

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 13

Sonstiges

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: 26.11.2024

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

Menschen und väterlichen Freund so lang erhalten. Sein Werk ist unvergänglich. Wir sind ihm grossen Dank schuldig. Nicht nur in der Geschichte der Technischen Hochschule und der Mathematik wird er fortleben, sondern im Gedächtnis und im Herzen Aller, die diesem bedeutenden und lieben Menschen nahegetreten sind. Ehre seinem Andenken!
L. Kollros.

† Samuel de Perrot, ingénieur. La Section neuchâteloise de la Société suisse des ingénieurs et architectes vient de perdre en M. S. de Perrot-Suchard, ingénieur-conseil, à Neuchâtel, un de ses membres les plus anciens et les plus fidèles; il faisait partie de la Société depuis 40 ans.

Original et indépendant, échappé dès l'adolescence à la contrainte du collège de sa ville natale, qui convenait mal à son caractère fougueux et actif, il avait, très jeune, parcouru les mers, comme mousse, puis „midshipman“, du Labrador au Cap et jusqu'en Australie et en Chine, puis, assagi, il avait fait à Coopers Hill¹⁾ des études d'ingénieur civil et construit aux Indes anglaises, en qualité de chef de section, un tronçon difficile du „Bengal et North-Western Railway“.

Il y avait montré un esprit d'initiative et pris des habitudes de commandement qui lui furent utiles par la suite: fils et petits-fils de soldats, il se distingua dans sa carrière par sa franchise un peu rude, sa droiture intransigeante et son absolue loyauté.

De 1891 à 1927, de Perrot fut ingénieur, puis ingénieur en chef et administrateur de la Fabrique de chocolat Ph. Suchard, à Serrières; il en dirigea les importants agrandissements et développa les nombreuses succursales à l'étranger, et demeura jusqu'à sa mort membre du conseil d'administration de „Suchard S. A.“

Infatigable, il consacra ses dernières années à des mesures ingénieuses et persévérantes de la température du lac de Neuchâtel, à diverses profondeurs, et des courants qui y règnent.

Ce lac, il l'aimait, à la fois comme navigateur et comme naturaliste; ses observations²⁾ méthodiques et claires demeurent précieuses aux riverains, pêcheurs et vignerons en particulier.

De Perrot prenait un vif intérêt aux questions d'édilité; il avait favorisé mainte innovation utile due à sa généreuse initiative; telles furent l'installation d'un sismographe très sensible à l'Observatoire de Neuchâtel, et l'institution d'une coupe „challenge“ destinée à améliorer croquis et dessins à l'Ecole de mécanique et d'horlogerie de Neuchâtel; l'émulation qui en est résultée y a fait progresser l'enseignement du dessin de façon très remarquable.

Aimable et bienfaisant, Samuel de Perrot était estimé de tous, de ses collègues en particulier, qui lui gardent un souvenir affectueux.

Neuchâtel, février 1934.

Es.

LITERATUR.

La commande individuelle des essieux. Mécanismes appliqués aux locomotives électriques et automotrices avec indication des expériences faites en exploitation de voies ferrées de toute nature. Par Adolphe-M. Hug, ingénieur-conseil. Zurich et Leipzig 1933, Editions Orell Füssli. Prix broché 32 frs.

Die vorliegende Broschüre, im Umfang von 112 Quartseiten, mit 202 Textabbildungen, beschreibt etwa 40 verschiedene Einzelachsenantriebe für elektrische Triebfahrzeuge. Etwa 20 Antriebe verwenden normale Gestellmotoren, während die übrigen Antriebe sich fast gleichmässig in der Anzahl auf die Benützung des Typs des Achsmotors, des normalen, sog. Tramtyps und von Spezialmotoren, die über Konusrädertriebe übertragen, verteilen. Leser, die sich für solche Konstruktionen interessieren, treten an ein Werk, wie das vorliegende, mit den Ansprüchen eines Ingenieurs heran. Sie möchten also nicht nur das „Wie“, sondern besonders auch das „Wieviel“ der Dinge kennen. In dieser Beziehung erlebt man die erste Enttäuschung. Nur ausnahmsweise sind die für die Getriebe massgebenden Zahlenangaben mitgeteilt. Eine zweite Enttäuschung bereitet die geringe Sorgfalt in textlicher Hinsicht. Schon im ersten Kapitel, wo eine Abgrenzung des Einzelachsenantriebs gegen den Gruppenachsenantrieb versucht wird, finden wir (Seite 4) die merkwürdige Aussage, dass Drehstrommotoren, angesichts ihres kleineren Gewichts pro Leistungseinheit, ihre Zugkraft auf mehrere Achsen verteilen müssen. Das nächste, den Achsmotoren gewidmete Kapitel beginnt mit der allgemeinen Forderung der Polzahl 2 der Motoren, welcher Forderung in der Praxis doch nur für gewisse Gleichstrom-

