

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 46

Artikel: Zum Ausbau des schweizerischen Strassennetzes: Bundesstrassen oder kantonale Strassen?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62023>

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: 16.03.2025

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

ehrwürdigen Dom, dessen Grösse neben allen übrigen Kirchen der Stadt man nur begreift, wenn man weiss, dass Passau einst das Zentrum des grössten Bistums von Europa war, wurde uns ein Orgelkonzert geboten, gespielt von einem jungen Organisten auf der grössten Kirchenorgel der Welt. Nach der Sättigung mit technischer Weisheit gab man sich mit besonderem Genuss dieser Symphonie unendlich vieler Klangfarben und Tonstärken hin. Feinste, von weit her kommende Töne, herrliche Harmonien, wechselten mit orkanartig daherstürzenden Klängen und Erschütterungswellen ab, die das gewaltige Bauwerk zum Erbeben brachten. Nach dem Konzert erläuterte uns der Organist den Aufbau dieses Meisterwerkes der Orgelbaukunst, auf das die Passauer mit Recht stolz sind. Es besteht aus fünf Orgeln, je einer Vox humana im Chor und im Orgelraum und aus zwei Glockenspielen.

Andern Tages rollte die ganze Karawane dem linken Donauufer entlang, Richtung Jochenstein. Grosszügige Strassenbauten — natürlich dank dem Kraftwerk — und die sorgfältige Ufergestaltung im Staugebiet machten sichtlich Eindruck. Bei strömendem Regen — einziger Misserfolg der Organisation — verbereite sich die Besucherschar, aufgelöst in viele Gruppen, über die ausgedehnte Baustelle Jochenstein. Der rechte Teil des Wehres und der linke Teil des Maschinenhauses sind weitgehend fertiggestellt und drei Maschinensätze sind bereits in Betrieb genommen worden. In der Mitte des Stromes gähnt jedoch noch ein mächtiges Loch. In der etwa 20 m tiefen Baugrube werden eben Fundationen betoniert. Ein äusserst interessanter Bauzustand! Man konnte

sich ungefähr ein Bild machen, wie es hier ausgesehen haben muss, als letzten Sommer die ganze Baustelle von einem gewaltigen Hochwasser überflutet wurde. Eine geplatze Zelle des mächtigen Zellenfangdammes lässt darauf schliessen, dass es auch auf dieser Baustelle nicht ohne die üblichen Pechsträhnen abgegangen ist. Nach einem kurzen Imbiss in der Kantine, in der man nicht nur des scheusslichen Wetters, sondern ebensowohl der riesigen Ausmasse des Raumes wegen fror, ging es in aufgelöster Ordnung wieder nach Passau. Damit war die Betontagung beendet und alles strebte den heimatlichen Gefilden zu.

Der Oesterreichische Betonverein, der sich, ähnlich wie der deutsche Betonverein, zum Ziel gesetzt hat, die Betonbauweise zu fördern, kann wiederum auf eine gelungene Tagung zurückblicken. Als Schweizer möchte man die österreichischen und die deutschen Kollegen um diese Einrichtung fast beneiden. Die grosse Zahl der Mitglieder aus dem Kreise der Bauingenieure, aus der Zementindustrie, der Kraftwerksgesellschaften und anderer grosser Unternehmungen geben diesem Verein die Möglichkeit, an der Forschung teilzunehmen und den Erfahrungsaustausch zu vermitteln. In einer Schriftenreihe gibt er technologische Erläuterungen zu den Oenormen und Leitsätze für die Herstellung von Beton heraus und lässt seit Beginn dieses Jahres sogar eine eigene Zeitschrift erscheinen. Es ist kein Zweifel, dass der Betonverein der österreichischen Wirtschaft wertvolle Dienste leistet.

J. Bächtold

Adresse: Ing. J. Bächtold, bei Wirz & Co., Schosshalden 32, Bern.

Zum Ausbau des schweizerischen Strassennetzes

Bundesstrassen oder kantonale Strassen?

