

Jules Jakob, Bern 1925-1984 : Direktor des Bundesamtes für Strassenbau

Autor(en): **Lanker, Emil**

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Appenzellische Jahrbücher**

Band (Jahr): **112 (1984)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

1957 wählten die Stimmbürger Ernst Meier als einer der Heidler Vertreter in den Kantonsrat. Er war im Kanton wie in der Gemeinde stets aktiv. Kein Wunder, dass er 1971 (bis 1973) als Präsident des kantonalen Parlamentes die Krönung seiner vielfältigen politischen Laufbahn erleben durfte. 1964, nach dem unerwarteten Tod von Niklaus Eggenberger und zwei Jahre später nach demjenigen von Walter Langenauer war Ernst Meier Vizehauptmann und am 7. Mai 1967 der fast gegebene neue Gemeindehauptmann. Erst nach seinem Rücktritt vom Hauptmannamt und dem Kantonsrat wurde es etwas stiller um ihn. Der heimtückischen Krankheit war auch mit Spitalaufenthalt und aller ärztlichen Kunst nicht beizukommen. So blieb er bis zum Schluss in seinem geliebten Daheim.

Ernst Meier war ein Mann des Ausgleichs. Im Gespräch, oftmals weit in die Nacht hinein, vertrat er immer den friedlichen Weg, ohne allerdings seine liberalen Auffassungen preiszugeben. Er wird als markante, stets aktive Persönlichkeit in die wohl bescheidene, für uns aber wichtige Orts- und Kantonsgeschichte eingehen.

Jules Jakob, Bern

Direktor des Bundesamtes für Strassenbau
(1925—1984)

Von Emil Lanker, Herisau

Am 12. Dezember 1984 ist in Bern völlig unerwartet Jules Jakob, Dipl. Bauing. ETH, Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, im Alter von 59 Jahren an den Folgen eines Herzinfarktes gestorben. Mit ihm ist ein verdienter Diener der Öffentlichkeit und treuer Appenzeller mitten aus rastloser Tätigkeit abberufen worden.

Julius Jakob wurde am 1. Juli 1925 als Sohn des von Trogen gebürtigen Lehrers Julius Jakob und dessen Frau Emma Langenegger in Urnäsch geboren und wuchs mit einer jüngeren Schwester im Schulhaus Mettlen auf. Trotz bescheidener Verhältnisse ermöglichten ihm die Eltern, nach Abschluss der Sekundarschule in das Konvikt der Kantonsschule in Trogen einzutreten, welche er 1944 mit der Matura in technischer Richtung verliess. Das anschliessende Studium als Bauingenieur an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich schloss er Ende 1948 mit dem Diplom ab und vervollkommnete danach seine Kenntnisse während zweier Jahre als Assistent der Professur für Massivbau am gleichen Ort und von 1950 bis

1951 beim Centre National de la Recherche Scientifique und der Tiefbauunternehmung Boussiron in Paris. 1952 wurde Jules Jakob als Ingenieur an das Tiefbauamt der Stadt St.Gallen gewählt und bereits 1953 zum Stellvertreter von Stadtingenieur Finsterwald befördert.

Hier gründete er denn auch den eigenen Hausstand mit der ebenfalls in Urnäsch aufgewachsenen Anne-Marie Schweizer. Der sehr glücklichen Ehe wurden eine Tochter und zwei Söhne geschenkt.

1955 erfolgte die Wahl zum Stadtingenieur von Luzern. In dieser Stellung wurde er mit den brennenden Problemen, welche der zunehmende Pendler-, Durchgangs- und Touristikverkehr in der rasch aufstrebenden Stadt Luzern verursachten, konfrontiert, und er plante und realisierte als erster Stadtingenieur in unserem Lande eine Autobahn durch eine Stadt. Diese Leistung war mitbestimmend für seine auf 1. Juli 1972 erfolgte Wahl zum Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau (heute Bundesamt für Strassenbau) in Bern.

Als solcher hatte er sich vor allem mit der baulichen Durchführung des Nationalstrassenbaus als Werk des Bundes, der damals voll begonnen hatte, zu befassen. Daneben hatte sein Amt die Projekte der Kantone für den Ausbau des Schweizerischen Hauptstrassennetzes zu prüfen, allenfalls zu koordinieren, und die Bundesbeiträge festzusetzen und ebenso bis 1979 die kantonalen Projekte und Beitragsgesuche für die Bach- und Flussverbauungen. Schliesslich oblag seinem Amt ebenfalls bis 1979 auch die Überwachung von Bau und Unterhalt und damit der Sicherheit der Stauanlagen.

Während der Vorgänger im Amt noch mit der begeisterten Zustimmung der grossen Mehrheit des Schweizervolkes zum eben recht angelaufenen Nationalstrassenbau rechnen konnte, hatte sich Ingenieur Jakob bei zunehmendem Baufortschritt mit wachsenden Widerständen und schliesslich einer verbreiteten Antipathie gegen den Strassenbau überhaupt und den Nationalstrassenbau im besonderen auseinandersetzen. Hier in Fühlung mit den kantonalen Behörden und Fachleuten Lösungen zu finden, zu denen er als Fachmann dem Bundesrat gegenüber in technischer und finanzieller Beziehung stehen konnte, und die politisch tragbar schienen, war oft eine jahrelange Geduldsarbeit.

