

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 46

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

Mitteilungen

Neubau der Trisannabrücke. Die Erneuerung der Trisannabrücke über das Paznaunertal auf der Ostrampe der Arlbergstrecke ist so weit fortgeschritten, dass die Auswechselung der alten Schweißeisenkonstruktion gegen ein neues Stahltragwerk in der Nacht vom 15. auf den 16. November durchgeführt werden kann. In einer Verkehrssperre von weniger als 24 Stunden, während derer die Fernzüge über München-Lindau umgeleitet werden und der Nahverkehr durch Umsteigen auf Autobusse erfolgt, wird auf einem 90 m hohen, tischförmigen Gerütturm die alte Brücke quer zum Gleis ausgeschoben und zugleich die neue von der anderen Seite her eingeschoben werden. Mittels besonders konstruierter Zugvorrichtungen werden die beiden Tragwerke, das sind zusammen mehr als 1600 t, auf Rollwagen bewegt, die auf den Verschubbahnen des Gerütturms laufen. Ein solcher Umbau bei dieser Tragwerkslänge — die Trisannabrücke ist mit 120 m die weitestgespannte Eisenbahnbrücke der Österreichischen Bundesbahnen — hat in solcher Höhe noch nie stattgefunden. Mit der Auftragserteilung an die Arbeitsgemeinschaft der drei grössten österreichischen Stahlbaufirmen ist die Gewähr dafür gegeben, dass diese Aufgabe unter voller Sicherheit für den nur kurzfristig unterbrochenen Verkehr einwandfrei gelöst werden wird. Das neue Tragwerk ist in seinen mittleren Abschnitten talauswärts neben der alten Brücke auf dem Gerüst zusammengebaut worden. An den Mittelteil anschliessend werden derzeit die Felder zwischen dem Tisch und den Tragwerksenden nach beiden Seiten frei vorgebaut. Nach dem Verschub wird das alte Tragwerk zum Gerüst hin im freien Rückbau zerlegt und zuletzt der Mittelteil auf dem Tisch selbst demontiert. Der Verschubvorgang in einer kurzen Verkehrspause verlangt, dass die Auflager und Pfeilerköpfe unter Aufrechterhaltung des Verkehrs umgestaltet werden. Um die Aufgabe, für die bei den gegebenen Anlageverhältnissen keine Vorbilder bekannt waren, lösen zu können, haben die OeBB besondere Pfeilerkopfmanschetten entwickelt. Es wurden knapp unterhalb der Lager um die Pfeilerköpfe Ringe aus Spannbeton gelegt und auf diese das alte Stahltragwerk seitlich so abgestützt, dass die Auflagerbänke ungestört vom Verkehr noch vor dem Verschub umgebaut werden konnten. Durch Kernbohrungen in den Pfeilern und Viadukten haben sich die OeBB Gewissheit verschafft, dass der Zustand des Mauerwerkes auch im Inneren eine Weiterverwendung rechtfertigt. Noch vorhandene Hohlräume und Fugen werden durch umfangreiche Zementinjektionen ausgepresst.

Schmutzwasserpumpen der Pumpenfabrik Rütschi. Wo natürliche Gefälle fehlen, ist man zur Entfernung von Abwasser auf Pumpen angewiesen. Hierfür eignet sich die von der Pumpenfabrik Rütschi AG in Brugg gebaute Schmutzwasserpumpe SWP8 für Rohrabschluss 80 mm I.W. Die Durchgänge im Pumpeninnen sind absichtlich sehr weit gewählt und lassen beispielsweise eine Kugel von rd. 50 mm Durchmesser leicht passieren, so dass die meisten Haus- und Industrieabwasser anstandslos gefördert werden können. Bei stets gleichem Pumpengehäuse ergeben verschiedene Laufräder und die Wahl der Drehzahlen 950 und 1425 U/min eine Vielzahl von verschiedenen Leistungen. So werden Fördermengen von 10 bis 100 m³/h und Förderhöhen von 3 bis 12 m erreicht. Je nach Laufreddurchmesser und Drehzahl werden Motoren zwischen 1,5 und 5 PS benötigt. Die gleiche Pumpe ist zudem noch in zwei Ausführungen erhältlich, nämlich vertikal eintauchend in zwei Baulängen mit Motor oben über dem Schacht (unentbehrlich bei beschränkten Platzverhältnissen) und sodann als horizontale Pumpengruppe zur Unterbringung in einem neben der Abwassergrube angeordneten Trockenschacht. In beiden Fällen fliesst das Abwasser der Pumpe zu, so dass bei automatischer Schaltung die Pumpe jedes Mal mit Sicherheit anspringt. Die Schaltgrenzen «Ein» und «Aus» sind an der Schwimmerschaltvorrichtung beliebig verstellbar. Unterhaltsarbeiten an Schmutzwasserpumpen werden vom Wartungspersonal wegen der Geruchbelästigung nicht geschätzt. Deshalb wurde bei dieser Pumpenart ausser allen Vorkehren zur Vermeidung von Verstopfungen grosses Gewicht auf besonders robuste Konstruktion mit kräftiger Welle und Lagerung gelegt. Im Gegensatz zu Schmutzwasserpumpen mit eintauchendem Motor ist das Antriebsaggregat dieser Pumpe stets an der Luft und leicht zugänglich. Sollte aus irgendwelchen Gründen jemals eine Motorenrevision nötig sein, so kann man sie durchführen, ohne die Pumpe aus dem Sumpf herausheben zu müssen. Die Pumpe selbst bedarf keines Unterhaltes. Sie hat sich bereits in Hunderten von Anwendungen bestens bewährt. Für höhere Leistungen stehen grössere Einheiten zur Verfügung.

