

STRASSE UND VERKEHR

LA ROUTE ET LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Nachdruck nur mit Zustimmung der Redaktion unter genauer Quellenangabe gestattet - Reproduction interdite sans autorisation spéciale de la rédaction et sans indication exacte de la source

51. Jahrgang - 51^e année

Nr. 1

Januar - Janvier 1965

Zum Geleit 1965

Dr. Rob. Ruckli, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau

Der Anfang des Jahres 1965 fällt in eine Zeit, wo um den schweizerischen Strassenbau ein recht rauher Wind weht. Wie nie zuvor, wird alles und jedes diskutiert, kritisiert und umstritten, ja es muss von einem eigentlichen Unbehagen gesprochen werden. Es richtet sich gegen alle, Politiker und Behörden, Verwaltungen, Planer, Ingenieure, Techniker und Unternehmer, und wird von gewissen Kreisen systematisch genährt. Für den, der nicht tieferen Einblick in unser vielfältiges Fachgebiet hat, ist es schwer, Wahrheit und Zerrbild auseinanderzuhalten. Für uns Strassenbauer, die sich im Dienste der vielfältigen Aufgaben zu unserer VSS zusammengefunden haben, soll daher der Jahresanfang Anlass zu Rück- und Umschau sein, um uns Rechenschaft über die Lage in unserem an sich so schönen Tätigkeitsgebiet zu geben.

Wenn wir den Blick zunächst dem bisher Erreichten zuwenden, so zeigt sich doch ein recht günstiges Bild. Lange Strecken unserer Autobahnen und Autostrassen sind bereits fertig und dem Verkehr offen; grosse Erdbauwerke, auf denen mit modernsten Maschinen gearbeitet wird, sind im Bau; neueste Typen von Strassenfertigern für Beton- und Bitumenbeläge schaffen für den Automobilisten Fahrbahnen von hervorragenden Fahreigenschaften; die Brückenbauer errichten in den verschiedenen Bauweisen in grosser Zahl imposante Tal- und Flussübergänge, Werke, um die sie frühere Ingenieurgenerationen beneidet hätten; und im Bau von Anschluss- und Verzweigungsbauwerken findet der Eisenbetonbau Gelegenheit, die Möglichkeiten moderner technischer und ästhetischer Gestaltung auszuschöpfen; die Tunnelbauer durchstechen den Alpenwall und den Jura und vollbringen Werke, die an die grossen Zeiten des Eisenbahnbaues erinnern; die Kulturingenieure stellen ihre reichen Erfahrungen in den Dienst der nationalstrassenbedingten Güterzusammenlegungen und damit der Landwirtschaft und der Landesversorgung; dazu wird im ganzen Lande an National- und Haupt-

Réflexions liminaires

Dr. Rob. Ruckli, directeur du Service fédéral des routes et des digues

En ce début de l'année 1965, un vent aigre souffle sur la construction routière suisse. Jamais encore tout a été objet à discussion, à critique et à controverse. Qu'il existe un malaise, oui, il faut en convenir, un mécontentement qui se dirige contre tout le monde, politiciens et autorités, administrations, planificateurs, ingénieurs, techniciens et entrepreneurs; certains milieux se plaisent même à l'aviver systématiquement. Certes, il est difficile pour celui qui n'a qu'une idée superficielle de notre activité professionnelle de distinguer la vérité dans l'image déformée de la réalité. Pour nous, constructeurs de routes, qui nous sommes groupés au sein de notre VSS au service des multiples tâches à accomplir, ce début d'année doit être l'occasion de dresser un bilan qui nous permettra de nous rendre compte de la situation dans le domaine de notre activité, si belle en soi.

Si nous jetons tout d'abord un regard sur ce qui a été réalisé jusqu'à ce jour, nous avons lieu d'être plutôt satisfaits. D'importants tronçons de nos autoroutes et semi-autoroutes sont déjà achevés. De grands lots de terrassement, sur lesquels on travaille avec des engins modernes, sont en voie de construction; les finisseuses les plus perfectionnées exécutent des revêtements de béton et de bitume de nos chaussées qui offriront aux automobilistes les meilleures garanties de roulement. Les constructeurs de ponts érigent en grand nombre d'imposants ouvrages au-dessus des vallées et des cours d'eau, selon différentes méthodes de construction, et que leur auraient enviés les générations d'ingénieurs d'antan. Dans la construction des ouvrages de jonction et de bifurcation, le béton armé offre toutes ses ressources pour satisfaire aux exigences modernes de la technique et de l'esthétique. Les constructeurs de tunnels percent le mur des Alpes et le Jura, réalisant des œuvres qui rappellent l'époque héroïque du chemin de fer. Les ingénieurs agronomes mettent leur expérience au service des améliorations foncières nécessitées par la construction des routes nationales et, par là, au service de l'agriculture et du ravitaille-