

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81 (1963)
Heft: 38

Artikel: Das neue Zentrum von Helsinki
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66877>

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: 14.02.2026

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



Das Zentrum Helsinkis (früher Helsingfors) im Geiste des 19. Jahrhunderts: Der von Engel und Ehrenström geplante Senatsplatz. Zu dessen Seiten öffentliche Bauten (rechts im Bild das alte Regierungsgebäude). Hinter der dominierenden Nikolaikirche (mit grosser Freitreppe) die Reichsbank und Universitätsbauten

Das neue Zentrum von Helsinki

DK 711.432

Vorbemerkung

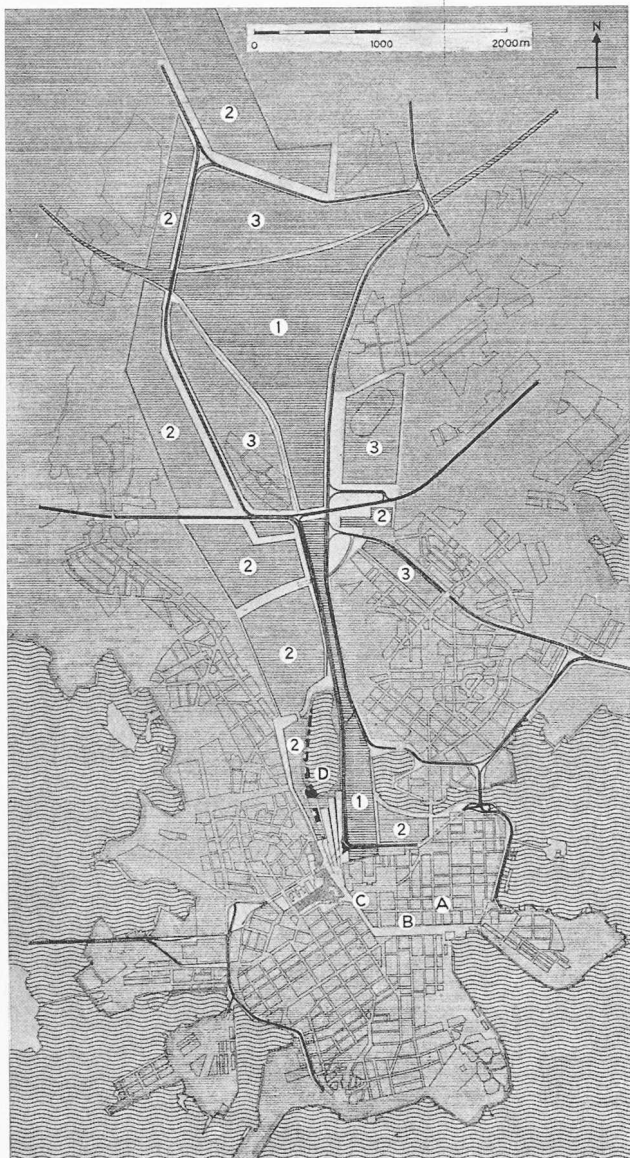
Helsinki, die Hauptstadt Finnlands, plant ein neues Zentrum. Die Probleme liegen im Grunde ähnlich wie bei uns, d. h. wie wohl in jeder im Lauf der Jahrhunderte gewachsenen Stadt, wenn sie auch in dem grossräumig angelegten Helsinki vorerst noch nicht so akut und bedrängend sind: Die City wird zu eng, der Verkehr beginnt die Stadt aufzufüllen und zu ersticken, wobei er sich selber kaum mehr bewegen kann. Dazu ergibt sich für die Planung des neuen Zentrums von Helsinki ein ideelles, wohl sogar primäres Bedürfnis: Der für die Finnen bezeichnende schöpferische Wille, der Stadt der Gegenwart ein eigenes, ihr neues Gesicht zu geben. Jede Epoche hat einen Teil von Helsinkis Zentrum geschaffen, und so will auch die Gegenwart sich in einem weiteren Teil verwirklichen. Der gesunde Sinn nach Repräsentation, der dem Finnen eigen ist, verlangt, dass hier das Beste, das Schönste und das Kostbarste gebaut, eine städtebauliche Tat geleistet werden müsse und dass deshalb nur der grösste Städtebauer und Architekt des Landes zu dieser grössten Aufgabe berufen sei: *Alvar Aalto*. Man weiss die Chance, einen der besten Baukünstler zum Landsmann zu haben, zu schätzen und lässt ihn und nur ihn planen — und bauen! Sogar die Verkehrsplanung hat man ganz in seine Hände gelegt. So auch ist es gewiss, dass der Verkehr nicht die Stadt dominieren und die Architektur auf die Verkehrsinseln verdrängen wird, sondern dass der Verkehr bleibt, was er zu sein hat: Diener. — Auf diese Weise ist die Planung aus einem Guss und so kommt sie auch voran: Sie löst die Pro-

bleme, noch bevor das alte Stadtzentrum bis zum Ersticken überflutet wird und bis zur Unbehaglichkeit vom Verkehr belagert ist. Wo überall die Möglichkeiten zu neuer Stadtplanung bestehen (Zürich z. B. hat mit dem brachliegenden Sihlraum und den Seeufern ähnliche Voraussetzungen wie das heutige Helsinki), sollte man das Beispiel der finnischen Metropole zum Vorbild nehmen. Und was dabei an Neuem entsteht, kann sich neben dem, was frühere Zeiten geschaffen haben, sehen lassen: Eine Stadt mit einem definierten Charakter, zu welchem ein ganzes Volk sich bekennt. Das ist für dessen Selbstbewusstsein eine echte, notwendige und temporäre Manifestationen demokratischen Lebens überdauernde Leistung. Dass eine solche Tat im Falle von Helsinki geschehen soll und auch geschehen wird, ist für jeden Finnen eine Selbstverständlichkeit. Zu wissen, dass es keine ist, dazu muss man eben Schweizer sein...

