

GEDANKENSPLITTER



Brigitt Züger. Archiv LZ

Welt – wohin?

Nicht Freude herrscht, sondern Trauer angesichts der Negativ-Schlagzeilen der letzten Tage und Wochen: «BSE-Gefahr», «Stärkere Erderwärmung als erwartet», «Der Wald serbelt», «Wirbel um Uranmunition», «Rumänischer Fluss voller Zyanid», «Schweine mit Medikamenten vollgestopft», «Krieg um Rohstoffe im Kongo», «Drohende Katastrophe auf Galapagos».

Bei all diesen ökologisch und gesundheitlich bedenklichen Ereignissen lässt sich anfügen: von Menschen gemacht. Schauen wir bis zu unseren Urvätern und -müttern zurück, so stellen wir fest, dass sie es ausgezeichnet verstanden, mit der Natur, mit Pflanze, Tier und dem, was die Erde hergab, in Einklang zu leben. Wussten Sie, dass Indianer, zum Teil bis zum heutigen Tag, einen Baum um Verzeihung bitten, wenn sie ihn fällen?

Im 21. Jahrhundert käme niemand auf diese Idee. Was Bruno Manser in Saravak (Indonesien) anstrebte – den Stopp der verheerenden Urwaldrodungen – wird von den profitgierigen Ausbeutern als Anmassung empfunden.

Der Mensch verfüttert den Kühen Tierkadaver, beschleunigt das Schweinewachstum mit Hormonen, lässt Fabriken verlottern, die ihrerseits Flüsse vergiften, will die uneingeschränkte Mobilität im eigenen Wagen, im Flugzeug. Er verwendet gesundheitschädigende Munition in kriegerischen Konflikten, beutet die Erde aus, wo immer etwas zu holen ist (der Gewinn fliesst aufs eigene Bankkonto), und zu guter Letzt strandet ein Öltanker vor einem der weltweit wenigen noch vorhandenen «Paradiese» für Tiere und Pflanzen. Wenn das nicht zum Heulen ist. Haben Sie den havarierten Tanker im TV-Bild gesehen? Müsste nicht eine Regierung, die von den Touristen auf Galapagos profitiert, verbieten, dass ein solcher Rosthaufen sich in der Nähe des Naturreservates bewegt?

Weshalb denkt der Mensch immer nur an Profit, an die Anhäufung von Geld, an eigene Vorteile? Weshalb ist dem Homo sapiens im Lauf der letzten Jahrzehnte die Fähigkeit abhanden gekommen, nachhaltig zu leben, den kommenden Generationen ein funktionierendes Ökosystem zu hinterlassen? Weshalb ist ihm eine gesunde Natur kaum mehr wichtig? Fragen über Fragen.

Kinder möchten die aktuelle Welt so verändern, dass es keine Kriege und keine hungernden Menschen mehr gibt. Allen Tieren soll es gut gehen. Junge Menschen wollen am WEF in Davos demonstrieren, weil sie gut genug spüren, dass das Taktieren, die Absprachen der Mächtigen dieser Erde, nur den sonst schon Reichen dienen. Abgesehen von den unangenehmen Profi-Chaoten – vertreten diese junge Demonstranten nicht berechnete Anliegen? Männer aller Völker: Wäre es nicht einen Versuch wert, während 50 Jahren nur Frauen regieren zu lassen? Sie sind biologisch näher am Leben und würden es vielleicht besser schützen.

Zur Aufmunterung Folgendes: Der Adler, in der Schweiz früher gejagt und vergiftet, hat sich prächtig erholt. 300 brütende Paar bevölkern unsere Berge. Menschen guten Willens: Rettet auf ebenso positive Weise diese Welt, ehe sie, samt uns allen, zu Grunde geht.

Brigitt Züger wohnt in Jona und ist Hausfrau und Mutter



Kies wird vom Güterwaggon über ein Förderband in den See transportiert; ein Bagger sorgt dafür, dass er gleichmässig verteilt wird. Reto Schneider

Kommt eine Insel in der Nacht

Rapperswil: Rund 600 Tonnen Kies für künstliche Insel in den See geschüttet – eine Reportage

In der Nacht auf Freitag wurde – als ökologischer Ausgleich zum Bau des Holzstegs Rapperswil-Hurden – beim Seedamm eine kleine Insel aufgeschüttet. Das Material wurde direkt ab zwölf Güterwagons per Förderband in den See speditiert. Bis zum Anrollen des morgendlichen Zugverkehrs musste die Arbeit erledigt sein.

SANDRO HEFTI

Es ist halb zwei Uhr nachts auf dem Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon. Ein Güterzug von etwa 200 Metern Länge steht auf dem Gleis. 12 Wagons reißen sich aneinander. Baumaschinen erfüllen die Nacht mit ihren Geräuschen. Am Ufer, direkt neben dem Bahngleis, stehen mehrere Männer mit orangefarbenen Westen bekleidet, allesamt die Blicke in Richtung See gerichtet. Ein Bagger der Marke Menzi Muck steht etwa zehn Meter vom Ufer entfernt, wohlgehemmt im oberen Zürichsee. Ein Kieshaufen ragt bereits aus dem Wasser und wird Schaufel um Schaufel aufgetürmt. Was spielt sich hier ab, wozu soll diese Kiesbank im See letztlich gut sein?

«Die Schaffung dieser Insel läuft in das Projekt des Holzsteges und wird verschiedenen Vogelarten als Brutstätte dienen», beantwortet Pirmin Küttel die Frage. Er ist der Bauleiter des Holzsteges und arbeitet für die Firma IG Huber und Partner AG. «Die Umweltorganisationen Pro Natura und die kantonalen Fachstellen für Umweltschutz haben damals dem Projekt Holzsteg nur unter der Bedingung zugestimmt, dass Ausgleichsmassnahmen vorgenommen werden», erklärt er.

