

Internationale Container-Ausstellung : Zürich-Tiefenbrunnen 14.-23. April 1951 = Exposition internationale de "Containers" à Zurich

Autor(en): **M.S.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1951)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773922>

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.



Links: Ein Behälter wird entleert.
A gauche: On décharge un container.

Unten: Offener Behälter im Dienste des Straßenbaues.
Ci-dessous: Container ouvert pour la voirie.

Internationale Container-Ausstellung Zürich-Tiefenbrunnen 14.-23. April 1951

Jedes Verkehrsmittel, sei es das Schiff, die Eisenbahn, das Motorfahrzeug oder das Flugzeug, zeichnet sich durch besondere Eignung für bestimmte Transporte und durch Vorzüge aus, die von seinen Konkurrenten nicht zu erreichen sind. Die Eisenbahn vermag zwar schwere Lasten rasch, billig und sicher über große Strecken zu befördern, sie ist jedoch an die Schienen gebunden und daher nur dort, wo Anschlußgleise bestehen, imstande, das Transportgut vom Haus des Versenders zu demjenigen des Empfängers zu befördern. Das Motorfahrzeug kennt diesen Mangel nicht. Es ist in dieser Hinsicht unabhängiger, doch kann es sich in bezug auf die Leistungsfähigkeit nicht mit der Eisenbahn messen. Seit vielen Jahren ist die Technik bestrebt, Hilfsmittel verschiedener Art zu schaffen, die eine kostensparende Haus-Haus-Beförderung ohne Umlad ermöglichen und damit dem Verfrachter sowohl die Vorteile des Schienens als auch jene des Straßentransports zuteil werden lassen. Das wichtigste Gerät dieser Art ist der Container, d. h. ein dauernd verwendbarer Transportbehälter, der einfach zu handhaben ist und ohne Rücksicht auf sein Gewicht mit geringem Arbeitsaufwand von einem Verkehrsmittel auf das andere umgeladen werden kann. Container zur Beförderung von Gütern aller Art auf der Straße, dem Schienen- oder Wasserweg sind seit Jahren ein wichtiges und aus dem Güterverkehr kaum mehr wegzudenkendes Hilfsmittel zur Senkung der Transportkosten, Einsparung von Packmaterial und schonlichen Behandlung der Waren sowie zur Erleichterung des Umschlages von einem Verkehrsmittel auf das andere.



Links: Ein geschlossener Behälter wird vom Bahnwagen auf den Camion verladen.
A gauche: On transporte un container fermé d'un wagon sur un camion.

Oben: Durch die Straßen der Stadt geht's in rascher Fahrt zum Bestimmungsort.
Ci-dessus: Vivement en route pour le lieu de destination.



Die verschiedenen technischen Möglichkeiten und Hilfsmittel für einen billigen Haus-Haus-Verkehr und einen rationellen Güterumschlag sollen vom 14.–23. April 1951 im Rahmen der Internationalen Container-Ausstellung in Zürich-Tiefenbrunnen, mit deren Durchführung in diesem Jahre die Schweiz betraut worden ist, gezeigt werden. Die Ausstellung wird auf dem reizvoll gelegenen offenen Platz am Ufer des Zürichsees durchgeführt werden. In der Schau werden Transportbehälter von verschiedener Größe und für die verschiedensten Verwendungszwecke, Verladegeräte, fahrbare Krane, elektrische Hubtraktoren und dergleichen zu sehen sein. Die Mitte des Platzes wird durch eine große Zahl in- und ausländischer Straßenfahrzeuge zum Behältertransport beansprucht, und auf einem Anschlußgeleise werden eine Anzahl interessanter Eisenbahn-Behälterwagen, ein neuer Speisewagen als Ausstellungsrestaurant und der SBB-Kinowagen für Filmvorführungen aufgestellt. Verschiedene Demonstrationen an Nachmittagen, eine besondere Ausstellungs-

