

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 81 (1963)
Heft: 30

Nachruf: Späth, Fred

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: 19.11.2024

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

Merkblätter, Sonderdrucke und Informationsschriften stehen für Auskünfte zur Verfügung. Anfragen sind zu richten an die VDI-Informationsstelle, 4 Düsseldorf 10, Postfach 10 250.

Flüssiger Stahl als Transportgut. Ein belgischer Eisenkonzern hat kürzlich einen 16achsigen Spezialwagen für den Transport von flüssigem Stahl in Betrieb genommen. Der Wagen ist 31 m lang; er wiegt leer 170 t und beladen 320 t. Die 16 Achsen sind auf vier Drehgestelle verteilt. Auf dem Untergestell des Wagens ist ein mit 320 feuerfesten Isolierziegeln ausgekleideter Behälter montiert, welcher 150 t flüssigen Stahls aufnehmen kann. Die Isolation erträgt eine Hitze von 1500 Grad. Sieben weitere gleichartige Wagen sind im Bau. Die Transporte werden mit Spezialzügen zu je zwei Spezialwagen durchgeführt. Die Züge befahren einen Abschnitt der internationalen Linie Amsterdam — Basel; sie legen die 22 km lange Strecke zwischen den Hochöfen von Seraing und den neuen Stahlwerken von Chertal bei Herstal in 50 Minuten zurück. Täglich sind acht Spezialzüge vorgesehen. Im Tag lassen sich somit 2400 t Stahl transportieren. Die Temperatur des flüssigen Stahls beträgt 1500 Grad; der transportbedingte Wärmeverlust beschränkt sich auf acht Grad. Für die Durchführung der Transporte waren zahlreiche Anpassungen der Eisenbahnstrecke erforderlich, so namentlich der Bau einer 89 m langen Brücke und die Verstärkung von vier weiteren Bauwerken.

Grenzsanitäts- und Kirchenraum im Flughafen Zürich. Um dem Ersuchen des Kirchenrates und des Generalvikariates der Katholischen Kirche des Kantons Zürich, im Flughafen Räumlichkeiten für Sonntagsgottesdienste zur Verfügung zu stellen, zu entsprechen, wird der zentrale Raum der Grenzsanitätsdienst-Baracke so ausgebaut, dass er nicht nur als Aufenthaltsraum für die Quarantäne-Passagiere, sondern auch als Gottesdienstraum für Fluggäste und Flughafenpersonal sowie für andere Zwecke verwendet werden kann.

Nekrologe

† **Francesco Bonavia** wurde am 10. August 1879 in Lavena am Ceresio geboren. Nach dem Besuch der Scuola di disegno in Agno vervollständigte er seine technische Bildung in Biel, Neuenburg und Zürich. Schon mit 18 Jahren trat er in die Bauunternehmung Bottani & Brocchi ein und wurde 1900 Teilhaber der Unternehmung Domenico Bottani & Cie. in Lugano. Die Tätigkeit in dieser Bauunternehmung füllte Bonavias ganzes Leben aus. Ungezählte Villen (so auch die heute berühmte Romantica in Melide), Geschäftshäuser und andere Bauten, besonders in Lugano und dessen Umgebung, hat er errichtet. Besondere Sorgfalt erforderte die Konsolidierung der Chiesa degli Angeli mit dem grossen Fresco von Bernardino Luini, eine Arbeit, die Bonavia besonders am Herzen lag. Beim Bau des Sanatoriums Agra führte er als Neuheit die Bezahlung der Arbeiter mit «Bauplatzgeld» ein, das nur Kurs hatte zur Bestreitung der Bedürfnisse in der Kantine. Dies erleichterte den Arbeitern, einen Sparbatzen beiseitezulegen, indem sie nach Schluss der Arbeit das angesammelte Bauplatzgeld in Schweizerfranken umwechseln konnten. Während des ersten Weltkrieges führte Bonavia auch eine Arbeiterküche ein, die täglich schmackhafte Polenta servierte. — Francesco Bonavias ältester Sohn Mario ist unser hochgeschätzter G. E. P.-Vertreter in Italien. Sein Vater durfte nach einem reich erfüllten Leben am 2. April 1963 in Lugano still entschlafen.

† **Emil Lavater**, Bürger von Zürich, wurde am 25. Juni 1882 in Paris geboren. Dort besuchte er das Lycée Janson, nachdem er schon im Alter von sieben Jahren seinen Vater verloren hatte. Mit 16 Jahren kam er nach Winterthur ins Pfarrhaus von Dekan Herold, dessen Bruder, Bankdirektor Herold, sein Pate war. In Winterthur durchlief Emil Lavater das Gymnasium und erwarb die Maturität, um hierauf von 1902 bis 1906 am Eidg. Polytechnikum das Maschineningenieurstudium zu absolvieren.

