

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 68 (1950)
Heft: 40

Nachruf: Acatos, Alexander

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: 15.03.2025

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

mit 400 000 Besuchern ein grosser Erfolg der wiedererstandenen Ausstellungsstadt Berlin. Nun folgt vom 1. bis 15. Oktober die Deutsche Industrie-Ausstellung, die auf 41 000 m² Hallenfläche Raum bietet für eine repräsentative Leistungsschau der freien Welt im freien Berlin. — Für Schweizer kommt praktisch nur die Flugreise (Frankfurt-Berlin und zurück für rd. 180 Fr.) in Betracht.

Fahrbare Schalungen für einen 740 m langen Bahnviadukt in Rockville Center, N. Y., sind ausführlich dargestellt in «Eng. News-Record» vom 3. August. Die Breite des als kontinuierliche Eisenbeton-Pilzdecke ausgebildeten Viaduktes variierte von 10,0 bis 15,8 m. Der Säulenabstand war ebenfalls verschieden, je nach Viaduktbreite. Die Säulenhöhe ihrerseits variierte von 4,1 bis 5,4 m. Trotz dieser erheblichen Unterschiede entschloss sich die Unternehmerfirma Rusciano & Son, die Deckenschalung mittels fahrbaren, angenähert kubischen Gerüstwagen, in Profilleisenkonstruktion mit Bretterabdeckung, auszuführen. Für die ganze Arbeit wurden total 26 Wagen Typ A, mit Auskrugung, für die Randzonen, und 13 Wagen Typ B, symmetrisch, für die Zentralzonen, benötigt. Zur schnellen Längsverschiebung der seitlich ausgefahrenen Schalungswagen wurden Krane verwendet, die allerdings häufig durch Hochspannungsleitungen und nahe Gebäude behindert waren.

Persönliches. Kollege Ing. W. Kesselring tritt auf Jahresende als Direktor der Bodensee-Toggenburgbahn zurück und wird ersetzt durch seinen Sohn Dr. rer. pol. Walter Kesselring. — In Bern tritt Kantonsbaumeister Arch. M. Egger auf Jahresende zurück. — Als Adjunkt von Ing. Dr. A. Härry, Sekretär des Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes, der im nächsten Frühling zurücktreten wird, hat Ing. G. A. Töndury, bisher bei der Motor-Columbus A.-G. in Baden, seine Tätigkeit aufgenommen, die er vom nächsten Frühling an als Sekretär versehen wird.

Die **Battery Parking Garage** in New York, als erste einer Reihe von öffentlichen Garagen, ist von Ing. J. J. Dwyer eingehend beschrieben in «Eng. News-Record» vom 18. Mai. Der 97 m lange Eisenbetonbau weist 1500 Parkplätze auf und ist hauptsächlich gekennzeichnet durch die spiralförmigen Zu- und Abfahrtsrampen, die in einem Kopfbau des Gebäudes untergebracht sind, wobei dieser Bauteil vom eigentlichen Garagegebäude durch eine durchgehende Fuge getrennt ist. Wegen der Gleichartigkeit der Grundrisse konnten die Deckenschalungen im ganzen siebenmal verwendet werden.

Darex AEA-Beton (SBZ 1950, Nr. 34, S. 468). Ing. Le Morvan teilt folgendes mit: «Die Darex AEA-Lösung greift weder Kupfer noch Bronze, Messing oder Eisen an. Dagegen macht die chemische Zusammensetzung von Darex AEA aus diesem Produkt einen ausgezeichneten Elektrolyt. Die Hähne aus Kupfer, Bronze oder Messing bilden mit dem Eisen des Dosierapparates ein galvanisches Element. Daraus kann die Korrosion entstehen, die Obering. E. Schmitter auf der Baustelle Castelo do Bode festgestellt hat».

Dampfkraftwerkbau in Deutschland. In Deutschland beruht die Kraftwirtschaft zu 90 % auf Kohle. In den letzten Jahren, da wieder genügend Materialien zur Verfügung stehen, unternehmen die am Bau von Dampfkraftwerken interessierten Kreise grosse Anstrengungen, der technischen Erkenntnis entsprechend zu bauen und zu entwickeln. Hierin gibt das Fachheft Kraftwerkbau der Zeitschrift «Brennstoff, Wärme, Kraft» vom Juni 1950 interessante Einblicke.

