

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 113/114 (1939)  
**Heft:** 6

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

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

INHALT: Die Zürichsee-Schwebebahn der Schweizer Landesausstellung. — Kurvenscharen zur Bemessung von geschlossenen Warmwasserkreisläufen. — Mitteilungen: Hochdruck-Umkehrdampfmaschine für Walzenstrassen. Wirtschaftlichkeitberechnungen im Heizungsfach. Radio-

entstörung. Zweikraft-Triebwagen der S. N. C. F. Ein römisches Wasserrad. Brush-Ljungström-Turbosätze von 37500 kW. Eidgenössische Technische Hochschule. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortragskalender.

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 6

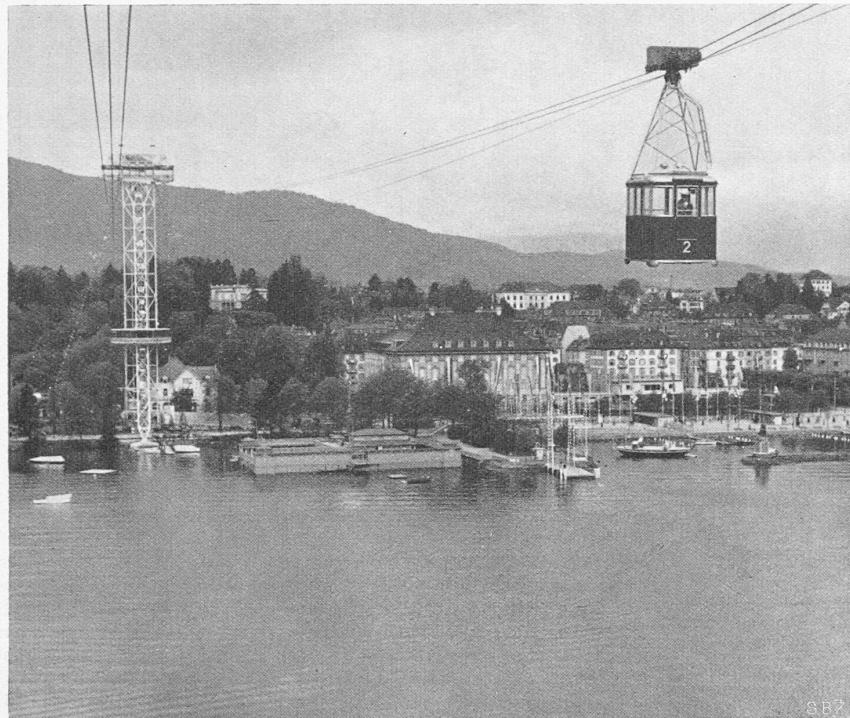


Abb. 2. Blick aus der südlichen Kabine auf den linksufrigen Turm am Bootshafen Enge



Abb. 1. Turm Enge, Seitenansicht

## Die Zürichsee-Schwebebahn der Schweizer Landesausstellung

Wer sich den Eingängen unserer LA nähert, den grüssen als mächtige Eckpfeiler des Geländes die Türme der Schwebebahn (Abb. 1). Aber auch von weitem, z. B. von Bürkliplatz und Quaibrücke, erscheinen sie als Wahrzeichen der durch den See getrennten beiden Ausstellungshälften, die gerade durch die Schwebebahn optisch wie praktisch unter sich verbunden werden. Und schliesslich versinnbildlicht dieses aussergewöhnliche Bauwerk den tragenden Geist der LA: das solidarische Zusammenwirken verschiedener Kräfte zum Ganzen. Wie dies im vorliegenden Fall beweiststellt worden und gelungen ist, das soll nachfolgende Darstellung veranschaulichen, der der Leiter des ganzen Unternehmens, Dr. Ed. Fankhauser, Direktor der «Giesserei Bern» der von Roll'schen Eisenwerke, nachstehendes Vorwort voranschickt.

**Einleitung.** Das grosse Interesse, das die Seilschwebebahn an unserer Landesausstellung allseitig gefunden hat, dürfte ihre etwas eingehendere technische Beschreibung rechtfertigen<sup>1)</sup>.

