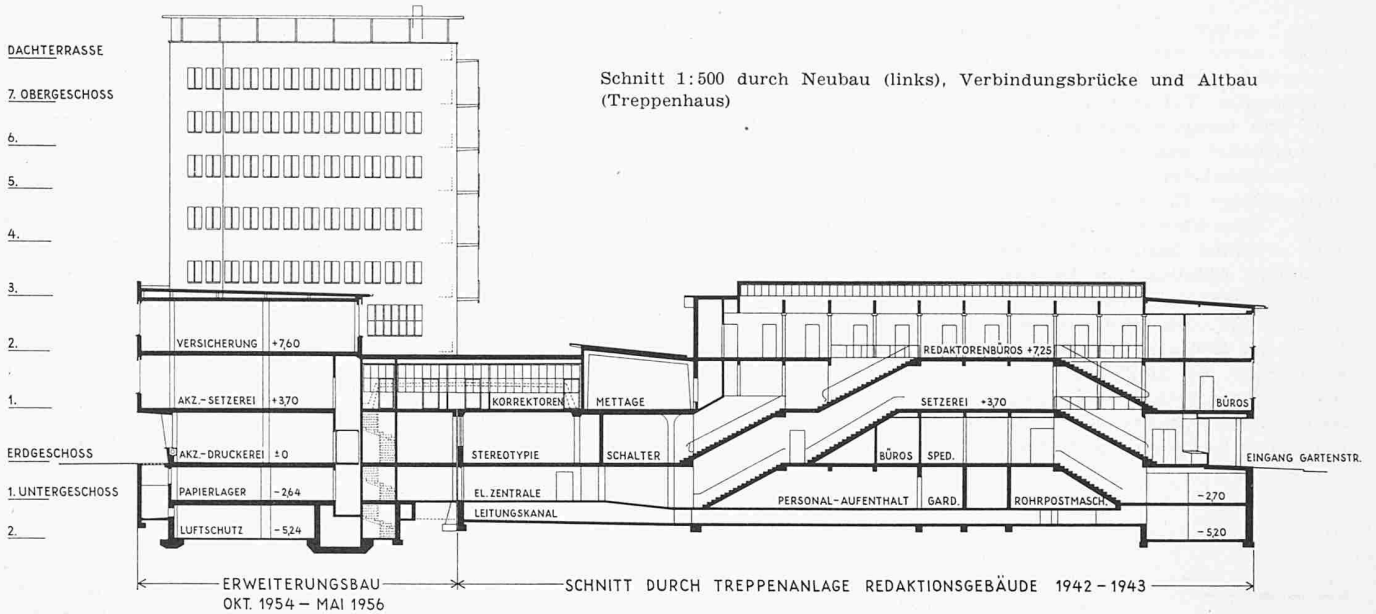
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Schnitt 1:500 durch Neubau (links), Verbindungsbrücke und Altbau (Treppenhaus)

- | | | | | | |
|-----------|----------------|----------------|---------------|-----------------------|----------------|
| 1 Revisor | 3 Monotype | 5 Monotasterei | 7 Vorplatz | 9 Büro | 11 Mettagechef |
| 2 Faktor | 4 Kompressoren | 6 Korrektoren | 8 Reservebüro | 10 Buchhaltung, Kasse | |

legt. Hervorzuheben ist, dass diese spätern Anpassungen an den stets im Wandel begriffenen Maschinenpark untergeordnet sind.

