

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 20

Nachruf: Kehrer, Jacques

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: 16.05.2025

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

beaufschlagtes Rad, wenn die positive Richtung des Rad-druckes mit derjenigen der radialen Durchflussbewegung zusammenfallend angenommen wird.

Die vorstehend abgeleiteten drei Ausdrücke für die Arbeitsleistung und die beiden passiven Raddrucke haben natürlich ganz allgemeine Gültigkeit, d. h. sie gelten sowohl für Druck- als auch für Ueberdruckturbinen. Man erkennt ohne weiteres, dass die hydraulische Leistung für alle Turbinengattungen immer nur durch eine und dieselbe Gleichung rein dynamischen Charakters bestimmt ist, während inbezug auf die passiven Raddrucke bei Aktionsturbinen die Ausdrücke mit dem Aussehen statischer Flüssigkeitspressungen in Wegfall kommen.

Vom Lötschbergtunnel.

Wir finden in den «Basler Nachrichten» eine anscheinend von unterrichteter Seite stammende st.-Korrespondenz, die zunächst berichtet, dass am 9. November mit der Bohrung an den Sondierlöchern im Gasternthal begonnen werden solle, und man erwarte, noch im Laufe dieses Monats darüber orientiert zu sein, ob der Tunnel in der bisherigen Richtung weiter geführt werden kann, ob er an der gefährlichen Stelle etwas tiefer (?) geführt werden oder ob man sich zu einer Umgehung entschliessen soll.

«Was nun die von der «Bauzeitung» und andern sehnlichst gewünschte Publikation des Expertengutachtens betrifft» — schreibt der st.-Korrespondent — «so ist, wie wir hören, kaum anzunehmen, dass das Schriftstück einstweilen an die Öffentlichkeit tritt, aus sehr nahe liegenden Gründen. Wie schon angedeutet, sind in der Tat zwischen beiden Parteien, der Alpenbahngesellschaft und der Bauunternehmung starke Tendenzen vorhanden zu einer gütlichen Verständigung, sobald die Lage der Dinge noch besser abgeklärt sein wird. Es versteht sich dies ganz von selbst. Zwei Parteien, die in dem Mass auf einander angewiesen sind behufs Ausführung eines grossen Werkes, wie die genannten, bekriegen sich nur im Notfall. Daher hat auch die Publikation des Gutachtens vorläufig keinen Sinn, wie alles, was die Unterhandlungen heute oder später erschweren könnte. Dazu kommt, dass es durchaus nicht erwiesen zu sein scheint, dass alles unfehlbar zutreffend ist, was im Gutachten steht. Jedenfalls sind verschiedene Punkte noch näher zu prüfen, bevor man das Gutachten der Öffentlichkeit oder auch nur dem Verwaltungsrat vorlegt.»

Dieser etwas orakelhaften Aeusserung gegenüber braucht die «Schweiz. Bauzeitung» nicht erst zu versichern, dass sie mit Freuden, sofern ihre Mitwirkung dabei in Frage käme, überall mithilft, wo es sich um Erhaltung des Einverständnisses handelt. Inwiefern solches hier in Frage kommen soll, ist aber unverständlich. Handelt es sich doch um ein *technisches Gutachten*, das nach Ueberzeugung der Experten und unparteiisch ausgestellt, dessen rascheste Veröffentlichung von den Experten verlangt und nach dem, was in der Tagespresse s. Z. verlautete, von der Bauleitung in Aussicht genommen worden ist.¹⁾ Wohin die statt dessen beliebte Geheimnistuerei führt, zeigt vorerwähnte Notiz, in der ein unkontrollierbarer Zeitungsschreiber sich erlauben darf, anzudeuten, «dass es durchaus nicht erwiesen zu sein scheint, dass alles zutreffend ist, was im Gutachten steht.» Es ist klar, dass auch die hervorragenden Techniker, aus denen sich die Expertenkommission zusammensetzt, aus unvollkommener Kenntnis der Verhältnisse oder aus andern Gründen in ihrem Urteil möglicherweise nicht sofort die volle Wahrheit erkennen können, und dass anderseits eine öffentliche Diskussion ihres Gutachten in der gesamten Technikerschaft vielleicht dazu beitragen könnte, auf diese oder jene Seite aufmerksam zu machen, der in ihrem Gutachten nicht das ihr zukommende Gewicht beigelegt wurde. Wenn sie nun in diesem Sinne — denn es ist wohl nicht einer darunter, der sich für unfehlbar halten würde — verlangen, ihre Aeusserungen sollen öffentlich bekannt gegeben werden, so haben sie dazu nach unserer Ansicht ein unveräusserliches Recht, während anderseits *Niemand* dazu berechtigt ist, ihr Gutachten, ohne es öffentlich vorzulegen, andeutungsweise öffentlich zu bemängeln, wie es in besagter Notiz geschieht. A. J.

