

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

## 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:** 14.04.2026

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

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, Appenzel 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, Fahrbahnplatte 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 Generalstabsobers *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 Pauluskirche<sup>1)</sup> bestimmten, nach den Entwürfen des Kunstmalers *Heinrich Altherr* ausgeführten Mosaikbilder sind nun an Ort und Stelle und fügen sich der Steinarchitektur des ersten 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 m<sup>2</sup> betragen und die Kosten dürften 3 Mill. Mark übersteigen. Die Budgetkommission des Magistrates hat für 1909 eine erste Rate von 1 Mill. Mark vorgesehen.

<sup>1)</sup> 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 mit 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 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 réctifier.

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.

Veillez 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.