Rudolf Schilling

Helsinki in seiner städtebaulichen Entwicklung

Helsinki hat seit seiner Ernennung zur Hauptstadt Finnlands im Jahre 1812 drei Stufen der städtebaulichen Entwicklung durchlaufen: Die beiden ersten sind zeitlich klar begrenzt, und jede von ihnen steht im Zusammenhang mit einer neuen politischen Struktur des Landes. Die dritte Stufe, von deren Planung nachstehend die Rede ist, beruht ebenfalls auf einem Strukturwandel des Landes, nämlich der gezielten Umwandlung des Agrarstaates zu einem Staat mit einigen starken industriellen Zentren. Ein solcher Staat bedarf dringend einer Metropole, deren Kern das neue Zentrum von Helsinki sein wird.



Gesamtübersicht Helsinkis 1:60 000 nach dem Plan von Architekt Alvar Aalto mit Eisenbahngelände (1), Parkanlagen (2), zukünftigen Erweiterungsräumen für das Zentrum Helsinki-Nord (3) und den Verkehrssträngen. In der Mitte der Töölösee und das neue Zentrum (D). Südlich anschliessend die älteren historisch aufeinanderfolgenden Zentrumsachsen: Mannerheimintie (C), Esplanadi (B) mit Senatsplatz (A). Jede Axe ist bezüglich der vorhergehenden abgewinkelt, so auch die neue Axe Aaltos

Mit der Entwicklung der Hauptstadt Finnlands in drei Stufen verbinden sich die Namen von drei genialen Planern: H. Engel, E. Saarinen und A. Aalto. Im Jahre 1814 haben Engel und Ehrenström im Auftrag Alexanders I. von Russland einen Plan für das Zentrum Helsinkis als neuer Hauptstadt des Grossfürstentums Finnland (vorher war Turku die Hauptstadt des Landes) entworfen. So entstand die damalige Stadt im Geiste Petersburgs, wenn auch in bescheidenerem Umfang und mit bescheidenerem Aufwand. In ihrer Anlage und in den vielen von Engel entworfenen öffentlichen Bauten hat sie ein klassizistisches Gesicht bekommen. Der Senatsplatz, das Zentrum der damaligen Stadt, bietet heute noch das schönste und repräsentativste bauliche Bild Helsinkis. Er ist Ausdruck der Geschichte Finnlands im 19. Jahrhundert.

Im Jahre 1918, dem Jahr, da Finnland unabhängig wurde, hat E. Saarinen den Plan für ein *Gross-Helsinki* entworfen, ein Projekt von genialem Weitblick. Es enthält den Gedanken, ein neues Zentrum im Norden der Innenstadt zu schaffen. Wie sehr diese Idee richtig und vorausschauend war, wird uns das Projekt von Alvar Aalto zeigen, welches die Grundkonzeption von Saarinen wieder aufnimmt.

T. Senn, Architekt, Helsinki

Helsinkis neues Stadtzentrum

Am 21. März 1961 hat Professor Alvar Aalto dem Präsidenten der Republik das Projekt für ein neues Zentrum vorgelegt, welches er im direkten Auftrag des Staates entworfen hatte. Aalto erläuterte sein Projekt wie folgt:

Die Idee, das zukünftige Stadtzentrum Helsinkis in den Raum zwischen Töölöbucht, Hauptbahnhof und Reichstagsgebäude zu legen, war schon in mehreren früheren Projekten aufgetaucht. Bevor wir uns aber auf die gegenwärtige Lösung festgelegt haben, führten wir Untersuchungen über verschiedene andere Standorte innerhalb des Stadtgebietes durch. Helsinkis Strandlinie in der Nähe des Hafens hat sich jedoch als ungeeignet erwiesen, obwohl dort das alte, aus Markt und Senatsplatz bestehende Zentrum liegt. Sowohl aus verkehrstechnischen Gründen wie auch aus solchen des Prestiges scheint das oben erwähnte Dreieck der geeignetste Ort für den neuen Kern zu sein. Auf diese Weise kann das alte Zentrum, welches das autonome Finnland der Zarenzeit repräsentiert, und wo sich die alten kulturellen und administrativen Institutionen, welche das Fundament für das heutige Finnland darstellen, ihren Sitz haben, unverändert erhalten bleiben. Dort werden nur die notwendigen Restaurierungsarbeiten und Ergänzungen erfolgen müssen.

Die Forderungen des modernen, unabhängigen Finnland lauten aber anders: Die demokratische Struktur des Landes, die veränderten äusseren Umstände sowie die neuen Dimensionen des heutigen Lebens verlangen eine eigene Lösung, die meiner Meinung nach eine Aufgabe unserer Generation darstellt.

Man hat gesagt, das heutige Finnland lebe von einer Art Kredit, weil es noch eines seinem gegenwärtigen politischen und kulturellen Charakter entsprechenden Zentrums ermangle, weil ihm noch der Mittelpunkt fehle, welcher die komplexen technischen Anforderungen der modernen Gesellschaft befriedigen würde. Deshalb soll das neue Zentrum der finnischen Hauptstadt das neue Herz des Vaterlandes werden. Es soll fähig sein, alle Funktionen der mittlerweile zur Grosstadt herangewachsenen Landeskapitale zu erfüllen.

Die Lage des neuen Zentrums

Schon die Lage des Reichstagsgebäudes spricht dafür, das neue Zentrum am Töölösee zu bauen. Dazu empfehlen aber noch andere Gründe diese Wahl:

1. Das Dreieck des Töölösees ist am besten geeignet, eine neue Hauptverkehrsader in die Stadt einzuführen.
2. Das Gebiet bietet die Möglichkeit, zwischen die Endpunkte der beiden in die Stadt hineinführenden Hauptverkehrsstränge — des geplanten neuen und des alten, der Mannerheimintie — unmittelbar bei der City eine grosse unterirdische Parkfläche zu bauen.

