

# Rüetschi, Emil

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 48

PDF erstellt am: **29.06.2024**

## **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.

A. Abegg, Kreuzlingen, feststellen, dass nach dem Erscheinen des bundesrätlichen Schiffsverkehrsberichtes im Mai 1965 auch das laufende Jahr weitere wichtige Entscheidungen gebracht habe. Im Gegensatz zum fehlenden Gesamtverkehrskonzept in der Schweiz hat das Land Baden-Württemberg kürzlich einen Generalverkehrsplan 1965 veröffentlicht, mit welchem Ausbau und Förderung der Verkehrsträger der Schiene, der Strassen und der Wasserwege koordiniert werden sollen, um dadurch eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur der einzelnen Landesteile sicherzustellen. Unser nördlicher Nachbar ist am Ausbau des Hochrheins, vorerst bis in den Raum Waldshut, interessiert. Auch besteht eine Bereitschaft zu Verhandlungen mit der Schweiz und Österreich über den Gesamtausbau von Waldshut bis zum Bodensee in einer zweiten Etappe. Die ständerätliche Kommission zur Vorbereitung des bundesrätlichen Schiffsverkehrsberichtes konnte sich den Schlussfolgerungen dieses Berichtes nicht anschliessen und hat einen Zusatzbericht verlangt, der von einem Expertenkollegium begutachtet wird. Bedeutsam ist die Tatsache, dass mit der Inbetriebnahme der Schiffslöschanlage der neuen Klingentalmühle in Kaiseraugst der Kanton Aargau neben den beiden Basel zum dritten Rheinschiffahrtskanton geworden ist. Ferner wird für den Bodensee eine Reinhaltungsplanung ausgearbeitet.

Der Versammlung schloss sich ein öffentlicher Vortrag von Nationalrat A. Breitenmoser, Basel, an, der *aktuelle Probleme der Rheinschiffahrt im Blickfeld einer kommenden schweizerischen Binnenschiffahrt* behandelte. Er wies einleitend auf die technischen und betriebswirtschaftlichen Eigenarten der Rheinschiffahrt hin, nämlich die Begrenzung des Frachtenmarktes durch geographische Gegebenheiten, das zeitliche Zusammenfallen von Produktion und Absatz und die starke Abhängigkeit von der Natur. Diese stehen den Gesetzmässigkeiten der freien Wirtschaft entgegen. Der Rhein ist der weitaus verkehrsreichste Strom Europas. Seit dem Jahre 1938 stieg der Verkehr von 90 Mio t auf 153 Mio t im Jahre 1965. Die prozentuale Ausdehnung der Rheinflotte war in den letzten Jahren grösser als die Zunahme der Gütermenge (49% gegenüber 37% von 1956 bis 1964). Eine weitere bauliche Massnahme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit stellt die Vertiefung des Rheines in seiner Gebirgsstrecke zwischen St. Goar und Neuburgweier um 40 cm dar. Die Schweiz bekundet ihr Interesse an diesem Ausbau mit der Gewährung eines Darlehens von 30 Mio Fr.

Trotz allem muss die momentane Ertragslage der Rheinschiffahrt als unerfreulich bezeichnet werden. Die Ursachen liegen teils in der übermässig grossen Flottenkapazität, teils in der Konkurrenzierung durch die Deutsche Bundesbahn – beides Faktoren, welche auf die Frachten drücken – wie in der allgemeinen Unsicherheit über die Verkehrspolitik der EWG. Ausserdem erwächst aus der Errichtung von Raffinerien und Rohrleitungen ein weiterer Rückgang von Transporten flüssiger Brennstoffe. Diese Schwierigkeiten will die Rheinschiffahrt durch Selbsthilfe überwinden. In erster Linie wird an weitere Rationalisierungsmassnahmen gedacht. Über die Echtheit der Frachten der Deutschen Bundesbahn ist eine Untersuchung durchgeführt worden, auf deren Grund eine Erhöhung der Bahnfrachten angeordnet worden ist. Der am 16. September 1966 zwischen Bonn und dem Lande Bayern abgeschlossene Vorvertrag für den Ausbau der letzten Strecke der durchgehenden Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer über den Rhein-Main-Donau-Kanal zeugt für die steigende Bedeutung der Binnenschiffahrt in allen europäischen Ländern.

In diesem Rahmen muss die Schweiz alle Anstrengungen unternehmen, dass unser Land nicht umfahren wird. Die Verkehrspolitik ist deshalb international zu gestalten. Während der Ausbau von Bahn und Strasse zu modernen Verkehrsträgern in vollem Gange ist, stösst die Frage der Ausdehnung der Binnengewässerstrassen auf Widerstand. Die Basler Rheinschiffahrtskreise stimmen den Projekten für eine Weiterführung der Rheinschiffahrt auf dem Hochrhein und der Aare zu. EWG und Europäische Transportministerkonferenz bezeichnen den Hochrhinausbau als Wasserverbindung von europäischem Interesse. Grosse Schiffsverkehrsprojekte müssen, meinte der Referent abschliessend, wirtschaftlich und gut demokratisch erdauert und technisch stets auf den neuesten Stand gebracht werden. Dabei sind die gesamtschweizerischen Möglichkeiten zu prüfen, um den Anschein der Bevorzugung einer Landesgegend auszuschliessen.

