

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 21/22 (1893)
Heft: 16

Inhaltsverzeichnis

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: 17.05.2025

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

INHALT: Aus der Baugeschichte der Stadt Luzern. I. — Von der Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in Luzern. (Schluss.) — Das Bauingenieurwesen an der Kolumbischen Weltausstellung zu Chicago. — Norm zur Berechnung des Honorars für Arbeiten der Ingenieure des allgemeinen Maschinenbaues, der Elektro-

technik und des Heizungs-, Beleuchtungs- und Ventilationsfaches. — Literatur: Festschrift. — Konkurrenzen: Hochbauten der Schweiz. Landesausstellung von 1896 in Genf. Elektrizitätswerk Davos. — Miscellanea: Rechtsufrige Zürichseebahn. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Aus der Baugeschichte der Stadt Luzern.*)

I.

Was die Stadt Luzern vor vielen andern Schweizerstädten auszeichnete, war mehr die reizende Lage, das hohe Alter und die Gemütlichkeit der Bewohner, als der Glanz monumentaler Bauten, der Besitz grossen Reichtums und die beträchtliche Volksmenge. Blühte hier auch, begünstigt durch die Lage am Gotthardpass, ein lebhafter Transithandel, so galt der Ort doch mehr für angenehm als reich. Wissenschaften und Künste fanden weniger sorgfältige Pflege als anderswo, obwohl einzelne höchst achtungswerte Gelehrte auch hier lebten und Künstler von Ruf auch hier wirkten. Wir erinnern an Meister Hans Felder, den Erbauer der Wasserkirche in Zürich und der Oswaldskapelle in Zug, der 1466 bis 1474 in Luzern wohnte; an dessen Sohn, Hans Felder den jüngern, den Erbauer des Chores der St. Nikolauskirche in Freiburg im Uechtland (1519), an den Dominikaner Johann Meyer, der einen Plan zur Kuppel des Mailänder Domes entwarf (1486), sowie an Hans Holbein den jüngern, der Luzern mit seinen Brücken mehrmals als das himmlische Jerusalem in seinen Bildern darstellte. Ein Luzerner, der Rechtsgelehrte Rudolf von Lütishofen († 1411), erwarb sich als Rechtsanwalt der Stiftsfabrik Strassburg solche Verdienste, dass sein Grabmal am südlichen Vierungspfeiler des Münsters erhalten blieb.

Reicht die Baugeschichte Luzerns auch in frühe Zeiten zurück, so kann sie doch aus den angedeuteten Gründen keine epochemachenden Werke verzeichnen. Hiezu kommt, dass aus frühern Jahrhunderten uns nicht so reiche Geschichtsquellen zur Verfügung stehen, wie z. B. den Historikern von St. Gallen, und dass die meisten älteren Bauwerke Luzerns in früher Zeit durch Brand zu Grunde gegangen sind.

Luzern unter Murbach. Eine alte Sage meldet, im Jahre 3917 nach Erschaffung der Welt sei der Wasserturm und im Jahre 5801 die Stadt Luzern erbaut worden.

*) Auszug aus der trefflichen Abhandlung des luzernischen Staatsarchivars Dr. Th. von Liebenau in der Festschrift der Sektion Vierwaldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Von der Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in Luzern.

(Schluss.)

Der Montag. Regen? Das ist wohl der Gedanke, mit dem früh jeder erwacht. Einstweilen nein! Einige wollen sogar in der Frühe ein paar Quadratmeter blauen Himmel gesehen haben gegen Alpnach hin. Aber die Nebel hängen tief herab, von Bergen ist nichts zu sehen. „Verzweigung im Herzen“ begiebt sich dennoch männiglich ans Dampfboot. Da hören wir von Depeschen und Berichten; aber eigentümlicher Weise soll nach der einen auf Pilatus hell sein, während vom Stanserhorn nichts zu sehen sei, und nach der andern ist's umgekehrt. Ist das schnödes Konkurrenzgebahren, haben beide Unrecht oder beide Recht? Das könnte ja wohl auch sein, denn die Situation ist wechselnd. Die nimmermüden Festordner geben sich die grösste Mühe, die Sache ins beste Licht zu setzen; Hr. Winkler, der Pilatusmann, hat uns ja schon gestern versichert, seine Kunden unter allen Umständen „schief aufwärts“ zu bringen und oben entsprechend hell werden zu lassen. Und schliesslich sind wir ja Techniker und wollen nicht bloss der Aussicht halber da hinauf kutschieren; also frisch gewagt! Es sind vielleicht 60—70 Mann, die das Dampfboot nach Stans- und Alpnachstad besteigen, und sie hatten es nicht zu bereuen. Auch „Rigi“ war angesagt, aber der schien seinen Reiz heute verloren zu haben; es ist uns nicht bekannt, dass dorthin eine Ausflugsgruppe sich gebildet. Die Fahrt in frischer Morgenluft ist erquickend, und wie der alte Turm von Stansstad sich

Allein schon Ratsherr Holdermeyer von Luzern änderte diese chronologisch unhaltbaren Angaben im Jahre 1626 in der Weise, dass er die Entstehung des Wasserturms in die Zeit des Krieges der Helvetier gegen Julius Cäsar, ins Jahr 58 vor Christus, versetzte, da ihm, wie den meisten seiner Zeitgenossen, die von römischer Baukunst keinen Begriff hatten, dieser kaum ins 13. Jahrhundert zurückreichende Turm als ein römisches Bauwerk galt.