Auch der allgemeine Charakter von Helsinki unterstützt diese Standortwahl: Die Stadt bildet eine Halbinsel, ja fast ein Archipel, und hat den seltenen Vorzug einer «inneren Aussicht». Das heisst, sie besitzt mit dem Töölösee gewissermassen einen «inneren Krater», welcher vom neuen Zentrum aus gesehen ein in sich geschlossenes Panorama darbietet. Dieser Umstand gibt die Möglichkeit, am Töölösee ein Zentrum vom Charakter einer Metropole zu schaffen. Es wird aus einem offenen Platz bestehen, welcher aber von der Stadt dominiert wird.

Helsinki ist in gewissem Sinne zweigeteilt. Der westliche und der östliche Stadtteil haben sich nicht nur verkehrsmässig, sondern auch in ihrer ganzen städtischen Struktur verschieden entwickelt. Indem nun die neue Mitte zwischen den beiden Stadtteilen einen inneren Talgang schafft, welcher auf der einen Seite vom Stadtteil Töölö und von der City, auf der andern vom Stadtteil Kallio mit seiner vorteilhaften Silhouette dominiert wird, kann diese Trennung aufgehoben und die Stadt zu einem einheitlichen Ganzen zusammengefügt werden. Auch verkehrstechnisch sind Lösungen in diesem Sinne möglich.

Der neue Zentrumsplan und frühere Projekte

Frühere Projekte, welche das Zentrum im selben Raum vorsahen, gingen von der Leitidee aus, eine Hauptstrasse,

eine Stadtaxe von Norden in die Gegend des Hauptbahnhofs zu legen (das Projekt Lindegren-Kräkström macht hievon eine Ausnahme). Dieses Vorhaben war in der einen oder andern Form von den Champs-Élysées in Paris inspiriert, war aber vor allem nicht für den heutigen motorisierten Verkehr konzipiert. Der heutige Verkehr verunmöglicht jedoch eine solche Lösung; er verlangt eine Kombination von Strassen und offenen Plätzen, wobei die Verkehrsadern lediglich ein Teil des Ganzen sein dürfen. Diese Verkehrsadern dürfen auch nicht auf Plätzen enden, sondern müssen an den Tangenten der Plätze zu den Parkzentren hinführen, von welchen aus der Fussgängerverkehr vom übrigen Verkehr unabhängig vorgesehen werden muss.

Im vorliegenden Projekt nun folgt die neue Hauptverkehrsstrasse der Eisenbahnlinie, liegt zum Teil sogar über dem Bahntrasse wie im früheren Projekt Lindgren-Kräkström. Die Senke zwischen Töölösee und Hauptpostgebäude, zurzeit Rangierbahnhof, wird zu einem grossen, überdeckten und abgestuften Parkplatz werden, der sowohl von der neuen Hauptverkehrsader, als auch von der bisherigen, der Mannerheimintie, tangiert wird. Diese Parkplätze liegen in genügender Nähe vom Hauptbahnhof, Geschäftsviertel (City) und den neuen öffentlichen Gebäuden entlang des Töölösees. Ueber diesem zentralen Parkplatz befindet sich ein grosser aus drei Terrassen bestehender Fussgängerplatz, welcher die verschiedenen Teile des Zentrums auf ideale Weise verbindet. Am Rande jeder Terrasse (in der jeweiligen Terrassenstufe) befinden sich ein- bis zweistöckige Geschäfte. Die Kombination von Parkplatz, Fussgängerterrassen und Läden ist auch vom ökonomischen Standpunkt aus sehr vorteilhaft. Der Parkplatz liegt zudem ideal für die Besucher der öffentlichen Gebäude, Bauten der Kultur und der Wissenschaft, welche grosse Publikumsmengen heranziehen werden.

Das Reichstagsgebäude — ein administratives Symbol

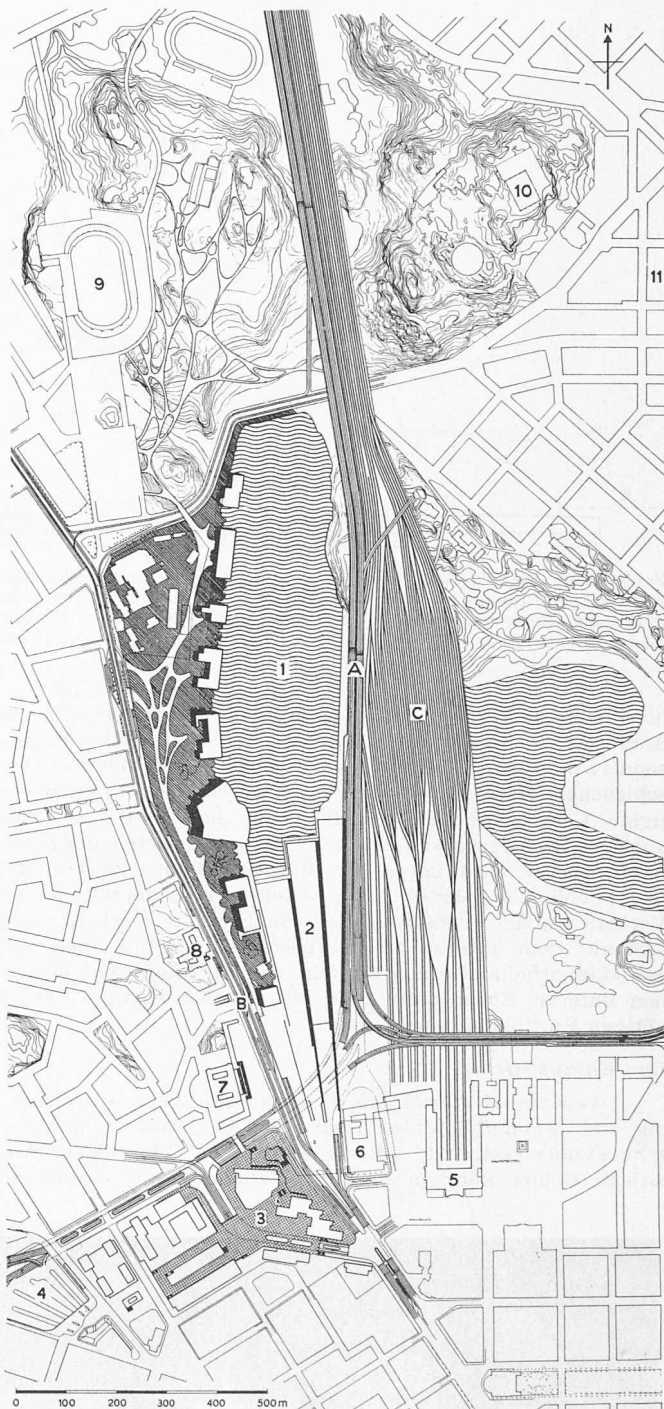
Das Reichstagsgebäude verkörpert die gegenwärtige Staatsform Finnlands. Es hat eine beherrschende Lage, welche es innerhalb der Zentrumsplanung zu wahren gilt. So darf zum Beispiel das Hauptpostgebäude nur in einem beschränkten Mass erweitert werden. Die dominierende Stellung des Parlamentsgebäudes ist im neuen Zentrumsplan sogar noch besonders hervorgehoben: Es steht auf einer Erhöhung, auf welche eine Treppe führt, die bei einer Höhe von +12 m beginnt. Die Mannerheimintie liegt auf rd. +9 m und der dreieckige Platz auf den Höhen +6, +3 und +1 m. Von seiner Terrasse öffnet sich der Ausblick sowohl gegen die City, wie auch in das neue Zentrum hinein mit der Silhouette von Kallio im Hintergrund.

