

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

## Sonstiges

### 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:** 21.02.2026

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

schlussflammbogen Verbrennungen oder Augenschädigungen zugezogen. Mangelhafte Schnurlampen verursachten den Tod von 7 (6) Menschen; defekte und ohne Erdung in Betrieb gesetzte transportable Motoren führten zu 5 (2) tödlichen Unfällen.

Ausserdem wurden bei 77 (78) gemeldeten Brandfällen Untersuchungen vorgenommen; es ergab sich in 46 (39) Fällen die Elektrizität sicher oder wahrscheinlich als Brandursache.

## MITTEILUNGEN

**Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung.** Anlässlich der Jahresversammlung vom 9. Juni 1950 berichtete Dr. Wandersleb, Staatssekretär am Bundesministerium für Wohnungsbau, über das erste Wohnungsbaugetz. In der Weimarer Republik wurden im früheren Reichsgebiet rd. 3,5 Millionen Wohnungen gebaut und damit der Gesamtbedarf nahezu gedeckt. Unter dem Hitlerregime trat der Wohnungsbau stark zurück, weil die Investierungen zur Hauptsache in die Aufrüstung geleitet wurden. 1939 fehlten eine Million Wohnungen. Im heutigen Bundesgebiet sind 2,25 bis 2,5 Millionen Wohnungen durch Kriegshandlungen völlig oder grösstenteils zerstört, was etwa einem Viertel des Gesamtbestandes entspricht. Für 7,5 Millionen Vertriebene ist in den nächsten Jahren Wohnraum zu schaffen. Bis 1970 müssen insgesamt 5 bis 6 Millionen Wohnungen gebaut werden, wenn der Wohnungsnot im Bundesgebiet abgeholfen werden soll. Das erste Wohnungsgesetz setzt als Ziel, innerhalb der nächsten sechs Jahre etwa einen Drittel des Bedarfs zu erstellen. Die Wohnungen sollen dort gebaut werden, wo hinreichende Arbeitsmöglichkeiten vorhanden sind; Heimvertriebene und Bombengeschädigte sollen bei der Zuteilung zuerst berücksichtigt werden. Als Mittel zur Förderung des Wohnungsbaues werden im Gesetz der Einsatz öffentlicher Mittel, die Uebernahme von Bürgschaften, Steuervergünstigungen und Bereitstellung von Bau-land genannt. Die Senkung der Baukosten und die Rationalisierung des Bauvorganges soll durch eine besondere Förderung der Bauforschung, der Schaffung von Normen für Baustoffe und Bauteile und der Entwicklung von Typen für Bauten und Bauteile durch die Bundesregierung erfolgen. Für neue Bauten wird ein Grundsteuererlass von zehnjähriger Dauer verfügt. Der Wohnungsbau wird in drei Klassen gegliedert, nämlich in den öffentlich geförderten sozialen, in den steuerbegünstigten und in den frei finanzierten. Für die Wohnungsgrösse und die Mieten sind in den beiden ersten Klassen Beschränkungen entworfen worden. Im Jahre 1950 wurden vom 1. Januar bis Ende April 140 000 Baugenehmigungen erteilt. Die Baustoffproduktion ist in günstiger Entwicklung, die Arbeitslosigkeit geht zurück, sodass die Bundesregierung davon überzeugt sein könne, dass sich das geckte Bauziel erreichen lasse.