Zug um Zug

Ohrenbetäubender Lärm unterbricht die Unterhaltung. Ein weiterer Waggon hat inzwischen seine Position über dem Förderband eingenommen, und das Schotter fließt in einem «Steinfall» auf das Band. «Fünf Tonnen pro Minute werden aus dem Waggon abtransportiert», sagt Beat Gubser, Abteilungsleiter des Gleisbaues bei der Firma Sersa. «Insgesamt 580 Tonnen Kies müssen bis halb fünf Uhr nachts abgeladen werden», führt er an. «Es ist jetzt viertel nach zwei und wir haben bereits sechs Wagons entleert – wir liegen genau im Zeitplan», meint er mit einem optimistischen Lächeln.



Trotz der nicht einfachen Umstände herrschte auf dem Bauplatz stets eine gute Stimmung.

Plötzlich verstummen die aufeinander aufprallenden Steine. Wieder ist ein Waggon entleert. Bernhard Mächler, Angestellter der SBB im Bahnhof Rapperswil, gibt dem Lokführer via Funk Anweisungen, wie er den nächsten gefüllten Wagen in die richtige Position rangieren kann. Die Karawane der Waggonen setzt sich langsam in Bewegung. Im Schrittempo wird das Förderband des Güterwagens über jenes, das in den See hinausführt, gezirkelt. «Noch einen halben Meter, langsam; Stopp!», dirigiert Bernhard Mächler.

Für ein paar Minuten ist nur noch der Bagger zu hören. Ununterbrochen rotiert dieser zwischen dem Haufen, der sich unterhalb des Förderbandes gebildet hat und dem, den es zu schaffen gilt. Trotz des vollen Einsatzes von Mensch und Maschine ist es ein Ding der Unmöglichkeit, mit dem Förderband mitzuhalten. Es

bei dieser Aktion eine tragende Rolle ein – aber auch eine einsame. Seine Konzentrationsfähigkeit ist aussergewöhnlich. Nicht einmal unterließ ihm bis jetzt ein Fehler, die Abläufe des Auf- und Abladens werden in konstantem Rhythmus durchgeführt.

Die Arbeit wird nun auch vom Ufer aus wieder aufgenommen. Das lange Förderband liegt zur einen Seite an der oberen Kante des Perrons auf. Die andere stützt sich auf einer Hebebühne ab, die wiederum auf einem so genannten Ponton steht; darunter muss man sich einen geschlossenen Eisenkörper mit einem Hohlraum vorstellen.

Mit nur 55 PS

Zwei dieser Stahlelemente liegen vor der Uferböschung. Weshalb aber deren zwei, wenn nur eines benötigt wird? – Darauf antwortete Ed Lüber, Bauführer des Unternehmens Willy Stäubli Ing. AG, beinahe etwas erstaunt über soviel Unwissenheit: «Es brauchte für das Förderband und den Bagger je einen Ponton, um sie auf dem Wasserweg hierher zu bringen.»

Ein unscheinbares Übersetzboot (auch als Weidling bekannt) mit einem 55 PS starken Aussenbordmotor stiess vor ein paar Stunden die Baumaschinen zum Arbeitsort. Ein kurioses Schauspiel hat sich da präsentiert: Zwei massive Stahlkörper, mit schwerer Fracht beladen, bewegten sich gemächlich über den Oberen Zürichsee. Aber das seichte Wasser liess keine andere Art des Transports zu. Das braune Nass um die Insel ist nur gerade knietief.

Das mit Holzpfosten abgesteckte Feld füllt sich zusehends. Die Dimension der Insel entspricht ungefähr der eines Squashfeldes. «Der grösste Anteil der Steine liegt unterhalb des Wasserspiegels», erläutert Pirmin Küttel, Bauleiter des Projektes Holzsteg. Von den zwölf Waggonen sind zehn mit Schotter gefüllt und die restlichen mit Rundkies. Letzteres ist für die Oberfläche der Kiesinsel bestimmt. «Die runden Steine sind in der Form vergleichbar mit den Vogeleiern und so fällt es den Greifvögeln schwerer, ihre Beute zu erspähen», sagt Pirmin Küttel. «Die Form der hier entstehenden Brutstätte wird der eines «Gipfels» ähnlich sein, wobei die Innenseite zum Holzsteg ausgerichtet wird.»

Schon in Verzug?

Immer wieder zieht er seinen Ärmel hoch und schaut nach der Zeit. Ob die Arbeiten in Verzug geraten sind? «Es läuft alles nach Plan, aber wir konnten den zeitlichen Aufwand nur grob abschätzen, und es könnte knapp werden», erklärt er gegen halb vier Uhr. Der letzte Kieselstein muss um halb fünf Uhr abgeladen sein. Danach bleiben noch 20 Minuten, um den Güterzug von der Strecke zu schaffen. «Ansonsten muss mit Verspätungen der Personenzüge gerechnet werden», meint er lächelnd, «oder wir müssen nochmals herkommen, das würde aber für Mehrkosten sorgen.»

Doch die Befürchtung erweist sich als unbegründet. Den Feinschliff erhält die Kiesinsel am kommenden Montag.

«Der zeitliche Aufwand liess sich nur grob abschätzen, und es könnte knapp werden»

PIRMIN KÜTTEL, BAULEITER HOLZSTEG

wird deshalb beschlossen, noch einen Moment zu warten, bis es wieder in Betrieb gesetzt wird.

Während man sich einen Kaffee gönnt, arbeitet der Baggerführer unermüdlich weiter. Stundenlang sitzt er allein in seiner Kabine und versetzt wahrhaftig kleine Berge. Er nimmt