

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 49

Nachruf: Dolder, Alexander

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: 23.01.2026

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

auslauf sind beide Stollenenden nur durch Vertikalschächte zugänglich (vgl. Bild 10 in unserer Projektbeschreibung, SBZ 1951, Nr. 32, S. 444). Eine der heiklen Aufgaben dieses Baues wird der Zusammenschluss zwischen den beiden Unterwasserstollen und dem Maschinenhaus bilden. Der Bau der Hilfswehre wird anfangs des nächsten Jahres begonnen. Sehr gut ausgebaut ist die Kiesaufbereitungsanlage an der Strasse nach Ellikon. Zurzeit sind 350 Mann auf den Baustellen beschäftigt; davon 140 Schweizer. Nach den Bestimmungen der Konzession für dieses Grenzkraftwerk sollten 40 % = 140 deutsche und 60 % = 210 schweizerische Arbeiter beschäftigt werden; der Anteil der ausländischen Arbeiter am Schweizerkontingent macht ungefähr einen Drittel aus und liegt damit unter dem in der heutigen Zeit des Arbeitermangels in der Regel bei inländischen Kraftwerkbauteilen vorhandenen Prozentsatz. Das Bautempo ist normal; es entspricht jenem der Werke der Aarestufen Rupperswil und Wildegg-Brugg; die Energielieferung wird im Herbst 1956 beginnen können¹⁾. — Zur juristischen Diskussion um die Initiative zum Schutze der Stromlandschaft Rheinfall-Rheinau²⁾ nimmt die Elektrizitätswerk Rheinau AG. folgende Stellung ein: Der Bau des Kraftwerkes Rheinau beruht auf einer klaren Rechtslage und erfolgt entsprechend den Verpflichtungen, die in der Konzession übernommen wurden. Daran hat das Zustandekommen der Initiative nichts geändert. Die Elektrizitätswerk Rheinau AG. wird sich wie bisher so auch in Zukunft an die Konzession und das Gesetz, an die ihr erteilten Rechte und die ihr auferlegten Pflichten halten.

Die Associazione Nazionale Imprese Produttrici e Distributrici di Energia Elettrica (ANIDEL) erstattet in einem sehr schön und reich ausgestalteten Werk Bericht über das Betriebsjahr 1952. Dieser Organisation sind sämtliche wichtigen Unternehmungen Italiens für die Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie angeschlossen. Die Ausbauleistung der thermoelektrischen Zentralen ist im Berichtsjahr (d. h. vom 31. 12. 51 bis 31. 12. 52) von 1 217 667 kW auf 1 686 727 kW angestiegen. Bei den hydroelektrischen Anlagen lauten die entsprechenden Zahlen 6 769 972 kW und 7 168 945 kW. Die mittlere mögliche Jahresproduktion der hydroelektrischen Anlagen betrug Ende 1951 rd. 26,4 Mrd. kWh und stieg bis Ende 1952 auf 27,9 Mrd. kWh. Aus diesen Zahlen geht der sehr starke Ausbau der Produktionsanlagen hervor. Auch dem Ausbau der Speichermöglichkeiten haben die italienischen Unternehmungen ihre volle Aufmerksamkeit geschenkt; die akkumulierbare Energie betrug Ende 1952 3532 Mio kWh (Schweiz 1366 Mio kWh). Zahlreiche, übersichtliche Tabellen gewähren einen sehr weitgehenden Einblick in die Erzeugungs- und Verbrauchsverhältnisse während des Berichtsjahres in den einzelnen Landesteilen. Sie werden durch farbige graphische Darstellungen ergänzt. In einer getrennten Mappe findet man als Anhang zwei grosse Karten von Italien im Maßstab 1:1 000 000; auf der einen sind die Hochspannungslinien für 120 bis 230 kV und auf der andern die elektrischen Zentralen in verschiedenen Farben eingetragen (Stand 31. Mai 1953). Dazu gehört ein Verzeichnis der hydraulischen und thermischen Zentralen mit einer installierten Leistung von mehr als 1000 kVA. Andere Karten geben Aufschluss über die etappenweise Vereinheitlichung der Spannung im Verbrauchernetz. Der ganze Bericht lässt in sehr eindrücklicher Weise die gewaltige Entwicklung erkennen, die unser südliches Nachbarland auf dem Gebiete der Versorgung mit elektrischer Energie durchmacht und die für uns in verschiedenen Beziehungen von grossem Interesse ist.

Die Elektrifizierung der alten Hauensteinlinie Sissach-Läufelfingen-Olten ist auf den Fahrplanwechsel im Herbst 1953 fertiggestellt worden. Bis zur Eröffnung des Hauenstein-Basistunnels am 8. Januar 1916 bewältigte diese Strecke den ganzen Verkehr zwischen Basel und Olten; nachher diente sie nur noch dem Lokalverkehr. Durch die Elektrifizierung soll die Zahl der Züge an Werktagen von 16 auf 24, an Sonntagen von 14 auf 20 erhöht werden. Auf den starken Steigungen (Sissach-Läufelfingen 21 %, Olten-Läufelfingen 26 %) beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit 75 %. Jährlich können 2200 t Kohle gespart sowie die Kosten für

¹⁾ Das deutsch-österreichische Donaukraftwerk Jochenstein, rund viermal grösser als Rheinau, wird in vier Jahren gebaut.