«Schüttbeton» ist die Bezeichnung für einen geschütteten Leichtbeton, der im deutschen Hausbau in kurzer Zeit eine solch starke Verbreitung gefunden hat, dass insbesondere in Süddeutschland mehr als die Hälfte aller Neubauten nach diesem Verfahren erstellt werden. Zur Herstellung des Schüttbetons wird hauptsächlich Trümmerplitt verwendet, der sich hiezu in der Korngrösse 7 bis 15 bzw. 25 mm sehr gut eignet. Die angewandte Zementdosierung schwankt zwischen 100 und 160 kg/m<sup>3</sup> und beträgt im Mittel 120 kg/m<sup>3</sup>, wobei achtundzwanzigstätig Würfeldruckfestigkeiten von 20 bis 30 kg/cm<sup>2</sup> erzielt werden. Die Wärmeleitzahl von solchem Ziegelsplittbeton schwankt zwischen 0,4 und 0,6 kcal/mh°C. Als Schalungen, meist stockwerkshoch, werden Stahl-, Holz- und vor allem Gitterschalungen verwendet. Zur Betonverdichtung hat sich bisher das Beklopfen der Schalung mit Holzhämmern als am wirksamsten erwiesen. Die Schüttbauweise soll bei guter Baustellen-Organisation und bei Vorhandensein von Trümmerplitt etwa 30% billiger sein als die übliche Hausbaumethode. Wo kein Ziegelsplitt vorhanden ist, können für die geschütteten Leichtbetonwände Schlacken, Splitt, Grobsand, Feinkies usw. als Zuschlagstoffe verwendet werden. Alle den Schüttbeton betreffenden Fragen sind im reich illustrierten Sonderheft Nr. 11, 1949, von «Die Bauwirtschaft», Wiesbaden, von kompetenten Autoren gründlich behandelt. So berichten die Professoren Graf und Walz anhand von eingehenden Versuchen über die Eigenschaften des Schüttbetons bezüglich Zuschlagstoffe, Körnung, Zementdosierung, Wasserzusatz,

Schüttung, Nachbehandlung, zulässige Spannungen, Wärmeschutz, Schwinden und Schallschutz, während Dr. Ing. F. Leonhardt zusammenfassend die bisherigen Erfahrungen und Fortschritte schildert. Ausserdem berichten: Ing. F. Zeh über die verschiedenen verwendeten Schalungssysteme, Dr. Ing. G. Dressel über arbeitswissenschaftliche Untersuchungen und Dr. W. Grün über Fehlerquellen im Schüttbetonbau, wobei er insbesondere auf Entmischungen, Sulfat-Anreicherungen, zu rasche Austrocknung, Ausblühungen, usw. hinweist.

**Die projektierte Wasserkraftanlage Guayabo in El Salvador**, die in «Eng. News-Record» vom 15. Juni dargestellt ist, zeichnet sich durch ihre ungewohnte Anordnung aus. Die direkt oberhalb von Stromschnellen des Rio Lempa zu erstellende Schwergewichtsmauer von 64 m Maximalhöhe und 455 m Kronenlänge wird einen Stauraum von 177 Mio m<sup>3</sup> in den obersten 13 m schaffen. Der zentral gelegene Ueberfall, zusammen mit einer Nebenrinne, kann eine Hochwassermenge von 18 500 m<sup>3</sup>/s abführen. Die Fassung für die Nutzwassermenge von 46 m<sup>3</sup>/s ist im Staudamm neben dem Ueberfall eingebaut und führt durch zwei vertikale Druckschächte von rd. 40 m Höhe in die unterirdische Zentrale hinunter, die in festen Fels zu liegen kommt und durch zwei Ablauf- und einen Zugangsstollen mit der nahen, flussabwärtigen Zone in Verbindung steht. In Abweichung von der in Europa bei unterirdischen Zentralen üblichen Anordnung sind die Maschinengruppen mit horizontaler Achse vorgesehen, so dass nur für den Generator ein eigentlicher Maschinenraum geschaffen werden muss. Als Vorteil dieser Lösung werden angegeben: kleiner Maschinenraum; gute Wasserzuführung vom Vertikalschacht zur horizontalachsigen Turbine; einfache, horizontale Saugleitung; besserer Wirkungsgrad; kürzere Bauzeit; Auswechslung von Turbinenteilen unter Belassung des Generators; Vermeidung der Kavitationsgefahr. Zur Auswechslung von Turbinenteilen sind über den Turbinen-Nischen Einzel-Laufkranne angeordnet, da diese Seitenkammern vom Maschinenraum-Hauptkran nicht bestrichen werden können. Vorerst sollen zwei Maschinengruppen zu je 21 000 PS mit eigenem Druckschacht und Unterwasser-Tunnel eingebaut werden, während für den Endausbau mit total fünf Maschinengruppen ein weiterer Druckschacht und Unterwasser-Tunnel benötigt wird. Ausser durch den vorerwähnten Zugangsstollen wird der Maschinenraum durch einen Aufzug- und Kabelschacht zugänglich sein.

