

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1936)

Heft: 755

Artikel: Ansprache des Herrn Bundespraesidenten Dr. A. Meyer am offiziellen Tag der Schweizer Mustermesse

Autor: [s.n]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-692070>

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: 16.02.2026

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

WEDNESDAY, May 6th.
8.30 p.m. LA MIA PROFESSIONE: lo
Scrittore parla Francesco Chiesa.
8.45 p.m. CONCERTO DELLA RADIO-
ORCHESTRA.
THURSDAY, May 7th.
8 p.m. Trasmissione dalla Svizzera interna.
FRIDAY, May 8th.
8.15 p.m. La Piccola Fonte: drama in 4 atti, di
Roberto Bracco.
SATURDAY, May 9th.
9 p.m. CONCERTO DEL CORO VIRILE DI
LUGANO.

ANSPRACHE DES HERRN BUNDESPRAESIDENTEN DR. A. MEYER AM OFFIZIELLEN TAG DER SCHWEIZER MUSTERMESSE.

Es ist ein festliches Ereignis, dem wir be-
wohnen, die Feier des 20 jährigen Bestehens der
Basler Mustermesse. Der Zeitraum von zwei
Jahrzehnten für eine öffentliche Institution ist
zwar etwas kurz. Diesmal umfasst er aber einen
Teil des furchtbarsten Krieges der Weltgeschichte
und ein halbes Dutzend Jahre der entsetzlichen
Wirtschaftskrise der neuen Zeit. Mitten im
Krieg entstanden, hat die Mustermesse auch in
der nachfolgenden Krisenzeit wirtschaftliche
Verhältnisse vorgefunden, zu deren Heilung und
Bekämpfung sie gegründet worden war. Es muss
ein guter Keim in dem Unternehmen stecken, dass
es solche Zeiten überdauert und ihnen nicht nur
standgehalten, sondern sich glänzend entwickelt
und an Ausdehnung wie Bedeutung gewonnen
hat. So ist es denn ein verdienter Dank, den wir
heute den leitenden Männern inner- und ausser-
halb der Behörden darbringen. In erster Linie
nenne ich den Präsidenten, Herrn Müry-Dietschly,
und den Direktor, Herrn Nationalrat Meile, der
ebenfalls seit zwei Jahrzehnten seine energische
Tatkraft und sein Organisationstalent an die
Unternehmung gewendet hat.

Es ist ein Ruhm für Basel, dass die Muster-
messe hier angeregt und ins Werk gesetzt
worden ist. Es ist aber kein Zufall, dass es
gerade Basel ist, dem das Verdienst zukommt.
An dem Ströme gelegen, der nicht nur einen
Verkehrsweg erster Ordnung darstellt, sondern
dem in der Vergangenheit wie heute eine gewalt-
tätige weltpolitische Bedeutung zukommt, hat Basel
seit Jahrhunderten eine internationale Verkehrs-
vermittlung ausgeübt. Diese ehrenvolle Rolle hat
auf die baslerischen Eidgenossen etwas vom
Geiste der Seefahrernationen vererbt, die wie die
alte Hansa ihr weltstürmendes Bekenntnis in die
Worte fassten: "Navigare necesse est, vivere
non est necesse!" Aus diesem Geiste heraus hat
ja wohl auch Basel in neuester Zeit unter ge-
waltiger Kraftanstrengung den Rheinhafen aus-
gebaut, um durch ihn eine Verbindung mit dem
Meere zu haben, eingedenk des Ausspruches eines
berühmten Wirtschaftspolitikers: "Wer nicht
teil hat am Meer, ist ausgeschlossen von den
guten Dingen dieser Welt." Dieser weltweite
Geist hat es vielleicht mit sich gebracht, dass das
Wesen des Baslers den andern Eidgenossen
manchmal etwas hoch und gelegentlich auch
abgeschlossen erscheint. Wir wissen aber, wie
sehr gerade an Basel das schöne Schiller-Wort
sich erwahrt hat, das dem Kaufmann gewidmet
ist: "Güter zu suchen geht er, doch an sein
Schiff knüpft das Gute sich an." Denn der
Rhein war von jeher auch eine Strasse der
Kultur, und keine Stadt hat ihre Lage an diesem
Kulturweg mit höherer Würde vertreten als
Basel, die berühmte Stadt des Humanismus, der
Wissenschaft und der Kunst.

