

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

Nachruf: Pestalozzi, Anton

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: 22.02.2026

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 Unterwassertollen und dem Maschinenhaus bilden. Der Bau der Hilfswehr 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 Kraftwerksbauten vorhandenen Prozentsatz. Das Bautempo ist normal; es entspricht jenem der Werke der Aarestufen Ruppertswil und Wildegg-Brugg; die Energielieferung wird im Herbst 1956 beginnen können¹⁾. — Zur juristischen Diskussion um die Initiative zum Schutze der Stromlandschaft Rheinfluss-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 Masstab 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

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 betrugen 0,9 Mio Fr. für die Fahrleitungsanlage, 0,8 Mio Fr. für die Schaffung des Lichttraumprofils 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 durchgeführten 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 Oel pro Jahr verarbeiten. Sie dient vor allem der Versorgung der Beneluxländer. Verarbeitet wird Erdöl aus Saudi-Arabien zu Benzin, Petrol, Düsentreibstoff, Dieselöl 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 Speicherkapazität 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 Belgiern 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 Lande rollbahnen eingebaut wird. Beim Landen treten diese Bremsvorrichtungen automatisch in Tätigkeit. Die kostspieligen Bauten der langen Auslaufrollbahnen werden dadurch bedeutend verringert.

NEKROLOGE

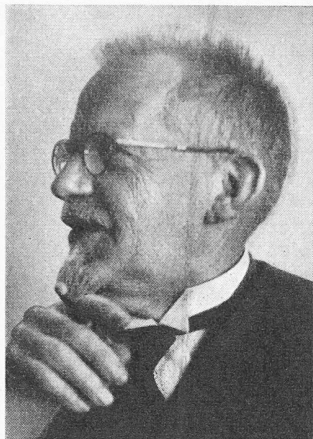
† **Alexander Dolder**, Dipl. El.-Ing., von Meilen, wurde am 6. Juni 1899 in Alexandrien (Aegypten) geboren und kam mit seiner Familie 1909 in die Schweiz. In Zürich besuchte er, der seinen Vater schon im Alter von zwölf Jahren verlor, von 1911 bis 1917 das Kant. Gymnasium. Anschliessend folgte das Studium 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⁾ 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.

¹⁾ SBZ 1953, Nr. 21, S. 310.



A. PESTALOZZI
ARCHITEKT

1885

1953

Anton Pestalozzi wurde am 26. Februar 1885 in Männedorf geboren, hat die Schulen in Männedorf und Zürich besucht und war nach Abschluss seines Studiums, das er durch ein Praxisjahr bei der Firma Hektor Schlatter in St. Gallen unterbrochen hatte, auf verschiedenen Architekturbureaus tätig, zuletzt bei Gebr. Pfister in Zürich.

Während unserer seit 1913 gemeinsamen Tätigkeit sind eine grosse Anzahl Wohnhäuser sowie Wohlfahrtshäuser, Kranken- und Schulhäuser, Fabriken und öffentliche Gebäude entstanden, deren Projektierung und Ausführung sich der Verstorbene immer in seiner gleichen Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit widmete, mit der er alles anpackte, was ihm das Leben als Aufgabe stellte. — Seine langjährige Tätigkeit als Präsident der Normalien-Kommission des S. I. A. bot ihm reichlich Gelegenheit, seine gründlichen Kenntnisse, sein rasches Erfassen und gerechtes Abwägen zur Geltung zu bringen. Aus dem gleichen Grunde wurde er auch oft mit der Ausarbeitung von Gerichtsgutachten betraut und leistete er dem Sekretariat des S. I. A. als Berater langjährige Dienste. — Dem Vaterland hat er als Offizier reichlich Tribut gezollt, zuletzt, während des ganzen 2. Weltkrieges, als Geniechef der 4. Division.

Pestalozzi hatte eine ernste und verpflichtende Auffassung seines Berufs und war stets bestrebt, seinen Weg in unbeirrbarer Geradlinigkeit zu suchen und zu gehen. Sein oft kantiges und schroffes Wesen, das jedem Schein abhold war, liess nicht alle den Zugang zu seinem lauterem und gütigen Herzen finden, das ihm in jeder Lage immer wieder den Weg wies. Ich werde meinem treuen Freund stets in herzlicher Dankbarkeit verbunden bleiben. Max Schucan

† **Adolf Pestalozzi**, El.-Ing. G. E. P., von Zürich, geb. am 3. März 1896, ETH 1914 bis 1918, ist am 15. Oktober in Bogotà gestorben, wo er seit 1929 als Vertreter von Brown Boveri, Gebr. Sulzer, Landis & Gyr und anderer Firmen tätig gewesen war.

† **Arnold Itten**, Arch. S. I. A., G. E. P., von Thun, geb. am 27. Jan. 1900, ETH 1918 bis 1923, Inhaber eines Architekturbureau in seinem Heimatort, ist daselbst gestorben.

BUCHBESPRECHUNGEN

Talsperren. Von F. Tölke. 122 S. mit 170 Abb. Berlin 1953, Verlag Walter de Gruyter & Co. (Sammlung Götschen). Preis kart. DM 2.40.

Der Verfasser des bekannten Bandes über Talsperren im «Handbuch für Bauingenieure» hat in diesem kleinen Band der Sammlung Götschen in ausgezeichneter Weise die wichtigsten Grundsätze über die Konstruktion und den Bau von Talsperren zusammengefasst. Die Ausführungen sind illustriert mit schönen Beispielen aus neuesten Bauten. Selbstverständlich konnte in dieser Aufmachung der Berechnung von Talsperren nicht nachgegangen werden. Wer sich aber in Kürze einen guten Einblick in Staumauern und Staudämme verschaffen will, greift gern zu diesem Büchlein.