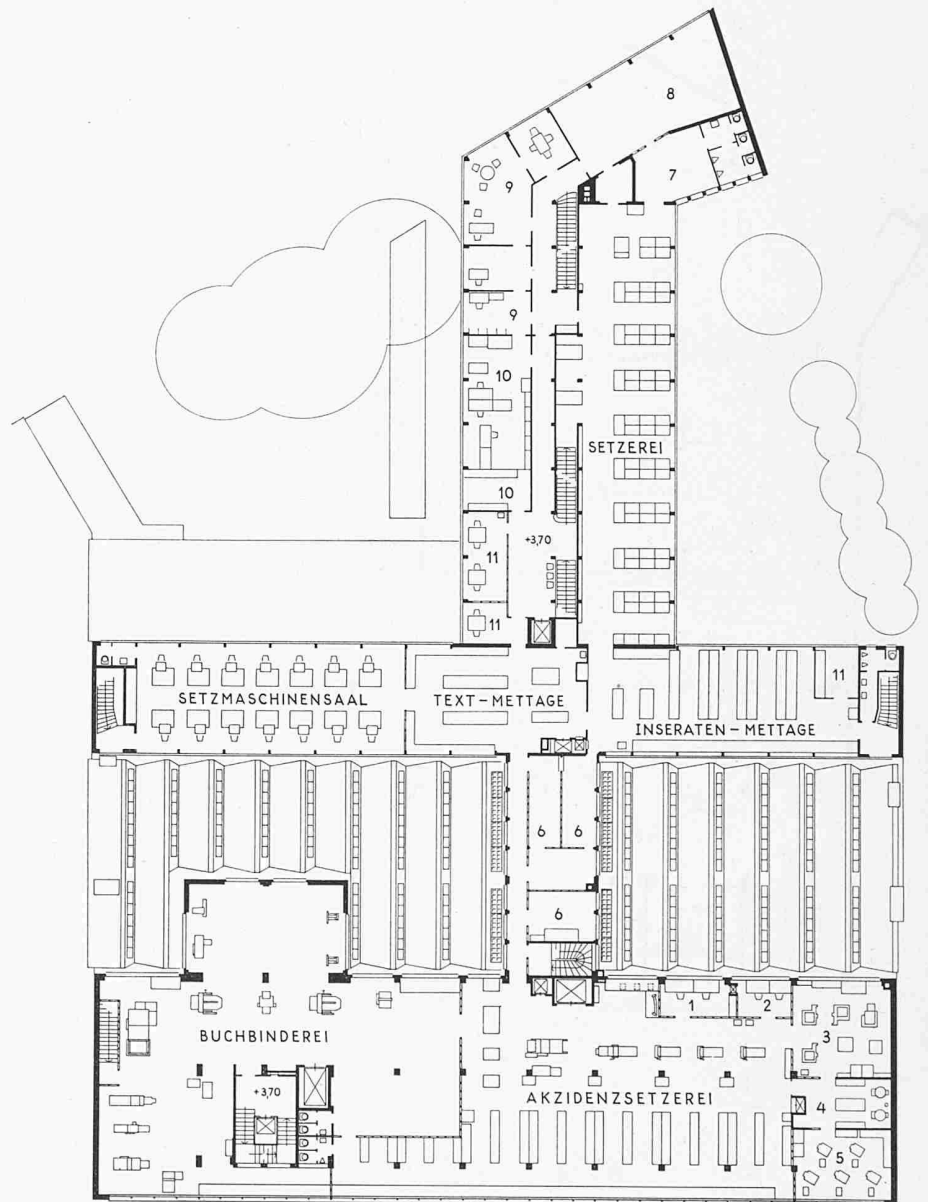
Der gesamte Gebäudekomplex ist luftkonditioniert unter Berücksichtigung der bei einer Druckerei nötigen verschiedenen Luftqualitäten.

Die Eisenbetonpläne besorgten Dipl. Ing. Rud. Dick, Luzern, und Dipl. Ing. Pierre Soutter, Zürich. Die örtliche Bauleitung war meinem langjährigen Bürochef Arch. W. Hummel und die Bauführung Bauführer Hs. Kübler anvertraut. Der grosse Einsatz beider hat wesentlich zum Gelingen dieser nicht leichten Aufgabe beigetragen. A. M.