Unter baslerischer Führung hat die Muster-
messe sich in den Dienst der schweizerischen
Volkswirtschaft gestellt. Ihr Gedanke war,
Angebot und Nachfrage von Waren besser zusa-
menzuführen. Dadurch sollte ein besserer
Ausgleich der beiden grossen Marktgruppen
geschaffen werden. Damit will man die Anpas-
sung der Produktion an den Markbedarf fördern,
die Nachfrage durch die Produktion wecken.
Das Ziel ist wirtschaftliche Zusammenarbeit und
Förderung des Gefühls der Solidarität Aller
innerhalb der nationalen Wirtschaft. Wenn
durch diese Mittel die Mustermesse vorab der
Festigung schweizerischen Volkswirtschaft dienen
will, so ist der Weg dazu keineswegs derjenige der
ist der Weg dazu keineswegs derjenige der
nationalistischen Absperrung. Im Gegenteil, die
Mustermesse führt zu besserem Kontakt mit dem
Ausland und fördert damit den Anschluss an die
Weltwirtschaft. Diese Wirkung ist hocherfreu-
lich, und wir können dem Unternehmen nur von
Herzen allen Erfolg wünschen.

Wenn ich von Anpassung der Produktion an
den Bedarf und von der Weckung neuen Bedarfs
durch die Produktion spreche, so liegt darin,
dass die Produktion sich anpassungsfähig, beweg-
lich und fortschrittlich zeige. Dieser Fortschritt
wird nur mit einer fortschrittlichen Technik
erreichbar sein. Aber gerade diese Idee mag
heute bei manchen Unbehagen erwecken. Wird
doch der Technik vorgeworfen, dass sie durch das
Übermass der Produktion die Wirtschaft zu-
grunde gerichtet und die Arbeitslosigkeit
herbeigeführt habe. Danach läge das Heil der
Wirtschaft im Verzicht auf den technischen

Fortschritt. Diese Betrachtungsweise wird den
Tatsachen kaum gerecht. Hat doch ein Jahr-
hundert lang die Entwicklung der Technik, insbe-
sondere die Industrialisierung, den Verkehr der
Völker miteinander fruchtbringender gestaltet.
Auch heute wird man sagen können, dass die
schon vorhandenen Bedürfnisse der Welt — von
neuen nicht zu reden — so gross sind, dass deren
Befriedigung auch unter Zuhilfenahme aller
technischen Mittel sämtliche Hände beschäftigen
könnte. Was diesem Ziel entgegensteht, ist das
Chaos der nationalistischen Absperrung, ist das
Fehlen einer vernünftigen Arbeitsteilung der
Welt. Das Mittel zur Besserung wird eine
Ordnung anstelle des Chaos ein, nicht eine
"Planwirtschaft," die gleichbedeutend ist mit
Antarkie, sondern ein Verkehr der Staaten auf
Grund neuen Vertrauens.

*Vertrauen in die Ehrlichkeit von Regierungen
und Völkern, Herstellung von Treu und Glauben
im Verkehr, geordnetes Geldwesen, langfristige
Handelsverträge, das werden die Mittel sein zur
Schaffung fruchtbarer wirtschaftlicher Aus-
sbeziehungen, zur Erstrebung einer inter-
nationalen Solidarität.*

Sind wir auf dem Wege dazu? Im Moment
ist es schwer, diesen Optimismus aufzubringen.
Und doch haben sich zumal in den letzten Mona-
ten einzelne Lichtblicke gezeigt, die auf eine
Erholung der Weltwirtschaft und auf eine Neu-
ordnung von Handelsbeziehungen hindeuten.
Wenn es, wie man hoffen muss, Anfänge der
Besserung sind, dann ist der Augenblick für die
Schweiz da, mit verdoppelter Anstrengung alles
zu tun, um den Anschluss an die Weltwirtschaft
zu finden. Der Staat vermag direkt wenig dazu
beizutragen. Wenn ihm gelungen ist, den wirt-
schaftlichen und personellen Apparat im Lande
über die Zeit des schärfsten Anpralls durchzuhalten,
kann er froh sein. Auch weiterhin wird er
in mancher Richtung durch die Förderung der
Produktion, durch die Herstellung der Stabilität
mittels internationaler Vertragsverhältnisse,
mittels der Wahrung gesunder Verhältnisse auf
dem Kapitalmarkt und im Geldwesen wertvolle
Hilfsdienste leisten. Aber Kraft und Initiative,
um das Wirtschaftsleben zu heben, müssen von
der Wirtschaft selbst ausgehen. Neben den
materiellen Bedingungen müssen auch die
geistigen und moralischen vorhanden sein.

