

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**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:** 25.01.2026

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

angelangt, kehrte er 1899 nach Bern zurück, um erstmals beim Eisenbahndepartement die Stelle eines Kontrollingenieurs für eiserne Brücken zu versehen. 1904 entschloss er sich aber von neuem, einem Ruf seines alten Meisters zu folgen und übernahm die Leitung der neuen Konstruktionswerkstätte der A.-G. C. Zschokke & Cie. in Döttingen. Mit grosser Geduld und Ausdauer brachte er das Unternehmen zu Leistung und Ansehen. Unter ihm wurden ausgeführt die Eisenkonstruktionen für die Brücken von Pont de Fenil, Andelfingen, Collombey, La gorge de Vannex, für die Rheinkraftwerke, für die Schleusentore von Venedig u. a. m.

Nach neun Jahren strengster Pflichterfüllung zog es ihn wieder in die Vaterstadt zurück, teils um seinen Kindern die höhern Schulen zugänglich zu machen, teils um die ihm im Grunde zusagende Kontrollarbeit beim Eisenbahndepartement mit erweiterter Erfahrung und Fachkenntnis wieder aufzunehmen. So wurde er nach der inzwischen erfolgten Verstaatlichung der Hauptbahnen von neuem Brückenkontrollingenieur speziell für die Ostschweiz, welche Stelle sich nach der Reorganisation des Eisenbahndepartementes schliesslich auf die Nebenbahnen erstreckte. Daneben wurde er oft in schwierigen Fragen als Experte von Amtstellen oder zur Beratung von Unternehmungen angegangen. Mit Rat und Tat hat er sich fast unentbehrlich gemacht bei allen Nebenbahnen vom Gotthard bis ins Tessin, im St. Galler-, Appenzeller- und Bündnerland. Ueberall, wo seine reiche Erfahrung im Eisenbau nötig war, ist er selbstlos eingesprungen.

Als gewissenhafter Beamter hat sich Ernst Stettler vom öffentlichen Leben fern gehalten; sein Wirken galt von Jugend auf ganz dem Berufe. Er war ein Mann der Tat! Im Herbst 1926 war es ihm vergönnt, sein einstiges Arbeitsfeld in Genua nochmals zu besuchen. Die von ihm erbauten Dock-Tore waren noch immer im Betrieb und drei alte Arbeiter, die vor 30 Jahren unter ihm gearbeitet hatten, grüssten ihren Ingegnere mit Freudentränen. Dem Freunde und Kollegen Ernst Stettler bringen auch wir unsern wärmsten Dank dar für alles, was er uns war und was er in seinem arbeitsreichen Leben für uns getan hat.



ERNST STETTLER  
INGENIEUR

29. Nov. 1862

25. März 1927

## Mitteilungen.

**Gasolin-Autobusse mit elektrischer Uebertragung.** Automobile und Autobusse mit elektrischer Kraftübertragung gewinnen immer mehr an Bedeutung, dank ihrer Vorzüge stossfreien Anfahrens, feinstufiger Geschwindigkeitsregelung, einfacher Führung infolge Fortfallens des Geschwindigkeitsumschaltens, und erhöhter Betriebssicherheit durch Anwendung der elektrischen Kurzschlussbremse. Ueber ein Gasolin-Autobus, ausgerüstet mit elektrischer Uebertragung nach Westinghouse, berichtet die „E. T. Z.“ nach „Automotive Industries“ 1926, S. 439, folgendes: Der Wagen ist ausgerüstet mit einem Sechszylinder-Hall-Scott-Gasolinmotor; Zylinderbohrung 108 mm, Hub 140 mm, Achsstand des Wagens 5850 mm. Mit dem Gasolinmotor ist ein Westinghouse-Nebenschlussgenerator von 33 kW Dauerleistung elektrisch gekuppelt; beim Anlassen wird der Generator von einer 12 V-Hilfsbatterie fremd erregt. In der Längsrichtung des Wagenrahmens sind zwei Motoren eingebaut, die die hintere Achse antreiben. Auch eine Tandem-Anordnung der Motoren — hintereinander auf gemeinsamer Welle — soll versuchsweise angewendet werden. Mittels eines Fusshebels wird der Gasolinmotor angelassen und gleichzeitig die Erregung des Generators an die Hilfsbatterie geschaltet. Nach Anspringen des Motors wird selbsttätig mittels eines Schützes Selbsterregung eingestellt. Zur Geschwindigkeitsregulierung, die mittels Widerstandschaltung im Erregerkreise des Generators geschieht, dient ein Handgriff am Steuerrad. Beim Anfahren und auf Steigungen wird das Generatorfeld geschwächt, wodurch konstante Leistung des Gasolinmotors erzielt und ein Abfall der Drehzahl des Gasolinmotors vermieden