DK 625.711.1.001.1

Die Wahl einer eidgenössischen Kommission für die Planung des schweizerischen Strassennetzes durch das Eidgenössische Departement des Innern und das Initiativbegehren über eine Partialrevision der Bundesverfassung zum Zwecke der Förderung des Strassenbaues haben den Diskussionen über die zukünftige Gestaltung unseres Strassennetzes einen neuen Auftrieb gegeben. Seit Jahren bemühen sich verschiedene Kreise, insbesondere in der schweizerischen Technikerschaft und in den Automobilverbänden, den längst fälligen Umschwung in den Meinungen der zuständigen Instanzen der Kantone und des Bundes herbeizuführen.

Die Einsetzung der eidg. Kommission für die Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes ist auf einen Vorstoss der Studienkommission zurückzuführen, die seinerzeit auf Initiative der schweizerischen Baudirektoren-Konferenz geschaffen wurde und die massgebenden schweizerischen Organisationen zusammenfasst, welche am Strassenwesen interessiert sind. Diese Studienkommission hatte sich vorerst zum Ziele gesetzt, die Frage der Verteilung des Benzinzolles durch die Bundesbehörden derart regeln zu lassen, dass mindestens 50 % der betreffenden Zolleinnahmen den Kantonen für ihren Strassenbau zufallen würden. Eine neue Regelung der staatlichen finanziellen Belastung des Benzins dürfte sich überhaupt mit der kommenden Finanzordnung aufdrängen. Es wäre sinnvoller und zweckmässiger, den jetzigen sogenannten Benzinzoll durch einen richtigen Benzinzoll, der ohne Zweckbestimmung in die Bundeskasse fliessen würde, und eine eigentliche Benzinsteuern, die ausschliesslich für die Finanzierung des Strassenbaues bestimmt wäre, zu ersetzen. Dabei könnten die von den Automobilisten als ungerecht empfundenen kantonalen Verkehrssteuern ganz oder teilweise aufgehoben und durch einen entsprechenden Anteil an der eidg. Benzinsteuern ersetzt werden. Von Anfang an vertraten die Delegierten der schweizerischen Technikerschaft in der Studienkommission den Standpunkt, dass die Planung ebenso wichtig sei wie die finanziellen Mittel. Die Erfahrungen haben auch gezeigt, dass im Moment, wo die Regelung mit der Benzinzollhalbierung zwischen Bund und Kantonen in Kraft gesetzt wurde, viele Kantone nicht wussten, wie sie das Geld verwenden sollten, da die Planung und Projektierung weitgehend fehlten. Auf Grund dieser Erfahrungen entschloss sich die Kommission, den Fragen der voraus-

schauenden Planung die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und entsprechende Schritte beim Eidgenössischen Departement des Innern zu unternehmen, die zur Bildung der eidg. Planungskommission führten. Das Departement des Innern war bei der Zusammensetzung dieser Kommission vor eine besonders schwierige Frage gestellt, denn es galt, die verschiedenen massgebend am Bau der Strassen interessierten Kreise, und vor allem die Kantone mit Rücksicht auf ihre bisherige Strassenhoheit, zu berücksichtigen. Von den 28 Mitgliedern der Kommission sind auch 16 ausgesprochene Kantonsvertreter, sei es als Regierungsräte oder als Kantonsingenieure. Diese Feststellungen lassen erwarten, dass die kommenden Beschlüsse dieser Kommission weitgehend von den kantonalen Auffassungen und Interessen beeinflusst sein werden. Es ist verständlich, dass, wenn auch einige kantonale Vertreter gegenüber einer neuen gesamtschweizerischen Lösung, die allein einen fortschrittlichen Ausbau der Strassen gestatten würde, aufgeschlossen sind, andere leider durch die kantonalen Interessen stark gehemmt sind.

Es ist deshalb notwendig, einige grundsätzliche Überlegungen über die jetzige Praxis im schweizerischen Strassenbau anzustellen, um deren Vor- und Nachteile gegenüber der Praxis in anderen Ländern abwägen zu können. Die Strassenhoheit ist bis heute vollständig bei den Kantonen geblieben, da der Bund die Notwendigkeit der Einführung von Bundesstrassen bis jetzt nicht erkannt hat. Ob der Bund eine teilweise Strassenhoheit nun auf Grund eines neuen Artikels der Bundesverfassung erhalten muss, oder ob die vorhandene Grundlage, z. B. Art. 23 BV genügt, wird gegenwärtig abgeklärt. Jedenfalls muss in möglichst kurzer Zeit eine klare Lösung gefunden werden. Diese Klärung darf aber die planlichen und organisatorischen Arbeiten nicht hindern und beide Aufgaben, die planlich-organisatorische und die rechtliche, müssen parallel gefördert werden.

