

Die VSS ehrt Dr. Robert Ruckli

Autor(en): **Jegher, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **90 (1972)**

Heft 23

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85225>

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.

Das geschlossene System

Eine weitere Steigerung unserer hochentwickelten Volkswirtschaft und unseres «Wohlstandes» ist nur möglich, wenn zusätzliche Energiereserven genutzt werden. Dabei müssen wir uns aber bewusst sein, dass wir in einem geschlossenen System – vergleichbar einem Mikrokosmos in einer verschlossenen, lichtdurchlässigen Glasflasche – leben. Ein grosser Teil der Energie, die durch unsere industrialisierte Gesellschaft zu ihrem eigenen «Vorteil» fliesst, beeinflusst die hydrogeochemischen Kreisläufe, beeinträchtigt die Organisation der Futterkette und stört die biologischen Wechselwirkungen; sie wirkt somit den Kräften der natürlichen Selektion entgegen.

Weil Umweltbeeinträchtigung die Folge der Anhäufung von zahlreichen, scheinbar harmlosen oder aus wirtschaftlichen Erwägungen «gerade noch tragbaren» Eingriffen in das Naturgeschehen ist, bleiben einzelne Schutzmassnahmen technologisches Stückwerk, das die fortschreitende Zerstörung der Umwelt nur unwesentlich aufhalten kann. In einem geschlossenen System kann der Mensch den Energiefluss und die damit verbundene Entropieproduktion (Herabsetzung der Organisa-

tion und somit der Ordnung in der Natur und Zerstörung der Regelmechanismen) nicht beliebig steigern.

Es wäre eine Täuschung zu glauben, dass lediglich ein Verzicht auf Kernkraftwerke oder eine Drosselung der Stromproduktion genügen würden, um die Beeinträchtigungen des Lebensraumes herabzusetzen. Ausweichen auf andere Energieträger oder auf Stromimport aus dem Ausland wäre wohl die Folge davon. Es gibt *keine Lösungen* ohne *Verzicht des Konsumenten* und ohne tiefgreifende Änderungen der *menschlich-sozialen* und *ökonomischen* Systeme.

Um zu verhindern, dass der Energieverbrauch in den nächsten Jahrzehnten weiter exponentiell ansteigt, müssen wir schon heute harte Entscheidungen treffen. Zusätzlich zum Gesetz des Umweltschutzes und der Raumplanung brauchen wir dringend eine umfassende Planung des Verbrauches sämtlicher Energieformen (Kohle, Erdöle, Naturgas und nukleare Brennstoffe).

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. Werner Stumm, ETH (EAWAG), Leonhardstrasse 16, 8006 Zürich

Die VSS ehrt Dr. Robert Ruckli

DK 061.2:625.7

Unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, *J.-E. Dubochet*, dipl. Ing., Lausanne, führte die VSS, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, am 12. Mai 1972 in Neuenburg ihre 60. Hauptversammlung durch. Dank der disziplinierten und gleichzeitig humorig-frischen Geschäftsführung wickelte sich die Behandlung der Traktanden reibungslos ab. Als ungewöhnlich darf die Tatsache vermerkt werden, dass eine fühlbare Erhöhung des Mitgliederbeitrages durch eine sehr ausführliche, von Graphiken gestützte Darlegung der Finanzprognosen der VSS begründet wurde, die deren Urheber, *A. Thürkauf*, vortrug und damit ohne Gegenstimme durchdrang. Der Ausschuss der VSS musste den Rücktritt von *Jules Jakob*, dipl. Ing., neuer Direktor des ASF, zur Kenntnis nehmen; er verband damit seinen Dank für die intensive Tätigkeit des Genannten im Ausschuss und in Kommissionen der VSS. Neues Mitglied des Vorstandes ist Stadtgenieur *Hans Strasser*, dipl. Ing., Chur. Nachdem in den Stiftungsrat der Stiftung zur Förderung der Berufsausbildung vier neue Mitglieder als Ersatz für ebensoviel zurückgetretene gewählt worden waren, folgte die Ehrung der Veteranen der VSS. Unter diesen wurde Ing. *E. H. Lorenz*, Nürnberg, durch Sekretär Dr. *Ernst Vogel* besonders ausführlich begrüsst als führender deutscher Strassenbauer (vgl. die Besprechung seines neuesten Werkes in SBZ 1971, S. 483) und guter VSS-Kamerad über die Landesgrenzen hinweg. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auch Frankreich durch Ing. *Matousowsky*, Österreich durch *R.-M. Regler* und Deutschland durch Prof. *Böhringer* vertreten waren. – Als Ort der Hauptversammlung 1973 wurde Lugano erkoren.

