

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1949)

**Heft:** 5

**Artikel:** La 33e Foire suisse d'échantillons de Bâle

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777708>

### **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:** 13.01.2026

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

# SCHWEIZER MUSTERMESSE UND VERKEHR

Die Schweizer Mustermesse in Basel ist jene wirtschaftliche Institution, an der sich alljährlich das Produktionsangebot der schweizerischen Industrien und Gewerbe ausbreitet, um in geschäftlicher Fühlungnahme mit der Nachfrage aus dem eigenen Lande wie aus dem Auslande dem Verbraucher zugeführt zu werden. Da jeder Güteraustausch irgendwie die Wege und Einrichtungen zur Beförderung von Personen und Sachen voraussetzt, ist die Verbundenheit zwischen der Messe und dem öffentlichen und privaten Verkehr ohne weiteres gegeben.

Da kann zunächst auf die Tatsache hingewiesen werden, daß die an der Messe zur Ausstellung gelangenden Produkte vorerst einmal an den Messeort befördert werden müssen, sei es durch die Bahnen oder durch Lastwagen. Schon rein gewichtsmäßig werden hier beachtenswerte Leistungen erzielt. In den letzten vier Jahren allein wurden je 2000 bis 2300 Tonnen oder 200 bis 230 beladene Eisenbahnwagen voll Ausstellungsgüter nach Basel geführt und nach der Messe auch wieder an ihren jeweiligen Bestimmungsort zurückbefördert. Welche mannigfaltigen zusätzlichen Arbeiten zu dieser technischen Seite der Güterbewegung noch hinzutreten, ist ohne weiteres verständlich.

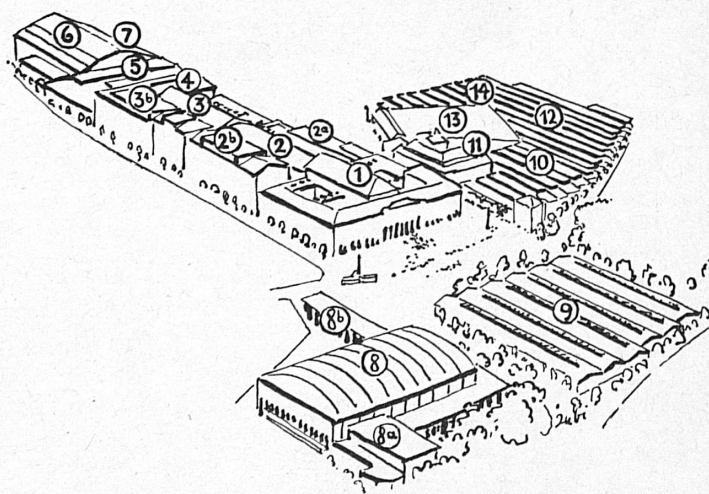
Noch deutlicher aber treten die Zusammenhänge zwischen Mustermesse und Verkehr hervor, wenn man die gewaltigen Menschenmengen ins Auge faßt, die zur Messezeit nach der RheinStadt befördert werden müssen. Da sind zunächst die Aussteller selbst mit ihrem oft recht großen Stabe von Monteuren und Standvertretern, dann die vielen Hunderttausende von Besuchern aus den entlegensten Tälern unseres eigenen Landes, die Tausende von Interessenten aus den europäischen Ländern und von weither jenseits der Meere. Ihnen stehen unsere Bahnen, vor allem die Schweizerischen Bundesbahnen, das Auto, das Motorrad, der Autocar und das bescheidene Fahrrad zur Verfügung, immer mehr aber auch im Fernverkehr das Flugzeug. Die Verkehrszahlen des Jahres 1948 mögen hier als Beispiel für den Messeverkehr überhaupt genügen. Die Bahnen unseres Landes beförderten an den elf Messtagen rund 280 000 Personen nach Basel und wieder an ihren Wohnort zurück. Neben den fahrplanmäßigen und stets sehr gut besetzten Zügen mußten für den Hin- und Rücktransport der Messebesucher außerdem noch 425 Extrazüge eingeschaltet werden. Mit Motorfahrzeugen sind rund 115 000 Personen zur Messe gereist. Die Zahl der ausländischen Besucher darf für 1948 auf 10 000 bis 12 000 geschätzt werden, von denen eine beträchtliche Zahl den schnellen und bequemen Luftweg in Anspruch genommen hat. Wenn man von Verkehr und Messe spricht, darf ergänzend wohl auch darauf hingewiesen werden, daß die Unterbringung und Verpflegung der Messebesucher sehr große Anforderungen an das Gastgewerbe stellt, dem ja im Bereiche der gesamtschweizerischen Verkehrsprobleme ebenfalls eine bedeutende Aufgabe zugeteilt ist.