Der zentrale Platz

Er ist dreieckig, beginnt im Gebiet zwischen Parlamentsgebäude und Hauptpost und öffnet sich in Richtung auf den Töölösee. Die drei in der Höhe abgestuften Plattformen, unter welchen sich die Parkplätze befinden, stehen in direkter Verbindung mit den Hauptverkehrslinien, ohne aber von diesen durchkreuzt zu werden. Von jeder Terrasse können die Parkplätze unter der nächsthöheren ohne Treppe direkt erreicht werden. Von diesen Terrassen aus geht der Fussgängerverkehr. Er führt unter der Mannerheimintie durch in die neue City auf dem Gelände des Kamppi. Es wird ferner vorgeschlagen, an den Fussgängerströmen von und zu den Parkplätzen, d. h. am Rande jeder Terrasse, in der jeweils nächsten Stufe Geschäfte einzurichten ähnlich, wie z. B. bei der Piccadilly-Passage in London und wie es auch sehr oft bei Zugangstreppe zu Untergrundbahn-Stationen üblich ist.

Die öffentlichen Gebäude

Vom dreieckförmigen Zentralplatz aus erstrecken sich dem Töölösee entlang bis zum Platz vor dem Olympiastadion weitläufige Parkanlagen, welche auf diese Weise zu einer Fussgängerstrasse gegen Norden werden. Diese wird mit relativ geringfügigen Änderungen im Gebiet nördlich des Stadions bis zum Stadtrand weitergeführt werden können. Dank der Niveaudifferenzen ist es möglich, die Fussgängerwege ohne Kreuzung mit dem querlaufenden Verkehr anzulegen, und derart bleibt auch der Zugang zum Stadion und den

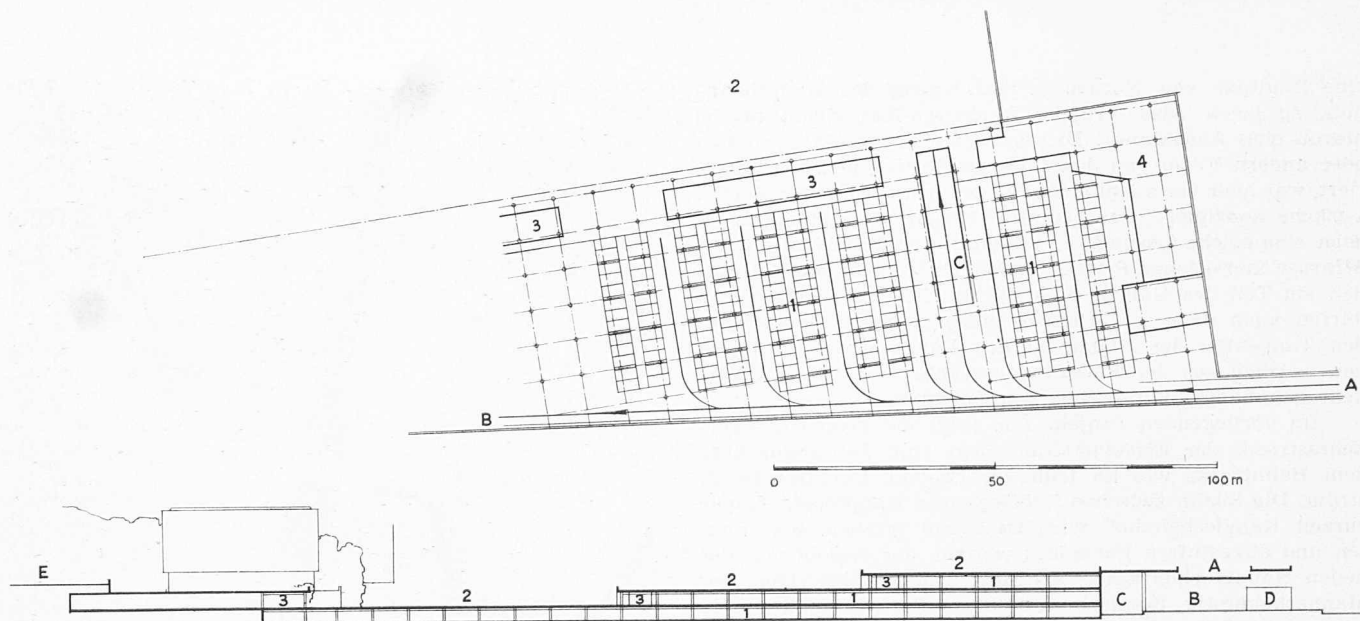


Das neue Zentrum 1:15 000: 1 Töölösee mit der Reihe der öffentlichen Gebäude, 2 Zentrumsplatz auf drei Terrassen, 3 Kamppi-Viertel, 4 Busbahnhof, 5 Hauptbahnhof, 6 Hauptpost, 7 Reichstagsgebäude, 8 Nationalmuseum, 9 Olympiastadion, 10 Linnanmäki-Vergnügungspark, 11 Kallio-Quartier. A zukünftige Hauptverkehrsstrasse, B Mannerheimintie, C Bahnareal

