

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 111/112 (1938)
Heft: 14

Nachruf: Zachariou, Alexander D.

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: 15.10.2024

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

die auf einer umlaufenden Trommel hergestellte Zeitung nichts anderes als ein Belinogramm — die drahtlos übermittelte Kopie einer Zeitung, die auf einer in der Sendestation synchron rotierenden Trommel aufgespannt ist. Diese Kopie, die durch den magnetisch gesteuerten Druck eines Stiftes auf das zu beschreibende, mit Kohlenpapier bedeckte Blatt bewerkstelligt wird, nimmt für den übertragenen dm² einige Minuten in Anspruch, sodass in der Stunde 3 Seiten im Format 30 cm × 19 cm entstehen — wenn unillustriert, 4000 ÷ 4800 Wörter. Diese, die Rundfunkhörer ausserhalb grösserer Städte interessierende Neuerung dürfte den Tageszeitungen, deren Funktion sich ja nicht auf den blossen Nachrichtendienst beschränkt, kaum Konkurrenz machen.

Oesterreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Die Neuordnung der Verhältnisse im ehemaligen Oesterreich brachte auch wesentliche Änderungen im gesamten technischen Vereinswesen. Nebst 50 andern technischen Fachvereinen wurde auch der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein (ÖIAV) gelöscht. Seine Arbeiten gehen auf den Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik (NSBDT), Sitz München, über, dessen Reichshauptstellenleiter Link die verwickelten und schwierigen Ueberleitungsarbeiten durchzuführen hat. Der ÖIAV war am 8. Juni des Sturmjahres 1848 gegründet worden; knapp 90 Jahre nach seiner Gründung, am 6. Juli d. J. wurde er gelöscht. Sein Haus in der Eschenbachgasse 9 des Wiener Bezirks Innere Stadt ging auf den NSBDT über. Die Zeitschrift des ÖIAV erscheint unter Leitung des bisherigen Redakteurs Ing. Fritz Willfort unter dem neuen Titel «Bau und Werk» weiter und es ist nicht ausgeschlossen, dass sie wird bedeutend ausgestaltet werden können.

Betriebserfahrungen mit diesel-elektrischen Omnibussen in Boston sind ausserordentlich zufriedenstellend. Der erste dieser Wagen wurde, wie «Transit-I.» Bd. 82 (1938) Nr. 2 zu entnehmen ist, im Januar 1937 eingestellt, heute sind deren zehn im Betrieb und zwei im Bau. Die Wagen haben insgesamt etwa 400 000 km Laufstrecke hinter sich, ohne dass nennenswerte Ausbesserungen erforderlich waren. Allein der erste Wagen hat 75 000 km gefahren. Ausgerüstet sind die Wagen mit einem 125 PS-Dieselmotor von 1200 U/min. Die Unterhaltkosten der diesel-elektrischen Omnibusse sollen nach den bisherigen Erfahrungen kaum höher sein als bei den früheren Benzinwagen mit wesentlich stärkeren Motoren. Unter Zugrundelegung von Unterhaltkosten in dieser Höhe werden die Gesamtbetriebskosten bei einer jährlichen Fahrstrecke von 32 000 km denen der Benzinwagen entsprechen, bei grösseren jährlichen Fahrstrecken jedoch niedriger sein.

Der Trajektverkehr über den Bodensee, der seit 70 Jahren unterhalten worden ist, soll mit nächsten Frühling eingestellt werden, da die Deutsche Reichsbahn seit dem Anschluss Oesterreichs die Strecke Friedrichshafen-Ulm zugunsten der Strecke Lindau-Augsburg zu entlasten wünscht. Auch weist die D. R. darauf hin, dass durch den Wegfall der mehrfachen Grenz-Uebergangsformalitäten der Landweg über Bregenz vorteilhafter geworden sei. Die SBB hätten den Trajektverkehr wenigstens zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, der eine durchschnittliche Jahresfrequenz von 30 000 Wagen aufweist, weiterführen wollen.

Die neuen Rheinbrücken bei Maxau, die die bisherige Schiffbrücke (siehe Bd. 109, S. 222) ersetzen, sind parallelgurtige Strebentfachwerke von 16,5 m Systemhöhe (siehe Bd. 107, S. 253); die doppelspurige Eisenbahnbrücke und eine Strassenbrücke liegen unmittelbar nebeneinander auf gemeinsamen Pfeilern. Der «Z.VMEV» vom 25. August entnehmen wir als auffällige Besonderheit, dass die beiden Obergurte jeder Brücke je beidseits der Hauptträgerenebene feste Revisionsstege mit Geländern besitzen. Während man die unter den Fahrbahnen laufenden Revisionswagen bereits gewohnt ist, spricht das Filigranwerk jener acht oberen Stege vom schönheitlichen Standpunkt aus weniger an.

Die Graphische Sammlung der E. T. H. zeigt ab 1. Oktober (Eröffnung um 15 h) eine *Ausstellung*: «Die Schweizerische Graphik im Zeitalter der Spätgotik und der Frührenaissance».

NEKROLOGE

† **Alexander D. Zachariou**, Dipl. Ing., entschlief am 26. Juni d. J. in Kastella (Piräus). Geboren am 25. Juni 1869 als Kaufmannssohn in Braila, kam er später nach Athen, wo er seine Mittelschulbildung genoss, die er im Jahre 1887 mit der Reife abschloss. Er setzte seine Studien am Eidgen. Polytechnikum in Zürich fort und erwarb sein Diplom als Bauingenieur im Jahre 1892. Hierauf entfaltete er seine praktische Tätigkeit anfangs als Ingenieur bei den Württembergischen und Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und später als bauleitender Ingenieur bei der Ausführung des Dortmund-Ems-Kanals, sowie als Ingenieur der Hafendeputation in Bremen.