wird. Für Fahrtrichtungswechsel und Kurzschlussbremsung dient ein Kontroller, der durch einen besondern Hebel betätigt wird; es sind drei Bremsstufen vorgesehen. Das Gewicht des Wagens beträgt 6,8 t, die Höchstgeschwindigkeit 55 km/h, der Brennstoffverbrauch in der Ebene 0,51 l/km.

**Wasserkraftanlage am Shanon-River in Irland.** Der irische Freistaat hat nach Erreichung der politischen Unabhängigkeit sein Hauptaugenmerk der Wiederbelebung der stark leidenden Volkswirtschaft zugewendet und als richtigen Faktor den Ausbau der nationalen Energiequellen bezw. seiner reichen Wasserkräfte beschlossen. Auf Grund eines von den Siemens-Schuckertwerken ausgearbeiteten Projektes für die Energieversorgung des ganzen irischen Freistaates wurde dieser Gesellschaft die Ausführung der Wasserkraftanlage am Shanon, als dem wasserreichsten Landesgewässer, übertragen. Nach den Mitteilungen in „Wasserkraft und Wasserwirtschaft“ vom 3. Januar 1927 handelt es sich um eine Anlage von 230 000 PS. Die Francis-Spiralturbinen mit stehender Welle, direkt gekuppelt mit Schirmgeneratoren, haben einen Laufraddurchmesser von 4,5 m und erzeugen bei einem Maximal-Gefälle von 34 m je 38 500 PS. Im ersten Ausbau gelangen drei solcher Maschinensätze zur Aufstellung, deren Turbinen J. M. Voith und Escher Wyss & Cie. liefern. Die mittlere Wassermenge beträgt 240 m<sup>3</sup>/sek bei einem Einzugsgebiet von 10 400 km<sup>2</sup>. Die im Staugebiete liegenden zahlreichen Seen ergeben die Möglichkeit wertvoller Speicherung; so soll bei Vollausbau ein nutzbarer Speicherraum von 827 Mill. m<sup>3</sup> verfügbar sein (der Wäggital-See, als grösster schweizerischer Stausee, hat 148 Mill. m<sup>3</sup>). Dank dieser Speichermengen schwankt die Jahresleistung zwischen 291 und 672 Mill. kWh und beträgt

in mittlern Jahren 462 Mill. kWh. Die Werkkanäle sind befähigt zur Aufnahme von 150 t-Schiffen, und es wird beim Kraftwerke eine entsprechende Schleuse eingebaut. — Die Ausführung des ersten Ausbaues, für die 3 1/2 Jahre vorgesehen und mit der bereits im August vorigen Jahres begonnen wurde, arbeitet wegen des bedeutenden Umfangs der Arbeiten und wegen Mangel an geeigneten Arbeitskräften mit einem grosszügigen Maschinenpark (siehe „Bau-technik“ vom 11. März 1927). Als Beweis dessen diene, dass für die Kraftversorgung der Arbeitsmaschinen allein ein Dieselmotoren-Kraftwerk von 4000 PS aufgestellt wurde.

