Brunner, Gustav

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93 (1975)**

Heft 15

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aerobus Mannheim vor Inbetriebnahme

Die Deutsche Bundesgartenschau 1975 findet in Mannheim auf zwei verschiedenen Ausstellungsarealen statt. Der Transport der Besucher zwischen beiden Ausstellungsteilen soll mit einer «Aerobus-Anlage» über eine Entfernung von 2,8 km bewerkstelligt werden. Diese benutzt ein Seiltragwerk als Fahrbahn, wie es an dieser Stelle schon beschrieben worden ist[1]). Die Strecke ist doppelspurig, wobei die nebeneinanderliegenden Tragwerke an gemeinsamen Stützen hängen. Sie besteht aus zwei Abschnitten mit verschiedenen Stützentypen (Bilder 1 und 2), welche durch ein Kurvenbauwerk mit Seilabspannstellen getrennt sind.

Ein Teil der Strecke ist über einer Eisenbahnlinie geführt, und es werden verschiedene Strassen, Strassenbahnen und das an dieser Stelle etwa 170 m breite Flussbett des Neckar überquert (Bild 2). Etwelche Probleme bot die Führung längs einer leicht gekrümmten Strasse, wobei die erforderlichen horizontalen Seilablenkungen an besonderen Stützen des in Bild 2 gezeigten Typs erfolgen.

Die gesamthaft acht Fahrzeuge mit einem Fassungsvermögen von je 100 Personen sollen eine Transportkapazität von über 3000 Personen/h in einer Richtung erbringen. Eine Blocksicherung verhütet Überbelastungen des Seiltragwerkes, welches für zwei Fahrzeuge auf einer Spur jedes Streckenabschnittes bemessen ist.

Die Bauzeit betrug etwa 2 Jahre, in welchen auch noch gewisse Entwicklungsarbeiten durchgeführt wurden. Am 18. April beginnt nun der Ausstellungssommer und damit die praktische Bewährungsprobe der Anlage. *H. Wettstein*

DK 625.57

[1]) «Statische Berechnung eines Seiltragwerkes für Hängebahnen», SBZ *90* (1972), Heft 38, S. 919–929.

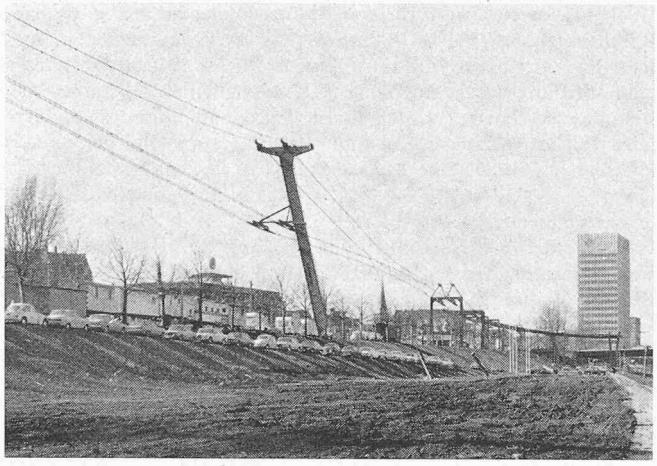
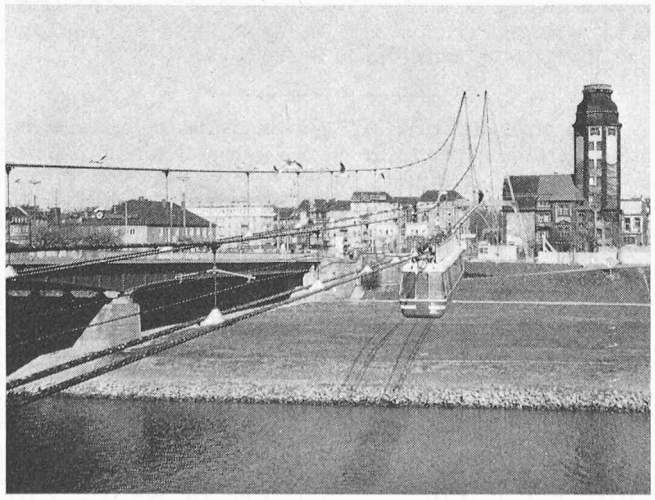