Nach siebenjähriger erfolgreicher Tätigkeit in Deutschland kehrte Alexander D. Zachariou im Jahre 1899 nach Griechenland zurück. Mit den seltenen Begabungen eines produktiv schaffenden Geistes ausgestattet, war er bestrebt, eine Erneuerung der bis dahin in Griechenland angewandten technischen Methoden herbeizuführen und eröffnete damit den Weg zur technischen Emanzipation des Landes. 1899 gründete er die nachmals wohlbekannt und erfolgreiche technische Gesellschaft «Alexander Zachariou & Co.». Drei Jahre später, nach langer und mühevoller Vorarbeit, die in seine Studentenzeit in Zürich zurückreicht, schuf er unter Mitwirkung von A. Hatzikyriakos die erste Zementfabrik in Griechenland, die er im Jahre 1909 zu der grössten Zementindustrie des Landes ausbaute, der «Zementfabrik Titan A. G.». Im Jahre 1902 führte Zachariou die Anwendung des Eisenbetonbauverfahrens in Griechenland ein. Das Jahr 1920 schliesslich brachte die Gründung der «Tekton-Bau-Aktiengesellschaft».

Hand in Hand mit der Befruchtung der Bautätigkeit des Landes durch Zachariou Initiative ging die Entwicklung der maschinellen und elektrischen Anlagen in Griechenland. Er beteiligte sich auch tatkräftig an der Gründung einer grossen Anzahl griechischer Industrien, die er bis zu seinen letzten Lebensstunden unermüdlich mit seiner wertvoll und unentbehrlich gewordenen Beratung unterstützte. Der riesenhafte Aufschwung der griechischen «Gesellschaft für chemische Produkte & Dünger» ist zum grossen Teil Alexander D. Zachariou zu verdanken, der regen Anteil an der Errichtung der ersten Fabrikanlagen sowie an ihrer planmässigen Erweiterung und Vervollkommnung nahm.

Mit besonderem Interesse verfolgte er namentlich auch die Frage des Umbaus des Hafens von Piräus, worüber eine erschöpfende Arbeit aus seiner Feder als Sonderdruck der Zeitschrift «Technika Chronika» erschienen ist. Mit grösster Aufopferung lieh er seine Dienste aber nicht nur der raschen Entwicklung der Technik und Industrie, sondern auch der Wirtschaft des Landes und zahlreichen allgemeinen Fragen. Darüber hinaus aber pflegte Zachariou mit feinem Verständnis Musik und Malerei, und unzählige sind die Unterstützungen, die er jedem künstlerischen Streben zuteil werden liess. So hinterlässt Alexander D. Zachariou ein Lebenswerk, das unzertrennlich mit den intensivsten zivilisatorischen Bestrebungen seines Vaterlandes verknüpft ist. Sein Hinscheiden bedeutet einen schmerzlichen Verlust für die griechische technische Welt und für jeden, der ihn ausserhalb seines Geschäftslebens als einen grossen Humanisten und treuen Freund kannte. In ihm verliert auch die G. E. P. ihren langjährigen und äusserst eifrig bemühten Vertreter in Griechenland, der sich um den Zusammenhang unserer Ehemaligen in seinem Bereich sehr verdient gemacht hat.

† **Rob. v. Pfyffer**, Bauingenieur von Luzern, geb. am 25. Dez. 1873, ist Anfang September d. J. in Alexandrien einer Fleischvergiftung zum Opfer gefallen. Pfyffer hat im März 1898 an der Bauingenieur-Abteilung der E. T. H. diplomiert, gehörte also zum Sihlbruggen-Kameradenkreis. Er hat aber die Heimat schon früh verlassen, arbeitete zuerst in Baku am Kaspischen Meer, dann in Aegypten, wo er seit etwa zweieinhalb Jahrzehnten in Alexandrien niedergelassen war und wo er als beratender Ingenieur und als bautechnischer Gerichtsexperte sich betätigte. Da Pfyffer weder der G. E. P. noch dem S. I. A. angehörte, hat er leider den Kontakt mit seinen europäischen Kollegen ziemlich verloren.

† **Sam. Dumas**, Prof. Dr. ès. sc. und Direktor des Eidgen. Versicherungsamtes, geb. am 27. März 1881, ist am 24. Sept. im 58. Lebensjahr gestorben. Unser, von Bussigny sur Olon gebürtiger G. E. P.-Kollege hatte von 1900 bis 1904 an der E. T. H. die Fachlehrer-Abteilung mathemat.-physikal. Richtung mit Diplom absolviert. Nach einer zweijährigen Praxis beim Eidgen. Statist. Amt trat er zum Eidgen. Versicherungsamt über, zu dessen Leitung Prof. Dumas 1925 berufen wurde. 1908 hatte er an der Universität Lausanne doktortiert, und seit 1913 wirkte er im Nebenamt als Professor an der E. I. L.



ALEX. ZACHARIOU

DIPL. BAUINGENIEUR
G. E. P.-Vertreter f. Griechenland
25. Juni 1869 26. Juni 1938