

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 23  
  
**Nachruf:** Stockar, Rob. F.

#### **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:** 20.01.2026

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



ROB. F. STOCKAR  
MASCHINEN-INGENIEUR

22. März 1885 24. Mai 1935

werden 50 Fahrgäste beherbergen, die über alle Bequemlichkeiten, bis zum Brausebad, verfügen. Vier Maybach-Dieselmotoren zu je 1200 PS werden dem Schiff die kommerziell günstigste Marschgeschwindigkeit von rd. 120 km/h erteilen, und 32 Oeltanks zu je 2500 l führen den Brennstoff mit. In etwa drei Monaten soll der Bau vollendet und das Luftschiff fahrbereit sein. Für die interessante Führung und die gebotene Gastfreundschaft sei den Friedrichshafener Kollegen und ihrem Vorsitzenden Ing. Fritz Sturm nochmals bestens gedankt!

C. J.

**Die internationale Beleuchtungskommission** hält ihre 9. Vollversammlung vom 30. Juni bis 10. Juli in Berlin und Karlsruhe ab. Die Kommission, deren letzte Teiltagung anlässlich der Zürcher Lichtwoche 1932 stattgefunden hatte, wird in Deutschland vertreten durch die deutsche Lichttechnische Gesellschaft (Berlin W 30, Geisbergstr. 5), von der das ausführliche Programm der Tagung zu erhalten ist.

### NEKROLOGE.

† Rob. F. Stockar. Nach kaum achttägiger Krankheit (Angina) ist am 24. Mai a. c. unser lieber Kollege Robert Stockar, kurz nach vollendetem 50. Lebensjahr, seiner Familie, seinen Freunden und Kollegen durch den Tod entrissen worden, tief betrauert von allen, die ihn kannten und ihm im Leben nahe standen.

Seine fachliche Ausbildung holte sich unser, am 22. März 1885 geborener Freund — nach vorausgegangener einjähriger Werkstattpraxis bei BBC in Baden — an der mech.-techn. Abteilung der E.T.H. (1904 bis 1908), die er mit dem Diplom als Maschinen-Ingenieur verliess. Es schloss sich eine praktische Tätigkeit in Italien (1909/10 beim Tecnomasio BBC Milano) und in den U.S.A. (1910/11 bei der Crocker-Wheeler Co. East Orange N. J. und 1911/13 bei der New York New Haven & Hartford R. R. Co.) an, worauf Stockar 1914 in die Heimat zurückkehrte und in die Dienste der M.F.O. trat, wo er vorerst in der Verkaufsabteilung für allgemeine Maschinen und Transformatoren, sowie in der Einkaufsabteilung wirkte. Eine seinen reichen Fähigkeiten und Kenntnissen besonders zusagende Betätigung fand sodann Stockar in der Verkaufsabteilung für elektrische Bahnen der M.F.O., deren Leitung ihm, unter gleichzeitiger Erteilung der Prokura, im Jahre 1918 übertragen wurde. In dieser verantwortungsvollen Betätigung bewährte er sich vollauf. Er kam mit vielen massgebenden Organen von Bahnverwaltungen des In- und Auslandes in Fühlung und sicherte sich auch bei diesen durch seine Sachkenntnis und streng objektive Behandlung der gestellten Aufgaben, sowie durch sein im besten Sinne vornehmes Wesen hohe Anerkennung und Wertschätzung. Der Aufschwung der Bahnenlektrifikationen im In- und Ausland verschaffte ihm ebenso grosse Befriedigung und Genugtuung in seinem Wirkungskreis, wie der in den letzten Jahren auf seinem Betätigungsgebiet eintretende Arbeitsmangel ihn seelisch bedrückte.

Stockars Wesen liess traditionsbewusste und militärische Schulung erkennen, die in gewissenhafter und treuer Pflichterfüllung ihre Zielsetzung sah. An den beruflichen Fragen aller Art nahm er lebhaften Anteil. Der G.E.P. und ihrer „Maschineningenieure“

unseren Kreisen von dieser glänzenden Flugleistung schweizerischer Verkehrs-Luftfahrt mit Interesse Kenntnis nehmen.

