

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 22  
  
**Nachruf:** Michel, Eduard R.

### **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:** 17.01.2026

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

bremsen der Fallgeschwindigkeit: Je grösser die Fluggeschwindigkeit, desto höher muss man steigen, um sicher zu fliegen. Wie hoch, gibt das erwähnte Diagramm, nämlich die Kurve  $H(v_0)$  für den ungünstigsten Fall  $\alpha = 90^\circ$  (Sturzflug) an: im obigen Fall ( $v_0 = 460 \text{ km/h}$ ) z. B. mindestens 700 m hoch.

**Gelenkige Hochspannungsmaste.** An der Zürcher Diskussionsversammlung des SEV vom letzten Dezember über Kraftübertragung auf grosse Distanz<sup>1)</sup> kam, wie im «Bulletin SEV» 1942, Nr. 9 nachzulesen, die von G. Darrieus, Lyon, seit Jahren befürwortete und in gewissen Ausführungen praktisch erprobte gelenkige Bauart von Hochspannungsmasten zur Sprache. Für einpolige Leitungsführung hat ein solcher Mast schematisch die Form eines aufrecht auf seine beiden Spitzen (Gelenke) gestellten (auf schieferem Gelände nicht gleichschenkligen) Zirkels (A-Mast). Ein Stützisolator auf seinem Scheitel für das Leitungskabel ergäbe die Lösung von radikalster Einfachheit, nämlich ohne Erdseil. Mit dem Wegfall dieses Schutzes gegen Blitzeinschläge würde jedoch, wie R. Vögeli in der Diskussion hervorhob, das Problem, die Transformatoren gegen Spannungswellen von gegen 40 000 kV zu wappnen, in aller Schärfe gestellt. Nach einem Vorschlag der Motor-Columbus AG., auf den Darrieus in den «BBC-Mitteilungen» 1941, Nr. 10 hingewiesen hat, verbindet darum nicht das Leitungskabel, sondern das, zudem als Tragseil für dieses dienende, Erdkabel die Scheitel der A-Maste. Unter dem Erdseil läuft das Leiterseil ihm parallel, zwischen den Schenkeln der A-Masten an diesen, und ausserdem, mittwegs zwischen zwei Masten, am Erdseil vermittelt Isolatorketten aufgehängt. Darrieus sieht eine Ausführung dieser A-Maste in Mannesmannröhren oder selbst in Holz vor; ihre Leichtigkeit und der Wegfall schwerer Fundamente würde eine wesentliche Kostenersparnis bedeuten. Bei plötzlicher Entlastung einer Spannweite von angesetzttem Rauhreif — einer mechanischen Hauptgefahr für Uebertragungsleitungen — ist der A-Mast dank seiner gelenkigen Lagerung imstande, dem stärkeren Zug nachzugeben. Die Frage nach den möglichen Folgen der damit gegebenen grösseren Schwingungsfreiheit sei hiermit aufgeworfen.

**Ein tragbarer Scheinwerfer für alpine Verwendung** (bei Rettungsaktionen, Reparaturarbeiten von Freileitungen usw.) ist im «Bulletin SEV» 1942, Nr. 4 von T. Hauck beschrieben. Ein Rucksack enthält den Batteriekasten und ein 5 ÷ 10 m langes Verlängerungs-Kabel (etwa zum Absuchen von Gletscherspalten); der Reflektor, beim Gehen auf dem Bauch festgeschnallt, kann sodann mittels Klemmstativ an einem Skistock oder Pickel, oder auch am Batteriekasten befestigt werden. Nach jeder Himmelsrichtung schwenkbar, leuchtet er bei Einschalten der Fernlichtlampe von 4 ÷ 4,5 V und 8 W etwa 500 m weit; mit einer gekörnten Vorsteckscheibe wird eine Nah- und Platzbeleuchtung hergestellt. Zur Marschbeleuchtung dient eine Sparlichtlampe von 2 W. Die Akkumulatoren-Batterie, aus 4 Ni-Cd-Elementen, gewährleistet eine Leuchtdauer der 8 W-Lampe von 12, bei starker Kälte von 10 h. Sie enthält als Elektrolyt eine erst bei  $-28^\circ \text{C}$  gefrierende Kalilauge, die auch bei Kopfstand nicht auslaufen kann (Flugzeugtyp). Das Gewicht der gesamten Ausrüstung beträgt 12,85 kg. Bei Ausführung des Reflektors in Aluminium, namentlich aber bei Verzicht auf ein Akkumulator-Element, liesse es sich auf rd. 10 kg vermindern. Dieser Verzicht würde jedoch bei gewahrter Leuchtdauer (aber geringerer Leuchtwerte) eine Spezial-Glühbirne für 3 ÷ 3,5 V erfordern, die zur Zeit nicht erhältlich ist.

