

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 2

**Nachruf:** Meier, Hans

### **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:** 02.04.2025

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

— dafür vorsichtig gefahren“, nicht Lügen gestraft, so weit auch diese kecke Behauptung noch von den Tatsachen der Vorwoche entfernt war. Die übrigen Strassenbenützer wurden durch Plakate zu einem aufmerksamen und korrekten Verhalten, der unerlässlichen Vorbedingung lautlosen Autofahrens, aufgefordert, die Fussgänger insbesondere durch höfliche Polizisten gemahnt, Fahrbahnen auf markierten Fussgängerstreifen zu kreuzen. (Zum Teil sind zwar diese Streifen noch unzweckmässig, zu schematisch angelegt, indem sie die Gehwege nicht im flüssigen Zuge des starken Fussgängerstroms verbinden und demzufolge von den Fussgängern nicht beachtet werden; eine widersinnige und darum missachtete Vorschrift ist aber schlechter als gar keine.) Die Stille, mit der sich der Verkehr auch auf den belebtesten Plätzen abwickelte, hat allgemein überrascht, und es ist zu hoffen, dass die Bevölkerung — wenigstens was den Strassenverkehr anbelangt — nicht in die Nachlässigkeit des Alltags zurückfallen werde, wo man durch Rücksichtslosigkeit soviel Lärm, *actio et reactio* erzeugt, ohne dass die eingesetzten Kräfte Leistungen hervorbrächten.

## WETTBEWERBE.

**Abdankungshalle mit Krematorium in Thun.** Diesen unter Thuner Architekten ausgeschrieben Wettbewerb beurteilten die Architekten M. Hofmann, H. Streit und H. Weiss (W. Hodler als Ersatzmann), alle in Bern, sowie Stadtbaumeister H. Staub in Thun. Sie haben unter 13 eingegangenen Entwürfen folgende ausgezeichnet:

- I. Preis (2200 Fr.): Entwurf von Arch. J. Wipf.
- II. Preis (1800 Fr.): Entwurf von Arch. Edgar Schweizer.
- III. Preis (1000 Fr.): Entwurf von Arch. Peter Lanzrein.

Das Preisgericht empfiehlt, dem Verfasser des erstprämierten Entwurfs den Bauauftrag zu erteilen.

**Durchgangstrassen und Rheinübergänge bei Schaffhausen** (Bd. 105, Seite 70). Es sind 57 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden, deren Beurteilung am 8. d. M. begonnen hat, bei Redaktionsschluss aber noch nicht beendet war.

## NEKROLOGE.

† **Hans Meier**, Ingenieur (Sohn des verstorbenen Generaldirektor R. Meier in Gerlafingen) ist am 3. Juli im 60. Lebensjahr durch den Tod von langem Krankenlager erlöst worden.

## LITERATUR.

**Stauraumverlandung und Kolkabwehr.** Von Dr. Ing. techn. A. Schoklitsch, o. ö. Prof. an der Deutschen T. H. Brünn. 178 S. mit 191 Abb. und 16 Tabellen. Wien 1935, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 18 RM., geb. RM. 19,50.

Cet ouvrage est divisé en trois parties. Dans la première (Die Schwemmstoffe und ihre Fortbewegung), l'auteur indique certaines lois générales relatives au charriage des éléments solides (graviers, sables, limons, glaces) par les rivières et les fleuves. Dans la seconde (Die Verlandung der Stauräume) il passe en revue les phénomènes de dépôt et d'érosion produits, par la construction d'un barrage, dans le profil en long des cours d'eau. La troisième partie (Die Kolkabwehr und die Energievernichtung) est consacrée à la destruction de l'énergie de l'eau dans les ouvrages courts et aux phénomènes d'affouillement à l'aval des barrages.

La matière traitée dans ce livre est des plus actuelles. En outre, la troisième partie donne les résultats de nombreuses expériences sur modèles réduits, expériences qui constituent, à notre connaissance, la première tentative d'une étude *systématique* du problème des affouillements. A ces deux titres, l'ouvrage de M. Schoklitsch mérite l'attention des ingénieurs.

Il nous paraît cependant nécessaire de faire quelques remarques. La formule utilisée par l'auteur pour le calcul des débits solides (p. 17 et suiv.) n'a pas été reconnue exacte par les études expérimentales du Laboratoire de Recherches hydrauliques annexé à l'Ecole polytechnique fédérale.<sup>1)</sup> De plus, M. Schoklitsch applique sans autre cette formule, fondée sur des expériences où l'écoulement de l'eau était certainement *quasiuniforme*, à des problèmes où le régime est *varié non permanent* (voir p. 46 et suiv. et 70 et suiv.). Cette extrapolation paraît extrêmement osée.

