

IVA München 1965 : die erste Weltausstellung des Verkehrs

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **57 (1965)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921025>

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.

Aqua, über «Stand des Gewässerschutzes in der Schweiz» und von Dr. H. Hauswirth, Direktor der Schweizer Mustermesse, über «Messen im Dienste des technischen Fortschritts».

Der Nachmittag des 3. März 1965 galt den offiziellen Begrüssungs-Ansprachen zur Fachmesse, die vom baselstädtischen Regierungspräsidenten M. Wullschlegler und von Dr. W. Hunzinger vermittelt wurden, sowie dem offiziellen Besuch der Fachmesse. Dr. Hunzinger führte aus, dass ohne koordinierte Planung, ohne erforderliche Schutzmassnahmen und gegenseitige Rücksichtnahme gutes Wasser zwangsläufig in zunehmendem Masse Mangelware wird. Besonders wichtig erscheint es dem Referenten, dass die Gefahren nur durch ein bewussteres Verhalten jedes Einzelnen abgewendet werden können. Die Erziehung der Jugend zur aktiven Mitarbeit am Gewässerschutz (praktisches Beispiel: Bachentrümpelungen!) und entsprechende Aufklärung ist der beste, aber auch ein dankbarer Weg. Ein weiteres Anliegen von Hunzinger ist der unumgängliche Schutz der Gebiete für die Trinkwasserversorgung, die auf alle Zeiten jeglicher Bebauung zu entziehen sind. Ferner hält er es für unerlässlich,

dass im Rahmen der Gesetzgebung genau umgrenzte Fristen zur Einführung von Schutzmassnahmen in Grundwassergebieten gesetzt werden, und schliesslich sind auch gesetzliche Vorschriften zu erlassen, welche zur grösstmöglichen Verhütung von Havarieunfällen führen. In gewissen Gebieten bestehen oder drohen ähnliche Verunreinigungen der Luft. Hier gilt es, rechtzeitig und früher als beim Wasser, einzugreifen, und zwar einerseits durch rechtliche Massnahmen der zuständigen Behörden und andererseits durch die Entwicklung der erforderlichen Apparate und Einrichtungen zur Verhütung von Schäden.

Am Abend wurde den Konferenzteilnehmern im Theater «Die Komödie» ein hervorragendes Konzert des Südwestdeutschen Kammerorchesters Pforzheim unter der Leitung von Friedrich Tilegant geboten, mit Werken von G. F. Händel, A. Vivaldi, W. A. Mozart, P. Hindemith und W. Egek; von seltener Schönheit war die Wiedergabe des Doppelkonzerts für Violine und Cello in B-dur von Antonio Vivaldi mit den Solisten György Terebesi (Violine) und Jacoba Muckel (Cello). Im Anschluss an dieses grossartige musikalische Erlebnis fand in der Muba das offizielle Bankett statt.

E. A. / Tö.

IVA MÜNCHEN 1965 DIE ERSTE WELTAUSSTELLUNG DES VERKEHRS



DK 061.4 (100) : 656

Am 7. April 1965 fand im Zunfthaus «zur Meisen» in Zürich eine gut besuchte Pressekonferenz der Handelskammer Deutschland-Schweiz statt, als Werbung für die erste Weltausstellung des Verkehrs, die vom 25. Juni bis 3. Oktober 1965, also während 101 Tagen in München zur Durchführung gelangt. Die Ausstellung soll durch deren Schirmherr, Bundespräsident Dr. h. c. Heinrich Lübke feierlich eröffnet werden. Träger der Verkehrsausstellung ist ein eigener, gemeinnütziger Verein, an dessen Spitze Dr. Ernst von Siemens als Präsident steht.

An der Pressekonferenz wurden die Teilnehmer durch ein Referat von Stadtrat H. Fischer, geschäftsführendem Präsidenten der IVA und durch P. Schweder, Leiter der Fachpresseabteilung, und durch verschiedene Berichte und Werbeschriften orientiert.