NEKROLOGE

† **Alexander Acatos**, unser hochgeschätzter Kollege und Mitarbeiter als Obergeringenieur bei der Generaldirektion der SBB, ist am 7. April dieses Jahres verschieden.

Geboren am 10. Febr. 1873 in Galaz, Rumänien, als Sohn eines dort niedergelassenen griechischen Grosskaufmanns, kam Acatos 17-jährig nach Zürich, um sich für den Eintritt ins Polytechnikum vorzubereiten. Im Frühjahr 1895 erwarb er sich, erst 21½-jährig, das Diplom als Ingenieur, arbeitete unmittelbar hierauf ein Jahr lang als Privatassistent von Prof. Wilhelm Ritter an der durch das Münchensteiner Unglück veranlassten Nachprüfung eiserner Eisenbahn-Brücken und kam dann auf Empfehlung Prof. Ritters in das Brückenbaubureau der Schweiz. Nordostbahn. Als langjähriger Präsident des Hellenischen Vereins machte Acatos die für ihn bedeutungsvoll werdende Bekanntschaft von Guyer-Zeller,

dem damaligen griechischen Generalkonsul. Der nachmalige Professor F. Hennings, welcher für Guyer-Zeller ein Bureau zum Studium einiger Nebenbahnen, vor allem aber der Guyer-Zellerschen Engadin-Orientbahn leitete, gewann Acatos als Mitarbeiter. Mit Hennings, der von der Rhätischen Bahn den Auftrag für die Projektierung und den Bau der Albulabahn erhalten hatte, kam Acatos im Herbst 1898 ins Bündnerland, das für ihn seine zweite engere Heimat werden sollte. Nach zweijähriger Tätigkeit beim Trassieren und den Terrainaufnahmen auf beinahe der ganzen Strecke der Albulabahn übernahm Acatos die Projektierung und die Bauausführung der Strecke Surava-Filisur. Er war der Ersteller des imponierenden Landwasser-Viaduktes, jener 70 m hohen, die Schlucht zwischen senkrechten Felswänden überspannenden, in einem vollständigen Viertelskreis von nur 100 m Radius liegenden Brücke, die mit der Solisbrücke ein Hauptcharakteristikum der Albulabahn bildet.

Nach Eröffnung dieser Bahn am 1. Juli 1903 erhielt Acatos als Assistent von Professor Hennings am Eidgenössischen Polytechnikum einen Lehrauftrag über steinerne und hölzerne Brücken. Im September 1904 trat er als Stellvertreter des Obergeringenieurs für Projektierung und Bau zur Bodensee-Toggenburgbahn über. Am 1. Januar 1913 erfolgte sein Eintritt in den Dienst der Schweiz. Bundesbahnen, zuerst als technischer Bureauvorstand beim damaligen Kreis IV in St. Gallen und später in gleicher Eigenschaft bei der Generaldirektion in Bern. Von 1924 bis 1930 war Acatos Obergeringenieur des Kreises III in Zürich und sodann von 1930 bis 1938 Obergeringenieur für Bahnbau und Unterhalt bei der Generaldirektion in Bern.

Wie für die Mehrzahl seiner jungen Kollegen bei der Albulabahn wurde auch für Alexander Acatos seine dortige Tätigkeit nicht nur in beruflicher Hinsicht schicksalhaft. Wie sie, fand auch er dort seine künftige Lebensgefährtin. Im Frühjahr 1902 verheiratete er sich mit der lebensvollen Tochter Silvia des Kantonsschulrektors Bazzigher, die ihm in der Folge zwei Söhne und eine Tochter schenkte. Das band ihn, der sich schon nach wenigen Jahren seines Aufenthaltes in der Schweiz unserer Mentalität gut angepasst hatte, endgültig an seine neue Heimat, deren Bürgerrecht er in der Heimatgemeinde seiner Frau, seinem nachmals so geliebten Casaccia im Bergell, im Jahre 1907 erwarb, als erster und einziger Ausländer, dem bis heute von dieser Gemeinde das Bürgerrecht verliehen wurde. Aber auch seiner Urheimat, seinem die Freiheit wie die Schweiz leidenschaftlich liebenden Griechenland hielt er immer die Treue. Gleichwohl konnte er sich nicht entschliessen, eine nach dem ersten Weltkrieg ergangene Berufung zum griechischen Eisenbahnminister anzunehmen, nicht nur der unsicheren internationalen Lage wegen, sondern auch aus andern Gründen.