Parkgeländen in seiner Umgebung ungehindert und vom motorisierten Verkehr nicht berührt. In diesem Park dem Töölösee entlang wird ein wesentlicher Teil der öffentlichen Gebäude Helsinki entstehen. Einige derselben sollen in den See hinausgebaut werden. Die Reihe der öffentlichen Gebäude wird direkt an den zentralen Platz anschliessen, sich also sehr nahe bei den Parkplätzen befinden. Auf diese Weise wird aus den Terrassen des Platzes, aus dem Park, und aus den Bauten samt der Wasserfläche ein einheitliches Ganzes.

Der motorisierte Verkehr

Für den motorisierten Verkehr wird eine neue Strasse der Bahnlinie entlang, mit drei oder vier Fahrbahnen in jeder Richtung, gebaut werden. Ausserdem wird auch die Kapazität der Mannerheimintie und weiterer Strassen er-



Zentrumsterrassen 1:1700; oben: Grundriss des obersten Parkplatzes unter der obersten Zentrumsterrasse (Niveau der zweiten Zentrumsterrasse). A Einfahrt, B Ausfahrt, C Rampe zur nächstunteren Stufe; 1 Parkplätze, 2 zweite Terrasse, 3 Läden, 4 Café; unten: Schnitt durch die Zentrumsterrassen; Unter den Fussgängerflächen (2) befinden sich Parkplätze (1) auf drei Etagen; vorne, an jeder Stirnseite Läden (3). A Expressstrasse, B Lastauto-Verladeplatz, C Bahn vom und zum Hafen, D Gütergleis, E Mannerheimintie

höht werden können. Die Knotenpunkte des Verkehrs im Stadtzentrum bestehen nicht in Kreiselverkehrsanlagen, sondern beruhen im Prinzip auf Schleifen, die sich auf verschiedenen Höhen kreuzungsfrei überschneiden. Der wichtigste Verkehrsknotenpunkt liegt an einer Stelle, von der auch der Schwerverkehr nach Westen und Osten ausgehen kann. Dieser wird unter der Mannerheimintie durch zum Kamppi-Viertel geleitet, unter welchem eine doppelstöckige Verkehrsanlage geplant ist. Der motorisierte Verkehr wird sich auf dem unteren Niveau bewegen, welches auch von der Mannerheimintie aus erreicht werden kann. Auf derselben unteren Ebene sind auch die für das Kamppi-Viertel nötigen Parkplätze vorgesehen.

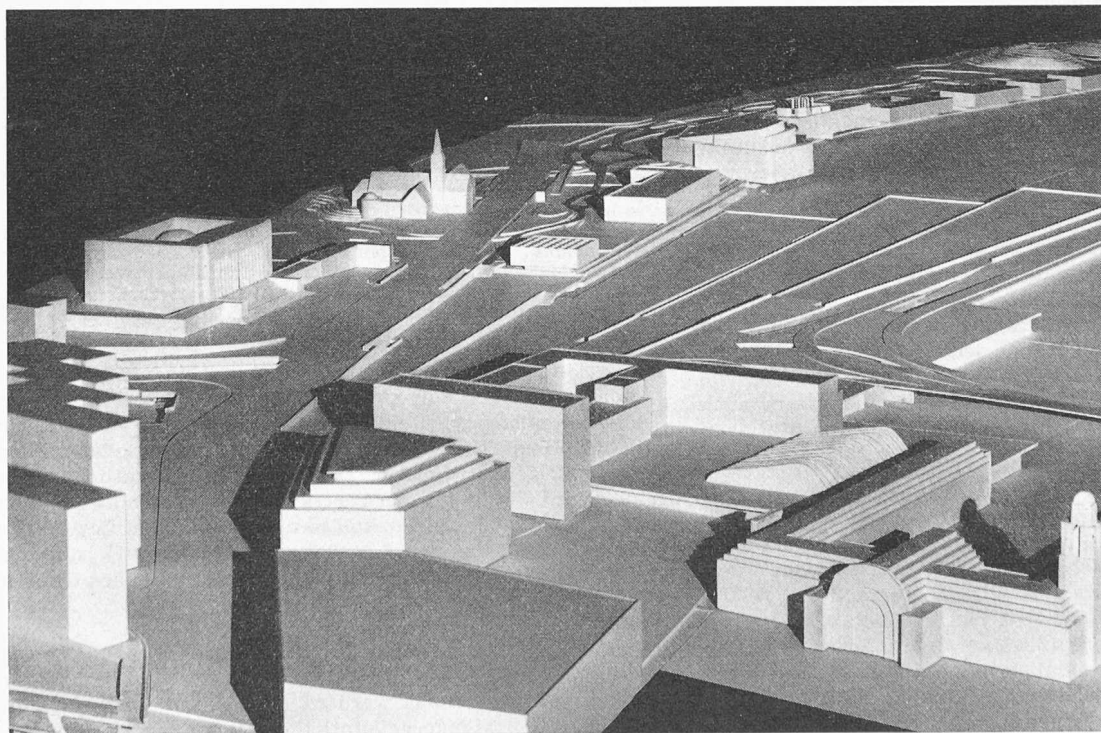
Das Kamppi-Gebiet

Das Kamppi-Viertel, das sich vom heutigen «Glaspalast» bis zur Mannerheimintie (den heutigen Busbahnhof einschliessend) erstreckt, soll die eigentliche City bilden. Auf diesem Gebiet könnten grössere Gebäudehöhen zugelassen

werden, unter der Bedingung, dass sich die Hochbauten taktvoll an den freien Hügel fügen, auf welchem das Parlamentsgebäude steht.

