

Stockar, Rob. F.

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 23

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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 Tagung 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 vorausgegangenem 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 vornehmer Wesen hohe Anerkennung und Wertschätzung. Der Aufschwung der Bahnelektrifikationen im In- und Ausland verschaffte ihm ebenso grosse Befriedigung und Genugtuung in seinem Wirkungskreis, wie der in den letzten Jahren auf seinem Betätigungsfeld 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 „Maschineningenieur-

unsern 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 Gerippes, dessen Umhüllung (aus st. gallischem Baumwollstoff) schon ziemlich weit vorgerückt ist, ist überwältigend: 42 m Durchmesser haben die mittlern Spannringe, rd. 200 000 m³ 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 abzuhaltenen 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 Aeusserungen 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 als Mensch 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 misslin.

† 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 Krankenzugers 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 Cisono 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. Selten 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