

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93 (1975)  
**Heft:** 15

**Nachruf:** Walder, Emil

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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<sup>1)</sup>. Die Strecke ist doppelspurig, wobei die nebeneinanderliegenden Tragwerke an gemeinsamen Stützen hängen. Sie besteht aus zwei Abschnitten mit verschiedenen Stütztypen (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 Füh-

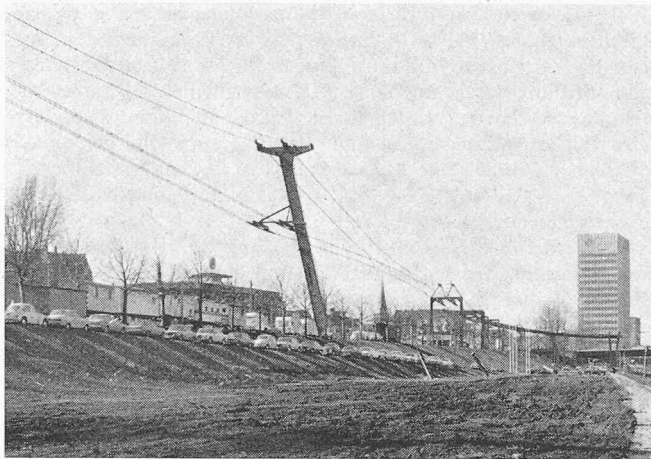
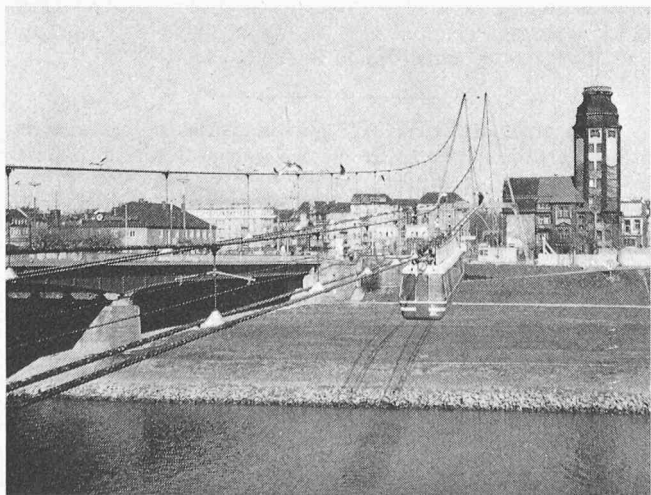


Bild 1. In Bildmitte ist eine typische Stütze der ersten Teilstrecke sichtbar. Sie bestehen im Prinzip aus einem schiefen Dreibein, von dem die zwei Beine rechts als Abspannseile ausgebildet sind. Um den betrieblichen Seilbewegungen Rechnung zu tragen, sind die 4 Seilstränge längsverschieblich an der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



rung 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 verhindert 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

<sup>1)</sup> «Statische Berechnung eines Seiltragwerkes für Hängebahnen», SBZ 90 (1972), Heft 38, S. 919–929.

## 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 Rouso**, 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 Stadttingenieur, 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 Stadttingenieur.

† **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 Industriele 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.