

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 49

Artikel: Bazaar auf dem Bürgenstock: Architekt A. Boyer, Luzern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63455>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

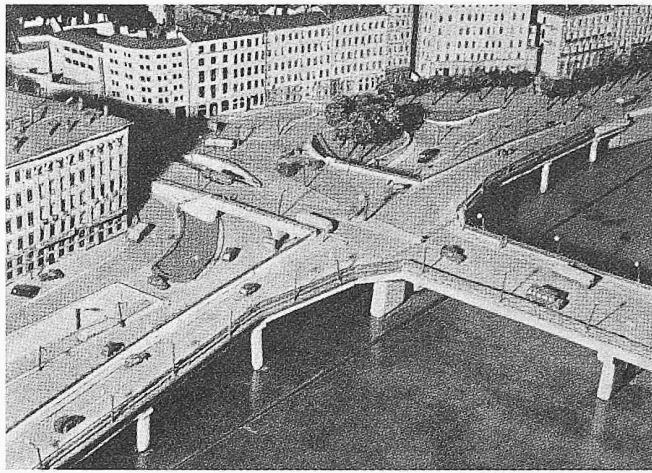
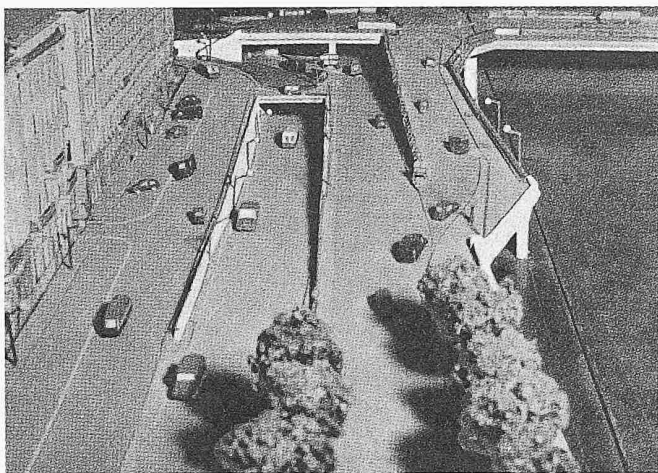
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.07.2025

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



Bilder 19 und 20. Lyon, Knotenpunkt auf drei Ebenen der Expressstrassen Nord - Süd (mit Verbreiterung des Rhonequais) und West - Ost (in der Axe Tunnel des Rousses - Pont de Lattre-de-Tassigny)

verkehr ohne Störungen bis zum Planungsziel überzuleiten. Zum Beispiel würde sich gemäss den vorhandenen Verkehrszählungen bei einem Anschluss Stauffacherbrücke eine maximale Belastung von rd. 640 Fahrzeugen/h, die die Expressstrassen verlassen bzw. rd. 1000 Fahrzeugen/h, die dazukommen, ergeben. Anzahl und Anordnung der Anschlussstellen können bei der weiteren Projektierung den genaueren Bedürfnissen angepasst werden, die auf Grund der inzwischen durchgeführten und noch in der Auswertung stehenden Zählung vom 25. Juni 1957 ermittelt werden.

Andererseits ist es klar, dass eine vorausschauende Planung jetzt schon für die Zeit nach dem Planungsziel 1980 vorsorgen muss. Es werden auch in diesem Sinne neue Expressstrassen studiert und festgelegt, damit ihre Ausführungsmöglichkeit in der Zukunft nicht verbaut wird. Aber auch diese späteren Expressstrassen werden viel näher an den Stadtkern herangelegt werden, als die von Arch. E. Roth vorgeschlagenen, wenn sie ihren Hauptzweck, die Entlastung des innerstädtischen Strassennetzes, erfüllen müssen.