²⁾ SBZ 1952, Nr. 49, S. 695 und 1953, Nr. 16, S. 233.

den Unterhalt und für Schmiermaterial um mehr als die Hälfte verringert werden. Die Fahrzeiten auf der 18 km langen Strecke verkürzen sich für Personenzüge um 6 bis 9 Minuten, für Güterzüge um 10 bis 14 Minuten. Die nunmehr elektrifizierte alte Hauensteinlinie wird auch als Umfahrungs- und Entlastungsstrecke wertvolle Dienste leisten. Die Kosten betragen 0,9 Mio Fr. für die Fahrleitungsanlage, 0,8 Mio Fr. für die Schaffung des Lichtraumprofils und 0,75 Mio Fr. für die Schwachstrom- und Sicherungsanlagen.

Ein Medizinisch-Psychologisches Institut für Verkehrssicherheit in Stuttgart wurde im Frühling 1952 eröffnet. Es wird von einem Facharzt für Neurologie und Psychiatrie geleitet und untersteht einem Verwaltungsrat, in dem Behörden, grössere Firmen und Kraftfahrzeugverbände vertreten sind. In dem Institut werden vor allem Autofahrer, Motorradfahrer und Radfahrer untersucht. Von den bisher untersuchten Kraftfahrern zeigten sich gemäss einem Bericht im «Internat. Archiv für Verkehrswesen» 1953, Nr. 8, 26 % als ungeeignet, 20 % als bedingt geeignet und 54 % als geeignet. Verglichen mit früheren, durch Amts- und Fachärzte durchgeföhrten Untersuchungen wurde ein wesentlich grösserer Prozentsatz von Kraftfahrern festgestellt, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Die statistische Auswertung der Untersuchungen dürfte später einen Beitrag zur Gewinnung von Richtlinien für die Zulassung von Fahrern und für die Verkehrserziehung ergeben.

Die neue Esso-Raffinerie in Antwerpen, die am 1. Juli 1953 in Betrieb kam und am 8. Sept. 1953 eingeweiht wurde, ist mit einem Aufwand von 25 Mio Dollar erstellt worden und soll 4,4 Mio t Öl pro Jahr verarbeiten. Sie dient vor allem der Versorgung der Beneluxländer. Verarbeitet wird Erdöl aus Saudi-Arabien zu Benzin, Petrol, Düsentreibstoff, Diesellost usw. Ein besonderer Erdölhafen wurde angelegt, der Ozean-Tanker bis 30 000 t aufnehmen kann. Zum Speichern von Erdöl stehen Behälter von insgesamt 54 000 t Speicherfähigkeit zur Verfügung. Die Behälter für Zwischenprodukte können 40 000 t aufnehmen, diejenigen für Fertigprodukte rd. 83 600 t. Das Werk ist das Ergebnis der Zusammenarbeit von Belgien und Amerikanern.

Bremsvorrichtung für Flugzeuge. Dipl. Ing. Hans Ed. Begge, der zwei Düsenflugzeuge mit Hubschrauber mit Düsenantrieb entwickelt hatte¹⁾, gelang es, eine Bremsvorrichtung für schnellste Düsenflugzeuge zu konstruieren, die in den Landerollbahnen eingebaut wird. Beim Landen treten diese Bremsvorrichtungen automatisch in Tätigkeit. Die kostspieligen Bauten der langen Auslaufrollbahnen werden dadurch bedeutend verringert.

NEKROLOGE

† **Alexander Dolder**, Dipl. El.-Ing., von Meilen, wurde am 6. Juni 1899 in Alexandrien (Aegypten) geboren und kam mit seiner Familie 1909 in die Schweiz. In Zürich besuchte er, der seinen Vater schon im Alter von zwölf Jahren verlor, von 1911 bis 1917 das Kant. Gymnasium. Anschliessend folgte das Studium an der ETH von 1917 bis 1922, das er mit dem Diplom als Elektro-Ingenieur abschloss. 1927 ging er zu Stone & Webster nach Boston, 1929 zur Trojan Eng. Corp. nach New York, und 1930 für die Maschinenfabrik Oerlikon nach Kanada, wo er grossen Erfolg hatte. 1935 kehrte unser G. E. P.-Kollege nach der Schweiz zurück; er absolvierte eine sechsmonatige Vorbereitungszeit für den Leiterposten bei der Manometer AG. in der Hauptfirma Schäffer und Budenberg G. m. b. H. in Magdeburg und trat hierauf die Stelle als Direktor der Manometer AG. in Zürich an — eine Tätigkeit, die ihn ganz erfüllte. 1947 übernahm er die Manometer AG. selbst als Inhaber. Ein schon lange schwelendes Leiden hat ihn am 31. Oktober seinem Arbeitsfeld und seiner Familie allzufrüh entrissen.

† **Anton Pestalozzi**, Dipl. Arch. S. I. A., B. S. A. und G. E. P., verschied am 23. September infolge eines Herzschlages. Während unseres Studiums von 1903 bis 1908 am Eidg. Polytechnikum, auf verschiedenen Studienreisen im Ausland und durch 40jährige Zusammenarbeit waren wir in treuer Freundschaft und Kameradschaft miteinander verbunden.

¹⁾ SBZ 1953, Nr. 21, S. 310.