Die Vorbereitungen laufen seit dem Jahre 1960. Im Spätherbst 1962 wurde die Internationale Verkehrsausstellung München 1965 (IVA) vom Bureau International des Expositions (BIE), Paris, als 1. Weltausstellung des Verkehrs anerkannt. Seitdem sind mehr als 30 internationale Fachausschüsse am Werk. In ihnen arbeiten einige hundert Persönlichkeiten des In- und Auslandes, um die grossartige, völkerverbindende Schau zu vollenden. Die Ausstellung umfasst eine Fläche von 500 000 m² im wesentlich erweiterten Münchner Ausstellungspark auf der The-

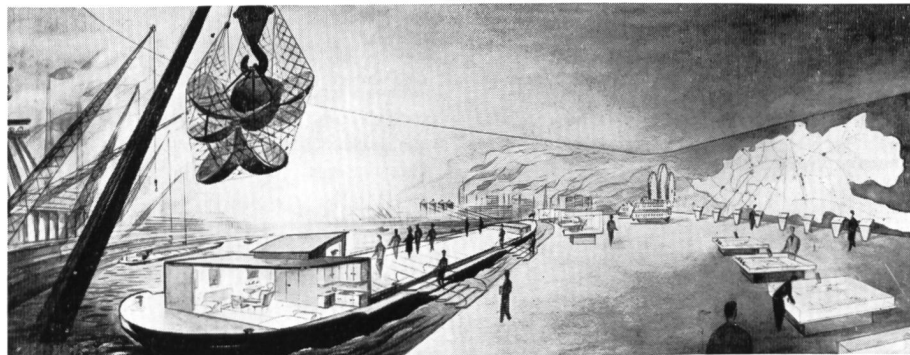
resienhöhe und im Südteil der Theresienwiese. Das Gelände wurde seit Jahren mit einem Aufwand von mehr als 40 Millionen Mark erweitert und ausgebaut. Den Autofahrern steht ein Parkplatz für 8000 Wagen beim Ausstellungsgelände zur Verfügung, so dass die Fahrt durch die verkehrsreiche Innenstadt vermieden werden kann.

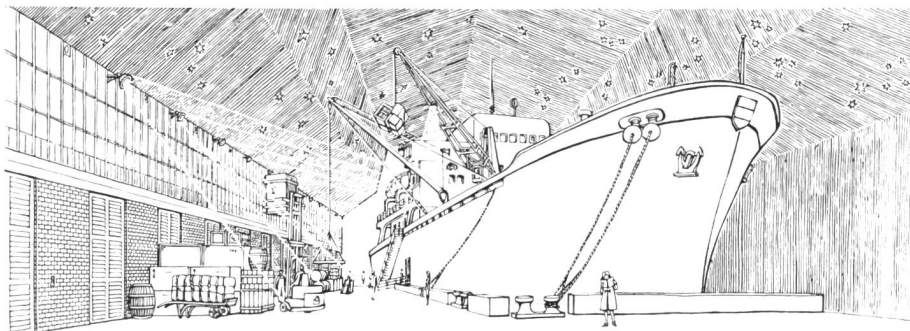
Die Münchner Verkehrsausstellung bietet zum ersten Mal die Gelegenheit einer weltweiten Uebersicht und fachmännischen Darstellung der Entwicklung des Verkehrs in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Sie umfasst im weitesten Sinne alle Gebiete des Verkehrs: auf Schiene und Strasse, zu Wasser und in der Luft, ferner das Nachrichtenwesen einschliesslich Rundfunk und Fernsehen, die Energieversorgung, den Welttourismus und die Weltraumfahrt.

Drei Ziele und Aufgaben stellt sich die IVA:

1. Die Verständigung der Völker in Ost und West über die, weder durch Meere noch durch Landes- und Zollschranken auf die Dauer begrenzbareren Möglichkeiten des Verkehrs.
2. Einen weltoffenen Treffpunkt für alle Fachleute des Verkehrs und Nachrichtenwesens sowie der Verkehrswirtschaft und aller ihrer Organisationen in Ost- und West in München zu schaffen, der ihnen ermöglicht, nicht nur persönliche Kontakte zu knüpfen, sondern auch ihre Erfahrungen auszutauschen und neue Geschäftsverbindungen anzubahnen.