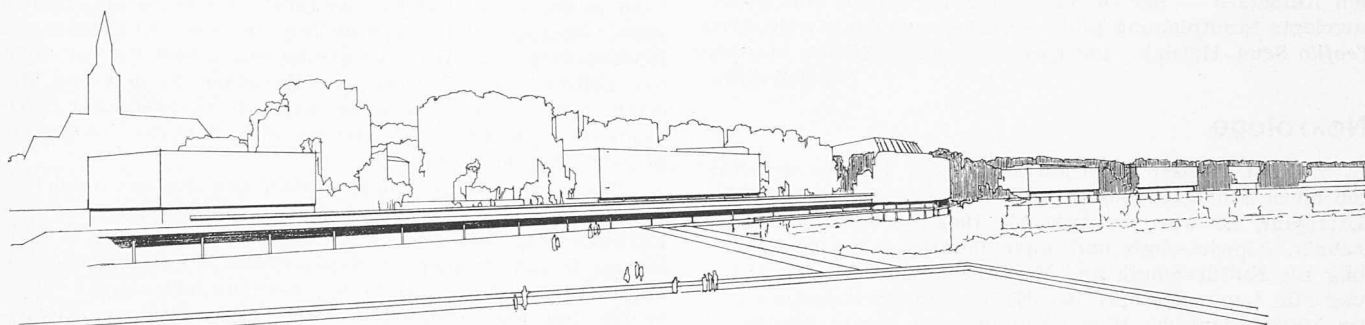
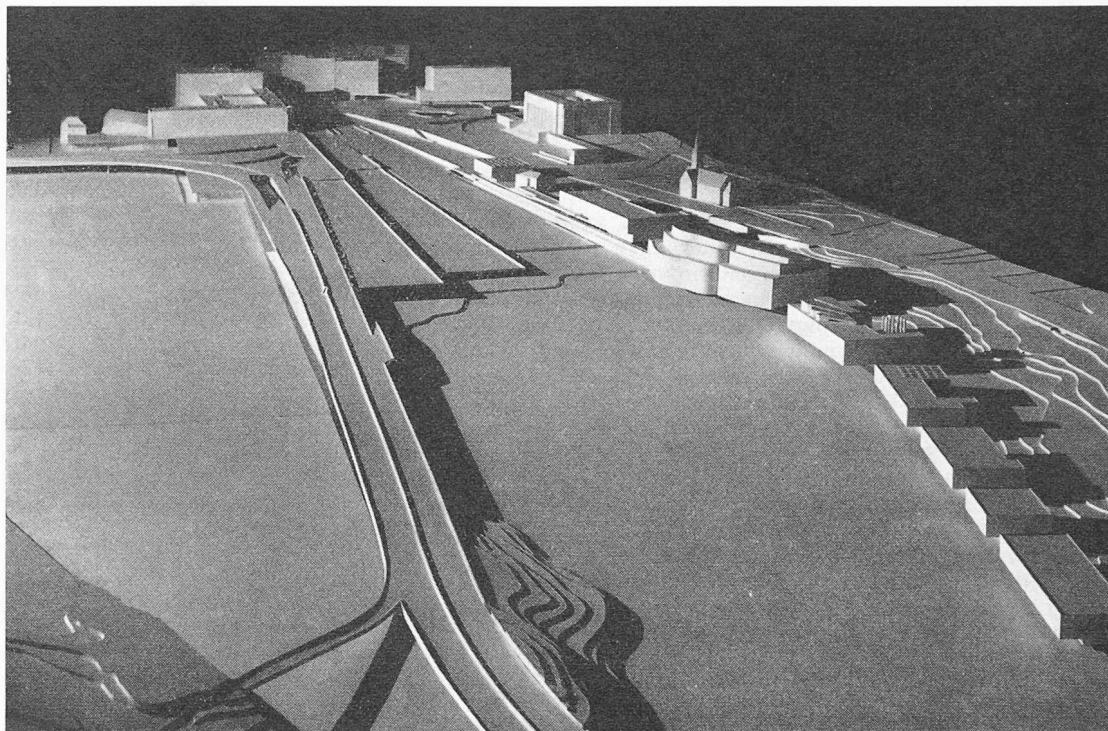
Kollektiver Verkehr

Es muss ein neuer Busbahnhof für den Linienbusverkehr, d. h. denjenigen über längere Distanzen, geplant werden. Der heutige Busbahnhof kann etappenweise nach Westen verlegt werden, so dass er schliesslich im Dreieck zwischen Malminkatu und Runeberginkatu liegen wird, wo genügend Platz, auch für den Güterverkehr, zur Verfügung steht. Der Busbahnhof wird zwei Ebenen mit getrennten Ankunfts- und Abfahrtsplattformen und einen Güterumschlagsplatz aufweisen und für die Fussgänger direkt sowie kreuzungsfrei mit der City verbunden sein. Der interne Busverkehr der Stadt wird nicht in den Busbahnhof geführt, sondern auf herkömmliche Weise durch Zubringerlinien geregelt, welche ihre Ausgangspunkte in den Depots ausserhalb des Stadtzentrums haben.