**Ueber Bewirtschaftung der Treibstoffe** berichtet Dipl. Ing. Rob. Hohl vom Eidg. Amt für Verkehr in der «Schweiz. Arbeitgeber-Zeitung» vom 20. Febr. d. J., u. a. über ein interessantes Beispiel auf dem Gebiet der städt. Milchversorgung. In einer bestimmten Stadt mittlerer Grösse hat die regionale Arbeitsgemeinschaft im Autotransportwesen die Verhältnisse ab 1. Okt. 1940 in vorzüglicher Weise geregelt, indem man vom freien Milchhandel zur lückenlosen Quartierzuteilung überging. Der Uebergang vollzog sich reibungslos und in geradezu mustergültiger Ruhe. Vorher befuhren die 26 dort tätigen Milchhändler zusammen 1171 Strassen, nachher nur noch deren 333. Aus dieser Rationalisierung ergab sich eine monatliche Einsparung von rd. 1500 l Benzin, ausserdem aber noch eine erhebliche Zeiteinsparung für die einzelnen Milchhändler.

**Heckrad-Schlepper mit Rollenlagern** hat die Böhm.-Mähr.-Elbe-Schiffahrts-A.-G. in Prag in Dienst gestellt. Bei 52 m Länge und 8 m Breite haben diese Schlepper mit 3 t Brennstoffvorrat nur 70 cm Tiefgang; mit 6700 kg Zugkraft können sie 1700 t Nutzlast, auf drei Kähne verteilt, elbaufwärts befördern. Ein Dieselmotor überträgt seine Leistung von 450 PS bei 300 U/min mittels einer etwa 35 m langen Welle mit zwischengeschalteter

Reibkupplung und einer pfeilverzahnten Kegelrad-Untersetzung von 8,25:1 auf die beiden Schaufelräder von 40 U/min am Heck. Bemerkenswert ist, dass für sämtliche Lagerstellen SKF-Pendelrollenlager, im ganzen 19 für jedes Schiff, mit Bohrungen zwischen 140 und 200 mm eingebaut wurden, die wegen des Spritzwassers bei den Schaufelrädern sehr sorgfältig abgedichtet werden mussten. «Die Kugellager-Zeitschrift» Nr. 2 (1941) enthält eine von klaren Schnittzeichnungen und guten Bildern begleitete Beschreibung.

**Die Orgel der Klosterkirche Rheinau**, erbaut 1711/13 durch Christoph Leu aus Augsburg, beschrieben und abgebildet durch Arch. Dr. Herm. Fietz (in seinem aufschlussreichen Aufsatz über «Architekton. Fragen des Orgelbaues», in Bd. 105, S. 183/188\*), ein prachtvolles Werk des Barock, mit etwa 40 Registern, ist durch die Orgelbaufirma Th. Kuhn in Männedorf im Sinne des ursprünglichen Bauplans wiederhergestellt worden. Sie wird Sonntag, 31. Mai, 15.45 h durch ein Orgel- und Chorkonzert öffentlich vorgeführt werden.

**Eternitrohre für Sanitäranlagen** sind ein wertvoller Ersatzstoff geworden und in weitem Umfang z. B. in der Walliser Volksheilstätte Montana (vgl. SBZ Bd. 119, S. 112\*) verwendet worden, worüber der Projekt-Verfasser der sanitären Anlagen, Dipl. Ing. Herm. Meier (Zürich), in der Eternit-Werkzeitschrift vom April d. J. näher berichtet. Das gleiche Heft zeigt weitere Anwendungen in der Tuberkulose-Abteilung der Heilanstalt Königsfelden bei Brugg, worauf hier verwiesen sei.