Ing. H. Fricker vertritt den eigenartigen Standpunkt, dass, weil vor neun Jahren eine Strasse im Sihlraum von einigen Experten abgelehnt wurde, diese Strasse heute nicht richtig sein kann. Die gewaltige Entwicklung des Autoverkehrs hat aber in den letzten Jahren ganz neue Probleme gestellt, die oft zu einer vollständigen Revision der alten Auffassungen geführt haben. Es sei nur an die grundsätzliche Einstellung gegenüber den Umfahrungsstrassen von grösseren Städten erinnert, die vor einigen Jahren als das alleinige Mittel zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs propagiert wurden, während die neuzeitliche zahlenmässige Erfassung des Verkehrs bewiesen hat, dass der von diesen Umfahrungsstrassen übernommene Durchgangsverkehr nur einige Prozente des zu sanierenden Gesamtverkehrs ausmacht. Viele Ansichten über Verkehrsfragen mussten in den letzten Jahren auf Grund der gemachten Erfahrungen und des raschen Fortschrittes im Verkehrsingenieurwesen oft radikal geändert werden.

Ing. Fricker unterscheidet zwischen Aussenumfahrungen, Innenumfahrungen und Zentralstrassen und stellt für jede dieser Strassen bestimmte Merkmale auf. Diese Klassierung ist aber rein akademisch. Eine Expressstrasse wird auch nicht nach rein theoretischen Überlegungen angelegt, sondern so, dass sie ihren Zweck am rationellsten erfüllen kann, d. h. möglichst nahe am Stadtkern, mit möglichst leistungsfähigen Anschlussstellen an das innerstädtische Strassennetz und wenn irgendwie möglich auf neuem Verkehrsraum. Eine solche Strasse wird auch u. U. Merkmale dieser drei Kategorien aufweisen.

Der eigentliche Stadtkern in Zürich ist unzweideutig durch See, Limmat, Sihl und Tunnelstrasse begrenzt. Eingehende Untersuchungen des Generalverkehrsplanbüros der Stadt Zürich, worüber demnächst berichtet werden wird, haben z. B. bewiesen, dass für diesen Kern die Dichte der auswärtswohnenden motorisierten Schaffenden diejenige der anderen Stadtteile sehr stark überwiegt. Die Sihlexpressstrasse ist eindeutig die Expressstrasse, die am nächsten an den Stadtkern geführt werden kann, mit einer idealen Linienführung im Sihl-

raum, wo sie neuen Verkehrsraum findet, ohne dass es notwendig wäre, ganze Häuserreihen niederzureissen, wie es in vielen amerikanischen oder deutschen Städten der Fall ist.

Die Entwicklung in Amerika wie neuerdings auch in Deutschland geht überhaupt ganz klar in der Richtung der Expressstrasse als Zentralstrasse möglichst durch den Stadtkern; die sog. Tangenten oder Innenumfahrungen werden in Amerika und neuerdings in Deutschland nur dann ausgeführt, wenn Zentralexpressstrassen aus städtebaulichen und finanziellen Gründen nicht möglich sind. Die von Ing. Fricker erwähnten Lösungen in Bern, Basel, Luzern usw. sind von der eidg. Planungskommission nach den gleichen Grundsätzen beschlossen worden, die auch für Zürich Gültigkeit haben. St. Gallen dürfte eine typische Zentralexpressstrasse erhalten. Irgend ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den für die verschiedenen Schweizer Städte getroffenen Lösungen besteht in keiner Weise, da jede Stadt einer spezifischen, originellen Lösung bedarf, die jedesmal den anders gearteten städtebaulichen Verhältnissen entsprechen muss.

Die von Ing. Fricker befürwortete Lösung einer Hochstrasse vom Sihlhölzli über der Bahnlinie mit Verkehrsdreieck bei der Kehrighofstrasse und weiter teils neben, teils über der Bahn bis nach Wallisellen und Kloten führend, ist von verschiedenen Instanzen diskutiert und von der eidg. Planungskommission abgelehnt worden. Neuerdings hat auch die technische Kommission für den Generalverkehrsplan der Stadt Zürich dazu Stellung genommen, den Vorschlag aber aus verkehrstechnischen und baulichen Gründen als unzweckmässig bezeichnet.

Die verschiedenen Kommissionen, die nach bestem Wissen und Gewissen die rationellsten Lösungen suchen, werden auch die aus der Phantasie jedes Planers entsprungene Vorschläge sorgfältig prüfen. Es ist auch durchaus zu begrüssen, wenn über die für die Zukunft der Stadt Zürich überaus wichtigen Verkehrsfragen verschiedene Auffassungen geäussert werden, denn «de la discussion jaillit la lumière».