**Ungehörige Gratisreklame.** Unter Bezugnahme auf die bezügl. Erklärung des Z. I. A. (Vereinsnachrichten, Seite 246, vom 30. April d. J.) wird der „N. Z. Z.“ geschrieben: „Den Mitgliedern des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins kann man aufrichtig gratulieren zu dem Schutze, den ihnen die Verbandsstatuten gegen die Zumutungen aufdringlicher Gratisreklamiertritten bieten. Manche Geschäftsleute wären wohl froh, wenn in ihrer Branche ähnliche Bestimmungen beständen und eingehalten würden“ u. s. w. — Wir nehmen gerne Kenntnis auch von dieser Anerkennung des Wertes von Art. 6 unserer S. I. A.-Statuten, deren Kernsatz lautet: „Ausser der Honorierung durch den Auftraggeber oder Dienstherren nehmen die Mitglieder keinerlei Provisionen oder sonstige Vergünstigungen von Dritten an.“

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Wie die V.-K. berichtet, befürwortet neuerdings die Strassburger Handelskammer im neuen Finanzgesetz die gänzliche Gebührenfreiheit für die Transittransporte auf dem Rhein-Rhône-Kanal zwischen Strassburg und Hünningen (Basel) zu erklären, und damit den Kanal-Transporten die gleiche Freiheit einzuräumen, die die Rhein-Transporte auf Grund der Rheinschiffahrtsakte schon längst geniessen. Eine solche Gleichstellung wäre übrigens nur die logische Anwendung des *Strassburger Abkommens vom 10. Mai 1922*<sup>1)</sup>; sie berührt zudem in keiner Weise die beschlossene Durchführung der Niederwasserregulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel.<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Vgl. Wortlaut, mit Plan, in „S. B. Z.“, Band 79, S. 275 (3. Juni 1922).

<sup>2)</sup> Ausführungs-Entwurf 1924 „S. B. Z.“, Bd. 85, S. 179 ff. (4./11. April 1925).

**Das Kloster St. Georgen in Stein a/Rh.** geht um den Kaufpreis von 210 000 Fr. in öffentlichen Besitz über und wird damit als eines der Wahrzeichen des markanten Rheinstädtchens erhalten. Vom Kaufpreis übernimmt die Gottfried Keller-Stiftung die Hälfte, während sich in die andere Hälfte die Stadt Stein und der Kanton Schaffhausen teilen. Gleichzeitig soll eine erste durchgreifende Renovation durchgeführt werden; an deren Kosten von 60 000 Fr. trägt der Bund 18 000 Fr. bei, während für den Rest der gleiche Verteiler Anwendung findet wie für den Ankauf. Es ist anzunehmen, dass bei diesem Anlass die Baugruppe von den verschiedenen romantischen Zutaten wieder gesäubert werde, die in den letzten Jahrzehnten daran und darin angebracht worden sind.

**Der Schweizer. Elektrotechnische Verein und der Verband Schweizer. Elektrizitätswerke** halten ihre diesjährigen Generalversammlungen, wie bereits angekündigt, in Interlaken ab. Die Versammlung des V. S. E. ist auf Samstag, den 18. Juni, um 15 Uhr angesetzt, die des S. E. V. auf Sonntag den 19. Juni 10 Uhr, jeweils mit nachherigem Bankett und Unterhaltungsabend. Für den Montag sind Exkursionen nach der Kl. Scheidegg und dem Jungfrauoch vorgesehen.

**Exposition d'architecture d'aujourd'hui, Gand 1927.** Auf Anregung einiger Mitglieder der „Académie royale des Beaux-Arts de Gand“ soll im kommenden Monat Juli in Gent eine internationale Schau moderner Architektur stattfinden: „Croquis, reproductions, dessins ou photographies d'études d'architecture moderne; toutes les conceptions sont admises“, und sollen vor dem 1. Juni d. J. in Rollen (zur Vereinfachung der Rücksendung) eingesandt werden. Die Beteiligung scheint kostenlos zu sein. Für das Organisations-Comité zeichnet Paul Stevens; Sekretär ist A. Claessens, Boulevard des Martyrs 110, Gand (Belgique), an den man sich um nähere Auskunft wenden möge, und der auch die Sendungen entgegennimmt.

**Berthelot-Jahrhundertfeier in Paris.** Am 5. Mai wurde in der Sorbonne der hundertste Geburtstag des grossen französischen Chemikers Marcellin Berthelot, des Gründers der Thermochemie und der synthetischen Chemie, gefeiert. Die Kundgebung bildete zugleich den Ausgangspunkt einer nationalen Subskription zu gunsten eines „Maison de la Chimie“, in dem die Wissenschaftler aller Nationen arbeiten, sich treffen und aussprechen können werden. Frankreich will dadurch den Vorkämpfer der heutigen Chemie auf nutzbringendere Weise ehren, als durch ein Monument.