Weder keltische Pfahlbauten noch römische Funde stützen die eine oder andere dieser Hypothesen über den Ursprung Luzerns. Ebensowenig Glaubwürdigkeit beansprucht die Nachricht eines Reichenauer Mönches aus dem XV. Jahrhundert, nach der Zerstörung von Vindonissa sei Luzern (nach 549) die Hauptstadt des Herzogtums Schwaben gewesen.

Neuere Forscher nehmen an, etwa um 691—693 sei das Benediktinerkloster Luzern gegründet und um 784 an die Reichsabtei Murbach (bei Gebwyler im Elsass) vergabt worden. *) Nach Dokumenten aus dem 13. Jahrhundert gehörte das Gebiet, auf dem jetzt Luzern steht, damals dem Stift im Hof als freies Eigentum. Innerhalb dieses Gebietes durfte niemand ohne Bewilligung des Probstes einen festen (wighaften) Bau aufführen, von jedem Bau musste ein Hofstattzins entrichtet werden und die Bewohner waren Gotteshausleute. Das Kloster stand neben der heutigen Stiftskirche. Die ziemlich schmale Kirche im Hof war eine dreischiffige romanische Pfeilerbasilika mit einer Crypta, die bis ins 14. Jahrhundert als Begräbnisplatz für die Stiftsgeistlichen benutzt wurde. Ueber die damalige Anlage der Stadt giebt der Plan aus dem Jahre 1250 und die beige-druckte Legende (Fig. 1) hinreichende Auskunft.

Von dem hier dargestellten Bezirke aus erfolgte die Stadterweiterung keineswegs konzentrisch, sondern in divergierenden Linien. Zuerst wurde das südwestliche, an den Kriensbach anstossende Gebiet gegen den Gütsch hin, meist durch Handwerksleute, namentlich Schmiede, überbaut, dann der Untergrund im Nordwesten der Stadt, hierauf die nordöstliche, zwischen See, Musegg und Wesemlin gelegene Niederung in Wäggis und Wey (nach 1310), endlich der

*) Der Murbacher Chronist von Pfirt schreibt die Vergabung Ludwig dem Deutschen (825—876) zu.

zeigt, da wird auch mit Frohlocken lichterer Himmel begrüsst, dort um den Pilatus herum; die Chancen der Zahnradbähler werden besser und besser, während das Stanserhorn sich noch spröde verhält. Thut nichts; der Reiz der Neuheit wirkt auf Ingenieure doppelt, und in Stansstad verlässt die Mehrzahl das Schiff, Abschied winkend den Freunden der altmodischen Dampfbahn. Da steht schon das Vehikel der Neuzeit, der elektrische Wagen, der uns nach Stans bringen soll. Wir erfahren, dass der hier über der Linie gespannte Draht seinen Strom aus derselben Generatorstation bei Buochs an der Engelberger Aa empfängt, die auch für die Stanserhornbahn und die Bürgenstockbahn den Strom für die Motoren liefert. Wenn das nicht Ausnützung einer Sache heisst! Der Wagen könnte heute fast seine Probe bestehen, denn er ist schwer belastet durch unsere behäbige Gesellschaft; aber schneidig fährt er durch den Ort und die gerade, ebene Landstrasse hinaus. Schon hat er die früher zahllosen Engelberger Fuhrwerke z. T. nach Stans zurückgedrängt, und wo da und dort noch eines uns begegnet, da hat sich auch das Pferd schon resigniert an die Konkurrenzkutsche gewöhnt und nur selten scheut noch eins empört die Nachbarschaft des neuen Gesellen. In Stans halten wir gleich vor der Endstation der Stanserhornbahn. Allein der Wagen fasst uns nicht alle; warten wir den zweiten „Zug“ ab und sehen uns wieder einmal die schöne Winkelriedgruppe am Kirchplatz an. Beim Streit um die Jahrzahl und den Schöpfer der Gruppe tragen natürlich wieder die Architekten den Sieg davon; der Ingenieure Sinn ist viel zu sehr auf's Moderne und Praktische gerichtet. Die klettern noch in den Putzgruben der Wagenremise herum, sich die Ein-