Adresse des Verfassers: Mühlebachstrasse 164, Zürich 8.

Bazaar auf dem Bürgenstock

DK 725.219

Architekt A. Boyer, Luzern

Hierzu Tafeln 47/48

Im Rahmen der gesamten baulichen und architektonischen Erneuerung der Bürgenstockhotels, die in den letzten Jahren teilweise schon stattgefunden hat und in den kommenden noch fortgesetzt werden soll, wurde auch der Bazaar bei der Bergstation der Bürgenstockseilbahn neu gebaut. Die Hotels werden einer sorgfältigen Renovation unterzogen; sie behalten mit ihrer eher klassischen Architektur und dem wertvollen Kunstgut den bisherigen Charakter bei. Diese Haltung wird von den Gästen geschätzt, was die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von rd. fünf Tagen je Gast beweist. Die Leitung der Hotels ist bestrebt, den Erholungsuchenden den Aufenthalt so angenehm und abwechslungsreich wie nur möglich zu gestalten.

Eine neue Attraktion wurde in Form dieses modischen Verkaufsgeschäftes der Bijouterie- und der Uhrenbranche, dem eine Abteilung der Mode- und Bekleidungsindustrie angegliedert worden ist, geschaffen. Firmen verschiedener Branchen wurden räumlich zu einer Betriebsgemeinschaft zusammengefasst. Die Verkaufsräume sind nur theoretisch getrennt, gehen aber praktisch ineinander über.

Eine neuzeitlich durchgebildete attraktive Schaufensterfront leitet die Besucher durch eine Glastüre in den Verkaufsraum. Hier wurde ein Cheminée eingebaut, das bei schlechtem Wetter eine wohliche Atmosphäre schafft. Der Boden des Bijouteriegeschäftes besteht aus verschiedenfarbigem italienischem Marmor, derjenige des Modegeschäftes ist aus Solothurner Marmor. Die Deckenbemalung wurde in Ei-Tempera vom Graphiker R. Wyss, Luzern, in den noch feuchten Edelputz gesetzt. Im Bijouteriegeschäft ist die Deckenbeleuchtung in Form eines Raumgitters angelegt worden; die kleinen Lampen dienen der allgemeinen Raumbelichtung, die Spotlights leuchten mit ihrem starken, weissen Licht direkt auf die darunter stehenden Verkaufstische und lassen den ausgestellten Schmuck in vollem Glanz erstrahlen. Da ein Teil der Vorder-

front in Glasbeton ausgeführt ist, ergeben sich abends interessante Lichteffekte von aussen.

Vom Parterre führt eine frei schwebende Treppe in den Wohntrakt des zweigeschossigen Gebäudes. Dort finden die Angestellten der Geschäfte Unterkunft. Es befinden sich dort auch ein Waschraum mit Dusche, ein separates WC, ein Abstellraum und eine praktisch eingerichtete Küche. Die Angestelltenzimmer, die in heiteren Pastelltönen gestrichen worden sind, bilden das Vorbild für den kommenden Ausbau der Personalräume der übrigen Anlagen der Bürgenstockhotels.

Das Aeussere wurde aus einheimischen Natursteinen aufgebaut, damit es sich auch unter Verwendung neuzeitlicher Materialien für die baulichen Einzelheiten gut und harmonisch in die Umgebung einfügt. Die effektive Bauzeit betrug nur 52 Tage, vorher waren allerdings rd. 500 m³ Fels weggesprengt worden.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Bazaars musste auch der Vorplatz des Stationsgebäudes neu gestaltet werden. Er wurde mittels leicht erhöhter Betonterrasse in Vorspannbeton beträchtlich vergrössert.

Bemerkungen zum Problem des technischen Nachwuchses

DK 331.69:62

Am ETH-Tag, 16. November 1957, hat der Altrector, Prof. Dr. K. Schmid, im Rahmen seines Berichtes über das Schuljahr 1956/57, anschliessend an die Angaben über Schülerzahlen und Stipendiumsammen, einige *persönliche Bemerkungen* zur Förderung des Nachwuchses gemacht, die wir unsern Lesern im folgenden, leicht erweitert, zur Kenntnis bringen.