Den Schwerpunkt der präsidentalen Ausführungen nahmen die Dankesworte ein, die Dr. *R. Ruckli*, dem scheidenden Direktor des ASF, galten. Da die VSS ihn, Mitglied seit 1935, Vorstandsmitglied seit 1955, bereits 1962 zum Ehrenmitglied ernannt hatte, widmet sie ihm nun das Juni-Heft dieses Jahres ihrer Zeitschrift «Strasse und Verkehr», in welchem seine einmalige Lebensleistung zur Darstellung kommt. Als er 1940 in die Dienste der Eidgenossenschaft trat, hiess das Amt noch Oberbauinspektorat, und als er 1957 dessen Chef wurde, lagen für das Nationalstrassennetz erst viel umstrittene Vorschläge und weder

Gesetz noch Praxis der Durchführung vor. Am Aufbau dieses Riesenwerkes hatte Dr. Ruckli massgebenden Anteil sowohl als Ingenieur wie als Kenner der Verwaltung in Bund und Kantonen. Der Geehrte liess es sich nicht nehmen, seinerseits die Leistung der VSS zu loben, welche sich durch die Schaffung der Normen, durch ihre Zeitschrift¹⁾ und durch die Förderung der Berufsbildung um das Wissen und Können sowie um die Berufsmoral der Strassenbauer hoch verdient gemacht hat.

Zum Schluss des geschäftlichen Teils gaben Regierungsrat *Carlos Grosjean* (zugleich als Vertreter der Baudirektorenkonferenz) und Stadtpräsident *Jean-Claude Duvanel* ausgezeichnete Überblicke über die drängenden Probleme der Stadt und des Kantons. Das aktuellste davon wurde übrigens auch gezeigt in einer Ausstellung am Tagungsort selbst, im Pavillon de Neuchâtel-Sports, «Panespo», die Ing. *Jean Brocard* gestaltet hatte. Anhand von Plänen und Photos konnte man sich in die Strassenbauarbeiten vertiefen, die anderntags besucht wurden. Ein Lob verdient auch die geschickte, unpräntöse Ausschmückung der an sich nüchternen Sporthalle; die Abwesenheit jeder durch «Architektur» angestrebten sog. «würdigen» Stimmung wirkte wohltuend. Eine ungewöhnliche Darbietung erfreute die Teilnehmer als Schlussüberraschung. Herr *Alex Billeter* legte dar, warum der Strassenbau schwierig ist. Seine in freier Rede hervorsprudelnden Geistesblitze begleitete er fortlaufend mit Skizzen, die im Entstehen an die Wand projiziert wurden und deren jede, kaum flüchtig hingeworfen, schon durch die nächste abgelöst wurde. Manches Dutzend huschte so im Zeitraum einer Viertelstunde über die Wand.

