

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 10

**Nachruf:** Herzog, Adolf

### **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:** 04.04.2026

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

der Betriebsart sich nicht lohnen würde. Erst dann, wenn die Einnahmen der Bahn die reinen Betriebsausgaben nicht mehr zu decken vermögen, darf beim Automobilbetrieb wenigstens mit einer geringern Verlustziffer gerechnet werden.

b) Schmalspurbahnen sind selten durch eine andere Betriebsart ersetzbar, sowohl wegen topographischer wie auch wegen klimatischer Verhältnisse. Unsere grösseren Netze weisen zudem Ueberschüsse der Betriebseinnahmen auf.

c) Strassenbahnen. Bei unwirtschaftlichen Linien ist die Konkurrenzfähigkeit für das Automobil am ehesten dann gegeben, wenn die Gesamterneuerung des Schienenmaterials nötig wird, oder wenn z. B. zum Zwecke einer Strassenverbreiterung eine neue Fahrbahn erstellt werden muss; ferner dann, wenn der Automobiltransport für die Strasse eine Entlastung bedeuten würde.

In allen diesen Fällen muss aber mit den lokalen Gegebenheiten gerechnet werden; allgemein gültige Richtlinien lassen sich aus den bisherigen Erfahrungen noch nicht ableiten. St.

## NEKROLOGE.

† Adolf Herzog, geboren am 20. Februar 1874 in Basel, besuchte die Primarschule, das Gymnasium von Basel und zwei Jahre lang das Institut Schiers, um dann Ende September 1892 an der Oberrn Realschule mit Note 1 die Maturität zu bestehen. Auf Anregung von Ing. Rosshändler entschloss sich Herzog, den Ingenieurberuf zu ergreifen, und zwar das Spezialgebiet Eisenbau, für das er eine besondere Neigung besass. Nach einer ordentlichen Mechanikerlehre bei der aufstrebenden Firma A. Buss & Cie. in Basel bezog er im Oktober 1895 das Eidg. Polytechnikum in Zürich, dessen Ingenieurabteilung ihm 1898 das Diplom als Bauingenieur verlieh. Jeweils während der Sommerferien betätigte sich Herzog auf dem Projektierungsbureau der Firma Buss, die damals interessante Arbeiten für den S.B.B.-Bahnhof Basel vorbereitete; er gehörte zum Freundeskreis der „Sihlbrügger“, deren jährliche Zusammenkünfte für ihn jeweils den freudigsten Tag des Jahres bildeten.

Nach vollendetem Studium trat Herzog auf Empfehlung von Ing. Direktor F. Bohny in die grossen Betriebe der Maschinenfabrik und Brückenbauanstalt Augsburg-Nürnberg ein. Er arbeitete in Nürnberg besonders in der Abteilung Schwebebahnen für Elberfeld-Barmen; sein Wunsch, auch mit der Ausführung dieser grosszügigen Bahnbauten betraut zu werden, ging zu seiner grossen Freude durch seine Versetzung in das Werk Gustavsburg in Erfüllung. Im Jahre 1901 sicherte sich die Firma Buss A.-G. den tüchtigen Ingenieur auf ihr Brückenbaubureau nach Pratteln. Die Arbeiten Herzogs sind in der Folge ganz bedeutende geworden. Unter seiner Leitung erfolgten die Projektierungen und Ausführungen von sehr vielen Fabrik- und Hochbauten in der Schweiz und im Ausland, ferner Verstärkungen und Neubauten von Strassen- und Eisenbahnbrücken u. a. m. Wir nennen die Strassenbrücke über den Rhein für den Durchstich bei Diepoldsau und besonders die imposante eiserne Bogenbrücke über das Bietschtal auf der Südrampe der Lötschbergbahn. Dem Bau der eisernen Schützen für das Stauwehr Augst-Wyhlen folgten grössere Wehrbauten in der Schweiz über den Rhein, die Aare, und die Rhone, sowie eine Anzahl ebenfalls sehr bedeutender Stauwehrbauten im Ausland. Die führende Stellung im Bau von Stauweherschützen, die sich die Firma Buss A.-G. im Laufe der Jahre erworben hat, beruht nicht zuletzt auf der zielbewussten Arbeit Ad. Herzogs. Die Buss A.-G., deren Interessen Herzog jederzeit aufs beste vertrat, ernannte ihn auch bald zum Oberingenieur und später zum Prokuristen; Oberingenieur Herzog genoss bei der Firma ein grosses Ansehen nicht nur wegen seiner gediegenen Fachkenntnisse, sondern auch wegen seiner absoluten Aufrichtigkeit.