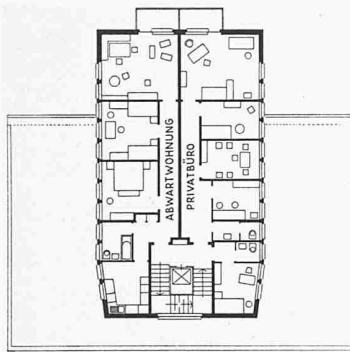
Schweizer Mustermesse

und Verkehrswesen DK 381.12:656

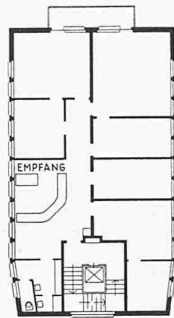
Das Reisen ist heute zu einem wahren Vergnügen geworden. In wenigen Stunden ist aus allen Gegenden des Landes die Messestadt Basel zu erreichen, und es sind alljährlich mehr Besucher der Schweizer Mustermesse, die allein schon der schönen Bahn-, Auto- oder Luftreise wegen sich auf den Messebesuch freuen. Dass dem nicht immer so war und es mancherlei Interventionen und Besprechungen bedurfte, lässt sich erkennen, wenn man in Messeberichten vergangener Jahre blättert. So lesen wir aus dem Bericht von 1919: «Der Zugverkehr war während der Messe infolge Kohlenmangels ungenügend. Die wenigen Züge, die fuhren, und die schlechten Verbindungen machten die Reise nach Basel nicht zu einem Vergnügen. Immerhin war die Generaldirektion der SBB der Messe insoweit entgegengekommen, dass sie wöchentlich an zwei Tagen aus allen Richtungen Extrazüge einlegte... Die Friedenszeit