**Energieüberschüsse aus Industrie-Kraftwerken.** Die Sektion für Elektrizität des KIAA fordert durch Kreisschreiben vom 5. d. M. die Elektrizitätswerke auf, die Energieüberschüsse der nächstliegenden, direkt verbundenen Kraftwerke der Industrie aufzunehmen, damit bei dem heutigen Brennstoffmangel auch die letzte verfügbare Kilowattstunde verwertet werde («Energie-Konsument», Nr. 5).

## NEKROLOGE

† **Alphons Daverio.** Am 10. Mai 1942 verschied im 61. Altersjahr nach längerem Leiden Maschineningenieur Alphons Daverio, Mitglied des Verwaltungsrates der Maschinenfabrik Daverio & Cie. A.-G. in Zürich. Geboren am 13. Januar 1881 in Zürich, besuchte er die hiesigen Schulen und nachher die Eidgen. Techn. Hochschule, die er 1904 mit Diplom verliess. Auslandsaufenthalte in Deutschland und England dienten seiner weiteren praktischen Ausbildung. Später übernahm er die Leitung des von seinem Vater gegründeten Zweiggeschäftes in Marseille und wirkte dort als einer jener Industriepioniere, die schweizerische Qualitätsarbeit auf dem Gebiete des Mühlenbaues in ganz Europa und Uebersee zur Geltung brachten. Von seinem Aufenthalt in der Stadt am Meere sprach er besonders gern. Anlässlich der Mobilisation der Armee im Jahre 1914 kam er zum Aktivdienst zurück und diente als Artillerieoffizier im Gotthardgebiet; nachher trat er in das Stammhaus in Zürich ein, wo er mit besonderem Geschick auf dem Gebiete des allgemeinen Maschinenbaues neue Fabrikationszweige einführte. Es war sein Verdienst, erkannt zu haben, dass es notwendig war, neben dem Mühlenbau neue Spezialitäten in die Fabrikation aufzunehmen, wobei er Vorschläge, die im ersten Moment als unausführbar erschienen, stets mit Begeisterung unterstützte. Auch bei zufälligen Misserfolgen fand er stets wieder Mut, Geduld und Ausdauer, und zwar oft von Humor begleitet, vorn anzufangen, bis Maschinen und Anlagen zum Schlusse tadellos funktionierten. Stets ein sozial denkender Arbeitgeber und seinen Untergebenen ein wohlwollender Chef, tat er viel für alle, die ihm näher standen und wirkte als stiller Wohltäter, ohne genannt werden zu wollen. Als eifriger Soldat, der sich für alles, was die Armee betraf, sehr interessierte, sprach er gern von seiner Waffe und von seinen Kameraden, wobei er, obschon eine stille Natur, beim Erzählen über den Dienst am Gotthard recht fröhlich werden konnte. Alle die ihm näher standen, schätzten ihn als herzensguten, vornehmen Menschen und werden ihn in ehrendem Andenken behalten.

E. Stirnemann

† **Eduard R. Michel** von Netstal, geboren am 20. Okt. 1896, E. T. H. Ing. Abtlg. 1916/20, ist am 11. Mai im Militärdienst ganz unerwartet einem Herzschlag erlegen. Seine praktische Tätigkeit begann Ing. Michel beim Bau des Kraftwerks Broc mit der ersten schweiz. Bogenstaumauer an der Jogne unter Ing. H. G. Gruner. 1922/25 finden wir ihn im Dienst von Frutiger & Lanzrein beschäftigt am Kraftwerk Wynau und am Dampfschiffhafen von Thun. In dessen Nähe fand er dann seine lebende Stätte als Betriebsleiter der Steinbrüche und Hartschotterwerke A. G. Balmholz in Oberhofen am Thunersee.

<sup>1)</sup> SBZ, lfd. Bd., Nr. 12, S. 143.