Mit Anfang seines 50. Lebensjahres verdichteten sich kleine Herzbeschwerden zu Anfällen, die ihn zu verschiedenen Malen zur Kur nach Nauheim führten und zu längeren Ruhepausen nötigten,

die er mit Vorliebe auf seinem Landgut, der unteren Hupp bei Läufelfingen, verbrachte. Bei zunehmender Häufigkeit der Anfälle entschloss er sich dann im Jahre 1926 schweren Herzens aus der Firma auszutreten, um der Erholung zu pflegen. Der Gedanke, seinen schönen Ingenieurberuf nicht mehr ausüben zu können, nagte indessen noch mehr an seiner Gesundheit, und am 20. Juni 1928, im Alter von erst 54 Jahren, erlöste ihn der Tod von seinem schweren Herzleiden.

Adolf Herzog wird bei allen Kollegen, die mit ihm auf seinem Lebenswege in Berührung gekommen sind, in ehrender Erinnerung bleiben, wie auch bei den vielen Hilfsbedürftigen, denen er mit Rat und Tat beigestanden ist. C. B.



ADOLF HERZOG  
INGENIEUR

20. Febr. 1874

20. Juni 1928

Versuchsdurchführung selbst und auch für die Arbeitsmöglichkeit in der engeren und weiteren Umgebung des Kanals. Diesen Lärmerscheinungen wendet man deshalb zur Zeit an verschiedenen Stellen des In- und Auslandes aufmerksame Beachtung zu. In der aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen wird gegenwärtig zu dieser Frage eine grössere Untersuchung ausgeführt. Dem Aprilheft der Zeitschrift „Technische Mechanik und Thermodynamik“ entnehmen die „VDI-Nachrichten“ den folgenden vorläufigen Bericht. Ein Teil des Lärms beruht auf Resonanzerscheinungen, an denen der Freistrahle des Kanals, die Auffangöffnung des Freistrahls und ein als Resonator wirkender Teil des Kanalinnern beteiligt sind. Dieser Anteil war der Hauptinhalt der bisherigen Untersuchungen. Diese Freistrahle-Resonanzerscheinungen konnten an einem kleinen Windkanalmodell und ähnlichen Einrichtungen untersucht werden, an denen schon das subjektive Abhören viel leichter ging als am Windkanal selbst und auch für die Abänderung der Versuchsbedingungen viel mehr Möglichkeiten gegeben waren. Zunächst wurden die Natur und die Entstehungsbedingungen dieser Resonanztöne aufgeklärt, daraus ergaben sich von selbst auch die Möglichkeiten zu ihrer Vermeidung. Diese Töne haben eine gewisse Ähnlichkeit mit denen der gewöhnlichen Orgelpfeifen; in beiden Fällen sind auch Wirbel, die am Rande der Luftströmungen in der Frequenz des Tones entstehen, an der Entstehung wesentlich mitbeteiligt, und beide Anordnungen kann man als akustische Rückkopplungen bezeichnen. Im einzelnen unterscheiden sich beide Vorgänge allerdings wesentlich. Lichtbilder, die mit Hilfe von Rauch und Stroboskopscheibe aufgenommen wurden, und entsprechende Analogieversuche in einer durch aufgestreute Aluminiumteilchen sichtbar gemachten Wasserströmung konnten die Beteiligung der Wirbel anschaulich zeigen. Töne dieser Art sind schon an einer Reihe von Windkanälen festgestellt, wenn auch bisher nicht erklärt worden. In vielen Fällen aber kann der auftretende Lärm noch nicht sicher mit dem hier untersuchten gleichgesetzt werden, und die genaue Aufklärung dieser offenbar noch verwickelteren Erscheinungen steht noch aus.