Jeder fruchtbare Gedanke, wie derjenige der
Mustermesse, liegt in der Richtung schöpferischen
Aufbaus, dient der Vermehrung unserer wirt-
schaftlichen Kräfte und weckt Energie und
Selbstvertrauen. Freilich ist es wahr: Wir ver-
fügen nicht über wirtschaftliche Machtmittel wie
die Grossstaaten. Wichtige Rohstoffe und Hilfs-
materialien besitzen wir nicht. Auch haben wir
trotz Rheinhafen nicht die volle Gunst der
Meereslage. Was bei uns bisher geschaffen wurde
und was in Zukunft unsern Wohlstand erhöhen
kann, sind die Menschen. Ihr Geist und ihre
verständnisvolle Arbeit müssen die Schweiz
wieder hochbringen. Dazu sollen in unserem
Staatswesen alle Mittel helfen, nicht zuletzt die
politischen Bedingungen.

*Wir werden den wirtschaftlichen Kampf mit
dem Ausland nur durch geistige Regeamkeit und
selbständiges Denken bestehen.*

Denn wir werden auch in Zukunft unter viel
schwieriger gewordenen Voraussetzungen als
bisher nur mit Qualitätsarbeit auf allen Gebieten
noch siegen können. Zu Qualitätsarbeit braucht
es schöpferischen Willen. Dieser gedeiht am
besten in der Freiheit. Unsere Staatsform, die
die freiheitliche Demokratie, sollte geeignet sein,
ihre Bürger nicht nur zu politischer Selbständig-
keit zu erziehen, sondern gerade dadurch auch
ihre moralische und geistige Kraft für besondere
Leistungen im Wirtschaftsleben zu stärken. Auf
diesem Glauben beruht die Zukunft unseres klei-
nen Staates in einer Welt, die den Kleinen so
wenig günstig als nur möglich ist. Einer aus der
Reihe der geistigen Koryphäen Basels, Jakob
Burckhardt, hat das schöne Wort gesprochen:
"Der Kleinstaat ist vorhanden, damit ein Fleck
auf der Welt sei, wo die grösstmögliche Quote
der Staatsangehörigen Bürger im vollen Sinne
des Wortes sind." Und weiter: "Der Kleinstaat
hat überhaupt nichts als die wirkliche tatsäch-
liche Freiheit, wodurch er die gewaltigen Vorteile
des Grossstaates, selbst dessen Macht, ideal völlig
aufwiegt."

So wollen wir den Glauben an unsere Bestim-
mung nicht verlieren. Unsere freiheitliche,
föderative Demokratie als die Grundlage für
unsere staatliche Existenz zu erhalten, sei unsere
oberste Pflicht. Dafür wird unser Volk noch
imstande sein, Opfer zu bringen. Auch die Last
einer stärkeren militärischen Wehr darf uns dazu
nicht zu schwer sein. Der Opferville wird dem
Aufbau des Ganzen dienen, wenn alle im Volke,
die es mit dem Vaterlande gut meinen, sich im
Bewusstsein ihrer Verantwortung zur Zusa-
menarbeit bereit finden. Die Zeit ist derart
schwer und ernst, dass sie mahnt, die Gefahren
der öffentlichen Gesinnung zu bekämpfen.

Die Verschiedenheiten der Welt- und Lebens-
auffassung unter den Volksgenossen lassen sich
nicht gleichschalten. Jeder möge die seinige
bewahren, alle aber sollen zusammenarbeiten, um
dem Vaterlande zu dienen.