Erstes Obergeschoss, 1:500

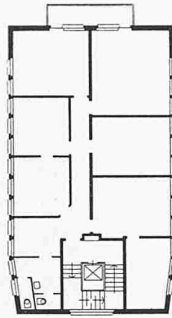


Turm, drittes Geschoss



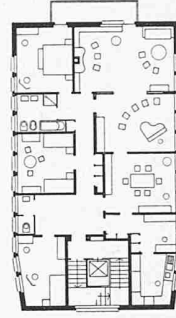
PRIVATBÜROS

4. Geschoss



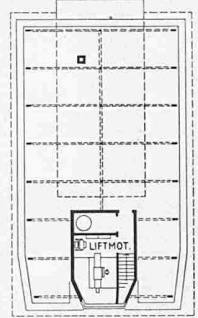
PRIVATBÜROS

5. und 6. Geschoss



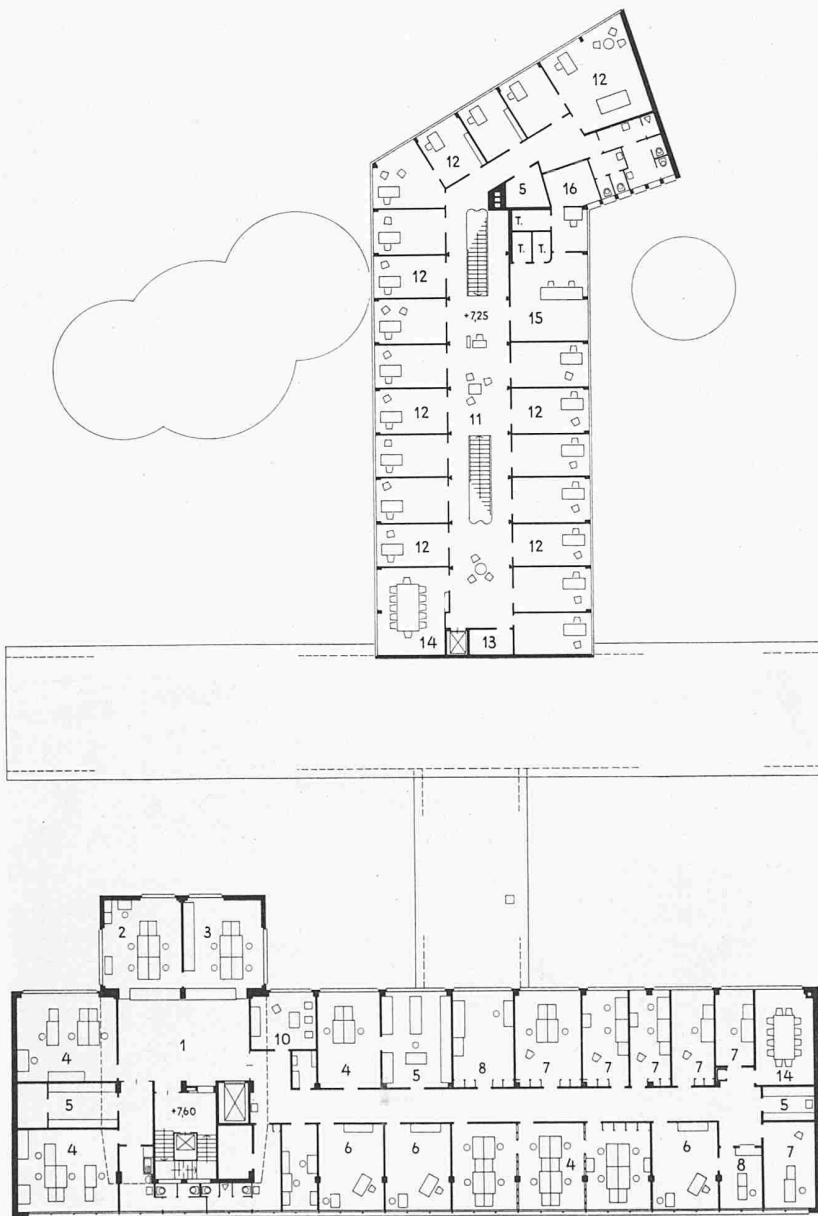
DIREKTOREN-WOHNUNG

7. Geschoss



Dachterrasse

- | | |
|----------------------|---------------------------------------|
| 1 Empfangshalle | 9 Telephon-Automat |
| 2 Kasse | 10 Besucher |
| 3 Anmeldung, Kanzlei | 11 Vorraum |
| 4 Büro | 12 Redaktorenbüros |
| 5 Archiv | 13 Liftmotor |
| 6 Chef | 14 Konferenzzimmer |
| 7 Inspektoren | 15 Sekretärinnen und Telephon-Kabinen |
| 8 Sekretärin | 16 Telephon-Automat |



GESCHÄFTSRÄUME EINER VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT

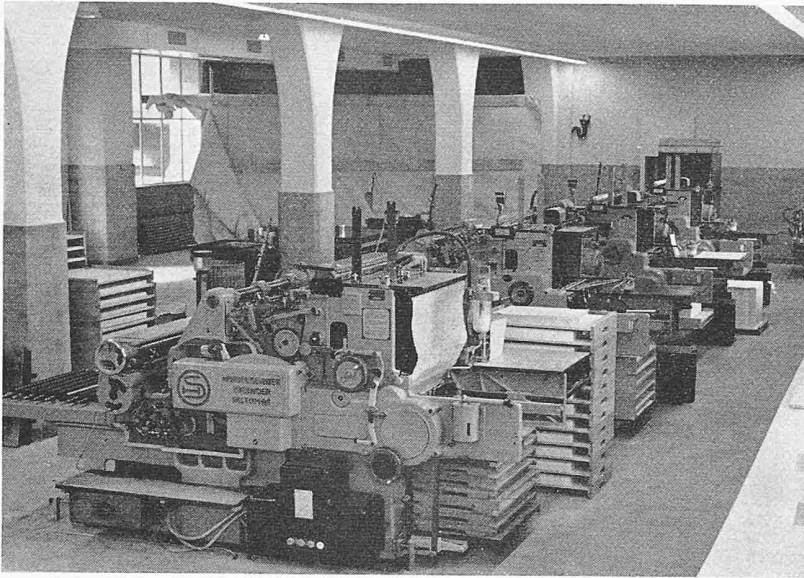
Zweites Geschoss, 1:500

wird sicher auch hierin eine erfreuliche Aenderung bringen.»