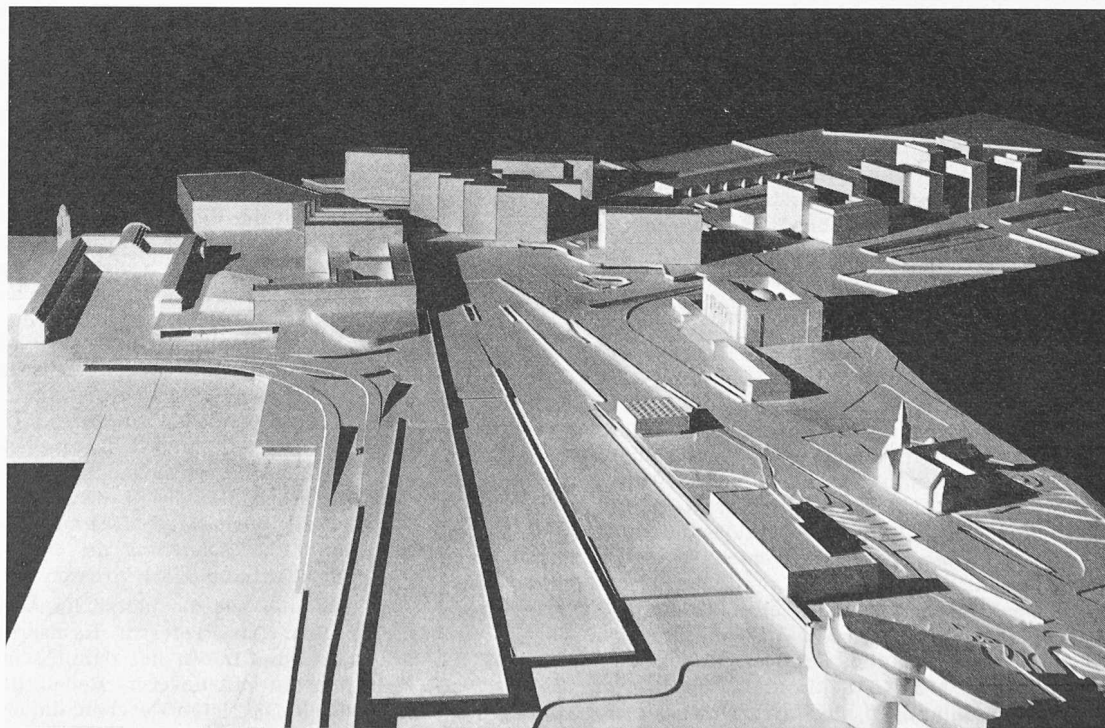
Modellaufnahme des neuen Zentrums: Rechts im Vordergrund Bahnhof, anschliessend das erweiterte Hauptpostgebäude, links Reichstag (bestehend), daneben mit spitzem Turm das Nationalmuseum (bestehend)

Modellaufnahme des
Zentrums von Norden:
Am westlichen Ufer des
Töölöses die Reihe der
öffentlichen Gebäude.
Mitte oben das beste-
hende Reichstags-
gebäude, rechts das
Nationalmuseum (mit
Turm)



Oberste Zentrumsterrasse gegen die öffentlichen Gebäude am Töölösee

Blick in das neue Zen-
trum von Norden:
Links Hauptbahnhof,
in Bildmitte die Haupt-
post, rechts das Gebiet
von Kamppi, die zu-
künftige City, an deren
rechtem (westlichem)
Rand der neue Bus-
bahnhof liegen wird



Obwohl Helsinki auf einer Landzunge liegt und seine Mitte weit vorne auf ihrer Spitze hat, bestehen in dem vielseitig verwendbaren Gebiet von Pasila grosse Raumreserven, mit welchen die zukünftigen Probleme gelöst werden können. Der Generalplan von Helsinki verlangt nach einem Zwillingszentrum, d. h. neben dem Hauptzentrum noch nach einem Zentrum Helsinki-Nord (Pasila). Dort sollte für alle Aktivitäten Platz vorgesehen werden, wo, bei Ueberlastungen im Hauptzentrum, Erweiterungen möglich sind. Dadurch wird in der Stadt jederzeit ein vorteilhaftes Gleichgewicht möglich sein. Zu ähnlichen Konzeptionen sind schon zahlreiche Grosstädte gelangt. Ein typisches Beispiel bildet der Generalplan von Hamburg, wo das sogenannte Hamburg II 6 km von der Alster entfernt errichtet wird. In Helsinki würde die Entfernung zwischen den beiden Zentren ungefähr drei Kilometer betragen. Helsinki-Nord wird ziemlich genau im Schwerpunkt eines zukünftigen, stark entwickelten Helsinki liegen.

Die wichtigsten Bauten, für welche schon heute in Helsinki-Nord Raum reserviert werden sollte, sind u. a. die Bahnverwaltung, die Verteilzentrale der Post, die Depots der städtischen Busbetriebe. Dieselbe Region Helsinki-Nord besitzt eine grosse Landreserve für Industrien und für Geschäftsbauten, die nicht auf einen unmittelbaren Kontakt mit der City angewiesen sind.

Für die Text- und Bildunterlagen, die Uebersetzungsarbeit sowie weitere Mithilfe bei der Fassung des vorstehenden Aufsatzes — der interessante Einblicke in eine grossangelegte Stadtplanung gibt — danken wir den Architekten *Teofilo Senn*, Helsinki, und *Rudolf Schilling*, Zürich, bestens.

Die Redaktion

Nekrologe

† **Ernst Ramser** starb am 21. August 1963 an den Folgen eines Schlaganfalles in seinem Heim in Zürich im 70. Altersjahr. Er war von 1941 bis 1961 Dozent für Kulturtechnik, Alpwirtschaft und Alpmeliorationen an der Abteilung für Kulturtechnik und Vermessung und an der Abteilung für Landwirtschaft der ETH. Sein Spezialgebiet war der kulturtechnische Wasserbau und die darauf beruhende Entwässerung und Bewässerung.

