

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 109/110 (1937)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Schweiz. Landesausstellung in Zürich 1939  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-49064>

#### 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:** 15.01.2026

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

## Schweiz. Landesausstellung in Zürich 1939.

Die vom Ausstellungs-Architekten *Hans Hofmann* in Weiterentwicklung der generellen Vorstudien (vergl. S. 77\*) ausgearbeiteten Bebauungspläne für das linke und das rechte Seeufer sind vom Organisationskomitee in der hier gezeigten Form gutgeheissen worden. Sie stellen etwas grundsätzlich Neues dar, indem auf jegliche «architektonische» Monumentalität verzichtet und im Gegensatz dazu grösstmögliche *Intimität* nach *menschlichem Massstab* angestrebt wird. Diese Grundhaltung entspricht auch den beschränkten Platzverhältnissen, dem vorhandenen prächtigen Baumbestand, und sie erleichtert die klare Durchführung des thematischen Leitgedankens. Es sei auf die Hauptmomente dieser ganz ausgezeichneten Ausstellungs-Idee kurz hingewiesen.

Die Ausstellung am linken Ufer (Abb. 1), vom Engehafen bis zum Bahnhof Wollishofen, ohne das Muraltengut, aber mit Schneeligt und Belvoirpark gliedert sich in drei Hauptbezirke, die von einer 10 m breiten und zur Hälfte von einer «Höhenstrasse» überdeckten Ausstellungsstrasse durchzogen werden. Diese Höhenstrasse verkörpert zugleich die 1. Abteilung «Heimat und Volk», deren geistige, belehrende Teile in hochliegenden seitlichen Zellen untergebracht sind (Abb. 2), während die entsprechenden materiellen Auswirkungen bergseits gegenüber in den Hallen und Höfen der weitern Abteilungen vorgeführt werden. Dergestalt bildet die Höhenstrasse nicht nur die Hauptarterie, sondern auch das geistige Rückgrat der Ausstellung, und erleichtert so das Erfassen der innern Zusammenhänge der verschiedenen Wirtschaftszweige und ihrer gegenseitigen Rück- und Auswirkungen. Eine weitere thematisch-organische Gliederung ist die Gruppierung in die Hauptbezirke, zu denen die unter sich verwandten oder sich näher berührenden Abteilungen zusammengefasst sind. Zunächst dem Haupteingang sind im Belvoir- und Schneeli-Park in einem ersten Bezirk die *kulturellen Dinge*, wie «Bauen und Wohnen», «Kraft und Gesundheit», «Lernen und Wissen», «Denken und Dichten», ein Freilichttheater, ein Kino vereinigt. Der mittlere Teil, bergseitig der Ausstellungsstrasse ist der gewerblichen und industriellen *Produktion* gewidmet mit den Abteilungen «Unser Holz», «Soll und Haben», «Fabrik und Werkstatt», «Elektrizität», die alle auch von der Höhenstrasse zugänglich sind. Der dritte, südlichste Bezirk umfasst alles, was mit *Verkehr* in Beziehung steht, also Transportwesen, Auto und Eisenbahnen, Fremdenverkehr, Hotellerie, «Zubereiten und Essen», «Kleider machen Leute», und was dergleichen schöne Dinge mehr sind. Statt eines Vergnügungsparkes werden einige ausgewählte Qualitäts-Attraktionen auf Pfählen in den See hinaus gebaut und weitere, aber nur gute Belustigungen in der Ausstellung herum zerstreut, so zur Abwechslung und Ausspannung. Eine kleine Hochbahn durchzieht als langgestreckte, auf und absteigende Schleife das ganze Gelände (Abb. 2). Noch ein Vorzug der Höhenstrasse: sie bietet herrliche Ausblicke über das öffentliche Strandbad hinweg auf See und Gebirge, und bei Regen ermöglicht sie, vom Eingang weg alle Hallen trocken Fusses zu erreichen. Näheres ist der Legende zu den Plänen für die beiden Ufer zu entnehmen.

Ganz ähnlich ist am rechten Ufer die Urproduktion, die land- und forstwirtschaftliche Ausstellung organisiert (Abb. 3), ebenfalls mit einem regenfesten Ariadnefaden in Form zweistöckiger, verbindender Längshallen (Abb. 4). Auf der ganzen Wiese des Blattergutes ist ein Vorführung- und Festplatz mit Tribünen vorgesehen, dahinter die Hallen für temporäre Vieh-ausstellungen; auch hier gibt die Legende näheren Aufschluss.  
 (Weiteres folgt)

Abb. 3. Bebauungsplan Seefeldquai-Zürichhorn, 1 : 6000.  
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei.  
Vergl. die Ziffern-Legende rechts.