Diese Erwartung hat sich denn auch erfüllt, heisst es doch im Bericht über die Messe 1922: «Das Messebüro der Schweizerischen Bundesbahnen meldet, dass 22 000 bis 25 000 Billette zur Abstempelung vorgewiesen wurden. Auch aus dieser Zahl geht hervor, dass der Verkehr gross war. Vor allem muss hier die günstige Wirkung der Fahrpreisermässigung erwähnt werden... Besondere Anstrengungen machte die Messeleitung hinsichtlich der Reduktion der Eisenbahntarife. Die Bemühungen, für den Messebesucher ermässigte Fahrpreise zu erhalten, sind schon Jahre alt. Für 1922 gelang es endlich, folgende Reduktionen zu erhalten: a) Zur Hin- und Rückfahrt in 3. Klasse berechtigten Billette einfacher Fahrt 2. Klasse. b) Zur Hin- und Rückfahrt 2. Klasse berechtigten Billette einfacher Fahrt 1. Klasse. c) Die einfachen Schnellzugszuschlag-Billette gelten auch für die Rückfahrt.» Inzwischen ist diese Frage wesentlich einfacher gelöst worden!

«Eine Tatsache, die noch ganz besonderer Erwähnung wert ist», lesen wir im Bericht von 1924, «war die auf die Eröffnung der Mustermesse festgesetzte Aufnahme der elektrischen Betriebsführung auf der Linie Basel—Olten. Damit war die grosse Eisenbahnlinie Basel—Gotthard—Chiasso durchgehend elektrifiziert. Die Bundesbahnen hatten in Verbindung mit der Basler Regierung geplant, dieses wichtige Ereignis während der Mustermesse durch eine bescheidene Veranstaltung zu feiern. Leider konnte dieser Plan mit Rücksicht auf das Eisenbahnglück in Bellinzona nicht durchgeführt werden.»

Nachdem schon in früheren Berichten Verhandlungen über Fahrpreisermässigungen auf ausländischen Bahnen erwähnt wurden, ist für das Jahr 1929 zu lesen: «Zu den im letzten Messebericht erwähnten Vergünstigungen in Deutschland und Oesterreich kamen dieses Jahr folgende hinzu: Ungarische Staatsbahnen: eine Fahrkarte niederer Klasse kann für die nächstfolgende höhere Wagenklasse benützt werden, sowohl bei der Hin- wie bei der Rückfahrt. Jugoslawische, Tschechoslowakische und Rumänische Staatsbahnen: Bei Hinreise zur Messe erfolgt keine Tarif-Reduktion. Bei der Rückreise wird eine Fahrkarte zum halben Preis abge-



Schnellpressen in der Akzidenzdruckerei, Erdgeschoss



Setzerei im Altbau, 1. Stock

geben. Italienische Staatsbahnen: Es wird eine 30prozentige Ermässigung für Hin- und Rückfahrt zusammen gewährt, und zwar von allen italienischen Stationen aus.» Ein Jahr später kamen auch die Polnischen Staatsbahnen mit einer Reduktion hinzu. «Leider», so heisst es noch 1931, «haben sich die französischen Bahnen noch nicht dazu entschliessen können, Fahrpreis-Reduktionen zu gewähren». Und 1932: «Leider fehlen noch immer Frankreich, Belgien, England und Holland. Der Gedanke internationaler wirtschaftlicher Solidarität wird hoffentlich auch diese Länder recht bald zu einem Entgegenkommen veranlassen.» Der Gedanke internationaler Solidarität — 1932!