Die nach aussen zurückhaltende, manchmal eher etwas herbe, im Grunde genommen aber vornehme und gütige Wesensart des Verstorbenen mochte insbesondere bei Untergebenen, aber auch bei Kollegen, die ihn nicht näher kannten, bisweilen wohl zu Missdeutung Veranlassung gegeben haben. Seine hervorragende Tüchtigkeit, seine umfassende wissenschaftliche Bildung (er war auch ein guter Statiker), seine notorische Gewissenhaftigkeit, die kühnen Experimenten abhold war, prädestinierten ihn zu der prominenten Stellung, die er einnahm, und verschafften ihm auch das Vertrauen und die hohe Anerkennung seiner vorgesetzten Behörde.

Der vor zwölf Jahren infolge Erreichung der Altersgrenze erfolgte Uebergang aus grösster Tätigkeit und Verantwortung heraus ins beschauliche Leben des Pensionierten fiel dem noch in vollster Gesundheit stehenden und arbeitsfreudigen Obergeringenieur nicht leicht, was alle diejenigen nachfühlen können, die einmal in der gleichen Lage waren. Nach seinem Rücktritt siedelte Alexander Acatos mit seiner Gattin zu seiner verheirateten Tochter nach Baden über. Aber es waren ihm nur noch zwei Jahre des Zusammenseins mit



A. ACATOS
INGENIEUR

1873

1950

seiner geliebten Lebensgefährtin vergönnt. Sie wurde ihm vor neun Jahren durch den Tod entrissen, welch herben Verlust er nie ganz verwand. Er fand Trost in der Familie seiner Tochter und mit seinen Enkelkindern. Ueber die schweren Jahre half ihm auch weg die ihm durch die Musse ermöglichte Befriedigung seines starken künstlerischen Bedürfnisses. Ende 1948 stellten sich die ersten gesundheitlichen Störungen ein und im Laufe des folgenden Jahres zerfielen seine Kräfte zusehends. Nach sechswöchigem Aufenthalt in einer Klinik nahm sein Leben in sanftem Entschlafen ein Ende.

Hans Etter

† G. Schindler-Bucher, Arch., S. I. A., G. E. P., von Mollis, geb. am 12. August 1870, Eidg. Polytechnikum 1890 bis 1893, Utoniae, ist am 28. September nach geduldig ertragener Krankheit entschlafen.

LITERATUR

Die Rohbauarbeiten. Ein Hilfsbuch für Werkstatt, Baustelle und Büro. Von Herbert Hoffmann. 380 S. mit 171 Lichtbildern und 693 Zeichnungen. Stuttgart 1950, Verlag Julius Hoffmann. Preis Halbleinen 26 DM.

Die bekannte «Baukunde für die Praxis», die aus dem Mitteilungsblatt «Für Bauplatz und Werkstatt» des Württ. Landesgewerbeamtes hervorgegangen war, erschien vor dem Kriege in drei Bänden: «Rohbauarbeiten», «Ausbauarbeiten» und «Bauschäden». Der Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart, beabsichtigte schon lange, dieses praktische und im deutschen Baugewerbe beliebte Hilfsbuch neu herauszugeben. Durch die Kriegshandlungen wurden der Schriftsatz und die Druckstöcke zerstört, so dass die Neuauflage lange auf sich warten liess. Der dritte Band «Bauschäden» wurde aufgelöst; seine einzelnen Teile sind in die entsprechenden Abschnitte der beiden ersten Bände eingegliedert worden.