Prof. G. Schnitter, Zürich

Neuerscheinungen:

Technisches Hilfsbuch. Von Klingelberg, herausgegeben von W. Krumme und R. Reindl. 13., neubearbeitete Auflage. 850 S. mit zahlreichen Abb. und Zahlentafeln. Berlin 1953, Springer-Verlag. Preis geb. DM 19.80.

Die Bemessung der Stahlbetonbauteile nach Oenorm B 4200, 4. Teil. Von Karl Jäger. 45 S. mit 15 Abb. und 15 Tabellen. Wien 1953, Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung. Preis geb. Fr. 7.30.

Strassenbauforschung 1952/53. 143 S. mit 23 Abb. Köln-Deutz, Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen E. V., Alarichstrasse 35.

Wie schütze ich mich vor Unfällen? Von der TKVSE, Techn. Kommission des Verbandes Schweiz. Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen. 34 S. mit Abb. Zürich 1953, Selbstverlag.

Hydraulique appliquée III: Turbo-machines. Par André Ribaux. 160 p. avec 450 fig. Genève 1953, Editions La Moraine. Prix broch. 12 Fr.

Bituminöser Strassenbau, Strassenbaumaschinen, Strassenbauwirtschaft. Vorträge und Berichte von deutschen und ausländischen Strassenfachleuten. 182 S. mit Abb. und Tabellen. Bielefeld 1953, Kirschbaum-Verlag.

Menschenkenntnis und Umgangsformen. Von Carl Hilty. 103 S. Basel 1953, Verlag Gebr. Riggensbach. Preis kart. Fr. 3.90.

Hartstoffe und Hartmetalle. Von R. Kieffer und P. Schwarzkopf. 717 S. mit 280 Abb. Wien 1953, Springer-Verlag. Preis geb. Fr. 81.70.

WETTBEWERBE

Gemeindehaus in Küsnacht-ZH (SBZ 1953, Nr. 19, S. 284). 15 Bewerber. Ergebnis:

1. Preis (3200 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Karl Pfister, Küsnacht
2. Preis (2600 Fr.) W. A. Abbühl, Küsnacht
3. Preis (2200 Fr.) W. Niehus, Küsnacht
4. Preis (2000 Fr.) R. Joss, Küsnacht
1. Ankauf (800 Fr.) Fred Cramer, Küsnacht
2. Ankauf (600 Fr.) W. Bürgin, Küsnacht
3. Ankauf (600 Fr.) H. U. Fuhrmann, Küsnacht.

Die Ausstellung dauert noch bis und mit Sonntag, den 6. Dezember, im Hotel Sonne, Küsnacht (kleiner Saal); sie ist geöffnet an Werktagen von 14 bis 20 h und am Sonntag von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h.

Konsumverein Thun-Steffisburg (SBZ 1953, Nr. 28, S. 414). Zwölf Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (3500 Fr.) Franz Wenger, Thun
2. Preis (2700 Fr.) Max Schär u. Adolf Steiner, Steffisburg
3. Preis (2200 Fr.) Livio Colombi, Thun; Mitarbeiter H. Müller, Thun
4. Preis (2100 Fr.) Hans Frei, Oberhofen
5. Preis (2000 Fr.) Peter u. Emmy Lanzrein, Thun; Mitarbeiter Peter Gyga.

Die Ausstellung der Entwürfe im Sitzungssaal des Konsumvereins Thun-Steffisburg, Thun, Bälliz 1, dauert noch bis und mit Montag, 14. Dezember. Oeffnungszeiten: Montag bis Freitag 17 bis 19 h, Samstag 14 bis 17 h, Sonntag 10 bis 12 und 14 bis 16 h.

Kirchgemeindehaus im Scheibenschachen, Aarau (SBZ 1953, S. 356). Die 16 eingegangenen Projekte werden von Samstag, den 5. Dez., bis und mit Sonntag, den 13. Dez., im Kirchgemeindehaus, Jurastrasse 13, Aarau, zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt. Oeffnungszeiten der Ausstellung je 14 bis 18 h und 20 bis 22 h. Das Ergebnis des Wettbewerbes wird in der nächsten Nummer der Schweiz. Bauzeitung veröffentlicht.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. SCHWEIZ. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN — Mitteilungen des Generalsekretariates

Prix International Jules Boulvin

Dieser Preis wird alle drei Jahre dem Verfasser der besten Arbeit über ein mechanisches Problem des Maschinenbaues (mémoire relatif à la mécanique appliqué aux machines) erteilt. Der Preis beläuft sich auf 5000 belg. Fr. Bewerben können sich Fachleute aller Länder, mit denen die wissenschaftliche Abteilung der Königlichen Akademie von Belgien Beziehungen unterhält (was für die Schweiz zutrifft). Die Arbeiten müssen französisch oder niederländisch abgefasst sein und spätestens am 1. November 1954 der Association des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Gand (A. I. G.) in Brüssel, 32, rue de la Victoire, eingereicht werden. Die Ergebnisse werden an der Generalversammlung der A. I. G. im Februar 1955 bekanntgegeben, und die preisgekürnte Arbeit wird in den «Annales de l'A. I. G.» veröffentlicht.