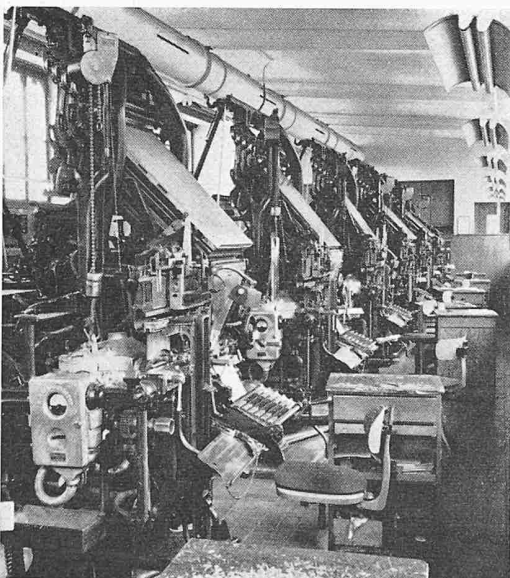
1935: «Von Bedeutung sind auch die Fahrpreiserhöhungen, die bereits bei zehn Luftverkehrsgesellschaften erreicht werden konnten.» Aber nicht nur das Flugzeug als Reisemöglichkeit zur Schweizer Mustermesse tritt in diesen Jahren erstmals in Erscheinung. Auch die Autos werden nunmehr erwähnt. Von ihnen heisst es im Bericht für das Jahr 1934: «Der Autoverkehr erforderte umfassende Massnahmen der Polizei zur Parkierung der Wagen in der Nähe der Messe. Diese Plätze waren durchschnittlich mit 1200 Motorfahrzeugen pro Tag besetzt.» Rasch nimmt die Zahl der Autos zu.

«Auch der Autoverkehr zur Mustermesse hatte neuerdings grössere Formen angenommen. Es wurde festgestellt, dass um die Messehallen und auf den offiziellen Parkplätzen während der Messe rund 12 000 auswärtige Personenwagen stationiert wurden», so wird für 1937 berichtet, und ein Jahr später lesen wir: «Der Autoverkehr hatte wiederum ausserordentlich grossen Umfang angenommen. Es wurden auf den Messe-Parkplätzen rund 11 000 auswärtige Personenwagen und Autocars gezählt.»

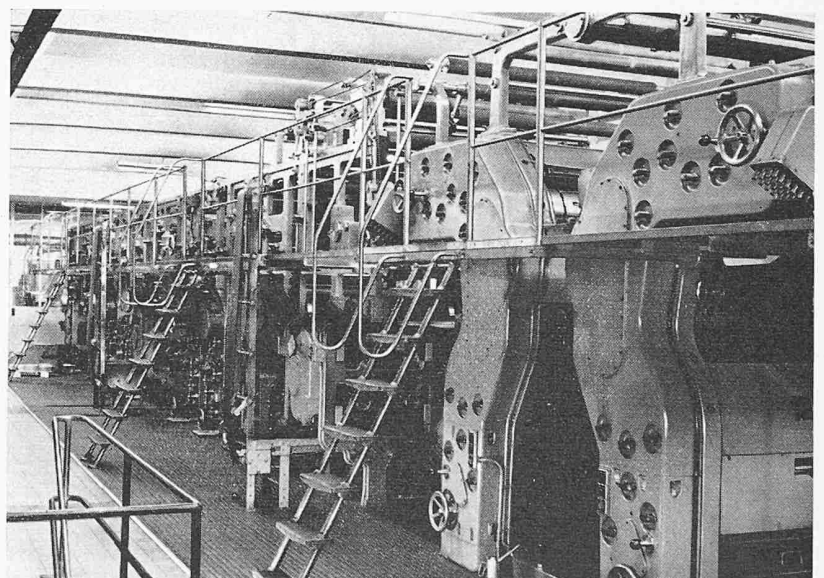
Bahn, Automobil und Flugzeug, sie haben schon bis 1939 grossen Besuch nach Basel gebracht. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg haben die Zahlen dann eine gewaltige Steigerung erfahren. Messe 1957: 238 000 Personenankünfte Basel SBB, 332 Extrazüge der SBB, 72 800 parkierte Motorfahrzeuge auf den offiziellen Messeparkplätzen, rund 300 000 Personen. Eine bedeutende Anzahl von Messebesuchern bedient sich der über die Grossflughäfen Zürich-Kloten, Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen verfügbaren internationalen Flugverbindungen.