¹⁾ Um dieses Lob voll zu verdienen, sollte «Strasse und Verkehr» nur noch der Darbietung von Plänen mehr Liebe entgegenbringen. Auch das sehr reich dokumentierte, interessante Heft 4/1972, das dem Strassenbau im Kanton Neuenburg gewidmet ist, enthält — neben vielen tadellosen — eine ganze Anzahl von schwer leserlichen bis unleserlichen Plänen und solche, die mit durchaus nebensächlichen Daten überlastet sind. Die Redaktion hat diese Pläne «gekotzt wie gefressen» (Strassenbauer sind nicht zimperlich und werden mir diesen Ausdruck verzeihen) statt sie zu verdauen, d. h. sie verarbeiten zu lassen, was natürlich Zeit und Geld kostet. Diesen Aufwand ist aber die VSS ihrer guten Zeitschrift schuldig! *W. J.*

Nun folgte ein Ausflug in die Gegend zwischen Neuenburger- und Bielersee, das sog. Entre-deux-Lacs, das zum Industriegebiet des Kantons Neuenburg erklärt worden ist und dessen Infrastruktur dementsprechend grosszügig ausgebaut wird. Auch die Nationalstrasse 5 durchquert es. Besucht wurden wahlweise die Raffinerie Cressier, die Zementfabrik Juracime oder das thermische Kraftwerk Cornaux.

Kaum mit den Autobussen zum Hafen von Neuenburg zurückgekehrt, schiffte man sich ein. Sozusagen die ganze Flotte des Sees, verstärkt um eine Einheit aus Biel, wurde benötigt, um die insgesamt 500 Teilnehmer zu fassen. Anlässlich einer Landung in St-Blaise bzw. in Auvernier empfingen die Ortsbehörden, verstärkt durch Ortsmusik und edle Tropfen aus den eigenen Rebbergen, die VSS, was

zu freundeidgenössischer Rede und Gegenrede gerne benutzt wurde. Wieder an Bord, genoss man einen unerhört schönen Blick auf den in der Abendsonne in seltener Klarheit strahlenden Alpenkranz vom Pilatus bis zum Mont-Blanc. Das fröhliche gemeinsame Nachtessen an Bord setzte den Schlusspunkt des festlichen Tages.

Auch die Besichtigungen am Samstag waren von sehr schönem Wetter begünstigt. Unter Führung der Neuenburger Kollegen wurden zahlreiche Strassenbaustellen in Augenschein genommen und auch rein touristische Ziele aufgesucht. In Anbetracht der schwer erträglichen Eingriffe, welche die N 5 am Seeufer (und noch schlimmer am Bielersee!) mit sich bringt, war es wenigstens tröstlich zu vernehmen, dass die Hauptstadt selbst in absehbarer Zeit ein Projekt erhalten soll, das sie nicht vom See abschneidet.

4. Juni 1872, Baubeginn des Gotthardtunnels

DK 93:624.19:625.1

Am vergangenen 4. Juni jährte sich zum hundertsten Mal der Tag des Baubeginnes des Gotthardtunnels zwischen Göschenen und Airolo. Über den Beginn der Arbeiten und ihren Verlauf im ersten Baujahr 1872 ist im «Ersten Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn, umfassend den Zeitraum vom 6. Dezember 1871 bis 31. Dezember 1872» ausführlich geschrieben worden. Dieser Dokumentation entstammen die nachfolgenden Auszüge:

«Um die Ausführung des grossen Tunnels, desjenigen Bauwerkes des Bahnnetzes, dessen Herstellung die längste Zeitfrist in Anspruch nehmen wird, baldmöglichst zu beginnen, wurde schon am 4. Juni des Berichtsjahres, somit geraume Zeit vor der Vergebung des Tunnels an einen Bauunternehmer, der offene Voreinschnitt – bei Göschenen –

desselden in Regie, beziehungsweise Kleinakkord in Angriff genommen und am 28. Juni ein Sohlenstollen in der gleichen Weise, und zwar von Hand, begonnen. Nachdem dieser Stollen am 30. September 1872 bis zum Tunnelportale vorgerückt war, wurde die Regiearbeit eingestellt. Die Tunnelbauunternehmung, welche sich inzwischen auf der Baustelle eingefunden hatte, liess den Sohlenstollen nicht weiter vortreiben, sondern machte im Monat November nur einige Sprengversuche in demselben, da sie beabsichtigte, statt mit Sohlenstollen mit Firststollen vorzugehen. Im Tunnelvoreinschnitt wurde noch bis zum 9. Oktober in Regie fortgearbeitet; dann übernahm der Tunnelbauunternehmer auch diese Arbeit. – In der Absicht, den Tunnel nach belgischer Baumethode auszuführen, begann der Unternehmer am 24. Oktober mit dem