Konkurrenzen.

Nationaldenkmal in Schwyz. Von der Kommission für die Erstellung eines Nationaldenkmals in Schwyz, dessen Aufstellung bis zum 600. Jahrestag der Schlacht am Morgarten (15. Nov. 1915) geplant ist, wird die schweizerische Künstlerschaft zur Einreichung von Entwürfen eingeladen. Das

¹⁾ Siehe Seite 145 des laufenden Bandes.

Programm zu dem zweistufigen Wettbewerb ist von der schweiz. Kunstkommission aufgestellt und vom Schweiz. Bundesrate gutgeheissen. Als Preisrichter sind bezeichnet die Herren: Landammann *Rudolf von Reding-Biberegg* in Schwyz, Prof. Dr. *F. Bluntschli*, Architekt in Zürich, Prof. *Carl Moser*, Architekt in Karlsruhe, *James Vibert*, Bildhauer in Genf, *Giuseppe Chiattoni*, Bildhauer in Luzern, *Charles Giron*, Maler in Morges, Erziehungsrat Prof. *D. Bommer* in Schwyz. Für die Einreichung der Entwürfe der ersten Stufe in 1:20 ist der 1. Juni 1909 vorgesehen. Die Urheber der fünf besten Entwürfe, die unter sich nicht klassifiziert werden, werden zum zweiten beschränkten Wettbewerb zugezogen; für diesen wird der Einreichungstermin später bestimmt. Jeder dieser fünf Bewerber wird für die Arbeit der zweiten Stufe mit 5000 Fr. honoriert, mit Ausnahme des Verfassers des eventuell zur Ausführung bestimmten Entwurfes. Das Programm, das alle näheren Bestimmungen enthält, ist zu beziehen vom Aktuar der «Kommission für Erstellung eines Nationaldenkmals in Schwyz», Herrn *J. C. Benziger*, Wallgasse 8 in Bern.

Seminar-Übungsschul- und Laboratoriums-Gebäude in Chur (Bd. LII, S. 159 und 203). Das Preisgericht ist zur Beurteilung der 67 rechtzeitig eingereichten Projekte am 9. November zusammengetreten und hat seine Arbeiten am 10. November beendet. Es hat folgende Auszeichnungen zuerkannt:

- I. Preis (1000 Fr.) Nr. 62. Motto: «Sankt Luzi» 2. Verfasser: *Otto Manz*, Architekt in Rorschach und *Karl Köpplin*, Architekt in Rorschach.
- II. Preis (900 Fr.) Nr. 67. Motto: «H₂SO₄» 2. Verfasser: *Heinrich Bräm* und *Fritz Grimm*, Architekten in Zürich.
- III. Preis «ex aequo» (800 Fr.) Nr. 63. Motto: «Jürg Jenatsch». Verfasser: *Richard Calini*, Architekt, von Zürich in Basel.
- III. Preis «ex aequo» (800 Fr.) Nr. 28. Motto: «Herbstnebel». Verfasser *Adolf Rüegg*, Architekt in Zürich.

Sämtliche eingereichten Entwürfe sind bis zum 22. d. M. je von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 1 bis 4 Uhr nachmittags im Theoriesaal der neuen Kaserne in Chur öffentlich ausgestellt.

Mädchenschulhaus in Genf (Bd. LII, S. 83). Zur Prüfung der 74 für den Ideenwettbewerb eingereichten Entwürfe ist das Preisgericht am 9. November zusammengetreten. Es hat aus diesen Projekten ohne Angabe einer Rangordnung als für die zweite Stufe, d. h. den engern Wettbewerb in Frage kommend, die fünf Arbeiten ausgesucht der Architekten: *Maurette & Henchoz*, *Marc Camoletti*, *Henri Garcin* & *Charles Bizot*, *Henry Baudin* und *Georges Peloux* & *Max de Rham*, alle fünf in Genf.

