

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 20

Nachruf: Stettler, Ernst

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>

cerne la réalisation du programme, le fait que les projets présentent des divergences radicales dans la façon de comprendre la haute tâche qui était proposée s'explique par la phase d'évolution dans laquelle se trouve actuellement l'architecture contemporaine.

Après avoir soigneusement étudié les projets au cours des longs examens individuels et collectifs, et s'être rendu compte de leur valeur matérielle et artistique, le Jury a décidé, à l'unanimité, que le concours n'a pas donné des résultats permettant de recommander l'exécution d'un des projets.

Le Jury a décidé, à l'unanimité (de ses *neuf* membres. La réd.), de répartir la somme de 165 000 francs suisses, mise à sa disposition, de la façon suivante:

Neuf prix de 12 000 francs chacun.

Neuf premières mentions de 3800 francs chacune.

Neuf deuxièmes mentions de 2500 francs chacune.

Le Jury a décerné à l'unanimité les prix exequo et mentions exequo aux projets portant les numéros matricules suivants, placés par ordre numérique:

Prix de 12 000 francs: Nos. 117, 118, 143, 273, 298, 328, 332, 387, 431.

Premières mentions de 3800 francs: Nos. 102, 128, 142, 241, 251, 327, 338, 372, 423.

Deuxièmes mentions de 2500 francs: Nos. 152, 170, 181, 264, 308, 330, 376, 380, 411.

Prix de 12 000 francs.¹⁾

No. 117: Ing. Comm. Carlo Broggi, Arch. Giuseppe Vaccaro, Arch. Luigi Franzi, Roma.

No. 118: Nils Einar Eriksson, Stockholm.

No. 143: Camille Lefèvre, Paris.

No. 273: *Le Corbusier, P. Jeanneret*, Paris.

No. 298: Erick zu Putlitz, Rudolf Klopheus, August Schock, Hamburg.

No. 328: Georges Labro, Paris.

No. 332: Prof. Emil Fahrenkamp, Albert Deneke, Düsseldorf.

No. 387: *Julien Flegenheimer*, Genève, H. P. Nénot, Paris.

No. 431: Giuseppe Vago, Roma.

Premières mentions de 3800 francs:

No. 102: Hendrikus Theodorus Wijdeveld, Amsterdam.

No. 128: Giuseppe Boni, Comm. Arch. Adamo Boari, Roma.

No. 142: René Patouillard-Demoriane, Paris.

No. 241: Prof. Paul Bonatz, Arch. F. E. Scholer, Stuttgart.

No. 251: Pierre Guidetti, Louis Guidetti, Paris.

No. 327: Louis H. Boileau, P. Le Bourgeois, Paris.

No. 338: Prof. Alfred Fischer, Reg.-Baum. Rich. Speidel, Essen.

No. 372: Carl Martin Tage William Olsson, Stockholm.

No. 423: Evert Van Linge, Groningen (Pays-Bas)

Deuxièmes mentions de 2500 francs:

No. 152: *Hannes Meyer, Hans Wittwer*, Bâle.

No. 170: *A. Laverrière, Charles Thévenaz*, Lausanne.

No. 181: J. C. Lambert, Paris, G. Legendre, Paris, *Jean Camoletti*, Genève.

No. 264: Marcello Placentini, Gaetano Rapisardi, Anhiolo Mazzoni, Roma.

No. 308: J. M. Luthmann, H. Wouda, Den Haag.

No. 330: J. E. P. Hendrickx, Jean de Ligne, Bruxelles.

No. 376: Gustaf Birch-Lindgren, Stockholm.

No. 380: Hakon Ahlberg, Stockholm.

No. 411: Anton Rosen, Kopenhagen.

*

Das Preisgericht bestand, wie erinnerlich, aus den Architekten H. P. Berlage (Haag), Sir John J. Burnet (London), Charles Gato (Madrid), Josef Hofmann (Wien), Victor Horta (Brüssel), Charles Lemaesquier (Paris), Karl Moser (Zürich) als Berichterstatter, Attilio Muggia (Bologna) und Ivar Tengbom (Stockholm). — An Preisen waren vorgesehen: I. Preis 30 000 Fr., zwei II. Preise von je 25 000 Fr., III. Preis 20 000 Fr., IV. und V. Preis je 15 000 Fr., VI. und VII. Preis je 5000 Fr., zehn Ankäufe zu je 2500 Fr. Allfällige nicht zuerkannte Preise sollten als Zusatzprämien verteilt werden. Die vier ersten (I. bis III.) Entwürfe sollten ins Eigentum des Völkerbundes übergehen. Sollte der mit dem I. Preis bedachte Entwurf nicht zur Ausführung gelangen oder dessen Verfasser nicht mit der Erstellung

¹⁾ Die Schweizer haben wir in dieser Aufzählung durch Kursivschrift hervorgehoben.

Red.

der Ausführungspläne betraut werden, so war eine Entschädigung von 50 000 Fr. versprochen. — Man sieht, dass durch die vom Programm stark abweichende Prämierung eine Reihe von Unklarheiten entstanden ist. Immerhin: so grotesk das Resultat auf den ersten Blick erscheint, so dürfte diese Art Prämierung doch die einzige Möglichkeit geboten haben, auch wertvolle Projekte von solchen Richtungen unter die Zahl der Prämiierten aufzunehmen, die im Preisgericht nur durch die Minorität vertreten waren.