Der Herausgeber strebt mit diesem Werk eine umfassende Darstellung des Bauvorganges im Hochbau an, wobei er sich nicht nur auf das Bauhandwerk im eigentlichen Sinn beschränkt, sondern auch die Stellung und Arbeit des Architekten in seine Betrachtungen einbezieht. Der erste Band «Rohbauarbeiten» liegt heute vor. Er ist in folgende Abschnitte eingeteilt, die ungefähr dem Arbeitsvorgang entsprechen: Vorarbeiten des Architekten, Einrichtung von Baustellen und Baumaschinen, Erdarbeiten, Baugrube und Gründung, Gerüstbau, Beton-, Ziegelstein-, Naturstein-, Holz- und Stahlbau, Dachdecker- und Spenglerarbeiten, dazu Abschnitte über die Konstruktion von Innenwänden, Decken, Schornsteinen u. a. m.

Wie allen Werken, die eine umfassende Darstellung eines so weitverzweigten Themas zum Ziele haben, haftet auch diesem Buche trotz seiner reichen Illustration — es sind 171 Bilder und 693 Strichzeichnungen darin enthalten — eine gewisse Unvollständigkeit an, die seinen Wert fraglich werden lassen. Wer vieles bringt, bringt jedem etwas, ist ein Grundsatz, der sich bei der Ausarbeitung eines Fachbuches, das sich an Spezialisten richtet, einfach nicht anwenden lässt. Einzelne Teile sind übertrieben gründlich behandelt, wie etwa das Kapitel über die Dachausbauten, während andere wiederum äusserst knapp gehalten sind. Der Abschnitt über die Bereitung und die Eigenschaften des Betons beansprucht beispielsweise nur zwei Seiten, während die Dachausbauten auf 27 Seiten angeordnet sind, wovon einzelne mit ganzseitigen Strichzeichnungen von an sich nebensächlichen Konstruktionsdetails versehen sind. Die heute in Deutschland weit verbreitete und sicher mit viel Erfolg angewandte Bauweise aus vorgefertigten Elementen fehlt sozusagen vollkommen, der teure und umständliche Natursteinbau wird hingegen äusserst gründlich vorgeführt. Beim Holzbau werden die althergebrachten Zimmermannskonstruktionen mit peinlich exakter Ausführlichkeit behandelt, während die neuen Anwendungen des Holzes wie die Nagelbauweise, die verleimten Holzkonstruktionen und die Ringdübel und ihre Anwendungen weggelassen wurden. Ähnliche Feststellungen lassen sich auch bei andern Arbeitsgattungen machen, wo einfache oder bekannte Baumethoden sehr ausführlich ins Werk aufgenommen und die komplizierten und weniger bekannten weggelassen wurden.

Trotz dieser gerügten Mängel kann man dem Werke, das für deutsche Verhältnisse zugeschnitten ist und in Deutschland gute Dienste erweisen wird, die Anerkennung nicht versagen. Die häufige Gegenüberstellung von «falschen» und «richtigen» Ausführungen und die gründliche Behandlung der

aus mangelhafter Konstruktion entstehenden Bauschäden werden sicher dazu beitragen, dass man beim Wiederaufbau des zerstörten Landes Materialien und Baumethoden anwendet, die sich bewährt haben.

H. M.

Abhandlungen über Bodenmechanik und Grundbau. Herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen. 215 S. mit vielen Abbildungen. Berlin 1948, Erich Schmidt Verlag.

