

# Koelliker, Theodor Gottlieb

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 46

PDF erstellt am: **26.04.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

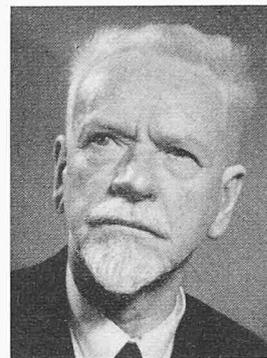
Inzwischen ist eine grosse Arbeit unter Führung des Eidgenössischen Oberbauinspektorates und mit Hilfe der Bauämter der Kantone geleistet worden. In erster Linie wird die Hauptverbindung West-Ost, die das feststehende Rückgrat des ganzen schweizerischen Strassensystems bildet, studiert. Unter Berücksichtigung 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 aufzwingen 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 km<sup>2</sup>, die Schweiz misst 41 000 km<sup>2</sup>, 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

El. Ing.

1871

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-