Ohne im übrigen zum Ergebnis Stellung zu nehmen, wird man bedauern, dass infolge der Beanspruchung des Palais Electoral, in dem ein Teil der Pläne aufgestellt ist, die öffentliche Ausstellung der Arbeiten erst im Juni oder noch später stattfinden soll. Uns scheint, dass die vierhundert Architekten, die ihre Zeit und Arbeit (gering gerechnet im Wert von 5000 Fr. pro Entwurf) für diesen Wettbewerb geopfert haben, ein gewisses Anrecht auf Klarheit und Öffentlichkeit der Entscheidung haben, und dass diese auch im Interesse des Preisgerichtes und der ausschreibenden Instanz, also des Völkerbundes liegt. Auch ist es eine wohl selbstverständliche Ehrenpflicht des Völkerbundes, die Gesamtheit der eingelaufenen Projekte zu publizieren, wie das seinerzeit die „Chicago Tribune“ getan hat, als sie für ihren neuen Wolkenkratzer einen internationalen Wettbewerb abhielt. Eine solche Veröffentlichung wäre nicht nur die bescheidenste Dankesäusserung gegenüber allen Verfassern nicht preisgekrönter Projekte, die ihre Arbeit umsonst geleistet haben, sie wäre auch ein überaus interessantes Kulturdokument, ein Querschnitt über den Stand der Architektur um 1927, wie er bei keiner andern Gelegenheit zu gewinnen wäre. Diese Publikation liesse sich gerade während der Zeit vorbereiten, in der die Pläne nicht ausgestellt werden können. Auch ist zu hoffen, dass möglichst viele Bewerber aller Nationen ihre Namen bekannt geben, und unter den Projekten anbringen lassen; so wird schon die Ausstellung an Wichtigkeit gewinnen.

P. M.

Nekrologie.

† Ernst Stettler. Als Sohn von Pfarrer Stettler-Steck in Diemtigen im Simmental am 29. November 1862 geboren, siedelte er mit der Familie nach Walkringen, Grosshöchstetten und Bremgarten bei Bern über, wo er die Schulen besuchte und dann eine dreijährige Lehrzeit als Feinmechaniker bei der Firma Pfister & Streit in Bern durchmachte. Dank seiner Exaktheit und seinem Zugreifen wurde er bald ein geschätzter Arbeiter. Sein Streben führte ihn 1881 an die Mechanische Abteilung des Technikum Winterthur, wo er von Altmeister Autenheimer ausgezeichnet wurde. Nach zwei Jahren Praxis in Paris und Florenz, wo er die Sprachen erlernte, durchzog er als „fechtender Handwerksbursche“ Italien und landete in Rom, wo die romantischen Anwandlungen bald positiver ernster Arbeit Platz machten. In der Konstruktionswerkstätte der „Salara“, die die schweizerische Unternehmung C. Zschokke & Cie. für den Bau der Tiberregulierung eingerichtet hatte, nahm sein Streben eine entscheidende Wendung: Aus dem Feinmechaniker wurde ein ebenso exakter Eisenkonstrukteur.

Als solcher zog er mit der Firma an die Dockbauten nach Genua, wo er in fünfjähriger Tätigkeit sich zum allgemein beliebten Bauleiter emporarbeitete. Die auf jenen Bauplätzen damals übliche akkordweise Ausführung brachte ihm bei der Herstellung der Eisenkonstruktionen für die grossen Dock-Tore auch den verdienten finanziellen Erfolg. Was Ernst Stettler aber aus Italien als köstliches geistiges Gut nach Hause brachte, das war eine grosse Liebe zum sonnigen Süden und ein tiefes Verständnis für die italienische Volksseele, deren frohe Lebensauffassung seinem sanguinischen Temperament besonders zusagte, in seinem spätern gefährvollen Berufe ihm zu statuten kam und ihn zeitlebens zum angenehmen Kameraden und fröhlichen Gesellschafter werden liess.

Bei der Arbeit an den grossen Bauten hatte er eine Lücke in seiner theoretischen Ausbildung empfunden, die ihn im Jahre 1893 als 31-jährigen in das 4. Semester der Ingenieurschule des Polytechnikums nach Zürich führte, die er 1895 als Brückeningenieur verliess; Ritter, Zschokke und Steiner waren seine Lehrer.

Nach Absolvierung der Hochschule kam Stettler zuerst zum Bau der Kornhausbrücke nach Bern, wo er seine Lebensgefährtin kennen lernte. Dann trat er neuerdings in die Firma C. Zschokke ein, der er drei Jahre bei den Dockbauten in San Fernando bei Cadix unter schwierigen Verhältnissen diente. Fast am Ende seiner Gesundheit

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 m³/sek bei einem Einzugsgebiet von 10 400 km². Die im Staugebiete liegenden zahlreichen Seen ergeben die Möglichkeit wertvoller Speicherung; so soll bei Vollausbau ein nutzbarer Speicherraum von 827 Mill. m³ verfügbar sein (der Wäggital-See, als grösster schweizerischer Stausee, hat 148 Mill. m³). 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 Gratisreklamierter 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*¹⁾; sie berührt zudem in keiner Weise die beschlossene Durchführung der Niederwasserregulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel.²⁾

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

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