Il nous semble également regrettable que, dans un ouvrage de cette envergure, le rôle joué par les *bancs de gravier* dans le transport solide n'ait pas été étudié et analysé. La forme du profil

<sup>1)</sup> Voir: Meyer-Peter, Favre, Einstein: „Neuere Versuchsergebnisse über den Geschiebebetrieb.“ „SBZ“ Bd. 103, S. 147\* (6. März 1934).

en travers du lit semble, en effet, avoir une grande influence sur le charriage au voisinage du fond.<sup>2)</sup>

Enfin, pour que le praticien puisse utiliser les résultats quantitatifs de l'étude de M. Schoklitsch sur les affouillements locaux produits par les barrages, il aurait fallu que l'auteur indique, dans ses diagrammes<sup>3)</sup>, quel a été pour chaque expérience le niveau de l'eau à l'aval du modèle. La forme du lit à la fin de l'essai, et surtout la profondeur maximum de l'affouillement, dépendant en effet beaucoup de ce niveau. C'est du moins ce qu'ont montré les diverses études de barrages effectuées par le Laboratoire de Zurich. Il est à souhaiter que, dans une publication plus complète, M. Schoklitsch comble cette lacune.

H. Favre.

**Die Entwicklung der Schienenstosschweissung und das Studium der geschweissten Schienenstossverbindungen.** Sonderdruck aus Elektroschweissung, Heft 1 und 2, 1935. Von *Desider Csilléry*.

Der Idealzustand eines Eisenbahngeleises wird durch eine homogene elastische Bahn dargestellt. (Vergl. Wirth, Das Geleise auf Federn und festen Stützen, „Organ“ 1929). Leider muss es aus konstruktiven Gründen und in Anbetracht der grossen Wärmeausdehnung der Schienen durch die Laschenverbindungen häufig und wesentlich unterbrochen werden. Die durch das Rad übertragenen vertikalen und seitlichen Kräfte bedingen eine Deformation der Schienen und jede Unstetigkeit der Elastizität bedingt Knickungen in der elastischen Linie und damit Ueberbeanspruchungen, die zum Bruch, zu Riffeln und unruhigem Lauf der Fahrzeuge führen. Technische wie wirtschaftliche Gründe lassen es wünschenswert erscheinen, die Anzahl der Schienenverbindungen herabzusetzen und ihre Bauart zu verbessern. Bereits 1932 berichteten Hellermann und Csilléry an der 2. Internat. Schientagung in Zürich über diese Fragen. Ein erster Teil des neuen Beitrags von Csilléry behandelt die Art (Thermit oder Lichtbogen) und den Aufbau (System Hellermann, Katona u. a.) der Schweissverbindung. Es folgen Angaben über Zug-, Biege-, Härte- und Ermüdungsversuche sowie Betriebsergebnisse. Es wird dargelegt, dass sowohl bezüglich Preis wie technischer Vollkommenheit die schrumpfende Fusslasche mit lichtbogengeschweisstem Schienenkopf der Thermitschweissung vorzuziehen sei. Als besonderer Vorteil wird die Möglichkeit erwähnt, am fertigen Geleise Stösse verschweissen zu können, und damit bereits verlegte Schienen zu Langschienen umzuwandeln. R. Liechty.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Neuzeitliche Lichterzeugung mittels Gasentladungslampen.** Von E. Lax. Schriftenreihe „Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte“. 6. Jahrgang, Heft 3, 29 Seiten mit 17 Abb. u. 2 Zahlentafeln. Berlin 1934, VDI-Verlag. Preis geh. RM. 0,90.

**L'influence des limites de la veine fluide sur les caractéristiques aérodynamiques d'une surface portante.** Par P. de Haller, Dr. sc. tech. 55 p., 28 fig., 12 tables. Zurich 1934, publication de l'Institut d'Aérodynamique de l'Ecole Polytechnique Fédérale.

**Shell-Handbuch für Bahnschmierung.** 3. Ausgabe. 112 Seiten mit 19 Abb. und vielen Tabellen. Hamburg 1935, Shell Techn. Dienst der Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.-G.

**Schweizerische Eisenbahnstatistik 1933.** Bd. 61. Herausgegeben vom *Edg. Post- und Eisenbahndepartement*. Bern 1935, zu beziehen beim genannten Departement. Preis geh. 6 Fr.

<sup>2)</sup> Voir: Meyer-Peter, Favre, Müller: „Beitrag zur Berechnung der Geschiebeführung und der Normalprofilbreite von Gebirgsflüssen.“ „SBZ“ Bd. 105, S. 95\* und 109\* (März 1935).

<sup>3)</sup> Fig. 67, 68, 71, 73, 75, 76, 77, 78, 100, 104, 106, 110, 112, 113, 120, 123, 125, 127, 131.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der SBZ, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik. S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Stahl u. Eisenbetonbau.

### 62. Diskussionstag.

Samstag, 20. Juli 1935 in Zürich, 10.15 h im Auditorium I der E. T. H.

**Vormittags 10.15 h:** „Neue Verordnung über die Berechnung, die Ausführung und den Unterhalt der der Aufsicht des Bundes unterstellten Bauten aus Stahl, Beton und Eisenbeton.“ Zweiter Teil: „Beton- und Eisenbetonbauten — Materialtechnische Grundlagen“. Referent: Prof. Dr. M. Roß, Direktor der EMPA, Zürich.

**Nachmittags 14.30 h:** Diskussion.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, ist zur Teilnahme eingeladen.

Der Präs. der SIA-Fachgruppe der Ing. für Stahl- und Eisenbetonbau

Der Präsident des S. V. M. T.