DOPPEL-COMPOUND-LOCOMOTIVE DER GOTTHARDBAHN

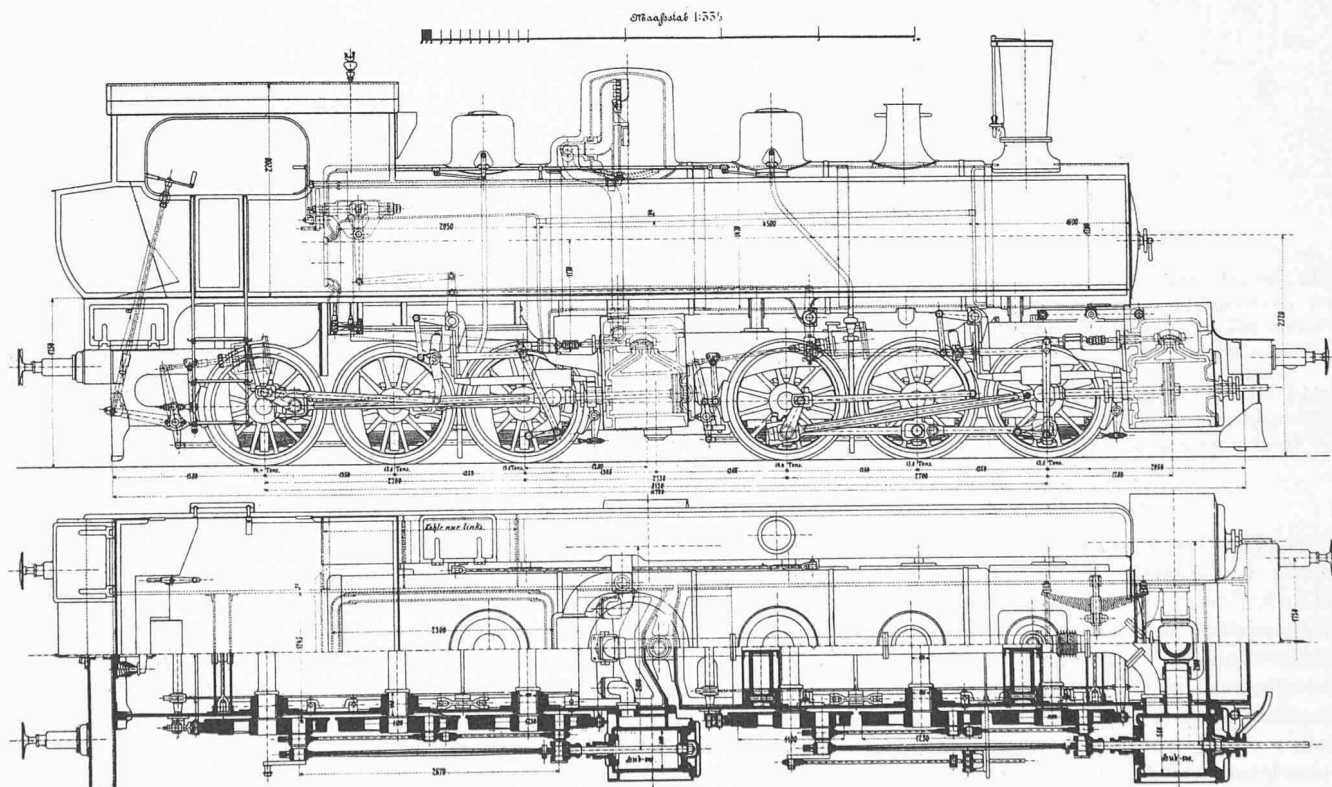


Bild 1. Doppel-Compound-Lokomotive für den Bergdienst der Gotthardbahn (System Mallet). Tafel aus der Schweizerischen Bauzeitung 1891, Bd. 18, Heft 4, Seite 24