**Die Genossenschaft Elektrowirtschaft** hielt am 12. September in Balsthal ihre 23. ordentliche Mitgliederversammlung ab. Unter der Leitung des Präsidenten der Verwaltung, Direktor A. Engler, Baden, wurden die geschäftlichen Traktanden rasch erledigt. An Stelle des aus der Verwaltung zurücktretenden Direktors J. Pronier, Genf, wurde als neues Mitglied Direktor L. Mercanton, Lausanne, gewählt. Der Geschäftsbericht der «Elektrowirtschaft» gibt eine knappe Zusammenfassung der vielfältigen Aufgaben der Gemeinschaftswerbung, die sich diese Genossenschaft gestellt hat. Der Aufrechterhaltung des Kontaktes mit der Presse wird dabei besonderer Wert zugemessen. Auch die Jugendwerbung wird sorgfältig gepflegt und mit Schulwänden, Jugendschriften und andern Mitteln das Interesse der Jugendlichen für die Elektrizität und alles, was mit ihr zusammenhängt, geweckt und wach gehalten. Andere Tätigkeitsgebiete erstrecken sich auf Film, Vorträge, Ausstellungen, Diskussionsversammlungen usw. Sie umfassen alles, was eine fortschrittliche Aufklärungs- und Werbeorganisation braucht, um die Beziehungen zur Öffentlichkeit zu pflegen. Diesem Zweck dient vor allem auch die internationale Fachzeitschrift «Elektrizitätsverwertung», die kürzlich ihr 25-jähriges Bestehen feiern konnte (siehe hierüber SBZ 1950, Nr. 23, S. 315) und die Vierteljahreszeitschrift «Die Elektrizität».

**Deutsche Industrie-Ausstellung Berlin 1950.** Im Mai 1945 war das traditionelle Ausstellungsgebäude am Funkturm ein Trümmerhaufen. Doch unverdrossen gingen die Berliner an die Arbeit, und schon im April 1947 fand wieder die erste Veranstaltung auf dem alten Ausstellungsgelände statt. 1948 konnten bereits eine «Grüne Woche», eine Bauleistungsschau und eine Weihnachtsmesse veranstaltet werden, und im vergangenen Jahr sahen die vier ersten wieder erbauten Hallen schon fast zwei Millionen Besucher. Der Mai 1950 brachte die erste Gross-Ausstellung von internationalem Format: die Autoschau sah mehr ausländische Aussteller als die internationalen Automobil-Ausstellungen vor dem Kriege und war

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 m<sup>2</sup> 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 Russiano & Son, die Deckenschalung mittels fahrbaren, angenähert kubischen Gerüstwagen, in Profileisenkonstruktion mit Bretterdeckung, auszuführen. Für die ganze Arbeit wurden total 26 Wagen Typ A, mit Auskragung, 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 Kopfende 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. Schnitter 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 Oberingenieur 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 17jährig nach Zürich, um sich für den Eintritt ins Polytechnikum vorzubereiten. Im Frühjahr 1895 erwarb er sich, erst 21½jährig, 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 Brückenbaubüro 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 Albula-Bahn 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 Albula-Bahn 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 Albula-Bahn 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 Oberingenieurs 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 Oberingenieur des Kreises III in Zürich und sodann von 1930 bis 1938 Oberingenieur für Bahnbau und Unterhalt bei der Generaldirektion in Bern.

Wie für die Mehrzahl seiner jungen Kollegen bei der Albula-Bahn 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 Eisenbahn-Minister 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 Oberingenieur 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