Das sind von außen gesehen die Zusammenhänge zwischen der Messe in Basel und dem Verkehrswesen. Aber es besteht auch noch eine innere Verbindungslinie. Der Verkehr an sich ist allerdings kein ausgesprochenes Ausstellungsgut, das wie die vielen Tausende von Produkten des schweizerischen Schaffens in den langen Standreihen ausgebreitet werden kann. Trotzdem ist er in einem gewissen und bestimmten Sinne durchaus messefähig. Die jeweils stark beachtete Propaganda, die von den Zentralstellen des schweizerischen Fremdenverkehrs im Rahmen der Messe veranstaltet wird, beweist das zur Genüge. An allen bisherigen Veranstaltungen in Basel ist immer wieder nachdrücklich und sicher nicht ohne Erfolg für diesen Bestandteil unseres passiven Exportes geworben worden. Außerdem bietet ja gerade eine Fahrt zur Messe sehr vielen ausländischen Besuchern willkommene Gelegenheit, an diesen Besuch eine geschäftliche oder auch eine Ferienreise ins Innere unseres Landes anzuschließen.

Es darf ferner erwähnt werden, daß an der nationalen Industrieschau jeweils eine stattliche Reihe von Produkten zum Angebot gelangt, die mit dem gesamten Verkehrsproblem in unmittelbarem Zusammenhang steht. Vor allen Dingen ist hier die Gruppe «Transport» zu nennen, an der sowohl motorische wie nichtmotorische Transportmittel und Fahr-

zeuge ausgestellt sind. Für den am Verkehr interessierten Messebesucher kommen aber auch die technischen Gruppen, so jene für den Maschinenbau, die Feinmechanik und Optik wie für Elektrizität in Betracht und nicht zuletzt die Uhrenmesse mit ihren subtilen Zeitmessern jeder Art. In der Schweizer Bücherschau findet der einheimische wie der fremde Besucher eine hervorragende Auswahl von Büchern, die ihn zur Reise vorbereiten und auf der Reise begleiten können. Auch die Gruppe «Sport» und in Verbindung damit die Gruppen der Textilien und Schuhe haben dem verkehrsinteressierten Messebesucher manches zu sagen, und selbst die übrigen hier nicht genannten Gruppen können wenigstens nützliche Fingerzeige geben.

Die 33. Schweizer Mustermesse, die am 7. Mai für elf Tage ihre Tore öffnet, wird mit ihrem ausgezeichneten Angebote bestätigen, daß Verkehr und Mustermesse miteinander in fruchtbaren Beziehungen stehen.



1. Eingang; Uhren-Messe. 2., 2 a und 2 b Textil- und Schuhindustrie; «Création»; Kunstgewerbe, Keramik; Spielwaren. 3., 3 b, 4. Chemische Industrie; Maschinen für Lebensmittelindustrie und Gastgewerbe; Pharmacie und Kosmetik; Feinmechanik; Gas und Wasser. 5. Elektrizitätsindustrie. 6., 7. und 13. Maschinen. 8., 8 a und 8 b Bücherschau; Bau-Messe; Möbel- und Wohnbedarf. 9. Textil-Maschinen; Transport. 10., 11. Bürobbedarf; Graphisches Gewerbe. 12., 14. Hauswirtschaft; Nahrungsmittel.