Auch wir bedauern sehr den frühzeitigen Heimgang unseres sympathischen Studienkameraden, dessen Tod wir erst kürzlich erfahren haben; daraus erklärt sich, dass der Nachruf so spät erscheint. Von seinen Bauten sei eine der bedeutendsten, die auch in ihrer Montage kühne Bietschtalbrücke der Lötschbergbahn durch nebenstehendes Bild in Erinnerung gerufen. Alle nur denkbaren Schwierigkeiten waren hier, in wegloser enger Schlucht, zu überwinden; die Bahn liegt auf der zweispurigen Brücke in einer Kurve von 300 m Radius und in 22,2‰ Gefälle. Es sei verwiesen auf Herzogs eigene Beschreibung des Bauwerks in „S. B. Z.“ Band 61 und 62 (1913). C. J.

## MITTEILUNGEN.

### Die Lärmerscheinungen in Freistrahle-

### Windkanälen.

Mit den Abmessungen der

Windkanäle nehmen auch der Lärm

und gewisse mit Lärmerscheinungen verwandte

Luftpulsationen im Windstrom zu, und es

ergeben sich daraus Schwierigkeiten für die

Versuchsdurchführung selbst und auch für die Arbeitsmöglichkeit

in der engeren und weiteren Umgebung des Kanals. Diesen Lärm-

erscheinungen wendet man deshalb zur Zeit an verschiedenen

Stellen des In- und Auslandes aufmerksame Beachtung zu. In der

aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen wird gegenwärtig

zu dieser Frage eine grössere Untersuchung ausgeführt. Dem April-

heft der Zeitschrift „Technische Mechanik und Thermodynamik“

entnehmen die „VDI-Nachrichten“ den folgenden vorläufigen Bericht.

Ein Teil des Lärms beruht auf Resonanzerscheinungen, an denen

der Freistrahle des Kanals, die Auffangöffnung des Freistrahls und

ein als Resonator wirkender Teil des Kanalinnern beteiligt sind.

Dieser Anteil war der Hauptinhalt der bisherigen Untersuchungen.

Diese Freistrahle-Resonanzerscheinungen konnten an einem kleinen

Windkanalmodell und ähnlichen Einrichtungen untersucht werden,

an denen schon das subjektive Abhören viel leichter ging als am

Windkanal selbst und auch für die Abänderung der Versuchs-

bedingungen viel mehr Möglichkeiten gegeben waren. Zunächst wurden

die Natur und die Entstehungsbedingungen dieser Resonanztöne

aufgeklärt, daraus ergaben sich von selbst auch die Möglichkeiten

zu ihrer Vermeidung. Diese Töne haben eine gewisse Ähnlichkeit

mit denen der gewöhnlichen Orgelpfeifen; in beiden Fällen sind

auch Wirbel, die am Rande der Luftströmungen in der Frequenz

des Tones entstehen, an der Entstehung wesentlich mitbeteiligt,

und beide Anordnungen kann man als akustische Rückkopplungen

bezeichnen. Im einzelnen unterscheiden sich beide Vorgänge

allerdings wesentlich. Lichtbilder, die mit Hilfe von Rauch und Stro-

boskopscheibe aufgenommen wurden, und entsprechende Analogie-

versuche in einer durch aufgestreute Aluminiumteilchen sichtbar

gemachten Wasserströmung konnten die Beteiligung der Wirbel

anschaulich zeigen. Töne dieser Art sind schon an einer Reihe von

Windkanälen festgestellt, wenn auch bisher nicht erklärt worden.

In vielen Fällen aber kann der auftretende Lärm noch nicht sicher

mit dem hier untersuchten gleichgesetzt werden, und die genaue

Aufklärung dieser offenbar noch verwickelteren Erscheinungen

steht noch aus.