**Eidg. Kommission für elektrische Anlagen.** Für die bis 31. März 1930 währende neue Amtsdauer hat der Bundesrat als Mitglieder dieser Kommission gewählt: als Präsident Ständerat Johann Geel (St. Gallen); als Mitglieder Prof. J. Landry (Lausanne), Prof. Dr. W. Wyssling (Zürich), Ing. A. Tzaut (Luzern), Dr. E. Blattner (Burgdorf), Dr. Ed. Tissot (Basel) und Nationalrat Hans Stähli (Bern).

**Bauhaus Dessau.** Die Leitung des Bauhauses ersucht uns, ihre Entgegnung gegen die von Dr. Nonn im Zentralblatt der Bauverwaltung erhobenen Einwände abzudrucken, auf die wir auf S. 176 (26. März 1927) aufmerksam gemacht haben. Da wir einen Aufsatz über das Bauhaus vorbereiten, versparen wir uns die Erledigung dieser Angelegenheit auf dessen Erscheinen.

**Elektrifikation der Schweizer Bundesbahnen.** Mit dem morgigen Fahrplanwechsel wird auch auf der Schlussstrecke Bern-Romont der Linie Zürich-Genf der elektrische Betrieb aufgenommen.



Zum Wettbewerb für einen Freihafen in Barcelona. — Situation des Geländes, Masstab 1 : 50 000.

## Wettbewerbe.

**Internationaler Wettbewerb für Vorprojekte eines spanischen Freihafens in Barcelona.** Das Konsortium für den spanischen Freihafen in Barcelona hat einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben, der der Fachwelt aller Länder offen steht und für den ein Preis von 100 000 Pesetas für die beste Lösung und je ein solcher von 25 000 Pesetas für zwei weitere Projekte ausgesetzt sind. Die Projekte sind spätestens bis 9. Dezember 1927 einzureichen. Das Schiedsgericht besteht ausschliesslich aus spanischen Fachleuten; seine Zusammensetzung soll einen Monat vor Beendigung der Ausschreibung bekannt gegeben werden. Eine für den Bewerber höchst bedenkliche Bestimmung besagt, dass das Schiedsgericht ohne irgend welche Entschädigungen an die Projektverfasser den Wettbewerb als ungültig erklären kann, ohne dass die Umstände genannt werden, unter denen es zu diesem Schritt berechtigt sein wird. Das Projekt umfasst eine neue Hafenanlage, südöstlich vom bestehenden Hafen von Barcelona, für die ein Areal von rd. 1130 ha vorgesehen ist, begrenzt von der Meeresküste, dem Llobregat-Flusse und der Bahnlinie Barcelona-Madrid (vergl. den beigegebenen Situationsplan). Es soll in grosszügiger Weise alle Bedürfnisse einer modernen Hafenanlage hinsichtlich Warenumsatz, Lagerung, An- und Abtransport und Trockendock enthalten und ohne Störung des Hafenbetriebes einen systematischen, etappenweisen Ausbau ermöglichen.

Die Ausschreibungsunterlagen (die in spanischer, französischer und englischer Sprache verfasst sind), enthalten alle notwendigen technischen, kommerziellen und navigatorischen Angaben, wie auch im besonderen die ortsüblichen Kosten der wichtigsten Materialien, Arbeitskategorien und der Arbeitskräfte. Die Unterlagen, die Interessenten auf unserer Redaktion zur Einsicht zur Verfügung stehen, können gegen Einsendung von 25 Pesetas beim Sekretariate des Consorcio del Puerto franco, Paseo de Circunvalación No. 1, Barcelona, bezogen werden.

**Schlachthaus in Nyon.** Zur Gewinnung von Plänen für ein Schlachthaus veranstaltete die Stadt Nyon einen auf waadtländische und auf im Kanton Waadt niedergelassene schweizerische Architekten beschränkten Wettbewerb. Als Preisrichter amtierten die Architekten Coigny (Vevey), Oulevey (Lausanne) und Haemmerli (Lausanne), Tierarzt Dr. Noyer, Direktor des Schlachthauses Bern, und Stadtrat Tecon (Nyon). Nach dem „Bulletin tech-