Abb. 3. Bebauungsplan Seefeldquai-Zürichhorn, 1 : 6000.  
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei.  
Vergl. die Ziffern-Legende rechts.

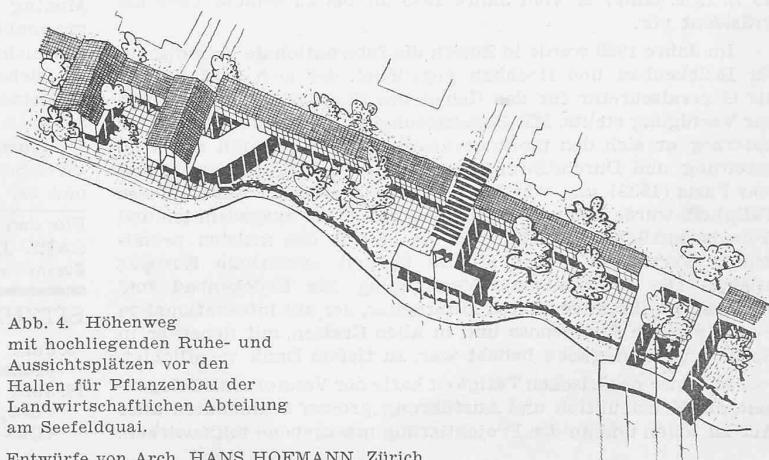


Abb. 4. Höhenweg  
mit hochliegenden Ruhe- und  
Aussichtsplätzen vor den  
Hallen für Pflanzenbau der  
Landwirtschaftlichen Abteilung  
am Seefeldgäu

Entwürfe von Arch. HANS HOEMANN, Zürich

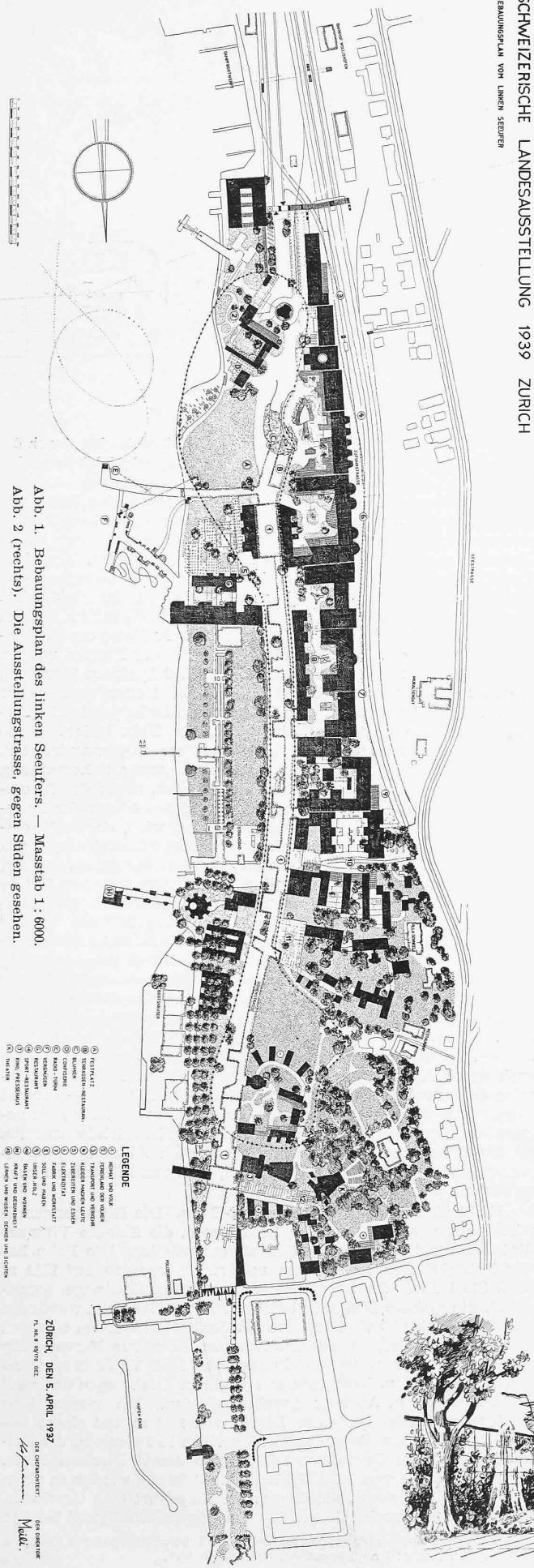


Abb. 1. Bebauungsplan des linken Seufers. — Maßstab 1:6000.  
Abb. 2 (rechts). Die Ausstellungstrasse, gegen Süden gesehen.

bei Bergfahrt 18 km/h, bei Talfahrt 12 km/h. Bei Talfahrt arbeiten die Motoren als selbsterregte Generatoren auf die Anfahrwiderstände. Die elektrische Ausrüstung wird von Brown Boveri, Baden, der mechanische Teil von der S. L. M. Winterthur geliefert. Die drei Triebwagen sind für den Grundbetrieb vorgesehen, während für den Spitzenverkehr vorerst die noch vorhandenen elf Dampflokomotiven eingesetzt werden sollen.