Die Preise wurden zuerkannt ohne Rücksicht auf die Wahl des Platzes, bezw. es ist letztere noch nicht getroffen worden.

Nach dem «Règlement du concours au premier degré» werden sämtliche für den Ideenwettbewerb eingereichten Projekte vom Tage der Fällung des Spruches des Preisgerichtes an während 14 Tagen im «Bâtiment électoral» öffentlich ausgestellt.

Nekrologie.

† **J. Kehrler.** Im Alter von 55 Jahren ist in Zürich Architekt *Jacques Kehrler* gestorben; er erlag einem Herzleiden, das ihn vor zwei Monaten befallen hatte und an dem er am Morgen des 9. November sanft entschlief.

Kehrler war am 24. Februar 1854 in Wollishofen bei Zürich geboren, von wo seine Familie bald darauf nach Aarau übersiedelte. Hier durchlief er die Volksschule und das Gymnasium, mit der Absicht, sich dem Studium der Theologie zu widmen, doch änderte er nach dem Austritt aus der Mittelschule seinen Entschluss und ging an die Akademie nach Neuchâtel, um sich für das Baufach vorzubereiten. In den Jahren 1873 und 1874 machte er in dem Baugeschäft von E. Näf-Hatt in Zürich eine Lehrzeit durch, worauf er von 1874 bis 1877 die Architekturschule des Polytechnikums in Stuttgart besuchte. Nach mehrjähriger Praxis u. a. im Baubureau der Firma Breiter, gründete er 1880 im Verein mit seinem Studienfreund K. Knell in Zürich ein eigenes Architekturbureau. Seit dessen im Jahre 1901 erfolgten Tode¹⁾ führte Kehrler das Geschäft allein fort. Ein Gebiet, auf dem er besonders erfolgreich gearbeitet hat, war der Kirchen- und Schulhausbau, worin er besonders in den Kantonen Aargau, Zürich und Glarus grosse Tätigkeit entfaltete. Es seien nur die Kirchen in Lindau (Zürich) und Richterswil, sowie die z. Z. im Bau begriffene Kirche von Wipkingen genannt, ferner die Kirchenrestaurationen in Küsnacht (Zürich), Mönchaltorf, Stadtkirche Aarau, Bubikon, die Schulhäuser in Wollishofen, Männedorf, Zollikon, Küsnacht, Wildegg, Reinach,

¹⁾ Siehe Nekrolog Bd. XXXVII, S. 141.

Oberentfelden, die Musikschule in Zürich u. a. m. Auch bei Wettbewerben hatte er häufig Erfolge zu verzeichnen; aus den letzten Jahren sei auf die Schulhauskonkurrenz für Herisau 1904 hingewiesen, wo er einen I. Preis (Bd. XLIV, S. 124) und auf jene für Aarau 1907, bei der er einen II. Preis (Bd. L, S. 304 und 305) errang. Auch der Bezirksschulpflege Zürich und namentlich deren Baukommission hat Kehrer während mehrerer Jahre vorzügliche Dienste geleistet. Im Verkehr von äusserst einnehmenden Umgangsformen, war er seinen Kunden ein treuer und gewissenhafter Ratgeber und hielt vor allem seinen Beruf hoch in Ehren.

Miscellanea.

Die Gmündertobelbrücke im Zuge der Kantonsstrasse von Teufen nach Stein, Appenzell A.-Rh., die in rund 67 m Höhe mit kühnem Bogen die Sitter überspannt, ist am 7. d. M. kollaudiert und dem Verkehr übergeben worden. Die durch Prof. *Emil Mörsch* nach seiner, in Bd. XLVII, S. 83 dieser Zeitschrift entwickelten Elastizitätstheorie als eingespannter Bogen entworfene und berechnete und unter Mitarbeit und Bauleitung von Ingenieur *A. Sutter* ausgeführte Brücke besitzt eine Hauptöffnung von 79,64 m theoretischer Spannweite, an die sich links vier und rechts zwei Seitenöffnungen von rund 10 m Spannweite anschliessen. Gewölbe, Fahrbahntafel und Brüstung, sowie die Säulen, mittelst derer die Fahrbahn auf dem Hauptbogen ruht, sind aus armiertem Beton, die grossen Pfeiler aus Stampfbeton ausgeführt. Alle Bögen sind Stützlinienbögen, wie überhaupt das ganze Bauwerk ein Beispiel reiner Ingenieur-Aesthetik darstellt, da bis in die Einzelheiten der Brüstung der entwerfende Ingenieur sich von Zweckmässigkeitsgründen leiten liess. Eine eingehende Darstellung der aus diesem Grunde umso interessanteren und das statische Empfinden des Beschauers, auch des Laien in hohem Masse befriedigenden Brücke, wird in nächster Zeit in diesem Blatte erscheinen.