Der Bund erteilt den Kantonen durch Vermittlung des eidg. Oberbauinspektorates Subventionen für den Bau der Strassen, die in einem bestimmten Programm des eidg. Oberbauinspektorates vorgesehen sind. Die Erteilung dieser Subventionen ist an gewisse Bedingungen geknüpft, welche die Ausführung des Strassennetzes nach einheitlichen Gesichtspunkten sichern sollten. Theoretisch hätten somit die Bundesbehörden die erforderlichen Mittel in der Hand, um ein

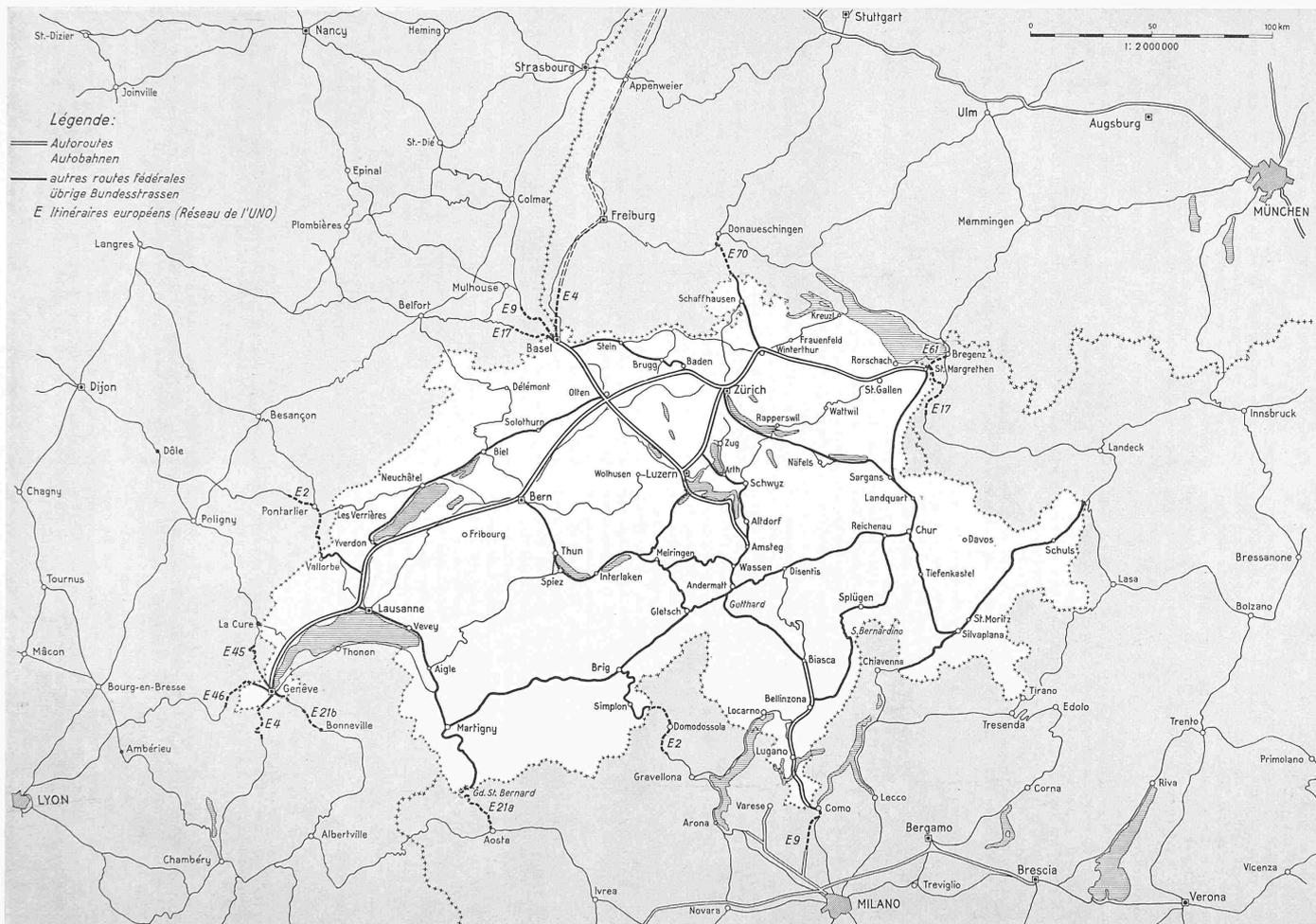


Bild 1. Vorschlag des Verfassers für ein schweizerisches Bundesstrassennetz

Strassennetz zu bauen, das allen verkehrstechnischen Anforderungen eines fortschrittlichen Staates genügt. Das Ergebnis ist bekannt. Die Schweiz verfügt über ein Mosaik von kantonalen Strassen, die in der Regel in ihrer Konstruktion vorzüglich, aber im Trasse oder im Ausbau vielfach nach verschiedenen Gesichtspunkten angelegt sind. Die Gesamtkonzeption fehlt, der Ausbau verschiedener Strassen ändert bei der Kantonsgrenze und steht in keinem richtigen Verhältnis zu den Verkehrsbedürfnissen. Grosse Summen werden in einzelnen Kantonen für relativ unwichtige Strassen aufgewendet, während viel wichtigere Strassen in anderen Kantonen vernachlässigt werden. Die zweifelhaften Investitionen sind offensichtlich. Es sei zum Beispiel auf den Ausbau der bestehenden Strassen Bern—Thun und Zürich—Winterthur hingewiesen, wo ganz neue Strassenzüge längst fällig sind. Auch in neuester Zeit sind unglückliche Entscheidungen getroffen worden, wie zum Beispiel der Bau der neuen Teufelsbrücke der Gotthardstrasse in den Schoellenen, mit einer Fahrbahnbreite von nur 6,50 m, und die Projektierung der neuen Walenseeestrasse durch den Kanton Glarus mit einer anderen Fahrbahnbreite, als die gegenwärtig vom Kanton St. Gallen fertiggestellte Fortsetzung, usw.

Das bisherige System hat trotz allen Bemühungen der daran beteiligten Fachleute, denen auch kein Vorwurf gemacht werden kann, versagt. Die gewaltige Entwicklung des Verkehrs verlangt Lösungen, die mit den traditionellen Methoden nicht mehr möglich sind. Noch vor fünfzig Jahren stellten die Planung und der Bau der Strassen keine höheren Anforderungen in technisch-wissenschaftlicher Hinsicht. Der gesunde Menschenverstand und empirische Regeln genügten, um die zwischen den Ortschaften erforderlichen Verbindungswege für den Fuhrwerkverkehr auszuführen. Seither sind ganz andere Verhältnisse eingetreten. Der Motorfahrzeugverkehr überbrückt immer grössere Distanzen, und die Strassenkapazität ist vielfach bereits erschöpft. Der