

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 94 (1976)  
**Heft:** 31/32

**Artikel:** Zürcher Inventar: Gründerbild einer Stadt  
**Autor:** Meyer, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73147>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Literaturverzeichnis

- [1] Cembureau, der Europäische Zementverband: Leichtbeton im Hoch- und Ingenieurbau, Paris 1974.
- [2] *Bachmann, Dieterle*: Versuche und Berechnungen zum dynamischen Verhalten einer Leichtbetonbrücke und einer analogen Betonbrücke, «Schweiz. Bauzeitung» 94 (1976), H. 28/29, S. 419–426.
- [3] Richtlinie Nr. 33 zu Norm SIA 162: Leichtbeton, Zürich 1974.
- [4] *K. Wehrli*: Vorfabrizierte Leichtspannbetonträger in monolithischen Hallendächern, Industrielles Bauen, «Bulletin FIB» 45, Juni 1974.
- [5] Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, Untersuchungsbericht Nr. 68 398/3, wissenschaftliche Untersuchung, betontechnologische Eigenschaften von Leca-hd-Beton, Dübendorf 1971.
- [6] *Krauss, Bachmann*: Biege- und Schubversuche an teilweise vorgespannten Leichtbetonbalken, Bericht Nr. 6504–4 des Inst. für Baustatik ETH Zürich, 1971.
- [7] *Heimgartner, Krauss, Bachmann*: Langzeitversuche an teilweise vorgespannten Leichtbetonbalken, Bericht Nr. 6504–5 des Inst. für Baustatik ETH Zürich, 1972.
- [8] *Karl Weigler*: Stahlleichtbeton, Wiesbaden und Berlin 1972.
- [9] Association Française du Béton, Granulats Légers pour Béton de Structure, Fiches d'Information, Edition 1975.
- [10] *K.D. Schmidt-Hurtienne*: Druckfestigkeit von Leichtbeton, Schriftenreihe der Institute für Konstruktiven Ingenieurbau der TU Braunschweig, Heft 4, Düsseldorf 1972.
- [11] *S. Balás*: Die Leichtbetonbrücke Schaffhausen, Belastungs- und Schwingversuche, «Schweiz. Bauzeitung» 94 (1976), H. 28/29, S. 426.

Adresse des Verfassers: *Klaus Wehrli*, Teilhaber in Firma Wehrli & Weimer, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/ASIC, Grünhaldenstrasse 6, 8050 Zürich.

## Zürcher Inventar

### Gründerbild einer Stadt<sup>1)</sup>

DK 72.03

Ein erstaunliches, ein erfolgreiches Buch! Die Nostalgie, die den seit mehr als fünfzig Jahren in die Hölle verdammten Jugendstil rehabilitiert hat, überflutet alle Dämme und bringt jetzt sogar die Formenwelt der «Gründerjahre» zu neuen Ehren, die der Jugendstil seinerseits als «Kitsch» verdammt hatte. Vieles ist wirklich gar nicht so schlecht, wie wir uns das Jahrzehntelang eingeredet haben, wahrscheinlich findet zwar niemand diese schwülstige figurative Ornamentik der siebziger Jahre und des Jahrhundertanfangs wirklich «schön» – allenfalls rührend –, aber diese Köpfe und Figuren «sprechen den Betrachter an», und selbst wenn dieser «Kitsch» antworten sollte, so wäre dies immer noch das menschlichere Zwiegespräch als die tödlich stumme absolute Leere der modernen Durchschnittsbauten, wie sie in allen fünf Erdteilen in Stadt und Land ins Kraut schieszen. Umstellt, bedrängt von einer blinden, hülsenhaften Architektur ist man heute schon dankbar, wenn ein Gebäude nur überhaupt ein Gesicht hat – und wäre es ein hässliches.

Abgesehen von schön oder hässlich – diese Verzierungen haben etwas Generöses. Bauherr und Architekt wollen ihren Mitbürgern etwas bieten, ersterer hat sich das etwas kosten lassen – und Publicity, Geltungsbedürfnis bis Protzerei verstehen sich von selbst und sind in den allermodernsten Bauten nicht weniger enthalten –, oder will jemand das Gegenteil behaupten?

Das meiste ist «Bundesrenaissance», üppig wuchernder, renaissancestisch-barocker Spätklassizismus, während Sempers Polytechnikum 1860–64 und Wanners Bahnhof 1865–71 und Kreditanstalt 1873–75 noch eine schöne, spröde Strenge haben. Wenig eigentlicher Jugendstil – das allein Qualitätsvolle ist in die renaissancestische Villa Tobler nachträglich eingebaut. Die Fassaden von Chiodera und Tschudi am Bleicherweg (1893–1906) mit Wandgemälden im ungefähren Stil von Mucha sind keineswegs «Jugendstil reiner Form» und «von überregionalem Rang» – hier muss man dem sonst guten und nicht unkritischen Kommentar widersprechen –, sondern plumpe Missgebilde, die in München oder einer anderen Stadt mit echtem Jugendstil niemals als solcher ernstgenommen worden wären. Dann gibt es z. B. an der Universität und am «Du Pont» ornamentale Reliefs wie aus einem Teigmodell gepresst, sozusagen «Tirggel-Stil» oder – am «alten» Krematorium (1913–15) – neudeutsches Pathos