Obwohl Jules Jakob sich ein umfassendes technisches Wissen erworben hatte, so machte er aus technischen oder wirtschaftlichen Schlüssen kein Dogma, sondern räumte auch anderen Betrachtungsweisen Berechtigung ein. Diese seine Toleranz oder auch seine Fähigkeit, aus freien Stücken nachzugeben, wenn er zur Erkenntnis kam, dass die Gegenseite die grössere Unterstützung in der Bevölkerung geniessen würde, wurde ihm gelegentlich als mangelnde Solidarität

oder Grundsatztreue ausgelegt. So sind z. B. für die Passage der N 2 von Faido oder das Teilstück am Sempachersee schonende und doch sichere Lösungen gefunden worden. Direktor Jakob hat sich auch rasch dafür entschieden, Massnahmen gegen übermässige Lärmimmissionen von Autobahnen und -strassen durchzuführen.

Die gleiche Toleranz, zusammen mit seiner persönlichen Bescheidenheit, hat Jules Jakob aber auch ermöglicht, im Hauptstrassenbau, der in der Kompetenz der Kantone erfolgt, diesen weitgehende Freiheit in der Projektierung zu lassen. Diese Zurückhaltung beobachtete er auch gegenüber unseren beiden Kantonen, obwohl er hier aufgrund seiner Vertrautheit mit Land und Leuten sich ein besonders fundiertes persönliches Urteil zutrauen durfte. So hat er z. B. beim Strassenausbau im Bereich des Dorfplatzes Urnäsch einer Projektänderung im Sinne verstärkter Schonung des Dorfbildes die Genehmigung erteilt, obwohl er persönlich einer verkehrstechnisch leistungsfähigeren Lösung den Vorzug gegeben hätte. Seine Anhänglichkeit zur engeren Heimat bewog ihn, auch dann geduldig nach Lösungen zu suchen, wenn der Souverän fachlich einwandfreie Projekte ablehnte.

Die Herkunft und der immer wieder erneuerte Kontakt mit dem Geburtsort, seinen dortigen Jugendfreunden und einem Studienfreund in Innerrhoden bewahrten Direktor Jakob davor, ob der gewaltigen Dimensionen, Probleme und Beträge des Nationalstrassenbaus die Bedeutung des Hauptstrassennetzes zu unterschätzen, und ebensowenig liess er sich verleiten, ob der wichtigen Aufgaben der grossen Kantone die Probleme der kleinen zu übersehen. So bemühte er sich auch, den beiden Appenzell die für einen verkehrssicheren Ausbau ihrer Hauptstrassen innert absehbarer Frist erforderlichen Bundesgelder zuzuteilen. Im Sinne einer gewissen Kompensation für die Nichtverfügbarkeit von Nationalstrassengeldern des Bundes hat sich Direktor Jakob noch mit Erfolg dafür eingesetzt, dass in der neuen gesetzlichen Regelung für die Treibstoffzollverteilung eine besondere Zuteilung an die nationalstrassenlosen Kantone, d. h. Ausser- und Innerrhoden, vorgesehen werde.

Dass Direktor Jakob aufgrund seines Wissens, seiner Erfahrung und seiner Stellung in die verschiedensten fachlichen und administrativen Gremien gewählt wurde, so insbesondere in den leitenden Ausschuss der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, deren Vizepräsident er während mehrerer Jahre war, sei hier nur gestreift. Er hat als Direktor des Bundesamtes und damit direkt Verantwortlicher der eidg. Kommission für die Strassenbauforschung vor allem auch immer wieder veranlasst, dass neu auftretende oder alte Probleme des Strassenverkehrs wissenschaftlich untersucht und die Ergebnisse in praktisch benützbarer Form allen Kantonen zur Ver-

fügung gestellt wurden (u. a. Lärmausbreitung/Lärmschutz, Abgasausbreitung, Tunnellüftung).

Jules Jakob war wie erwähnt ein treuer und anhänglicher Sohn seiner Heimat. Dies zeigte sich beispielhaft in seinem Mitwirken an der schweizerischen Zusammenkunft der Kantonsingenieure im September 1980 in Ausserrhoden, als er mit bewegender Liebe und Stolz Land und Leute seinen Kollegen vorstellte.

Die vielfältigen Beanspruchungen haben den frohmütigen Jules Jakob vorzeitig aufgerieben. Unsere beiden Kantone schulden diesem hochgeachteten Mitbürger für sein hingebendes Wirken für sie und das ganze Land ein dankbares Andenken.





*Landammann und Ständerat
Karl Dobler, Appenzell
(1903–1984)*



*Gemeindehauptmann
Ernst Meier, Heiden
(1911–1984)*



*Jules Jakob, Bern
Direktor des Bundesamtes
für Strassenbau (1925–1984)*