Schweizerische Luftschiffahrt. Mit besonderer Befriedigung verzeichnen wir das Ergebnis des diesjährigen «Gordon-Bennet-Rennen der Lüfte», da nach der nunmehr vorliegenden offiziellen Entscheidung des Preisgerichts der erste Preis unter 23 Bewerbern dem schweizerischen Ballon «Helvetia», bezw. seinem Führer Generalstabsoberst *Th. Schaack* und seinem Begleiter Oberleutnant Ingenieur *E. Messner* erteilt worden ist. Die ganz hervorragende Rekordleistung unserer schweizerischen Aeronauten übertrifft mit 73 Stunden Fahrzeit und in der Luftlinie gemessen 1190 km langer zurückgelegter Strecke bei weitem alle bisherigen Ballonfahrten. Die in Wirklichkeit zurückgelegte Strecke misst über 2000 km, wobei ungefähr der 69.° nördlicher Breite erreicht wurde. Die Abfahrt erfolgte bei Berlin, die Landung an der norwegischen Küste unweit Bud bei Kristiansund unter etwa 63° nördlicher Breite. Der im Range nächstfolgende englische Ballon «Banshee» erreichte eine Entfernung von rund 429 km, als dritter landete der belgische Ballon *Belgica* 413 km von Berlin.

Stuttgarter Hoftheater-Neubauten. Bei dem kürzlich zum Austrage gelangten Wettbewerb für die in Stuttgart geplanten neuen Theater-Anlagen hat sich gezeigt, dass der dafür im Gelände des botanischen Gartens und der königlichen Generaladjutantur an der Schlossgarten- und Neckarstrasse angewiesene Platz sich für diesen Zweck schlecht eignet, sodass man allgemein der ursprünglich von Prof. *Fischer* in seinem Vorprojekte gewählten Baustelle an der Eberhardsgruppe den Vorzug zuerkennt. Als Sieger beim jüngsten Wettbewerb ist Prof. *Littmann* in München hervorgegangen, dessen Entwurf die durch den Bauplatz gebotenen Schwierigkeiten am besten überwindet und sowohl hinsichtlich der äusseren Formgebung, wie auch was die Innenanordnung anbelangt, am besten befriedigt hat. Sehr gute Lösungen haben auch Regierungsbaumeister *Moritz* in Köln, die Architekten Prof. *Schmohl & Stähelin*, *Eisenlohr & Weigle* in Stuttgart, *Hans Joos* in Geislingen und *Benno Schmitz* in Charlottenburg gebracht.

Mosaikschmuck in der St. Pauluskirche in Basel. Die für die Kanzelwand der Pauluskirche¹⁾ bestimmten, nach den Entwürfen des Kunstmalers *Heinrich Altherr* ausgeführten Mosaikbilder sind nun an Ort und Stelle und fügen sich der Steinarchitektur des ernsten Baues vorzüglich ein. Unter Leitung des genannten Künstlers sind die Mosaiken von der «Compagnia Venezia e Murano» mit grossem Verständnis für die Intentionen des Schöpfers der Bilder ausgeführt worden.

Grossmarkthalle in München. In der Nähe des Südbahnhofes, auf dem Areal der ehemaligen städtischen Lagerhäuser, soll eine neue Grossmarkthalle erbaut werden. Das Hallenausmass wird rund 16 000 m² betragen und die Kosten dürften 3 Mill. Mark übersteigen. Die Budgetkommission des Magistrates hat für 1909 eine erste Rate von 1 Mill. Mark vorgesehen.

1) Bd. XL, Seite 1 u. ff. mit Abbildungen.