Die Binnenschifffahrt, welche einen Drittel aller Güter transportiert, stellt eine der 30 Abteilungen dar. Blickpunkt der Ausstellung ist eine 400 m² grosse Wandmalerei, welche die moderne Wasserstrasse eines Binnenhafens zeigt. Auf einem 37 m langen Binnenschiff (links auf dem Bild) können die Besucher u.a. Turbinen und Radaranlagen besichtigen.





In der Abteilung **Seeverkehr** wird ein moderner Linienfrachter in Originalgrösse gezeigt; das 8000 BRT grosse Schiff mit einer Ladefähigkeit von 11 000 Tonnen wird am Ende des Brückenaufbaues abgeschnitten, so dass an diesem Schnittmodell in Originalgrösse Bauweise und Funktionieren eines modernen Schiffes beobachtet werden können.

3. Die moderne Verkehrs- und Nachrichtentechnik, die Anfänge der Weltraumfahrt und den Welttourismus international vergleichbar für Fachleute und Laien darzustellen; dies deshalb, weil mehr als irgendein anderes wirtschaftliches Element Verkehr und Nachrichtenwesen zu internationaler Zusammenarbeit beitragen. Die Bewahrung des Einzelnen vor den Gefahren des Verkehrs und das reibungslose Ineinandergreifen aller Räder dieses kaum mehr überschaubaren Zusammenspiels von Verkehr, Nachrichtenwesen und Tourismus muss im Mittelpunkt aller Ueberlegungen stehen.

Die Gliederung der Ausstellung zeigt folgendes Bild: Aluminium im Verkehr – Bergbahnen – Binnenschifffahrt – Chemie und Kunststoffe im Verkehr – Eisen und Stahl – Energieversorgung – Europäische Privateisenbahnen und regionale Kraftverkehrsdienste – Individualverkehrsmittel – Jugendverkehrsgarten – Luftfahrt – Oeffentlicher Nahverkehr – Post- und Fernmeldewesen – Raumfahrt – Rundfunk und Fernsehen – Schienenverkehr – Seeverkehr – Speditionswesen – Stadtverkehr – Strassenverkehr – Tourismus – Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung, Lärmbekämpfung und Verkehrswissenschaft – Zweirad.

Das Interesse zur Teilnahme an dieser ersten Weltverkehrsausstellung in München ist nicht nur im eigenen Lande, sondern in allen Industrieländern sehr gross. Feste Zusagen lagen anfangs April bereits aus 35 Nationen vor; Voranmeldungen sind aus weiteren zehn Ländern, mit denen gegenwärtig noch verhandelt wird, eingegangen. Ein Höhepunkt der IVA dürfte die Beteiligung der USA und der Sowjetunion in der **Raumfahrt** werden. Die beiden führenden Raumfahrnationen beteiligen sich gemeinsam an der Schau «Der Mensch und der Weltraum».

Eine besondere Schau bereitet die **Deutsche Bundesbahn** vor. Sie belegt allein ein Gelände von etwa 47 000 Quadratmetern. So müssen zum Beispiel mehr als 3000 Meter Geleise auf dem Ausstellungsgelände verlegt werden. Auf ihnen geben sich mehr als 100 Lokomotiven, Triebwagen, Güter- und Reisezugwagen sowie Oberbaumaschinen neuester Bauart ein Stelldichein. Eine Reihe der auszustellenden Fahrzeuge und Maschinen befindet sich zur Zeit in der Entwicklung und wird mit Prototypen gerade noch bis zu Beginn der IVA fertiggestellt. Der Präsident der Deutschen Bundesbahn, Dr. Heinz Maria Oefftering,

kündigte für die Ausstellungszeit einen Probetrieb zwischen Augsburg und München mit zukunfts-trächtigen Lokomotiven an, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 Kilometern in der Stunde erreichen. Auf einem etwa 400 Meter langen Gleis am südlichen Rand des Ausstellungsfreigeländes werden die Besucher selbst Triebfahrzeuge unter fachkundiger Aufsicht fahren können.