Als die damalige Direktion der «Giesserei Bern» die Anregung für die Erstellung einer Schwebebahn im Sommer 1937 ihrer Generaldirektion vorlegte, nahm diese den Vorschlag mit Wohlwollen entgegen und leitete ihn an die Direktion der LA weiter. Von dieser wurde dem Projekt sofort grösstes Interesse entgegengebracht, allerdings gleichzeitig auch erklärt, mit Rücksicht auf ihr sehr belastetes Baubudget sei eine finanzielle Mitwirkung der LA leider ausgeschlossen. Dennoch gelang es nach langwierigen Verhandlungen, den Gedanken zu verwirklichen, indem eine Gruppe schweiz. Unternehmungen sich zu einem Baukonsortium zusammenschloss. Dabei ist jede der Firmen mit dem Selbstkostenwert ihrer Lieferung, abzüglich Materialrücknahme am Schlusse der Ausstellung, an der Investition beteiligt. Als rechtliche Form wurde die Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 50 000 Fr. gewählt, wovon 40% einbezahlt. Für die

Beteiligung an dem nach Deckung der Betriebskosten und den Abgaben an die LA allfällig verbleibenden Gewinn sind aber nicht der Aktienbesitz, sondern die Lieferungsanteile massgebend.

Die 17 Aktionärfirmen setzen sich, neben den von Roll'schen Eisenwerken (Projektierung der Gesamtanlage, Lieferung der Antriebe, Spannvorrichtungen und Laufwerke) wie folgt zusammen: Locher & Cie. (Zürich) und Züblin & Cie. A. G. (Zürich), die die Ausführung der wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse nicht leichten Fundationen übernahmen; eine aus der Eisenbau-gesellschaft Zürich (Führung), Buss A. G. (Basel), Wartmann & Cie. (Brugg), Geilinger & Cie. (Winterthur) und Gebr. Tuschmid (Frauenfeld) gebildeten Stahlbaugruppe für die Grob- und Feineisenkonstruktionen der Türme; die Firmen Schindler & Cie. A. G. (Luzern) und Schweiz. Wagons- und Aufzügefahrik A. G. (Schlieren), von denen jede die Aufzüge für einen Turm erstellte; Dornier-Werke Altenrhein und Schweiz. Industrie-Gesellschaft (Neuhausen), die je eine Seilbahnkabine lieferten; eine aus den Verein. Drahtwerken A. G., Biel, E. Fazter A. G. (Romanshorn), Kabelwerke Brugg A. G. und Schweiz. Seil-Industrie Schaffhausen bestehende Gruppe für die Lieferung der Drahtseile (mit Ausnahme der in der Schweiz nicht erhältlichen vollverschlossenen Tragseile), endlich Malermeister J. Vannini in Zürich für den Anstrich der Türme. Als künstlerischen Mitarbeiter für die architektonische Ausgestaltung der Türme, insbesondere für den nachträglich beschlossenen Einbau eines Restaurants in den linksufrigen Turm, stellte die LA Architekt Jos. Schütz, Zürich, zur Verfügung. Zur wissenschaftlichen Beratung für die Ausführung der erheblichen Schwierigkeiten bietenden Fundationen wurde auf Veranlassung des Eisenbahndepartements Prof. Dr. E. Meyer-Peter von der E. T. H. beigezogen, der sich mit Brücken-Inspektor Prof. Hübner vom Eidg. Amt für Verkehr in die Verantwortung dafür teilt.

Für die an ihrer Erstellung beteiligten Firmen ist die Anlage in erster Linie Ausstellungsobjekt. Dagegen besitzt sie für die Organe der LA eher den Charakter einer den Besuch der

<sup>1)</sup> Kürzere Artikel darüber sind bereits erschienen in Nr. 10 der «SBZ» vom 3. Sept. 1938, in der «Technik-Beilage» der N. Z. Z. vom 18. Jan. 1939, in den franz. Fachzeitschriften «Travaux» und «Génie Civil», u. a. a. O.