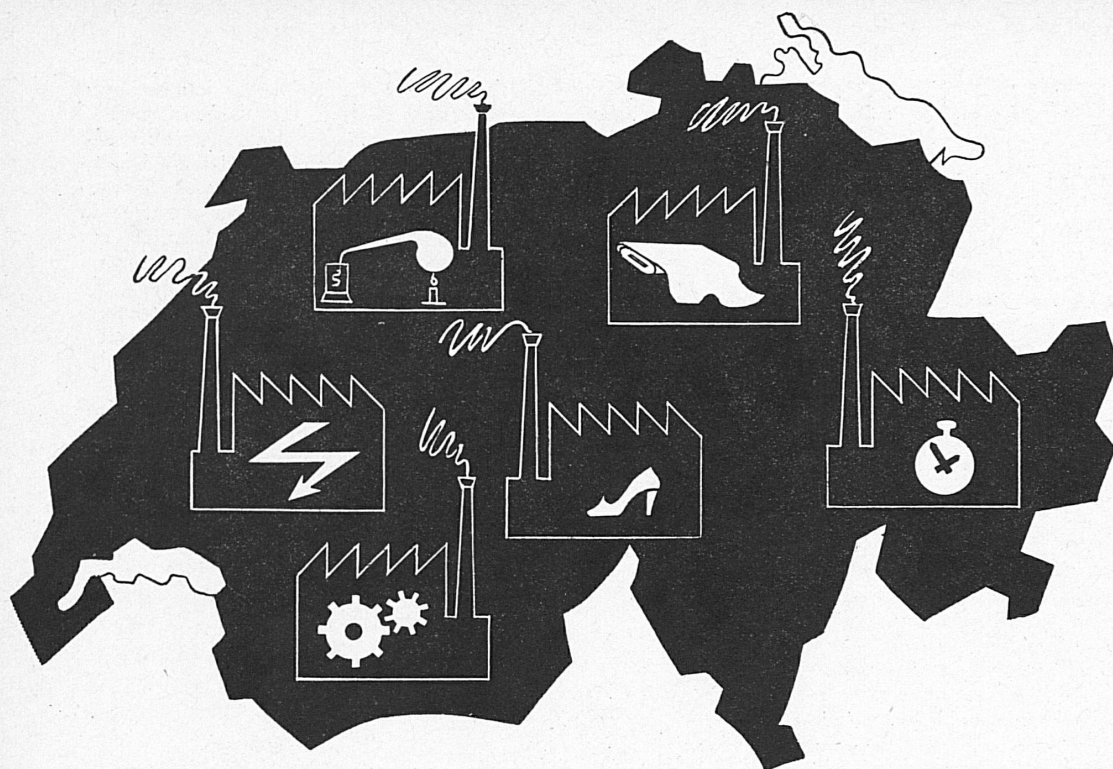
Zeichnung von Robert Zuberbühler.

## LA 33<sup>e</sup> FOIRE SUISSE D'ÉCHANTILLONS DE BALE

Il est d'ores et déjà possible de révéler que la 33<sup>e</sup> Foire suisse d'échantillons, qui se tiendra du 7 au 17 mai 1949, date particulièrement favorable pour les visiteurs venant de l'étranger, bénéficiera d'une forte participation. On peut donc se féliciter de voir les milieux industriels apprécier le rôle capital de la Foire de Bâle dans le maintien de nos débouchés commerciaux; c'est en faisant acte de présence à Bâle, année après année et toujours plus nombreuses, que les diverses branches de notre économie concourent efficacement à donner un caractère universel à notre exposition industrielle du printemps.

Les machines, l'horlogerie, l'électricité, les textiles et les produits chimiques constitueront de nouveau les groupes les plus importants de cette manifestation, à laquelle, bien en-