*

Das waren einige Rückblicke auf die erstaunliche Entwicklung in einer Zeitspanne von nur vier Jahrzehnten.



Setzmaschinenaal (Linotype, 1. Stock)



Rotationsmaschine (Erdgeschoss)

Das Gebäude der Nationalzeitung in Basel

Architekt Dr. h. c. Armin Meili, Zürich





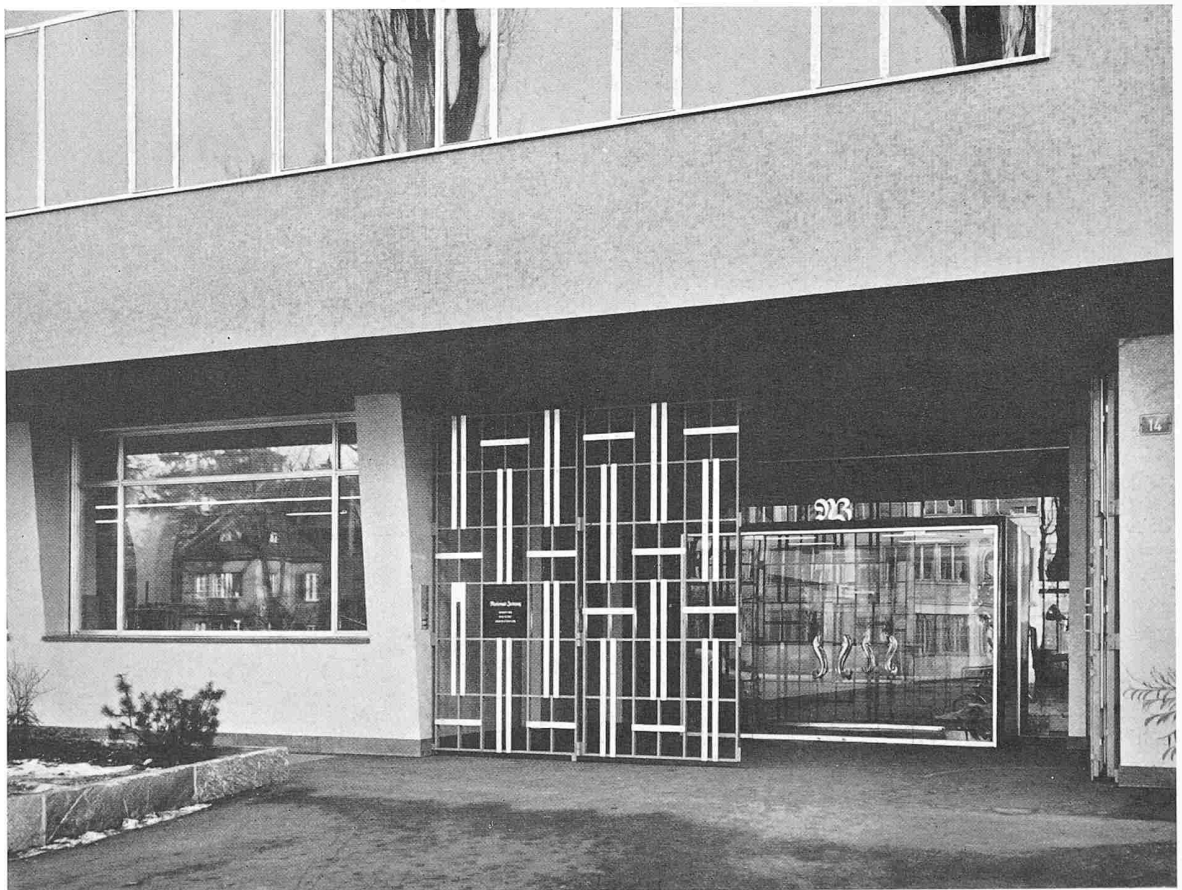