Massstab hat sich total verändert. Die mit dem Eisenbahnbau vor hundert Jahren gemachten Erfahrungen müssen für den Strassenbau beherzigt werden. Auch damals glaubten die Kantone, die Bahnen selber konzessionieren zu müssen. Das Fehlen einer schweizerischen Gesamtkonzeption hat sich auch mit den zahlreichen Fehlinvestitionen für die Nationalbahn und andere Strecken bitter gerächt. Es sei nur an die Wandlung der Auffassungen zwischen den Eisenbahngesetzen von 1852 (kantonale Eisenbahnhoheit) und 1872 (eidgenössische Eisenbahnhoheit) und den Rückkauf der Bahnen erinnert. Wir erleben jetzt eine ähnliche Situation bei den Strassen wie damals bei den Bahnen. Die gleichen Fehler dürfen aber nicht wiederholt werden. Die Planung und der Bau der Strassen sind in den letzten Jahren zu einem wichtigen Gebiet der angewandten Wissenschaft geworden. Die Untersuchung der Verkehrsbedürfnisse der Strassen, ihrer Anlage und Kapazität, die landesplanlichen Gesichtspunkte in bezug auf die Entwicklung von Siedlung, Industrie und Landwirtschaft, die technisch-wissenschaftlichen Probleme des Unterbaues und des Oberbaues stellen eine Unmenge neuer Probleme, die nur von einem Stab bestausgebildeter Fachleute, die die moderne Strassenbautechnik im weitesten Sinne beherrschen, gelöst werden können. Es ist klar, dass es allen Kantonen praktisch unmöglich ist, ihr technisches Personal diesen Forderungen in allen Punkten anzupassen. Die stürmische Entwicklung erfordert auf den verschiedenen Gebieten der Technik höchste Leistungen und zu diesem Zwecke eine Konzentration der besten Kräfte zum Vorteil aller Beteiligten. Die Uebertragung dieser Gedanken auf den Strassenbau in der Schweiz zwingt dazu, für die Planung und Ausführung des dringend nötigen Ausbaues eine die besten Fachleute umfassende neue gesamtschweizerische Organisation zu schaffen, die allein in der Lage sein kann, die gewaltige Aufgabe mit dem erforderlichen fortschrittlichen Geist zu meistern. Es käme z. B. in Frage entweder ein autonomes Verwaltungsamt des Bundes, wie die SBB, oder eine rechtlich-öffentliche Körperschaft, in welcher unter Umständen die Kantone vertreten sein könnten. Das neue Bundesstrassenunternehmen wäre mit dem Neu- bzw. Ausbau eines bestimmten Netzes von Bundesstrassen, bestehend aus Autobahnen und Hauptstrassen, zu beauftragen. Dabei sollte dieses Unternehmen alle Kompetenzen finanzieller und administrativer Natur erhalten, um möglichst frei von politischen Einflüssen entscheiden zu können. Es bliebe dem Bundesstrassenunternehmen ohnehin an-