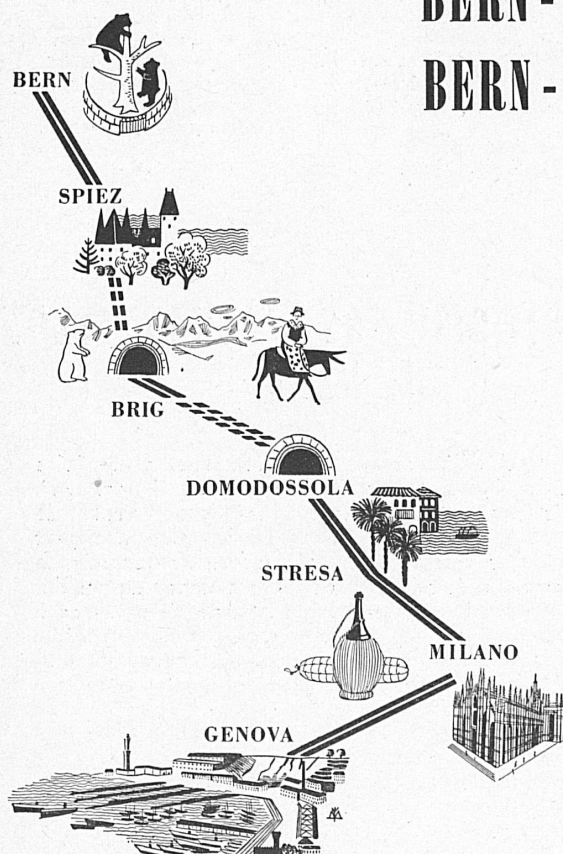
tendu, pour ne citer que les articles ménagers et tout ce qui concerne l'installation des bureaux, les autres secteurs prêteront leur concours habituel. Cela signifie que la Foire de 1949, de caractère analogue à celle de 1948, sera nettement orientée vers les affaires d'exportation. Les exposants laissent entendre qu'ils peuvent, étant donné les circonstances, vouer plus de soin que jamais à la présentation de leurs articles et comptent sur l'ambiance propice de la Foire pour faire valoir les nouveautés qu'une nouvelle année de labeur leur aura permis de créer. Ce sera le cas, à simple titre

d'exemple, dans le domaine des machines, de l'électricité et des produits textiles. Fait non moins important et de nature à favoriser nos exportations, les fabricants suisses se déclarent en état de tenir, dans les délais convenus, les engagements de livraison qu'ils auront pris.

Ajoutons que l'Œuvre (Werkbund), institution qui, partout où elle le peut, s'efforce de faire prévaloir le sens de l'esthétique, organisera dans le cadre de la Foire une exposition spéciale dont le but sera de mettre en évidence l'importance d'une forme bien étudiée par rapport à la fonction de l'objet.

## BERN - MILANO EN 4½ HEURES

## BERN - GENOVA EN 7½ HEURES



Grâce à l'initiative prise par la Société du chemin de fer des Alpes bernoises — Berne-Lötschberg-Simplon — un train rapide circulera entre Berne et Milan à partir du 15 mai 1949. Ce train qui quitte Berne à 6.25 heures, vous conduit confortablement via Thoun, le long du lac de Thoun jusqu'à Spiez, où montent les voyageurs qui viennent d'Interlaken. Après avoir passé la vallée de la Kander, dans un cirque de montagnes magnifiques, vous traverserez le tunnel du Lötschberg, et c'est la vallée du Rhône qui se présente à votre vue dans toute sa beauté. Le train se dirige vers le sud passant Brigue (8 h. 04), le Simplon et Domodossola. Un regard jeté au pittoresque Lac Majeur et aux Iles Borromées, et à 10 h. 55 déjà le train atteint Milan. Après un court arrêt, vous pouvez poursuivre votre voyage dans la même voiture jusqu'à Gênes (arrivée 14 h. 08). Pour le trajet en sens inverse, le train part de Gênes à 16 heures, de Milan à 19 h. 30 et arrive à Brigue à 22 h. 10 et à Berne à 24 h. Grâce à cette correspondance rapide, la durée du trajet est fortement réduite. Le voyageur désireux de se détendre pourra admirer des paysages d'une variété unique, et l'homme d'affaires pressé aura la possibilité d'aller à Milan tôt le matin et de retourner à Berne le même jour, après un arrêt de 8½ heures.

Rechts: Blick von Frutigen an der Lötschberglinie (Berner Oberland) auf Balmhorn und Altels. — A droite: Vue de Frutigen, sur la ligne du Lötschberg, vers le Balmhorn et l'Altels. — Right: View from Frutigen in the Bernese Oberland (on Lötschberg Railway Line) toward Balmhorn and Altels. Photo: Albert Steiner.