Der neue „Zeppelin“ geht seiner Vollendung entgegen. Auf den 2. Juni hatte der Bodensee-Bezirksverein des VDI eine eingehende Besichtigung des Luftschiffes veranstaltet, zu der auch die schweizerischen Mitglieder eingeladen waren. Der Eindruck des fertigen Geripps, dessen Umhüllung (aus st. gallischem Baumwollstoff) schon ziemlich weit vorgerückt ist, ist überwältigend: 42 m Durchmesser haben die mittlern Spantringe, rd. 200000 m<sup>2</sup> wird die Wasserstoff-Füllung der Gaszellen betragen. Vom eingebauten Passagierdeck blickt man in diesen gewaltigen Hohlraum; 25 zweibettige Kabinen

Gruppe Zürich“ war er ein langjähriges treues Mitglied, und sichtliche Freude machte es ihm, an den Beratungen zur Vorbereitung des in Verbindung mit der diesjährigen Generalversammlung abzuhalten Akademischen Fortbildungskurses teilnehmen zu können. Im Jahre 1926 wurde er in den Vorstand des Z.I.A. berufen und seither gehörte er diesem ununterbrochen an. Mochte in Stockars Ausserungen bei Beratungen und Diskussionen manchmal auch ein kritisch-sarkastischer Ton mitgeklungen haben, so wurde ihm dies keineswegs verübelt, fühlte man doch, dass seine ruhige, massvolle und sachliche Art, mit der er den verschiedenen Problemen gegenübertrat, auf einer strengen Auffassung von Pflicht und Verantwortung fußte. Von seiner Anteilnahme am Schicksal seiner Kollegen zeugt eine Anregung, die Kollege Stockar noch vor wenigen Wochen dem Vorstand des Z.I.A., auf dessen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für vermehrte Arbeitsbeschaffung für technische Berufe, unterbreitete. Als Soldat war er zuletzt Major der Artillerie.

Freunde, Kollegen und Bekannte dieses wertvollen Menschen wussten sich mit Dir. Fritz Escher eins, als dieser anlässlich der Abdankungsfeier dem dahingeschiedenen Freunde und Kollegen auch namens der G.E.P. und des Z.I.A. für seine treue Mitarbeit herzlichen Dank aussprach und ein treues und dankbares Gedenken gelobte.

† Hans Haueter. Am 2. April starb in seinem 55. Lebensjahr Ingenieur Hans Haueter, Abteilungsdirektor der Aluminium-Industrie A.G. Neuhausen. Die heimtückische Grippe, die eine Lungenentzündung mit nachfolgender Brustfellentzündung auslöste, raffte unseren erfolgreichen, verehrten Kollegen in der fünften Woche seines Krankenlagers dahin.

H. Haueter, geboren am 24. November 1880, absolvierte die Mittelschulen Zürichs und erwarb sich 1906 an der E.T.H. das Diplom als Maschinen-Ingenieur. Der Tradition seiner Familie gemäss — sein Vater war in führender Stellung als „Maschinenmeister“ bei den N.O.B. und SBB — wandte auch er sich dem Bahnbetrieb zu. Seine erste berufliche Ausbildung genoss er bei der S.L.M.-Winterthur; nach dem Studium lernte er als Lokomotivführer den Fahrdienst kennen. Nach dieser gründlichen Ausbildung hatte er das Glück, bei der Maschinenfabrik Oerlikon ein Arbeitsgebiet zu finden, das seiner Vorbildung und seinen Erwartungen entsprach, nämlich die Elektrifikation der Eisenbahnen. Er wurde mit der Einführung elektrischer Lokomotiven betraut und kam mit der ersten Maschine auf die Versuchsstrecke Spiez-Frutigen der Lötschbergbahn. Nicht zuletzt seinem Können ist es zu verdanken, dass die B.L.S. ihren ganzen Lokomotivenpark der Maschinenfabrik Oerlikon in Auftrag gab. Mit der Inbetriebsetzung der Lötschbergbahn trat er in deren Dienste über.

Im Jahre 1917, als in technischer Hinsicht die Probleme an der Lötschbergbahn gelöst waren, suchte sich H. Haueter ein neues Arbeitsfeld. Er fand eine aussichtsreiche Stellung bei der Aluminium-Industrie A.G. Neuhausen, in der er 1921 zum Prokuristen ernannt wurde. Im Jahre 1931 erfolgte die Berufung zum Vizedirektor und 1934 zum Abteilungsdirektor. Er hatte die Oberaufsicht über die elektr. Anlagen aller Werke der Gesellschaft. Unter seiner Leitung wurden die Illsee-Turtmannwerke im Wallis und die Bauten der Società Alluminio Veneto Anonima (SAVA) und der Società Idro-elettrica Cismont erstellt.

Seine militärische Laufbahn begann H. Haueter bei der Genietruppe. Während seiner Tätigkeit an der Lötschbergbahn wurde er Eisenbahnoffizier der 4. Division. Zuletzt bekleidete er den Grad eines Oberstleutnants. Er war auch tätiges Mitglied des S.I.A. und der G.E.P. Seltener fehlte er bei deren Anlässen. Im Schaffhauser Ingenieur- und Architekten-Verein war er als hilfsbereiter Kollege allgemein geschätzt.



HANS HAUETER  
MASCHINEN-INGENIEUR

24. Nov. 1880 2. April 1935