Aus der solothurnischen Landschaft stammend — sein Grossvater bewirtschaftete noch ein Gut am Bucheggberg — und am 22. April 1894 geboren, entschied sich Ernst Ramser nach Absolvierung des Gymnasiums in Solothurn für den Beruf des Kulturingenieurs. Seine mehrmals durch Aktivdienst unterbrochenen Studien an der ETH schloss er 1919 mit dem Diplom als Kulturingenieur ab. Die praktische Tätigkeit begann er 1920 als Kulturingenieur des Kantons Schwyz. Die mannigfaltigen kulturtechnischen Aufgaben brachten ihn hier in ersten Kontakt mit den erschwerten Produktionsbedingungen der Landwirtschaft in den Berggebieten. Die gewonnenen Eindrücke bildeten auch die Quelle seines grossen Verständnisses für die bergbäuerlichen Probleme. Eine enge, bleibende Freundschaft des Verstorbenen mit einzelnen Benediktinern des Klosters Einsiedeln, an dessen landwirtschaftlicher Schule er den Unterricht im Meliorationswesen erteilte, half mit, oft schwierige Aufgaben zu lösen.

In den Jahren 1930/32 war Ramser als Bauverwalter der Gemeinde Langenthal tätig. Doch zog es ihn bald wieder in die Kulturtechnik zurück. So bekleidete er 1933/35 die Stelle des Adjunkten im Kulturingenieurbüro des Kantons Bern, wo er sich insbesondere den Meliorationsaufgaben des Oberlandes und des Jura widmete. 1936 wechselte Ernst Ramser in den Bundesdienst. Vorerst als Adjunkt, später als Sektionschef des Eidg. Meliorationsamtes begutachtete er die Meliorationsprojekte in verschiedenen grösseren Kantonen. Bei dieser weitschichtigen Tätigkeit erhielt er einen trefflichen Einblick in die Vielgestaltigkeit des schweizerischen Meliorationswesens und die damit verbundenen, zum Teil föderativ bedingten Schwierigkeiten. Der zweite Weltkrieg brachte 1939/40 Sektionschef Ramser, in Stellvertretung seines damaligen, durch Aktivdienst stark beanspruch-



ERNST RAMSER

Professor für Kulturtechnik

1894

1963

nicht unbeachtet, als er vom Bundesrat 1941 als Nachfolger des zurückgetretenen Professor Diserens zum Ordinarius für Kulturtechnik an der ETH ernannt wurde. Mit Hingabe fasste Professor Ramser sein neue Aufgabe an. Während zwei Dezennien vermittelte er seinen Studierenden die neuesten Erkenntnisse im kulturtechnischen Wasserbau wie auch in der Alpwirtschaft und führte sie in die praktischen Anwendungsgebiete, insbesondere in die Entwässerung, Bewässerung und Alpverbesserung ein. Dabei war er nicht nur Lehrer, sondern zugleich väterlicher Freund und Berater. Und wenn er sich gelegentlich sarkastischer Ausdrucksweise bediente, so verbarg sich dahinter immer ein grundgütiger Mensch.

Neben der Lehre schenkte Professor Ramser auch der Forschung seine Aufmerksamkeit. Im Spezialgebiet der Entwässerung trachtete er vor allem darnach, durch langjährige Beobachtungen an Versuchsanlagen die bestehenden Methoden für die Bestimmung der Draindistanz zu überprüfen und neue Anhaltspunkte für deren genauere Ermittlung zu erhalten. Wenn das erstrebte Ziel auch nicht erreicht wurde, so haben die Arbeiten des Verstorbenen doch wichtige Erkenntnisse gebracht, die der weiteren Forschung nützlich sein werden.

Auch ausserhalb der Hochschule förderte Prof. Ramser das schweizerische Bodenverbesserungswesen in massgeblichen Stellungen. Er war Gründer und erster Präsident des Schweiz. Kulturingenieurvereins. An der Landesausstellung 1939 betreute er als Präsident die Ausstellungsgruppe «Kulturtechnik». Während des zweiten Weltkrieges hat er bei der Aufstellung der schweizerischen Normen für die Drainerröhren an entscheidender Stelle mitgewirkt. Er ist Mitautor der beiden Lehrbücher «Landwirtschaftliches Meliorationswesen» und «Alpwirtschaft». Ernst Ramser's besonderer Einsatz galt der Schaffung eines Alpkatasters als Grundlage für die Projektierung kulturtechnischer Anlagen und die Betriebsberatung. Wenn die Erfüllung seiner ursprünglichen Vorschläge auch wegen finanziellen Schwierigkeiten verunmöglicht wurde, so werden seine Argumente seit einiger Zeit doch in modifizierter Form realisiert. Nicht zuletzt sei auch noch seiner langjährigen Mitarbeit bei der Melioration der Linthebene gedacht. In den letzten Jahren betreute er als Obmann dieses umfassende Unternehmen. Wenn die Besitzes und Siedlungsstruktur dieses bedeutenden Werkes auch aus bodenrechtlichen Gründen bis anhin noch nicht im vorgesehenen Masse verbessert werden konnte, so hat der Verstorbene doch Namhaftes zur wasserbaulichen Sanierung und damit zur Schaffung der Grundlagen für die vollständige Inkulturnahme der grossen Ebene beigetragen.

Und nun hat die plötzliche Abberufung dem unermüdlichen Schaffen Professor Ramser's ein Ende gesetzt. Ein reich erfülltes Leben hat damit seinen Abschluss gefunden. Sein Einsatz galt unserem Boden, dem er seine ganze Kraft verschrieb. Die tiefen Furchen, die er ins Erdreich seiner Zeit

ten Chefs, Kulturingenieur Strüby, eine besonders wichtige Aufgabe: Die Vorbereitung des durch die Ernährungslage bedingten ausserordentlichen Meliorationsprogrammes und des damit verbundenen, auf den ausserordentlichen Vollmachten beruhenden Bundesbeschlusses. Wenn es gelungen ist, die Meliorationstätigkeit während dieser kritischen Zeiten innert nützlicher Frist stark zu aktivieren und damit zum «Durchhalten» beizutragen, so hat der Verstorbene daran wesentlichen Anteil.

Ernst Ramser's grosse Erfahrung in technischen und administrativen Belangen der Kulturtechnik blieben