heimgestellt, die bestehenden Bauorgane der Kantone für die Erfüllung bestimmter Bauaufgaben in geeigneter Form zuzuziehen, denn es ist klar, dass das Bestehende, wenn es zweckmässig ist, mitbenützt oder in eine neue Organisation eingebaut werden muss. Es sei in diesem Zusammenhang auf die amerikanischen «Authorities» hingewiesen. Es sind dies selbständige Bauverwaltungen, die für die Ausführung bestimmter Bauaufgaben von den Behörden eingesetzt werden. Die bekannte «New York Port Authority» zum Beispiel, an deren Spitze jahrelang Dipl. Ing. ETH Dr. O. H. Ammann stand, wurde von den Staaten New York und New Jersey eingesetzt, um bestimmte Hauptverkehrsstrassen mit ihren Kunstbauten sowie die Flughäfen von New York zu bauen. Diese «Authorities», die mit weitgehenden verwaltungstechnischen und finanziellen Kompetenzen ausgestattet sind, haben auch nicht zuletzt den Zweck, die technischen Entscheidungen den politischen Einflüssen zu entziehen. Diese Ueberlegungen zeigen, dass eine möglichst weitgehende Entpolitisierung des Strassenbaues not tut.

Es wäre naheliegend, als Grundlage für das Bundesstrassennetz die vom Bundesrat gemäss den Beschlüssen vom 27. Juli 1951 und 10. Juli 1953 als subventionsberechtigt festgelegten Strassen anzunehmen. Dieses Netz muss aber im Sinne einer Gesamtkonzeption und der allgemeinen Bedingungen für ein Bundesstrassen-Programm neu überprüft werden. Der Vorschlag des Verfassers (Bild 1) unterscheidet zwischen Autobahnen, die vollständig neu ausgeführt werden, und Bundesstrassen, die in der Hauptsache nach gleichen Gesichtspunkten lediglich ausgebaut werden müssen. Das vorgeschlagene Netz zählt etwa 660 km Autobahnen und vorläufig etwa 1500 km Bundesstrassen. Es ist klar, dass die Festlegung eines solchen Netzes eingehender Untersuchungen in bezug auf Ausdehnung und Auswahl der Strassen bedarf. Zum Vergleich dazu sei daran erinnert, dass das jetzige Netz der kantonalen Strassen etwa 17 000 km beträgt, so dass die Kantone weiterhin eine sehr bedeutende Strassenaufgabe zu erfüllen hätten, da auch dieses übrige Netz, trotzdem vielfach vorzüglich angelegt, in nächster Zeit eines weiteren Ausbaues bedarf. Der Vorschlag hat auch nur den Zweck, anzudeuten, in welchem Sinne die Aufgabe behandelt werden sollte.