Bild 1. In Bildmitte ist eine typische Stütze der ersten Teilstrecke sichtbar. Sie bestehen im Prinzip aus einem schiefen Dreibein, von dem die zwei Beine rechts als Abspannseile ausgebildet sind. Um den betrieblichen Seilbewegungen Rechnung zu tragen, sind die 4 Seilstränge längsverschieblich an der Stütze befestigt. Rechts im Bild ist die Abspannstelle mit dem Kurvenbauwerk sichtbar. Nach rechts überquert das Trassee den Neckar

Bild 2. Blick gegen eine typische Stütze der zweiten Teilstrecke. Das (untere) Joch ist pendelnd gelagert und durch die rechte Fahrbahn gehalten. Da sich die beiden Fahrbahnen im Betrieb verschieden bewegen, ist die linke Fahrbahn am Joch längs verschieblich befestigt. Die Tragseile werden von Zweibeinstützen getragen, die ihrerseits voneinander unabhängig pendelnd auf dem unteren Joch gelagert sind. Das in der Bildmitte sichtbare Fahrzeug weist maximale Beladung auf. Die Einsenkung des Tragwerkes ist im Vergleich zur linken Spur erkennbar



Nekrologe

† **Walter Amstad,** dipl. El.-Ing., von Porrentruy, geboren am 11. Januar 1904, ETH 1922–26, GEP, ist am 17. Februar 1974 gestorben. Seit dem Austritt aus der ETH hat der Verstorbene bei der Société Alsthom gearbeitet, zuletzt als Direktor des Werkes von Belfort.

† **Gustav Brunner,** dipl. El.-Ing., von Lenzburg, geboren am 3. Juni 1903, ETH 1922–27, GEP, ist gestorben. Gustav Brunner begann seine berufliche Tätigkeit bei der FMO in Oerlikon und Lausanne. 1930 kam er zu BBC Baden, wo er von 1956 bis zu seiner Pensionierung der Verkaufsabteilung für Industrie-Elektroöfen vorstand.

† **Henri Rousso,** dipl. El.-Ing., von Genf, geboren am 13. September 1897, ETH 1917–22, GEP, ist gestorben. Der Verstorbene begann seine berufliche Tätigkeit in Frankreich und arbeitete von 1940 bis 1966 bei Tarex SA, Fabrique de machines, und Tarimex SA, in Genf.

† **Hermann Steiner,** alt Stadtingenieur, von Dürrenäsch und Zürich, geboren am 22. Juni 1898, ETH 1917 bis 1921, GEP, SIA, ist am 20. Februar an einem Herzschlag gestorben. 1925 trat der Verstorbene in die Dienste des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. 1936 bis 1964 war er Stadtingenieur.

† **Erich Staudt,** von Balsthal SO, Dr. sc. techn., dipl. Ing.-Chem., ETH 1915 bis 1919, GEP, ist am 24. November 1974 im Alter von 79 Jahren gestorben. Seit 1930 bis zur Pensionierung 1960 arbeitete der Verstorbene bei Koninklijke Industrieele Maatschappij v/h Noury & van der Lande, Afd. Meelfabrieken, Deventer.

† **Ernst Studer,** Bauingenieur SIA, alt Direktor, geboren 1896, aus Burgdorf, ist am 25. Januar gestorben.

† **Laszlo Szigeth,** Maschineningenieur SIA, geboren 1907, ist am 12. Februar gestorben. Der Verstorbene war beratender Ingenieur in Basel.

† **Jerzy Szulc,** Architekt SIA, geboren 1914, ist am 16. Februar gestorben. Der Verstorbene wohnte in Zürich.

† **Emil Walder,** dipl. Masch.-Ing., von Grüningen ZH, geboren am 7. September 1893, ETH 1914–18, GEP, SIA, ist gestorben. Der Verstorbene war seit 1918 bei Escher Wyss AG, Zürich, in Stellung, zuerst in der Abt. Dampfkessel, später Chef dieser Abteilung sowie der Abt. Zementmaschinen.