Eisenbeton-Strassenüberführungsbrücke der Reichsautobahn.  
Die Strasse Bernau-Oranienburg überkreuzt die Reichsautobahn Berlin-Oranienburg unter dem sehr spitzen Winkel von 36°; gleichzeitig hat man im Interesse einer guten Strassenführung Konstruktionshöhe beschränkt. Das Bauwerk ist statisch mit kontinuierlicher Träger auf elastisch senkbaren Endlagern, die Widerlager zwecks Verkleinerung der Stützweite rd. 7 m gekragt wurden. Die Bremskräfte werden durch die Mittelpfosten aufgenommen. Als Bauform hat man einen Plattenballoon mit gestaffelten Rippen gewählt, die durch Querträger parallel zur unteren Strassenaxe versteift sind. Die starke Staffierung, bei nahezu rechtwinkeligen Kreuzungen noch angängig, macht die statische Wirkung der Konstruktion in hohem Masse durchsichtig und die Lastverteilung auf die einzelnen Träger gewiss. «Beton und Eisen» vom 20. April zeigt im Rahmen dieses Aufsatzes von Blume verschiedene photographische Aufnahmen des interessanten Bauwerkes.

**Schalenbau in den U.S.A.** Mit dem Bau des Eisstadions in Hershey haben die weitgespannten Schalendächer in Eisenbeton auch in den U.S.A. Eingang gefunden. Der Bau ist 105 m lang und 70 m breit, die Pfeilhöhe der Zweigelenkbinder, die zum Aussteifen der Schale dienen, beträgt 25 m. Das Dach besteht aus fünf statisch von einander unabhängigen Abschnitten, die durch Dehnungsfugen von einander getrennt sind. Je zwei Versteifungsrippen im Abstand von 12 m bilden mit der sie verbindenden und bis in die Mitte der benachbarten Felder reichenden Schale eine Einheit. Die Schalenstärke beträgt 9 cm, der Krümmungsradius 35 m im mittleren Teil, er nimmt an den Kämpfern auf 13 m ab. Die Projektierung erfolgte durch amerikanische Ingenieure unter Bezug der Firma Dykerhoff & Widmann («Eng. News Records» vom 8. April 1937).

**Die Schneeräumungsmaschine nach Stäubli** zerkleinert den zu entfernenden Schnee mittels vertikalaxiger Schneckenfräser, die die gelösten Massen einem Schaufelrad zuführen, das sie wegschleudert. Eine Modellausführung, die am Gotthard gute Arbeit unter sehr schwierigen Verhältnissen geleistet hat, ist mit finanzieller Unterstützung des Bundes, des Kantons Zürich und des Arbeitsamtes der Stadt Zürich aus Altmaterial gebaut worden. Prof. E. Thomann röhmt in «Straße und Verkehr» vom 16. April den geringen Leistungsbedarf der Maschine, der für ähnliche Konstruktionen auch bei anderer Gelegenheit als vorteilhaft erkannt wurde. (Vgl. «SBZ», Das Motorfahrzeug auf Winterstrassen, S. 131 lfd. Bds.).

**Ein moderner Walfischfänger**, der zugleich schwimmende Transiederei ist, wurde in England durch Umbau eines älteren Schiffes gewonnen. Während bis jetzt der Wal immer im Wasser zerlegt und das Brauchbare stückweise an Bord geholt wurde, ist die «Strombus» am Heck mit einer Gleitbahn versehen, über die der Wal — Schwanz voran — auf das Deck gezogen werden kann. Das Zerlegen erfolgt hier leichter und ohne Gefahr für das Personal («Engineering», 19. März 1937).

**Erster Internat. Kongress der Gartenarchitekten in Paris,** 8. bis 11. Juli. Wie der Tiefbau-Kongress, bietet auch dieser den Leuten seines Faches zahlreiche Vorträge, sowie Erleichterungen des Ausstellungsbesuchs, der Bahnfahrten usw. Auskunft erteilt die «Société Française des Architectes de Jardins», 84 rue de Grenelle, Paris 7e.

Abb. 2.

Links: Hochliegende Ringbahn