Das Netz der Bundesstrassen berücksichtigt neben den Autobahnen, die auf Grund der Kapazitätsforderungen des Verkehrs notwendig sind, Bundesstrassen, die von gesamtschweizerischer Bedeutung sind und deren Ausbau und Unterhalt aus technischen, finanziellen und administrativen Gründen den betreffenden Kantonen nicht zugemutet werden können. Darunter fallen Strecken in der Ebene, die im Rahmen der gesamten Verkehrskonzeption wichtige interkantonale Funktionen ausüben und an die Autobahnen angeschlossen sind, wie z. B. die Jurafusslinie und die Bötzbbergstrasse, oder an die wichtigsten Zufahrten des Auslandes anschliessen, oder auch Strassen, die immer mehr das Rückgrat des weiterhin gewaltig zunehmenden motorisierten Touristenverkehrs bilden werden, wie Strassen im Kanton Graubünden, am Vierwaldstättersee, in den Berner Voralpen und im Wallis. Dabei müssen einzelne Strecken auf vier Spuren ausgebaut werden, ohne alle Merkmale der Autobahn aufzuweisen. Was die Alpenstrassen betrifft darf nicht übersehen werden, dass die Fremdenindustrie neben der Exportindustrie die unersetzlichen Grundlagen des schweizerischen Wohlstandes bildet. Eine gesamtschweizerische Lösung der entsprechenden Verkehrsprobleme drängt sich deshalb auf.

Es ist ferner klar, dass dieser Ausbau, insbesondere der Bau der Autobahnen, nicht Hals über Kopf gleichzeitig in Angriff genommen werden muss und kann. Ein sorgfältig abgewogenes Dringlichkeitsprogramm soll den Baufortschritt den Bedingungen des Verkehrs, der Baukonjunktur und den finanziellen Möglichkeiten anpassen. Wenn man bedenkt, dass das schweizerische jährliche Bauvolumen gegenwärtig etwa 4,1 Mld Fr. beträgt, und dass der gegenwärtige Anteil davon für normale Strassenbauten etwa 400 Mio Fr. ausmacht, dürfte es keine besondere Kunst sein, ein zehnjähriges Programm, in der Hauptsache für die Autobahnen, mit jährlichen Ausgaben von 150 bis 200 Mio Fr. durchzuführen, besonders wenn die gegenwärtig herrschende Ueberkonjunktur, vor allem im Baugewerbe, wieder normalere Formen annimmt. Dabei wird die Aufstellung eines Dringlichkeitsprogrammes zeigen, welche Strecken zuerst ausgeführt werden

müssen, und ob im Rahmen der Gesamtkonzeption der Ausbau bestimmter Strecken, z. B. der Alpenstrassen, dem Neubau einzelner Teile der Autobahnen vorangestellt werden muss.

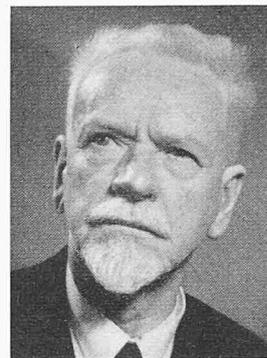
Inzwischen ist eine grosse Arbeit unter Führung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates und mit Hilfe der Bauämter der Kantone geleistet worden. In erster Linie wird die Hauptverbindung West-Ost, die das feststehende Rückgrat des ganzen schweizerischen Strassensystems bildet, studiert. Unter Berücksichtigung der strassentechnischen und landesplanlichen Gesichtspunkte ist dieser wichtigste Strassenzug folgerichtig bereits in einem Stadium der genaueren Planung begriffen. Die Planung soll aber nicht bei diesem Strassenzug aufhören. Vielmehr soll ein zusammenhängendes Netz der interkantonalen Hauptstrassen, weil von gesamtschweizerischer Bedeutung, als Ganzes in die Planung einbezogen werden.