Seine ersten Praxisjahre verlebte Emil Lavater in den USA, bei der De Laval Steam Turbine Co. in Trenton NJ

und bei der General Electric Co. in Lynn Mass. 1908 ging er zu den Skodawerken nach Pilsen, 1910 zu Sécheron und hierauf zu Motosaccoche in Genf, und schliesslich, bis Ende 1912, für die französische Firma Duflon Constantinowitsch nach St. Petersburg. Dort wurde er 1913 von Gebr. Sulzer angestellt, und dieser Firma hielt er die Treue bis zu seiner Pensionierung auf Ende 1947. Er wirkte die ganze Zeit des ersten Weltkrieges hindurch in Moskau und kehrte 1918 nach Winterthur zurück, um aber 1919 bis 1921 nach Athen versetzt zu werden. Alsdann wurde er in Winterthur sesshaft; das Jahr 1935 brachte ihm die Beförderung zum Direktor und Personalchef. Der Umgang mit dem Personal und insbesondere mit der Jugend war seine grosse Stärke. Mit unermüdlicher Liebe widmete er sich den Fragen der Ausbildung der jungen Leute, sowohl persönlich im Hause Sulzer wie auch in zahlreichen Vorträgen und Aufsätzen. Er hatte immer grösstes Interesse an der beruflichen Entwicklung der Angestellten, die er betreuen musste; mit vielen von ihnen stand er bis zu seinem Tode — der ihn am Orte seines Lebensabends, Ascona, am 28. Nov. 1962 erwartete — in freundschaftlicher Beziehung.

So ist es auch verständlich, dass Emil Lavater seinen G. E. P.-Kollegen in der Schweiz. Techn. Stellenvermittlung (deren Aufsichtskommission er als Vertreter des VSM angehörte) grosse, wertvolle Dienste leistete. Ich hatte die Freude, dort mit ihm von 1947 bis 1956 zusammenzuarbeiten und dabei nie im geringsten den Eindruck erhalten, es mit einem alten Herrn zu tun zu haben. Seine klugen Voten und seine liebevolle Sorgfalt in der Behandlung jeder Einzelheit bleiben unvergessen.

Von der Gattin unseres heimgegangenen Freundes, Mary Lavater-Sloman, mit der er sich in St. Petersburg verheiratet hatte, wissen wir, dass Emil Lavater ein eifriger Leser der Bauzeitung gewesen ist. Mit ihren Worten möchten wir diesen Nachruf schliessen: «Seine Haupteigenschaften waren Güte, Zuverlässigkeit, Grosszügigkeit und Bescheidenheit. Es war leicht und angenehm mit ihm zu leben und zu arbeiten.»

W. J.

† **Alexander Siciliano**, Ing., G. E. P., von São Paulo (Brasilien), geboren am 20. Nov. 1886, Eidg. Polytechnikum 1905/1906, der Nestor der G. E. P.-Gruppe São Paulo, ist am 7. Juli 1963 in Rio de Janeiro gestorben.

† **Fred Späth**, dipl. Masch.-Ing., S. I. A., G. E. P., von Eglisau, geboren am 15. Sept. 1920, ETH 1941 bis 1946, leitender Ingenieur der Whirlpool International Corporation in Luzern und Pilot des Zielflieger-Korps 5, ist am 15. Juli durch einen Herzschlag mitten aus seiner Arbeit gerissen worden.

† **Gert Schäfer**, dipl. Arch., S. I. A., G. E. P., von Aarau, geboren am 26. März 1910, ETH 1929 bis 1933, seit 1954 Inhaber eines Architekturbüros in Chur, ist am 14. Juli durch einen Herzinfarkt abberufen worden.

† **J. Paul Honegger**, Hütteningenieur S. I. A., Giesserei-Direktor in Firma Gebr. Sulzer, Bülach, ist am 28. Mai 1963 gestorben.

† **Ferdinand Furrer**, dipl. Ing.-Chem., Dr. sc. nat., von Schongau LU, geboren am 29. Okt. 1923, ETH von 1942 bis 1946, Inhaber eines Ingenieurbüros für chemische Verfahrens-Technik in Küsnacht ZH, ist am 20. Juli im Zürichsee ertrunken. Erschüttert stehen wir Teilnehmer an der GEP-Fahrt nach Skandinavien vor diesem Schlag des Schick-



EMIL LAVATER
Masch.-Ing.

1882

1962