Die völkerverbindende Aufgabe der Strasse kommt in einer weiteren Sonderschau zur Darstellung. In grossen Modellen werden Strassen der Zukunft, die zum Teil schon im Bau sind, gezeigt. Die Untertunnelung der Alpen, gewaltige Brückenbauten, die berühmte «Vogelflug-Linie» vom Nordkap nach Sizilien, die «Europa-Strasse» von London über den Kanal zum Goldenen Horn, verschiedene Kanal-Strassenprojekte – all dies soll gezeigt werden. An der Darstellung der Alpenübergänge mit und ohne Tunnel sind neben Deutschland besonders Frankreich, Oesterreich, die Schweiz und Italien beteiligt. Italien zeigt auch ein Modell der berühmten Autostrada del Sole und das Projekt eines Tunnels vom Festland nach Sizilien. Das grösste Strassenbau-Programm der Welt haben zweifellos die USA. Vielspurige Autobahnen, die zum Teil mit Brücken und Tunnels durch eine Grosstadt führen, sind für Europa bisher nur Zukunftsmusik. Musterbeispiele grosszügiger Strassenplanung sind der Transcanadian Highway vom Atlantik zum Pazifik und die Panamericana von Alaska nach Feuerland. Auch Japan dürfte mit ähnlichen Beispielen im Strassen- und Brückenbau vertreten sein.

Zu einer Reise um die Welt lädt der «**Welttourismus**» ein, an dem sich die führenden Fremdenverkehrsländer aus Europa und Uebersee in reizvollen Einzelschauen beteiligen. Hier vor allem gilt auch das Leitwort des deutschen Regierungskommissars der Weltverkehrsausstellung, Präsident Dr. Ludwig Hessdörfer. Er sagte bei Uebernahme seines Amtes: «Es ist die gemeinsame Aufgabe des In- und Auslandes, dieser ersten Weltausstellung des Verkehrs auch einen geistigen Inhalt zu geben, dessen Wirkung über die Ausstellungsdauer hinaus erhalten bleibt. Der Verkehr soll nicht nur auseinander und in die Ferne führen, sondern in erster Linie die Menschen einander näher bringen.» Tö.

WASSER- UND ENERGIEWIRTSCHAFT

Freie Reuss

In der Abstimmung über die kantonale Initiative «Freie Reuss» hat das Aargauer Volk am 16. Mai 1965 mit 50 571 Ja gegen 14 135 Nein einen eindeutigen Entscheid für den Schutz des untersten Reusslaufes von Bremgarten bis Gebenstorf gefällt¹.

Reusskraftwerk Zufikon 70 Jahre in Betrieb

In ihr achtens Arbeitsjahrzehnt gehen die vier Generatoren des bei Bremgarten gelegenen Kraftwerkes Zufikon des Aargauischen Elektrizitätswerkes, die ältesten noch in Betrieb befindlichen Drehstromgeneratoren der Schweiz, wahrscheinlich die

¹ Eingehende Berichterstattung über diese Probleme siehe WEW 1964 S. 367/392.

ältesten Europas. 1894 wurden sie von der Maschinenfabrik Oerlikon/MFO geliefert und seitdem erzeugten sie in der langen Zeitspanne von 70 Jahren täglich 24 Stunden Strom, Revisionen ausgenommen.

Zufikon war das erste grössere Elektrizitätswerk der Schweiz, das mit Dreiphasengeneratoren ausgestattet wurde. Man verwendete hier «Klauentyp»-Generatoren, die im Prinzip auf den Dreiphasengenerator der MFO zurückgehen, der 1891 bei der ersten Drehstromkraftübertragung der Welt von Lauffen nach Frankfurt am Main verwendet worden war und sich heute im Deutschen Museum in München befindet. Die vier Zufikoner Maschinen hatten anfangs eine Leistung von 270 kVA, nach der Umwicklung im Jahre 1928 400 kVA. In diesem Jahr wurden die von Escher Wyss 1894 gelieferten Jonval-Turbinen gegen Francis-Turbinen der gleichen Firma ausgetauscht.