bahn für Kinder, ein Automobil-Postbureau mit Sonderstempel und ein Zubringerdienst vom Stadtzentrum über den See mit Amphibienfahrzeugen werden die für jedermann interessante Schau ergänzen. Die SBB organisieren zu gleicher Zeit verbilligte Besichtigungsfahrten mit Pneuwagen ab Zürich-Stadelhofen und -Tiefenbrunnen, kombiniert mit dem Eintritt ins Ausstellungsgelände. Am 14. April 1951, dem Eröffnungstag der Ausstellung, findet überdies im Kongreßhaus Zürich eine öffentliche Verkehrstagung statt, an der europäische Fachleute über den Containerverkehr sprechen werden. Die Ausstellung, die unter dem Patronat des Stadtrates von Zürich steht, verdient nicht nur Beachtung seitens der Fachkreise, sondern darüber hinaus das Interesse einer weiten Öffentlichkeit. Jeder Betrieb der Industrie, des Handels und Gewerbes hat heute seine eigenen und besonders gearteten Transportprobleme. Die Ausstellung will behilflich sein, diese Fragen in zweckdienlicher Weise zu lösen. M. S.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE «CONTAINERS» A ZURICH

Tout moyen de locomotion, qu'il s'agisse du bateau, du chemin de fer, de l'automobile ou de l'avion, a été adapté à des tâches et destinations particulières et présente ses propres avantages dans le domaine des transports. Il appartient au chemin de fer de transporter de lourdes charges rapidement, sûrement et économiquement sur de longues distances, toutefois sa voie est immuablement tracée et il reste strictement dépendant des raccordements pour assurer son service du domicile de l'expéditeur à celui du destinataire. L'automobile ne connaît pas une telle restriction. Mais si son indépendance est plus grande, sa capacité de transport est bien moindre que celle du chemin de fer.

Depuis bien des années, les efforts des techniciens convergent vers la création de moyens auxiliaires économiques pour assurer le service de porte en porte avec le moins de frais et aussi le moins de risques possibles, en combinant pour le fréteur les avantages de la voie ferrée avec ceux du transport routier. Le plus remarquable, le plus ingénieux de ces moyens est bien le container, terme anglais qui n'est pas exactement traduisible et qui désigne une sorte de malle à marchandises d'usage permanent et rationnel, aisément maniable, sans égard à son poids, n'exigeant qu'un minimum de main-d'œuvre, pouvant être transbordé du train au camion, au bateau, voire à l'avion. Les containers sont utilisés depuis des années et ont fait leurs preuves, au point de devenir indispensables à l'expéditeur qui entend éviter des frais de transport et d'emballage élevés tout en s'assurant d'une manutention sans risques et en facilitant les opérations de transbordement. Dans le cadre de l'Exposition internationale de containers dont l'organisation a été confiée cette année à la Suisse et qui aura lieu à Zurich-Tiefenbrunnen du 14 au 23 avril 1951, le public pourra considérer les divers moyens auxiliaires et les possibilités techniques mo-

dernes permettant des transbordements rationnels et un trafic de porte en porte à bon marché. L'exposition sera installée sur un vaste emplacement au bord du lac de Zurich et dans un site ravissant. On y verra des «récipients de transport» de toutes capacités et pour toutes destinations, des appareils et instruments de chargement, des grues mobiles automotrices, des tracteurs-élévateurs électriques. Le centre de la place sera occupé par un grand nombre de véhicules routiers de construction indigène ou étrangère adaptés au transport par containers, tandis que, sur une voie raccordée au réseau C. F. F., on pourra visiter toute une gamme de wagons spéciaux, un nouveau wagon-restaurant (qui servira de restaurant de l'exposition) et le wagon-cinéma des C. F. F. où seront projetés plusieurs films.

Les après-midi auront lieu diverses démonstrations. Un petit train d'exposition fera le bonheur des enfants, un bureau de poste automobile avec timbrage spécial et un service de cars-amphibies du centre de la ville à l'entrée de l'exposition compléteront cette intéressante manifestation. Les C. F. F. organisent simultanément des courses de visiteurs par train à bandages pneumatiques sur le parcours Stadelhofen-Tiefenbrunnen, à prix réduit.