Ein Vergleich mit den anderen Staaten, welche eine ähnliche Verkehrsentwicklung bereits durchgemacht haben oder gegenwärtig durchmachen, zeigt eindeutig, dass eine Lösung im dargestellten Sinne sich überall aufgezungen hat. In erster Linie betrachten wir die USA, da vielfach behauptet wird, dass die jetzige schweizerische Lösung der amerikanischen ähnlich sei. Bekanntlich sind in den USA die Staaten für den Strassenbau souverän und erhalten lediglich bescheidene Subventionen der Bundesverwaltung. Aber die scheinbare Ähnlichkeit mit den schweizerischen Verhältnissen ist vollständig trügerisch. Der Masstab ist massgebend und der amerikanische Staat als geographische und administrative Einheit kann niemals mit einem schweizerischen Zwergkanton verglichen werden. 40 amerikanische Staaten sind grösser als die Schweiz, nur 8 haben eine kleinere Fläche. Der amerikanische Staat hat durchschnittlich eine Fläche von 160 000 km², die Schweiz misst 41 000 km², ein Kanton durchschnittlich rd. 90 mal weniger als der amerikanische Staat.

Die Angabe dieser ungefähren Zahlen hat lediglich den Zweck, die Grössenordnung vergleichen zu können. Ein amerikanischer Staat kann somit als geographische und administrative Einheit für den Strassenbau nur mit der gesamten Schweiz verglichen werden. Dazu kommt die Tatsache, dass ein kürzlich im Auftrag von Präsident Eisenhower von der Kommission Clay aufgestelltes Ausbauprogramm der amerikanischen Strassen in der Höhe von 101 Mrd. \$ allein 27 Mrd. \$ für den Bau eines zwischenstaatlichen Netzes (interstate network) vorsieht, wobei die Zentralregierung selber 25 Mrd. \$ übernimmt, um die Möglichkeit zu haben, dieses Netz nach gesamtamerikanischen Gesichtspunkten auszubauen. Wenn auch dieses Programm im amerikanischen Parlament aus politischen Gründen beim ersten Anlauf gescheitert ist, so herrscht bei den amerikanischen Fachleuten kein Zweifel, dass der Plan bei nächster Gelegenheit doch durchkommen wird. Jedenfalls sind in den darin enthaltenen Gesichtspunkten in der amerikanischen Öffentlichkeit durchaus als richtig anerkannt worden. Auf unsere Verhältnisse übertragen, würde das heissen, dass die Schweiz als kleinste geographische und administrative Einheit für den Strassenausbau auf ihrem Gebiet in Frage kommen kann und dass die Planung und Ausführung eines europäischen Strassennetzes nicht nur in den Reden der Parlamentarier, sondern in erster Linie in den Arbeitsräumen der Fachleute gefördert werden muss.

Keines der uns nahestehenden europäischen Länder kennt eine Zersplitterung der Kräfte im Strassenwesen wie die Schweiz. Alle haben erkannt, dass die Entwicklung des technischen Fortschrittes im Strassenwesen die Schaffung von Studienzentren, von Forschungsstellen und Laboratorien auf Grund einer Konzentration der Mittel und der Kräfte, unumgänglich erforderlich macht. Die unbedingte Notwendigkeit von nationalen Strassen, die im Sinne einer Gesamtkonzeption und nach einheitlichen verkehrstechnischen, technisch-wissenschaftlichen und landesplanlichen Gesichtspunkten ausgeführt werden, hat sich längst Bahn gebrochen. Noch ist es in unserem Lande möglich, im Zuge der heutigen Bestrebungen im Strassenbau eine Lösung zu finden, die eine zukünftige würdige Integration unserer Hauptstrassen im europäischen Verkehrsnetz ermöglicht. Die Kantone mögen im Strassenbau im Interesse des ganzen Landes auf einen sehr bescheidenen Teil ihrer bisherigen Rechte verzichten. Der Föderalismus hat nicht nur Vorteile, sondern auch Nach-

teile, die sich u. a. auch im Strassenbau bemerkbar machen. Die Souveränität der Kantone soll auf dem viel wichtigeren kulturellen Boden in erster Linie unangestastet bleiben und weiter gefestigt werden. Der Föderalismus soll nicht in einen materiellen Protektionismus ausarten, sondern er bedarf im höheren Interesse unseres Landes und seiner internationalen Mission einer weiteren Verglebung. Das Schweizervolk, das bei allgemeinen Entscheidungen, z. B. bei den eidgenössischen Abstimmungen, trotz allen regionalen oder kantonalen Einflüssen den Beweis eines gesunden und fortschrittlichen Urteils gebracht hat, dürfte in dieser Sache bestimmt einer klaren gesamtschweizerischen Lösung den Vorzug geben.



