

Rückspiegel

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **30 (2017)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Feuer und Flamme für die Swissmetro

Rudolf Mettler-Stüssi (90), Bauingenieur, baute in den Alpen Tunnels und Wasserkraftwerke, in Leibstadt am AKW und trommelt heute für die Swissmetro.



Rudolf Mettler, Ingenieur, Einfädler, Kunstsammler und unentwegter Optimist zuhause in Chur.

«Pünktli», so hiess ich in der Kantonsschule in Trogen in den Vierzigerjahren, weil ich ein präziser Beobachter und Zeichner war. Eine gute Voraussetzung für einen Bauingenieur. Meine erste Stelle hatte ich ab Januar 1950 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Versuchsanstalt für Wasser- und Erdbau an der ETH Zürich. Ich leitete den Bau und den Betrieb der Versuchsanlage für Staumauersprengversuche. Wir studierten an einem Modell, was im Kanton Uri passieren würde, wenn feindliches Militär den Lucendro-Staudamm sprengen würde. In dieser Zeit wurde ich auch Offizier der Genietruppen.

Ich blieb bei den Staumauern und den Elektrizitätswerken. 1955 zog ich mit meiner Familie nach Soglio und arbeitete für den Bau der Kraftwerke im Bergell. Ich war im Baulos Castasegna verantwortlich für die Druckstollen, das Wasserschloss und den Druckschacht. Meinen Stollenhelm und meine Carbidlampe sind im Museum des Tals ausgestellt. Später arbeitete ich für die Wasserkraft im Misox, im Unterengadin und im Albulatal. Immer wieder war ich auch im Ausland engagiert. Zum Beispiel in Luxemburg, Chile, Venezuela, Mexiko, Peru und Island. Projektieren haben wir in der Schweiz. Die Pläne gingen per Post auf die Baustellen. Von 1965 an war ich Geschäftsleiter der Rätia Ingenieure in Chur. An der Gesellschaft war die Elektrowatt beteiligt, deren Ingenieurunternehmung im Bau von Kraftwerken massgebend war. So projektieren wir von Chur aus das Betriebsgebäude, den Ringkanal und weitere Teile für das AKW Leibstadt. Ich habe keine Bedenken, dass die Kernkraftwerke gefährlich sein könnten. In Tschernobyl oder Fukushima haben sie einfache Fabrikhallen als AKWs gebaut – wir machten das ganz anders. Auch die Gegner der Staudämme in den Alpen habe ich nie verstanden. In der Val Curciosa hätten wir einen schönen Staudamm gebaut, der die Natur nicht gross gestört hätte. Dort oben sind selten Menschen unterwegs, auch Fische gibt es keine in den Bächen, die wir gestaut hätten.

Die schnelle Bahn unter dem Boden

Meine schönste Arbeit waren die Projektierung und der Bau von Tunneln für die Eisenbahn und die Strasse. Ich liebte es, mit den unsicheren geologischen Gegebenheiten umzugehen und Tunneln in die Berge zu bohren. Ich projektieren den Strassentunnel durch den Flüela. Dann gab es eine politische Kehrtwendung zur Eisenbahn, und mein Büro konnte die Bauleitung für den Vereinatunnel in Sagliains mit der Bahnstation, dem Autoverlad, den Zufahrten und dem Los Süd des Bahntunnels besorgen.

Kurz nach meiner Pensionierung begann ich, für die Swissmetro zu arbeiten. Sternstunden waren eine Fahrt mit 430 Stundenkilometern mit dem Transrapid 07 im Jahr 1993 und ein paar Jahre später ein Flug mit der Concorde, die Schallmauer durchbrechend. Ich bin überzeugt, dass eine neue, unterirdische Bahn zwischen St. Gallen und Genf, Basel und Chur, Lausanne und Sitten viele Verkehrsprobleme für lange Zeit lösen würde. Das Projekt würde viel Arbeit schaffen und den Schweizer Ingenieuren helfen, ihr weltweit führendes Können in Tunnelbau und Eisenbahntechnik zu bewahren. Für den Bauingenieur sind die technischen Probleme dieser Bahn weitgehend gelöst. Eine Herausforderung ist die Magnetschwebbahn, es ist ja keine Eisenbahn mit Rädern auf Schienen, sondern ein Zug, der mit 500 Stundenkilometern in einem Magnetfeld fährt. Bis vor Kurzem war ich Präsident von Pro Swissmetro, auch heute noch rede ich an Veranstaltungen und verbreite Optimismus. Aber es geht zu langsam vorwärts. Die Schweiz verschläft dieses wegweisende Projekt. Wenn es nach mir ginge, könnte die Swissmetro in zehn Jahren fahren.

Aufgezeichnet: Köbli Gantenbein, Foto: Urs Walder ●



ON Bewegungsfreiheit für Alle

ON von Wilkhahn setzt mit der weltweit patentierten Trimension® neue Massstäbe in Form und Funktion. Er fördert aktiv die Bewegungen des Körpers beim Sitzen und steigert so nachweislich das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit während der Arbeit.

Wilkhahn



VERTICO – FOKUSSIERTE ELEGANZ.

ribag.com/vertico

RIBAG