450 MILES ABOVE THE CLOUDS.

Heston's extended experiments to perfect the
Lorenz ultra-short-wave beam for blind approach
were only what was to be expected. Every airport
at which this system has been installed has pro-
vided a problem of its own, and Heston's too nar-
row path of continuous signal was only a matter of
adjustment.

At Zürich, one of the first airports after Ber-
lin to be equipped with the nine-metre apparatus,
curious deformations of the beam were expected
because of the surrounding mountains. The
operators also found that the high-frequency re-
sistance of the ground varied according to the
depth at which moisture collected beneath the
grass surface. When, after dry weather, the
moisture level sank from about 80 cm. to 160 cm.
the beam spread longitudinally so that aeroplanes
touched down 100 metres farther back. This re-
duced the vertical clearance over a hangar on the
approach side, and a safe minimum had to be
fixed. Eventually pilots were always sure of
their height at the aerodrome boundary to within
3 metres.

The approach is down a parabolic line of
equal signal strength and the power of the nine-
metre beam transmitter had to be adjusted be-
cause if the parabola was too small the glide-path
became too steep. The maximum range of the
beam at Zürich is about 45 miles and the most
humid atmosphere does not reduce it below 10
miles, which is enough. Generally speaking the
nine-metre wave is not very susceptible to wea-
ther. Their runway on the beacon line (151°
Magnetic) is about 1,400 metres.

Imperial Airways pilots will be flying D.H.
86 as daily to Zürich from April 18 in conjunc-
tion with the Swissair service and will be able to
watch the Swissair company's navigation
methods on this route. The London — Basle
section (about 450 miles) is practically the
longest non-stop air service in Europe.

Herr Walter Mittelholzer, General Manager
of Swissair, has trained his pilots to use only the
precise radio-navigation methods which are be-
coming recognised as the only safe technique for
European air transport in the future. He now
has nine fully-trained blind-flying, blind-
approach pilots (including himself) and three
younger pilots in training.

This kind of navigation is little concerned
with weather along the route (except the upper
winds) and the machines can fly high enough on a
450-mile trip to get the best out of their motors
and to ensure passengers a smooth journey.

When upper-wind reports are lacking be-
cause of cloud Swissair usually get the report of
the Duxford Met. Flight, R.A.F.

For best results an automatic pilot is neces-
sary and is the obvious complement to the ultra-
short-wave system of blind approach. During
the journey the machine flies itself and the pilot
and W/T operator concentrate on the simple
geometry of navigation. During the approach
the attitude of the machine is no bother to the
pilot, for it is left to the automatic pilot until
the last half-minute before landing; he can there-
fore give his whole attention to the visual and
aural signals and keep his aeroplane exactly on
the parabolic path of constant signal strength.

All the Swissair machines have the Sperry
artificial horizon and directional gyro and, by
moving a small lever, these can be made to con-
trol the Sperry automatic pilot as soon as the
aeroplane is steady on its course. Not only does
the automatic pilot fly the machine straight and
level; it can be put into a turn, climb or descent
of any desired degree by turning a little knob
which precesses one or other gyro.

On a long flight like Basle — London the
climb to 10,000 ft. or 12,000 ft. must be gradual,
say 2 metres per sec. (roughly 400 ft. per minute),
and as soon as the pilot has steadied on to a
course of 275° Magnetic and changed the pitch
of his airscrews he hands over to the Sperry and
sets it for that rate of climb.

At Montbeliard, having rounded the pro-
hibited area of the Vosges, he turns a knob which
causes the Sperry to alter course to 321° M. for
Croydon, 411 miles away. Those courses natu-
rally include no correction for drift; this will have
been allowed for in advance, and checked by sub-
sequent bearings.

If met. reports show an icing layer the climb
is steepened if need be to about 5 or 6 metres per
second (about 1,100 ft. per minute), so reducing
the air speed and rate of ice-formation, and the
time taken to get through the icing layer. In six
minutes the machine can climb 2,000 metres,
through a temperature lapse of, say, 12° Centi-
grade.

If the layer is known to be of the kind which
forms ice too rapidly the aeroplane has met its
match. But that is less likely to happen with a
machine which climbs well. Big spinners with
oil soaked leather skins are fitted over the Hamil-
ton pitch controllers and thick oil is put inside
which works out along the air screws. The tail-