<sup>1)</sup> 100 Bauten und Stätten aus Zürichs jüngster Vergangenheit, die das Bild dieser Stadt prägen und für ihre Bewohner, Besucher und kommenden Generationen erhalten bleiben sollten. 270 S., 27 × 21,5 cm; Idee, Konzeption und Texte von *Werner Müller*, dipl. Arch.; Artemis-Verlag, Zürich 1975.

im Stil der Bismarck-Denkmäler, in dem der Architekt den billigen Triumph erntet, die ohnehin bedrückten Leidtragenden mit drohenden Sphinxen, assyrischen Flügelgreifen, Alleen gelagerter Löwen und klotziger Monumentalität noch seinerseits zu zermalmen. Dazu Flambeaux zu seiten des Sarges, die bei dessen orgelumseufztem Verschwinden durch Einschalten von Widerständen erst in Rotglut übergangen und dann allmählich erloschen – ein schon lang ausser Betrieb gesetzter Hokuspokus.

Weit bedeutender und trotz seinem überbordenden Ornament moderner als erstes grosses Geschäftshaus und erster Stahlskelett- und Glasbau nach amerikanischem Vorbild das Haus «Metropol», schon 1894–95 erbaut von dem erstaunlichen Heinrich Ernst als Bauherr und Architekt zugleich – verwandt hinsichtlich seiner fröhlich-verwilderten

Stark verkleinerte Wiedergabe der Bildtafel S. 32: Miethäuser an der Sihlfeldstrasse 49–63. Haus Nr. 49, erbaut 1893: «Geballte Absurdität»



(aber nicht «jugendstiligen») Stuckdekoration der zu Recht unter Denkmalschutz gestellten «Corso»-Fassade (1899 bis 1900). Mit Vergnügen sieht man den noblen Rebekkabrunnen an der Ausmündung der Bahnhofstrasse gewürdigt, und den Gusseisenpavillon von 1883 hinter dem Landesmuseum, und den Stöckentobel-Elephanten von 1898, und die 1975 leider geschlossene Confiserie Schober an der Napfgasse – ein unwiederbringliches Kulturdenkmal.

Zu einer eigenen Stilnuance hat es Zürich so wenig gebracht wie sonst eine Schweizer Stadt – zur Jahrhundertwende war es noch «Provinz». Vollständige Dokumentation der einzelnen Objekte war in diesem Rahmen nicht beabsichtigt, von einzelnen hätte man aber doch gern Gesamt-

ansichten gesehen, beispielsweise vom Bahnhof, von der Kreditanstalt, der Nationalbank, der älteren Rückversicherung, vom Kunsthaus, vom Café Odeon, dem alten Grand-Hotel und dem Waldhaus Dolder, von dem schönen Gusseisenbrunnen auf dem Stadelhoferplatz, dem Alfred-Escher-Denkmal usw. Dass sich ein ziemliches Durcheinander von Bildern verschiedensten Massstabs ergeben würde, war unvermeidlich; Bilder quer über den Falz zu drucken, ist immer barbarisch, aber bei grossmassstäblichen Bildern erträglich, nicht bei feingliedrigen kleinen wie Seite 132/33 oder bei Köpfen wie Seite 232/33; auf Farbtafeln wie Seite 174, 201 hätte man verzichtet – aber wie gesagt: ein hochverdienstliches Buch.

Peter Meyer

## Durchschlag am Seelisberg

DK 625.712.35

Am 23. Juli wurde offiziell der Durchschlag des Seelisbergtunnels gefeiert, nachdem bereits eine Woche zuvor eine Meldung durch die Presse gegangen war, der Durchstich sei bereits erfolgt. Damit ist ein schönes Stück der N2 innerhalb der *Nord-Süd-Traversal* im Nationalstrassennetz im Rohbau fertiggestellt. Allerdings ist bis jetzt nur die bergwärtsliegende Röhre des kommenden Strassentunnels im Vollausschub bis zur Losgrenze – die ungefähr mit der Grenze zwischen den Kantonen Nidwalden und Uri zusammenfällt – gelangt (Los Rütene: 4297 m). Von Süden her ist lediglich der Sondierstollen bis an die Losgrenze herangetrieben worden. Man hofft, den Verkehr in beiden doppelspurigen Tunnelröhren bis zum Jahre 1980 aufnehmen zu können, gleichzeitig also mit der Inbetriebnahme des Gotthardstrassentunnels.

Der Seelisbergtunnel, zählt man die Länge beider Röhren zusammen, übertrifft mit 18,5 km die Länge des Gotthardstrassentunnels (16,5 km). Anders als um den Gotthard, war um ihn nie viel Aufhebens gemacht worden. Umso mehr war der Anlass zu einem Fest gegeben. Doch wurde man während der Feier auf der *Baustelle Rütene* den Eindruck nicht los, es sei dies «bloss» ein Fest der Nidwaldner. Zwar war eine Delegation aus Uri mit dem Boot gekommen, doch beteiligten sich diese mit keinem Wort am rhetorischen Umtrunk. Die Urner hatten ihr Fest vor 118 Tagen am Gotthard gehabt und ausserdem werden sie erst Mitte August mit der seewärts gelegenen Röhre auf die Nidwaldner an der Losgrenze treffen.