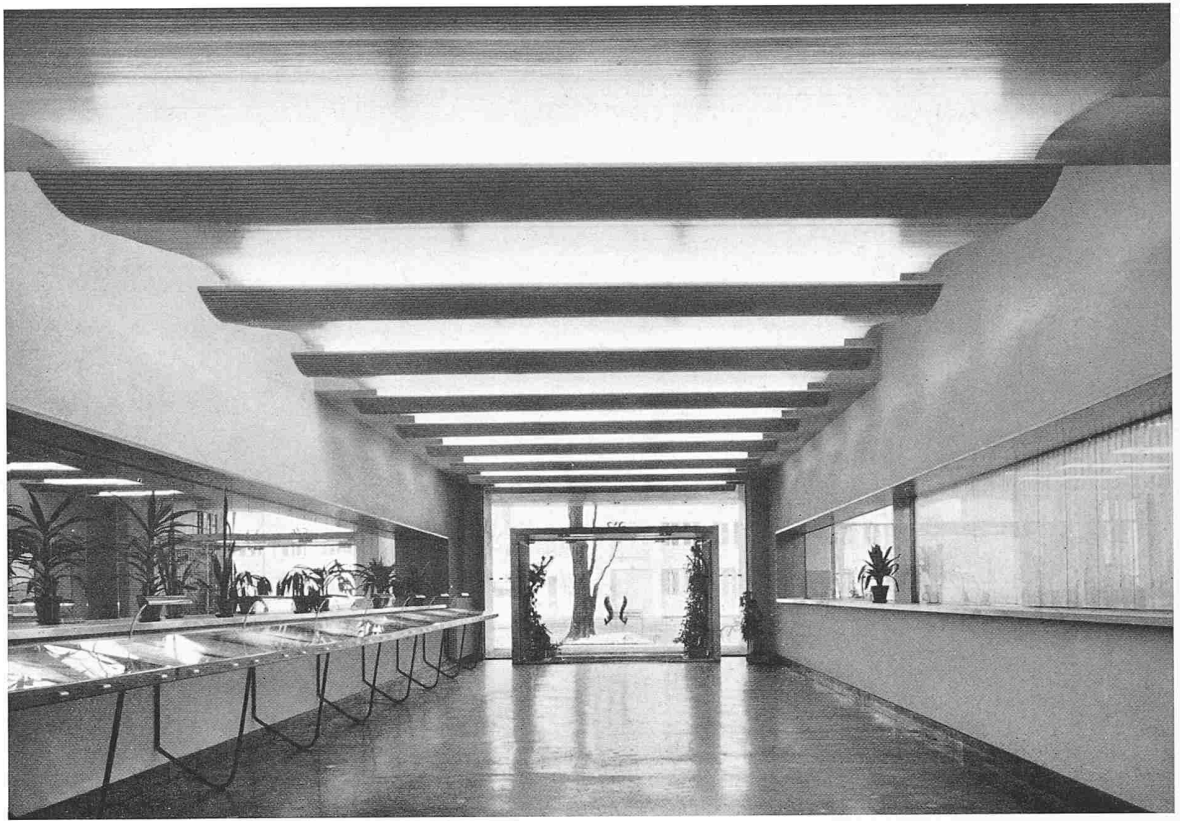
Oben: Blick aus der Eingangshalle in die Akzidenzdruckerei



Links: Türe des Besucher-Haupteingangs

Rechts: Besucher-Haupteingang an der St. Alban-Anlage

Rechts oben: Eingangshalle, Blick gegen aussen





Gebäude der Nationalzeitung in Basel, Blick von der Gartenstrasse in den Speditionshof