Die Redaktion.

1. Die Zahl der Studierenden an der ETH

Die *Gesamtzahl* der Studierenden an der ETH belief sich im Berichtsjahr auf 2988. Davon waren 427 oder 14 % Ausländer. (In dieser Zahl sind die 152 ungarischen Flüchtlinge nicht inbegriffen, die erst auf den Beginn des Schuljahres 1957/58 definitiv aufgenommen worden sind.) Es erhielten 403 *Absolventen* das Diplom, gegenüber 355 im Vorjahr, und 116 Kandidaten wurde die Doktorwürde zuerkannt. *Neu aufgenommen* wurden im gleichen Schuljahr 749 Studierende, wovon 624 Schweizer.

Für die folgenden Vergleiche und Prognosen seien die Ausländer ausgeklammert, da sie im allgemeinen der schweizerischen Wirtschaft und Wissenschaft nicht zugute kommen.

Im Schuljahr 1947/48, einem der fünf Ausnahmejahre nach dem Kriege, zählte die ETH das Maximum von 3200 schweizerischen Studierenden. Bis 1953 normalisierten sich die Verhältnisse; damals waren es nicht mehr ganz 2300 Schweizer. Seither steigt diese Zahl wieder an.

Bei den Voraussagen über die *künftige Entwicklung* muss das demographische Zahlenmaterial berücksichtigt werden. Der Jahrgang 1937, der im Herbst 1957 an die ETH kam, war der kleinste schweizerische Geburtenjahrgang in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Er umfasste 59 840 Lebendgeborene, gegenüber rd. 65 000 um 1930, rd. 70 000 um 1920 und rd. 80 000 um 1910. Von diesen rd. 60 000 im Jahre 1937 geborenen Schweizern kamen im Herbst 1957 650 an die ETH, also etwas mehr als 1 %. Die Annahme ist erlaubt, dass in Zukunft mindestens ein gleichbleibender Prozentsatz jedes Geburtsjahrganges die Maturität bestehe und von diesen Maturanden ein mindestens gleichbleibender Prozentsatz sich an die ETH melde. Dann kommt man zu den folgenden Minimal-Prognosen hinsichtlich der *Neueintritte* von Schweizern an die ETH:

Geburtsjahr	schweiz. Geburten	Neueintritte ETH
1937	59 840	1957: 650
1938	61 215	1958: 650
1939	61 230	1959: 650
1940	61 797	1960: 650
1941	69 485	1961: 750
1942	76 372	1962: 800
1943	80 730	1963: 850
1944	83 312	1964: 900
1945	86 153	1965: 950
1946	86 820	1966: 950
1947—1950	83 000	1967—1970: 900

Die *Gesamtzahl der Studierenden* (nur Schweizer) an der ETH und die Zahl der jährlich *Diplomierten* (Schweizer und Ausländer) dürfte sich unter den selben Annahmen ungefähr wie folgt entwickeln:

Schuljahr	Studierende	Diplome
1956/57	2561	400
1959/60	2800	450
1962/63	3100	500
1965/66	3400	550
1968/69	3700	600

Es versteht sich von selbst, dass alle diese Vorhersagen nur gelten, soweit nicht Wirtschaftskrisen, Kriege oder andere Katastrophen die Extrapolierungen verunmöglichen.

2. Der Kampf um die Erhöhung der Zahlen

Die oben berechnete Zahl der Studierenden genügt deswegen noch kaum für die von der Wirtschaft berechneten Bedürfnisse, weil nicht alle Absolventen der ETH unserer Wirtschaft zugute kommen. Deswegen gehen starke Bestrebungen einerseits auf Erhöhung der Studentenzahl dank Stipendien, andererseits auf die Bekämpfung der Abwanderung.