Die Jahresversammlung schloss mit einer Besichtigung der AG Ausrüstwerke Steig in Herisau. – Zur Orientierung über die Entwicklungen in der Hochrhinschiffahrtsfrage sei auf die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung «Der Hochrhein» verwiesen, welche vom Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen (Poststrasse 18, Tel. 071 / 22 29 84) herausgegeben wird.

## Nekrologe

† **Gisbert Meyer**, dipl. Arch. SIA/BSA, GEP, von Obersiggental AG, geboren 1902, ETH 1920 bis 1924, ist im Juli 1966 nach längerem Leiden, aber doch unerwartet rasch, seiner Familie und seinen Freunden entrissen worden. Sein Tod hinterlässt bei allen, die ihn näher kannten, eine empfindliche Leere. In einer bisweilen rauhen Schale verbarg sich eine verletzte, hochempfindliche Natur, die um die Bedingtheit und Grösse allen menschlichen Strebens wusste. Bescheiden, aber hartnäckig in der Verfolgung eines als richtig erkannten Zieles, begeisterungsfähig für die gefährdeten Güter unserer Kultur, war er nicht der Mann des Kompromisses. Er wusste es sich nicht leicht zu machen und nahm den Schritt, der ihm vorgezeichnet war, aus Herkunft und Bildung.

Als Schüler von Karl Moser hatte er in den zwanziger Jahren entscheidende Eindrücke geholt bei Le Corbusier und in der Avantgarde Berlins. Nach einigen Jahren als Mitarbeiter auf verschiedenen Büros hat er sich 1929 in Luzern selbständig gemacht. Die Begegnung mit Otto Salvisberg im Zusammenhang mit dem Bau des Frauenspitals Aarau, der dem jungen Architekten anvertraut wurde, hat sein Berufsbild wesentlich gefestigt. Die Lust zum Bauen, die so stark und unakademisch aus der Natur Salvisberg strahlte, hat sich ihm mitgeteilt und ihn wohl über manche Enttäuschung hinweggetragen.

Gisbert Meyer hat schon früh an vielen Wettbewerben erfolgreich teilgenommen (u.a. Frauenspital Aarau, Kunsthau Aarau, Spitalbauten Olten und Chur, Antoniuskirche Tribtschen, Seminar Hitzkirch und noch in allerletzter Zeit: das Schulhaus Dierikon). Noch in der Zeit seiner Erkrankung hatte er den Aufruf zur Bewerbung nicht unbeantwortet gelassen und Freude geschöpft aus der Möglichkeit, sich zu messen. Als kompromisslose Natur fühlte er sich wohl in der Sphäre der freien Bewerbung und des unbeschwerten Gesalters. Als Planungsfachmann und als Architekt und Realisator konkreter Bauaufgaben verschiedensten Charakters hat er eine eindruckliche Festigkeit und ein unbeirrbares Bewusstsein hoher Verpflichtung an den Tag gelegt.

Die Erschütterungen zweier Weltkriege, die die Kontinuität so sehr unterbrechen, sind auch an seinem Weg nicht spurlos vorübergegangen. Die erzwungene Beschränkung in der beruflichen Aktivität in den besten Jahren seines Lebens hat er schmerzlich empfunden. Die Wandlungen des Berufsbildes in bewegter Zeit haben auch ihn immer wieder aufgerufen, Mass und Verantwortung neu zu überdenken und das aus intakter Zeit übernommene Berufsethos in der Zeit gewaltiger Umschichtungen schöpferisch zu assimilieren. Wir verlieren in Gisbert Meyer einen Kollegen und Freund, dessen lautere Baugesinnung und menschliche Offenheit uns beispielhaft und unvergessen bleiben wird.

*Eduard Renggli*

Der SIA meldet den Tod seiner folgenden Mitglieder:

† **Emil Rüetschi**, geboren 1885, Architekt in Bern.

† **Johann Martin Meiler**, geboren 1889, Architekt in Chur.

## Mitteilungen

**Eidg. Technische Hochschule.** Als Überraschung brachte der ETH-Tag dieses Jahres (am 12. November) die Auszeichnung des Rektors mit einer Amtskette, die ihm vom Präsidenten der GEP, *Raoul Casella*, dipl. Arch. in Lugano, als Geschenk der GEP überlegt wurde. Wir kommen demnächst hierauf zurück und begnügen uns für heute mit der Bekanntgabe der drei Ehrendoktorate, die der Rektor, Prof. Dr. *Hans Leibundgut*, verlieh: auf Antrag der Abteilung für Maschineningenieurwesen an Prof. Dr. *Charles Stark Draper* vom MIT in Cambridge, Mass., USA, «in Anerkennung seiner bahnbrechenden Entwicklungen von Kreiselinstrumenten und seiner Verdienste um die wissenschaftliche Ingenieurausbildung»; auf Antrag der Abteilung für Chemie an Prof. Dr. *Placidus A. Plattner*, Mitglied der Generaldirektion der F. Hoffmann-La Roche & Co AG, Basel, «in Anerkennung seiner Verdienste um die akademische und



GISBERT MEYER

Dipl. Arch.

1902

1966