122 «Ingenieurschulen» in West-Deutschland. Nach dem neuen Ingenieurschulverzeichnis des VDI bestanden am 1. September 1964 in der Bundesrepublik und in West-Berlin 122 staatliche und von den Kultusministern anerkannte Ingenieurschulen. Seit dem 1. Januar 1963 sind 12 neue Ingenieurschulen eröffnet worden; davon befinden sich 7 in Nordrhein-Westfalen (Bochum, Jülich, Lemgo, Minden, Recklinghausen, Remscheid, Soest mit Zweigstelle Meschede), 3 in Baden-Württemberg (Biberach/Riss, Offenburg, Ravensburg), eine in Hessen (Rüsselsheim) und eine in Bayern (Zweiganstalt der Ingenieurschule Würzburg in Schweinfurt). Außerdem wurden 10 Ausbildungsstätten vom zuständigen Kultusministerium als Ingenieurschule anerkannt. Mit den neuen Ingenieurschulen werden rund 10 000 Studienplätze in den Fachrichtungen Maschinenbau, Elektrotechnik, Verfahrenstechnik, Physikalische Technik, Hochbau, Ingenieurbau und Vermessung geschaffen. Im Wintersemester 1963/64 hatten die deutschen Ingenieurschulen insgesamt 54 118 Studierende. Das neue Verzeichnis ist von der VDI-Hauptgruppe Ingenieurausbildung nach Angaben der Kultusministerien zusammengestellt worden und bei der VDI-Auskunftsstelle für Ingenieurausbildung, 4 Düsseldorf, Postfach 10 250, erhältlich.

Verkehr in den Rheinhäfen beider Basel. Im September 1964 hat sich die Rheinwasserführung nur unwesentlich verändert. Das Monatsmittel beim Rheinfelderpegel betrug 206 cm, in Kaub 109 cm. Diese für die Schiffahrt immer noch schlechten Wasserverhältnisse dauern nun schon seit Mitte Juni an. Hinzu kommt, dass in der zweiten Hälfte des Berichtsmonats die Schiffahrt noch durch Nebelbildungen behindert wurde. Bei diesen ungünstigen Schiffahrtsverhältnissen konnte deshalb in den Rheinhäfen beider Basel nur ein für diese Jahreszeit relativ bescheidenes Umschlagsergebnis erzielt werden: 503 248 t. Gegenüber dem letztjährigen Resultat — bei wesentlich besseren Wasserverhältnissen — von 833 747 t bedeutet dies rund 330 000 t weniger. Bis Ende September 1964 sind in den Rheinhäfen beider Basel total 5 615 986 t umgeschlagen und weitergeleitet worden, oder 764 728 t weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs.

Engpass Konstruktion. Die Vorträge und Diskussionsbeiträge des zweiten Gesprächs, das die VDI-Fachgruppe Konstruktion am 28. Februar 1964 in München durchgeführt hatte und das hauptsächlich der Frage gewidmet war, was an den technischen Hochschulen zur Förderung des Konstruierens getan werden könne, sind in der Zeitschrift «Konstruktion» 16 (1964), H. 7, veröffentlicht worden. Im Hinblick auf die grosse Bedeutung dieser wertvollen Meinungsäusserungen hat sie der Verein Deutscher Ingenieure als VDI-Information Nr. 10 unter dem Titel: «Engpass Konstruktion, Zweites Gespräch, Bericht über ein Gespräch mit Professoren von Hochschulen und Dozenten von Ingenieurschulen» herausgegeben. Diese Information ist zum Unkostenbeitrag von 3 DM bei der VDI-Informationsstelle, 4 Düsseldorf 10, Postfach 10 250, erhältlich.

Persönliches. In der Maschinenfabrik Oerlikon sind auf den 1. Januar 1965 zu Vizedirektoren ernannt worden: Dr. sc. techn. Bruno Rudolf Gloor, G.E.P. (Forschung) und Heinrich Lutz, dipl. El.-Ing., S.I.A. (stationäre Maschinen). — Auf den gleichen Zeitpunkt ist als Direktor der Eidg. Flugzeugwerke Emmen gewählt worden Lucien Othenin-Girard, dipl. Ing. ETH, bisher Vizedirektor.

Nekrologie

† Hermann Weideli, Architekt BSA/S.I.A. ist hochbetagt in seinem 88. Altersjahr am 3. Oktober gestorben. Mit ihm ist wohl der älteste Berufskollege dahingegangen, dessen Bauten die Schweizer Architektur eines halben Jahrhunderts mitgeprägt haben. Hermann Weideli wurde am 14. Januar 1877 in Oberhofen als Sohn eines Zimmermeisters geboren. Er war der Jüngste von sieben Geschwistern. Die Schulen durchlief er in Oberhofen und Kreuzlingen. Er sollte Zimmermann werden und ins väterliche Geschäft eintreten. Doch der inneren Berufung folgend trat Hermann Weideli bei Professor Gull in Zürich in die Lehre. Seine erste Stelle versah Weideli bei Architekt Rehfuss in Zürich. Einige Jahre arbeitete er darauf beim Hochbauamt der Stadt Zürich. Um die Jahrhundertwende wechselte Weideli zweimal seine Tätigkeit zwischen Zürich (bei Pflegard & Haefeli) und Hongkong. 1904 verbrachte er ein Arbeitsjahr in Mannheim (Prof. Billing). 1905 etablierte sich in Zürich das Büro Bischoff und Weideli. Im Jahre 1921 übernahm der Verstorbene die Firma als alleiniger Inhaber. Dies änderte sich 1943, als sein Sohn Hans in die väterliche Firma eintrat. Im Jahre 1951 überliess Hermann Weideli das Architek-