Die Restauration der Kirche von Amsoldingen, eines der bemerkenswertesten Baudenkmäler romanischen Stils in der Schweiz, ist durch Münsterbaumeister *Indermühle* nun vollendet. Die Malerarbeiten waren der Firma *de Quervain & Schneider* übertragen, die sich ihrer Aufgabe zu grösster Zufriedenheit entledigt hat.

Das neue Dresdener Künstlerhaus. Am 3. November ist das von Architekt *Schleinitz* erbaute neue Künstlerhaus der Kunstgenossenschaft in Dresden, ein äusserst stimmungsvoller Bau, eingeweiht worden.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Auf den 13. Dezember d. J., nachmittags 2½ Uhr, hat der Vorstand die Mitglieder des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins zu einer *ausserordentlichen Generalversammlung* in das Hotel Schweizerhof in Olten eingeladen. Die Verhandlungsgegenstände werden den Mitgliedern mittelst Rundschreiben demnächst bekannt gegeben.

Korrespondenz.

Wir erhalten vom Erbauer des in unserer vorletzten Nummer dargestellten und durch Ing. Karl Imfeld besprochenen *Luftschiffmotors von R. Esnault Pelterie* folgendes Schreiben. Die Gegenäusserung von K. Imfeld, der von Zürich abwesend ist, konnte für diese Nummer nicht mehr eintreffen und wird in acht Tagen folgen.

Herr R. Esnault Pelterie schreibt:

Monsieur A. Jegher, Schweizerische Bauzeitung

Zürich.

Monsieur,

J'ai lu avec intérêt l'article de Monsieur Karl Imfeld sur le moteur extra-léger REP. Cet article dénotant un travail personnel important contient plusieurs erreurs inévitables dans cette circonstance, et que je me vois obligé de rectifier.

Je vous prie de les publier dans votre prochain tirage afin que vos lecteurs ne puissent se méprendre sur les calculs et les coefficients adoptés lors des études de mon moteur. D'ailleurs avec des chiffres aussi éloignés de la réalité et qui se trouvent dans votre article, d'une part la Société des Ingénieurs Civils de France ne m'aurait pas décerné son Grand Prix annuel et d'autre part les moteurs ne donneraient pas entière satisfaction à mes clients et à moi-même.

Vos calculs sont faits d'après des dessins non cotés, aussi n'est-il pas possible d'émettre des opinions aussi catégoriques que les vôtres.

En ce qui concerne le double portage des pieds et des têtes de bielles il est facile de les exécuter avec une exactitude de 0,01 de millimètre avec des alésoirs; en réalité il travaille au moment de l'explosion un maximum de 180 Kgs. au centimètre carré. Pour ce qui est du vilebrequin il ne vous était pas possible de le calculer exactement car il est indispensable d'avoir des diagrammes et de pouvoir faire la composition des forces d'un cylindre à l'autre.

En réalité au démarrage et au cas d'explosion dans un seul cylindre, les autres étant à l'arrêt, la fatigue imposée au vilebrequin ne dépasse pas 18 Kgs. au millimètre carré; en pleine marche en raison de l'inertie des pièces et du fait de l'annulation partielle des forces des cylindres les uns par les autres, la fatigue descend à 15 Kgs.; or le vilebrequin étant en acier nickel-chrome traité par un procédé spécial ces efforts n'ont absolument rien d'excessif. Il faut remarquer que pour les mêmes raisons de composition de forces les pressions sur les coussinets des têtes de bielles sont très faibles.

Votre calcul de la torsion du bras médian est certainement erroné car il faut remarquer que le maximum de pression ayant lieu tout près du point mort haut, l'effort de torsion sur le vilebrequin est négligeable à côté de l'effort de flexion. Il est probable que vous avez voulu écrire 290 Kgs. au lieu de 2900 Kgs. au centimètre carré! En pratique cet effort est nul.

Nous nous tenons d'ailleurs à votre disposition, au cas où vous auriez une occasion de passer à notre usine, pour vous montrer des moteurs ayant fait un dur service; nous pourrions vous montrer entre autres en ce moment un moteur 5 cylindres qui, placé sur une motocyclette d'entraînement, a été, mal conduit et mal graissé, soumis à une rude épreuve, et dont toutes les pièces ont parfaitement résisté, notamment les têtes de bielles à double portée.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments très distingués.
Billancourt, le 4 novembre 1908.

Pour ROBERT ESNAULT-PELTERIE

Le directeur commercial

Ernest Lamort, Ing. civil.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.