TH. G. KOELLIKER

1871 El. Ing. 1955

P. Soutter, Dipl. Ing.
Adresse: Mühlebachstr. 164, Zürich 8

NEKROLOGE

† **Theodor Gottlieb Koelliker**, dessen Tod am 30. Juli wir bereits gemeldet haben, hat eigene Aufzeichnungen über sein Leben hinterlassen, denen wir folgendes entnehmen.

Nachdem der am 25. April 1871 als Bauernsohn in Oberengstringen geborene Gottlieb Koelliker 1889 die Maturität an der Zürcher Industrieschule bestanden hatte, verbrachte er zwei Jahre als Lehrling bei Mechaniker Coradi und besuchte hierauf bis 1895 die Mechanisch-Technische Abteilung des Eidg. Polytechnikums. Nach einem Jahr Assistententätigkeit für Technologie und Maschinenzeichnen trat er Ende 1896 in die Dienste der Firma Brown Boveri, um im folgenden Jahr zu Motor Columbus hinüber zu wechseln und später die Betriebsleitung des Elektrizitätswerkes Hagneck auszuüben. 1905 übernahm er gemeinsam mit Hch. Baumann das Geschäft Stirnemann & Weissenbach, aus dem die Firma Baumann, Koelliker & Cie. hervorging, die 1914 bereits 275 Arbeiter beschäftigte, und deren wichtigste Arbeitsgebiete damals die Bahnelektrifizierung und der Bau von Hochspannungsleitungen waren, neben dem Betrieb eines Detailgeschäftes für elektrotechnische Artikel, das in Zürich seit 1930 an der Ecke Sihlstrasse-Nüscherstrasse allgemein bekannt ist. Zahlreich sind die Arbeiten, die die Firma für die verschiedensten Bauherren ausgeführt hat, und Koellikers Lebenserinnerungen spiegeln deshalb in gewissem Sinne die Entwicklung der Elektrotechnik in der Schweiz wieder. Hand in Hand damit ging Koellikers Tätigkeit im Vorstand des SEV, des Elektroinstallateur-Verbandes und anderer Körperschaften, so auch im Handelsgericht Zürich, dem er bis 1953 angehörte. 1918 war er mit den ersten Studien für die Eidg. Sammelschiene beauftragt.

Schon 1923 kamen unter Koellikers Leitung die Vorarbeiten für den ersten schweizerischen Radiosender in Gang; er wurde Vize-Präsident der Radio-Genossenschaft Zürich und hat sich seither unermüdlich als Pionier dieses Zweiges der Elektrotechnik in der Schweiz betätigt. Auch im Ausland, in der Steiermark, in Slovenien, in Frankreich und Spanien ist er für seine Firma tätig gewesen. Höhepunkte seiner Arbeit waren die Landesausstellung Zürich 1939 und die elektrische Ausrüstung des Flugplatzes Kloten.

Dem Vaterlande hat Oberst Koelliker als Genieoffizier gedient; 1935 hat er sich auch des Luftschutzes angenommen; er war Kommandant des Luftschutzbataillons der Stadt Zürich. In S. I. A. und G. E. P. war er ein gern gesehener, treuer Besucher der Veranstaltungen.

† **Fritz Steiner**, Dipl. Masch.-Ing. G. E. P., alt Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, ist am 3. Oktober ganz unerwartet nach kurzer Krankheit gestorben. Steiner, geboren am 3. Dez. 1885, war Bürger von Neuenburg. Er besuchte dort die Mittelschulen und studierte von 1905 bis 1909 am Eidg. Polytechnikum. Im Wintersemester 1909/10 war er dort Assistent für Dynamobau. Hierauf arbeitete er bis im Frühjahr 1912 im Konstruktionsbüro für Dreiphasen-Kollektormotoren bei Brown, Boveri & Cie. in Baden und dann bis An-