Dieser Band gibt einen Ueberblick über die Entwicklung der Bodenmechanik in Deutschland seit Ende 1939. Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, die praktische Anwendung der Bodenmechanik beim Entwurf und der Berechnung zu zeigen. Das erste Kapitel gibt die neuesten theoretischen Untersuchungen wie Näherungstheorie der Setzungen, Baugrund als querisotropes Medium, Kraftausbreitung im Boden, Gleitlinien, Erddruck, Tragfähigkeit von Fundamenten, Bodenpressungen und Grundbruch. Das zweite Kapitel behandelt einige Laboratoriumsuntersuchungen, während im dritten Kapitel durch acht Autoren verschiedene Baustellen-Untersuchungen beschrieben werden. Die Kapitel fünf bis neun skizzieren den Erddruck und Wasserdruck auf Bauwerke, Druck- und Setzungsermittlungen an Gebäuden, Pfahlgründungen, Anwendung der Bodenmechanik im Strassenbau und verschiedene Verfahren für Bodenverbesserungen. Der Anhang enthält die Richtlinien und Normen auf dem Gebiete der Bodenmechanik und des Grundbaues, ein Verzeichnis der deutschen Laboratorien und ein Publikationsverzeichnis für die Jahre 1939 bis 1947. Das Buch gehört in die Bibliothek jedes Ingenieurs.

C. F. Kollbrunner

Grundriss der Wildbach- und Lawinerverbauung. Von Hofrat Dr. G. Strele. Zweite verm. Aufl. Mit 203 Textabb., IX, 340 S. Wien 1950, Springer-Verlag. Preis geh. 32 Fr., geb. Fr. 34.50.

Sozusagen als Vermächtnis hat der vor einigen Monaten im hohen Greisenalter verstorbene österreichische Altmeister der Wildbachverbauung die zweite Auflage seines Buches der Fachwelt hinterlassen. Das Werk enthält den reichen Erfahrungsschatz eines hervorragenden Ingenieurs, dessen Können auf solider naturwissenschaftlicher Grundlage ruhte und der die zu zähmenden Wildwasser nicht nur als technische Objekte sah, sondern sie in ihrer geologischen, hydrologischen und biologischen Umwelt betrachtete. Dieser Veranlagung entsprechend hat der Verfasser seinen Stoff ausgewählt und gegliedert. Der erste, den Wildbächen gewidmete Teil enthält zehn Abschnitte. Hievon bringen die ersten fünf die naturwissenschaftlichen und technischen Grundlagen der Wildbachverbauung, so vor allem die heutigen Kenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Niederschlag und Abfluss und die Bewegung des Wassers und des Geschiebes; der Abschnitt über den Einfluss der Pflanzendecke auf das Verhalten der Gewässer führt in ein Gebiet, das vor zwei Jahrzehnten Gegenstand heftiger Kontroversen zwischen Ingenieuren und Förstern war; obwohl sich seither die Meinungen hüben und drüben beruhigt haben, sind diese Ausführungen auch heute noch von grösstem Interesse. Der sechste Abschnitt leitet zum engern Fachgebiet des Bauingenieurs über, indem er die Methoden der Wildbachbekämpfung schildert, von denen die reinen Verbauungen nur einen, allerdings sehr wichtigen Sonderfall darstellen. Diesen baulichen Vorkehren, wie Quer-, Längs- und Schalenbauten und andere Werke, ist ein eigener Abschnitt gewidmet. Dass der Verfasser aber nicht im rein Bauingenieurmässigen stecken bleibt, zeigen die letzten drei Abschnitte über kulturtechnische und wirtschaftliche Massnahmen, über den Unterhalt sowie über die Verhütung von Hochwasserschäden.

Ganz neu in der zweiten Auflage ist der zweite, allerdings nur kurze Teil, der von der Lawinerverbauung handelt.

Alle Abschnitte zeugen von der grossen praktischen Erfahrung des Verfassers, von seiner reichen Literaturkenntnis und von seinen freundschaftlichen Beziehungen zu andern Fachkollegen, von denen er diejenigen zur ältern Generation der Schweizer Wildbachverbauer besonders gepflegt hat. So finden sich denn auch immer wieder Hinweise auf schweizerische Beispiele, Untersuchungen, Publikationen und Erfahrungen. Trotz seines hohen Alters hat der Verfasser die bis in die allerjüngste Zeit erschienene Literatur verarbeitet oder doch zitiert. Das Buch, das in seiner zweiten Auflage wohl keiner längern Empfehlung mehr bedarf, bietet dem Praktiker sehr viele Anregungen. Für den jüngern Ingenieur stellt es eine ausgezeichnete Einführung in das Gebiet der Wildbach- und