Le 14 avril, journée inaugurale, se tiendra au Kongresshaus de Zurich une séance publique consacrée aux transports, au cours de laquelle plusieurs spécialistes européens parleront du trafic par containers. L'exposition, placée sous les auspices du Conseil municipal de Zurich, mérite l'attention non seulement des milieux professionnels intéressés, mais encore celle du grand public. Chaque organisation industrielle, commerciale ou artisanale doit aujourd'hui résoudre le problème des transports selon les exigences particulières de sa branche. A ce titre, l'exposition fournira nombre de précieuses indications.

DIE SPALTE DES LESERS

Fragen sind zu richten an die Redaktion der «Schweiz»
On adresse les questions à la rédaction de la «Suisse»
Bahnhofplatz 9, Zürich

SBB in Privatbahnstationen

Es ist mir bekannt, daß die Bahnhöfe der meisten Orte, an welchen Privatbahnlinien von Bundesbahnstrecken abzweigen, von den Bundesbahnen betrieben werden. Kommt der umgekehrte Fall, daß die Bundesbahnen in Privatbahnstationen «zu Gaste» sind, wohl auch vor? R. P.

Antwort

Jawohl; der Bahnhof Interlaken-Ost, in den die Brüniglinie der SBB, die Lötschbergbahn von Thun-Spiez und von Bönigen und die Berner-Oberland-Bahnen von Lauterbrunnen und Grindelwald einmünden, gehört der kleinsten der drei beteiligten Bahnunternehmungen, nämlich den Berner-Oberland-Bahnen. Das Personal dieser Gesellschaft besorgt den gesamten Dienst, so auch die Abfertigung der normalspurigen Schnellzüge nach Bern und der schmalspurigen Brünigzüge, und ein Rangiertraktor der BOB versieht den Verschiebedienst für die Brünigbahn.

Die Haltestelle Territet der SBB-Simplonlinie wird, obwohl im Besitz der Bundesbahnen, vom Personal der anschließenden Drahtseilbahn Territet-Glion verwaltet. – Die Station Grenchen-Nord indessen, deren Dienst von Beamten der Lötschbergbahn besorgt wird, gehört nicht den SBB – obwohl dort keine fahrplanmäßigen Züge einer Privatbahn verkehren –, sondern wie die ganze, 1915 fertiggestellte Linie Moutier-Lengnau mit dem über 8 km langen Grenchenbergtunnel der Lötschbergbahngesellschaft, welche indessen den Zugförderungs- und den Zugbegleitungs-dienst auf dieser Strecke vertraglich den Bundesbahnen abgetreten hat.

Güterwagen in Schnellzügen

Im Unterschied zu andern Ländern sieht man in den meisten schweizerischen Schnellzügen, mitunter sogar in Leichtschnellzügen, einige Güterwagen mitfahren. Aus welchen Gründen geschieht dies, und wird dadurch der Lauf der Schnellzüge nicht verspätet? -a.

Antwort

Ihre Bemerkung, daß die in der Schweiz herrschende Gepflogenheit, den Schnellzügen (allerdings nicht den eigentlichen Leichtschnellzügen mit Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/Std.) geschlossene Güterwagen anzuhängen, im Ausland nicht so ausgeprägt geübt werde, trifft zu. Es handelt sich bei diesen Güterwagen um Milch- und Viehtransporte, die eine langsamere Beförderung nicht ertragen. Auf jeden Fahrplanwechsel hin regeln die Kreisdirektionen der SBB und die Betriebschefs der Privatbahnen die feste Führung solcher Milch- und Viehkurse in den sich dafür eignenden Schnellzügen; dabei wird besonders darauf geachtet, daß die Reisezüge nirgends Verspätungen erleiden. Dank dieser Einrichtung, die kommerziell durch billige Ausnahmetarife ergänzt wird, haben die Eisenbahnen in der Schweiz den Viehverkehr und ganz besonders die regelmäßige Milchbeförderung vom Land in die Städte, die ein ganz erstaunliches Ausmaß besitzt (wir hoffen, unsere Leser gelegentlich darüber näher zu orientieren), bei sich halten können, während in andern Ländern meist das Auto an ihre Stelle getreten ist.