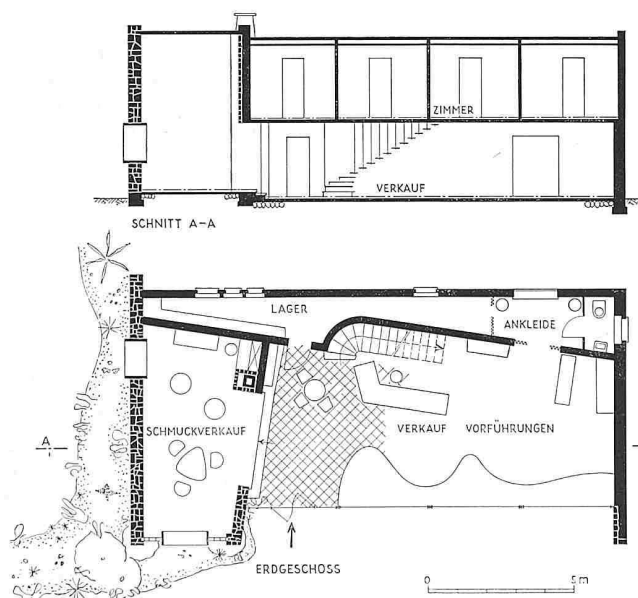
a) Der Kampf gegen die Abwanderung

Die schweizerische Wissenschaft und Wirtschaft leiden unter der Tatsache, dass ein numerisch und vor allem auch qualitätsmässig beträchtlicher Teil der schweizerischen Absolventen der ETH nach dem Studium ins Ausland, namentlich in die Vereinigten Staaten, auswandert, meist im festen Glauben, nach wenigen Jahren zusätzlicher Ausbildung zurückzukehren; aber es kommt in sehr vielen Fällen nicht mehr dazu. Man interpretiert das heute manchmal als allgemeines Versagen unserer Industrie und unserer Hochschul-Institute, ja als tragisches Versagen des Kleinstaates überhaupt. Doch ist hier Vorsicht am Platze. Was die Möglichkeiten der *Industrie* anbetrifft, die Schweizer zu halten oder zurückzugewinnen, so müsste die Tatsache sorgfältig bedacht werden, dass die Dinge auf den verschiedenen industriellen Gebieten ganz verschieden liegen. Es gibt schweizerische Industriezweige, denen es gelungen ist und heute noch gelingt, dem amerikanischen Sog auf legitime Weise zu begegnen. Auf anderen Gebieten ist das bisher nicht gelungen, aber das will nicht heissen, dass immer und auf ewig gegen die amerikanische Werbekraft kein Kraut wachsen könne. Es hängt dies von finanziellen Massnahmen ab, aber durchaus nicht ausschliesslich von ihnen. Was die *Hochschulen* anbetrifft, so wird man auch an diesen die Hände nicht in den Schoss legen dürfen. Die Zahl der Forschungsstellen und der assistierenden Professoren wird vermehrt werden müssen. Wir haben in unserem schweizerischen Hochschulsystem, wenn das militärische Bild gestattet ist, einerseits ausgezeichnete Regimentskommandanten und auf der anderen Seite sehr gute Subalternoffiziere und Truppen.

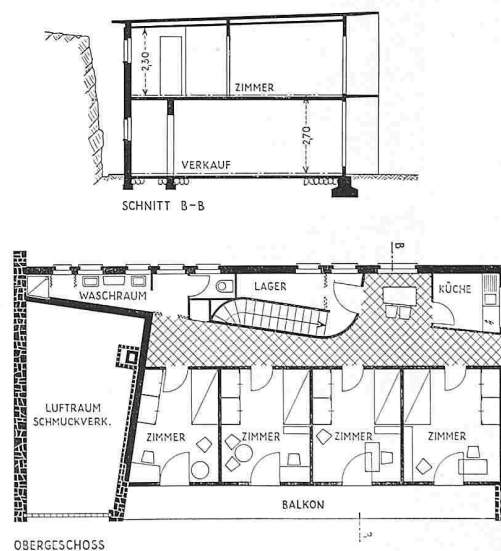


Bazaar auf dem Bürgenstock

Architekt A. Boyer, Luzern



Bazaar auf dem Bürgenstock, Masstab 1:250



Architekt A. Boyer, Luzern