bauarten entsprochen wurde; auch ist es unrichtig, die Hohlwellenantriebe der Veltlinbahn als die ältesten solchen Antriebe zu bezeichnen, indem doch mindestens die sieben Jahre ältere, epochemachende Ausführung für die Lokomotiven der Baltimore & Ohio Rd. auf keinen Fall ausser Betracht fallen darf. Im folgenden Kapitel das den sog. Tramtyp behandelnd, finden sich kritische Bemerkungen über diesen Typ, die nicht so allgemein gültig sind, wie sie formuliert wurden; gerade hier zeigt sich der Mangel quantitativer Daten in besonderer Schärfe. Auch für das nächste, den Gestellmotor behandelnde Kapitel gilt diese Bemerkung; im besondern fehlt hier auch die ingenieurmässige Behandlung der konstruktiven und betriebstechnischen Schwierigkeiten, zu denen z. B. der Einbau der mannigfachen Federn, mit ihrer Schwingungsgefahr usw. Anlass gibt. Die beiden Schlusskapitel, die mit den Antrieben über Konusräder und mit zwei Beispielen von Zahnradbahn-Triebfahrzeugen Spezialausführungen behandeln, lassen meist kaum erkennen, warum jeweils die besondere Lösung der Aufgabe gerade so, wie die Beispiele zeigen, ergriffen wurde. Eine Enttäuschung bereiten teilweise auch die, aus Autotypen und nachlichierten Strichzeichnungen bestehenden Bilder; einzelne Bilder sind nämlich deutlich bis zur Unkenntlichkeit der massgebenden Einzelheiten, namentlich auf den Seiten 26, 41, 59, 69, 73, 81 und 93. Den Schluss der Broschüre bilden ein Literaturverzeichnis und ein französisch-deutsch-englisches Fachvokabular; im letztgenannten vermissen wir namentlich die „Commande Gearless“, die den Titel des zweiten Kapitels bildet, die übersetzbar ist und seit mehr als drei Jahrzehnten auf deutsch „Achsmotor-Antrieb“ heisst.

Mit mehr Sorgfalt abgefasst und illustriert, und mit allen wünschenswerten Zahlenangaben ausgerüstet, könnte das Werk eine wertvolle Bereicherung der Fachliteratur bilden. W. Kummer.

Absperrmittel. Gestaltung und Berechnung der Ventile, Klappen, Schieber und Hähne. Von Dr. Ing. P. Schröder. 96 Seiten mit 112 Bildern und 14 Tafeln. Charlottenburg 1934, Verlag von Robert Kiepert. Preis geh. M. 3,25.

Den Studierenden von Hoch- und Mittelschulen ist dieses Büchlein zur Einführung in das umschriebene Gebiet bestens empfohlen. Es enthält viele Literaturangaben zur weiteren Orientierung. Druck und Ausstattung sind sehr sorgfältig. ten Bosch.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

Memento d'Electrotechnique. Par A. Curchod, Lic. ès sc., ingénieur E. S. E., directeur technique de la „Revue Générale d'Electricité“. Tome III: Réseaux de distribution d'énergie électrique. — Transmission et distribution de l'énergie électrique. — Production de l'énergie électrique d'origine thermique et d'origine hydraulique. — Législation: 643 pages, avec 378 fig. Paris 1934, Dunod Editeur. Prix broché 128 frs. fr., relié 138 frs. fr.

Bauen in Holz. Herausgegeben von Dipl. Ing. Hans Stolper unter Mitwirkung von Obering. J. U. Fuchs, Prof. Otto Graf, Dr. Ing. H. Seitz, und Dipl. Ing. E. Wiemken. Blockbau, Fachwerk, Plattenbau und Hallenbau. Mit 68 Konstruktionstafeln und 130 Abb. ausgeführter Bauten. Quartformat. Stuttgart 1933, Verlag von Julius Hoffmann. Preis kart. M. 13,50.

Steinbearbeitung. Von Dr. Ing. K. Röder, Dr. Ing. W. Gruner, Dr. Ing. W. Kerner und Dr. Ing. G. Pahlitzsch. Mit 78 Abb. und 10 Zahlentafeln. Berlin 1933, VDI-Verlag. Preis kart. M. 7,50.

Neuzeitliche Betriebsorganisation und Buchhaltungslehre für Handel, Gewerbe und Kleinbetriebe. Von Handels-experte C. E. Dunz. Zürich 1933, Verlag „Der Berater“. Preis geh. Fr. 3,75, geb. Fr. 4,75.

Berichtigung. Die Grundrisse (Abb. 2) des Schlachthauses Aarau auf S. 141 letzter Nummer sind im Masstab 1:600 (nicht 1:400) dargestellt.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

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

Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

G. E. P. Représentation de la G. E. P. en France.
G. E. P. Constitution d'un „Groupe du Midi“.

Les camarades de la région de Marseille viennent de constituer un groupement sous le nom de „Groupe du Midi“. A partir de maintenant des réunions mensuelles auront lieu le 1^{er} jeudi de chaque mois à la Taverne Charley, 20 Bld. Garibaldi à Marseille. En outre, des réunions amicales auront pour but de faciliter les relations non seulement entre les camarades, mais également leurs familles. Le nouveau groupe est organisé par A. Renner, 2 Bld. de Longchamp à Marseille, et G. Schwebelin, Villa Muara à Cassis (B. d. R.). Tous les camarades de passage seront les bien venus aux réunions du „Groupe du Midi“.
Aug. Zundel.

¹⁾ Royal Indian Engineering College, Coopers Hill, près Windsor.

²⁾ Voir ses communications à la Société helvétique et à la Société neuchâteloise des Sciences naturelles.