Es war also dem Baudirektor des Kantons Nidwalden, *Bruno Leuthold*, vorbehalten, seiner Freude über das gelungene Werk auf Nidwaldnerboden Ausdruck zu geben: Der Strassentunnel werde dereinst den geographisch und damit auch wirtschaftlich und kulturell isolierten Kanton aus seiner Enge herausführen, womit bereits im Jahre 1964 mit dem Anschluss der Stansstad-Engelbergbahn an das SBB-Netz ein Anfang gemacht worden sei, meinte der Festredner.

Markig, wie dereinst vor seinem Zuger Bataillon, legte *Bundesrat Hans Hürlimann* seine Meinung über das Konzept des Nationalstrassenbaus dar. Seiner Auffassung nach ist dieses staatsrechtlich meisterhaft den Gegebenheiten unseres Staates angepasst, verkörpern doch darin die Kantone die Rolle des Bauherrn, über die der Bund nur die Aufsicht ausübt. Es sei sogar als Modell zu betrachten für andere gross angelegte Unternehmen des Staates. Hürlimann will am Plan des Nationalstrassennetzes kein Jota geändert wissen. Die Anspielungen auf Franz Webers Initiative für mehr Demokratie im Nationalstrassenbau waren nicht zu überhören. Aber war es nötig, in diesem Kreis über ein Thema zu sprechen, wo zum voraus der Beifall sicher war? Wäre es zum Beispiel nicht bedenkenwert gewesen, gerade hier über die

hohen (zu hohen) Kosten des Nationalstrassenbaus Überlegungen anzustellen, oder die Schwierigkeiten in seiner Realisierung zu analysieren oder vielleicht auch einige Gedanken darüber zu verlieren, ob sich ein so kleines Land wie die Schweiz einen so hohen Grad an Individualverkehr überhaupt leisten könne und wie es denn mit der allzu lange vernachlässigten Förderung des öffentlichen Verkehrs stehe?

Selbstverständlich kostet auch dieser Tunnel weit mehr als im Jahre 1970 budgetiert. Letzten Endes dürften die Kosten statt 300 etwa 600 Millionen ausmachen. So wenig wie am Gotthard wird man darüber auch am Seelisberg wenig Aufhebens machen. Dass das alles selbstverständlich anders sein soll als beim Bau des Furkatunnels, der ja einst nur dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen wird, ist nicht einzusehen, wenn man die diesbezüglichen Kommentare in der Presse zu den jüngst bekannt gewordenen Kostenüberschreitungen liest.

Der Seelisberg ist bis jetzt der *längste Tunnel* in der Schweiz, der *ausschliesslich in Sedimentgestein* verläuft (Grenchenbergtunnel: 8578 m, Hauensteinbasistunnel: 8134 m, Rickentunnel: 8603 m). Er durchfährt Kalke und Mergel kretazischen und tertiären Alters, die zu zwei stark verfalteten tektonischen Einheiten der helvetischen Kalkalpen gehören (Drusberg- und Axendecke). Auch treten am Südende Gesteinsabfolgen in Flysch-Fazies auf.

Etlche Schwierigkeiten boten den Tunnelbauern die *Mergel der Seelisbergmulde*, die wegen der dortigen starken Überlagerung zu ausgeprägten Druckerscheinungen neigen. Da zu «weich», war ihnen nicht mit der üblichen Sprengweise beizukommen. Es musste eine besondere *Tunnelbau-Ausrüstung «Big John»* beschafft werden. Das Ausbruchgerät rippert vorerst den Felsen ab, danach wird der Schild vorgefahren. In seinem Schutz werden einzelne Betonelemente (Tübbing) mit der Versetzvorrichtung zur fertigen Tunnelverkleidung zusammengebaut. Dieser mechanische Vortrieb im Kreisprofil benötigt weniger, dafür aber spezialisiertes Personal. «Big John» wird nur im Mittellos des Tunnels eingesetzt, das eine Länge von 2020 m hat (Lot Huttegg).

Besondere Schwierigkeiten bereitete das *Erdgas* (Methan), das besonders in den mergelreichen Partien auftrat. Auch dadurch traten Verzögerungen im Vortrieb auf, mussten doch die Arbeiter gegen Explosions- und Vergiftungsgefahr geschützt werden. Über die geologischen und sicherheitstechnischen Aspekte der Gasvorkommen im Seelisbergtunnel haben sich jüngst *T.R. Schneider* und *R. Amberg* in der *SIA-Dokumentation Nr. 14* («Tunnel- und Stollenlüftung: Projektierung, Bau und Betrieb», 1976) geäußert. Sie ist beim SIA, Postfach, 8039 Zürich, zu beziehen.

Wir werden später ausführlich auf die Arbeiten am Seelisbergtunnel zurückkommen.

Kurt Meyer