Zeitschrift: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

Band: 6 (1991)

Artikel: Luzern

Autor: Wyss, Béat / Rüesch, Edgar

Kapitel: 2: Siedlungsentwicklung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-7530

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: 09.10.2025

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

2 Siedlungsentwicklung

2.1 Industrialisierung der Landschaft

Nicht der Stadt wegen waren die Reisenden des 18. Jahrhunderts nach Luzern gekommen. Als sehenswürdig galt die Aussicht: der Vierwaldstättersee im Alpenkranz. Am besten war sie von der Hofbrücke aus zu geniessen, wo später die Quaipromenade angelegt wurde. Wer bei der Grand Tour statt dem Sankt Bernhard den Gotthardpass nahm, wer, auf den Spuren Albrecht von Hallers ins Berner Oberland oder weiter, an den Genfersee reiste auf den Spuren Rousseaus, machte in einem Luzerner Gasthof Station. Das Tagebuch von Georg Friedrich Hegel über seine Wanderung im Juli 1796 vom Berner Oberland über Grimsel, Furka, Urnerloch an den Vierwaldstättersee bricht bei der Einfahrt des Nachens in Luzern ab; die obligaten Schauplätze einer Alpenreise waren behandelt[7]. In Luzern wurden die Blasen kuriert, die sich der junge Philosoph auf dem siebentägigen Fussmarsch zugezogen hatte.

Im Gefühl des Erhabenen, sagt Immanuel Kant, erfahre der Mensch seine Freiheit vor der Übermacht der Natur[8]. Die Strapazen des Wanderns um eines empfindsamen Erlebnisses willen auf sich zu nehmen, bedeutete eine Unabhängigkeitserklärung des Geistes an die körperliche Trägheit. Dieses intellektuelle Reiseverhalten der Touristik-Pioniere im 18. Jahrhundert konnte allerdings ihren Nachfolgern, den Massentouristen im 19. Jahrhundert, nicht mehr zugemutet werden. Das Gefühl des Erhabenen war nur begrenzt vermarktbar; schöne Aussicht reichte allein noch nicht für eine florierende Hotellerie: Luzerns voralpine Landschaft musste industriell erschlossen werden; es waren technische Fortbewegungsmittel nötig, welche die Besucherströme anzogen, auffingen und lenkten. Nur an der Oberfläche widersprechen sich Naturschwärmerei und maschineller Fortschritt. Macphersons «Ossian» und Watts Dampfmaschine waren gleichzeitig, in den 1760er Jahren, erfunden worden; beide gründen im Anspruch auf Naturbeherrschung – mental der eine, instrumentell die andere. Diese innere Gemeinsamkeit erhält im Tourismus eine wirtschaftliche Dimension, die für die Stadt Luzern schicksalsbildend wurde. Der gleichzeitige Genuss modernster technischer Fortbewegungsmittel und des Blicks auf eine atemberaubend schöne Alpenkulisse steigerten sich gegenseitig. Mühelos befördert, entschwebte dem Touristen vor verblauendem Gebirg die Erfahrung materieller Schwere. Landschaft ist ein technisch aufbereiteter Ort zur inneren Erregung seiner Nutzniesser; Natur geht hier fliessend in ihr Surrogat über.

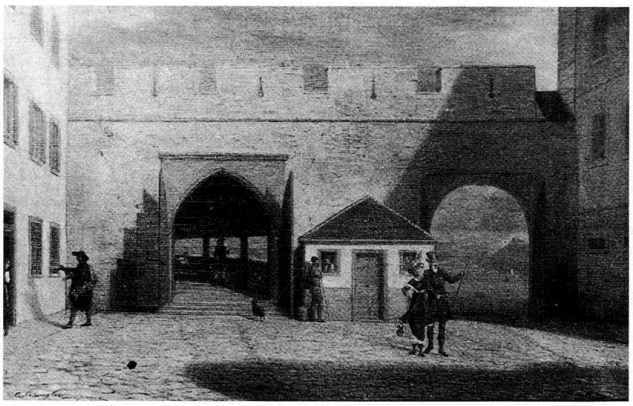


Abb. 22 Luzern. Tore zur Hofbrücke und zur Schifflände, 1835 abgebrochen für die Anlage des Schwanenplatzes. Gemälde von Xaver Schwegler.

Der Ausbau touristischer Bequemlichkeit in der Region Innerschweiz hing von der Gunst übergeordneter Interessen ab, der Linienführung des Nord-Süd-Verkehrs. Während der industrialisierte Nordosten der Schweiz die Bündnerpässe bevorzugte, setzte sich Luzern, mit Hilfe von Basler Financiers, für die Gotthardvariante ein. Wichtiges Zwischenstück war die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, denn der Wasserweg bildete die einzige Verbindung zwischen Flüelen und Luzern. Als Ende der 1820er Jahre der Saumweg über den Gotthard zur Fahrstrasse ausgebaut worden war (siehe Kap. 2.6), vergrösserte sich der Warenverkehr, der über den See auf Fährschiffe umgeladen werden musste.

1835 erhielt Friedrich Knörr aus Strassburg, Inhaber einer Luzerner Speditionsfirma, die Konzession für die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee als Monopol für sechs Jahre. Das erste Dampfschiff wurde am 29. Juli 1837 vom Stapel gelassen (Abb. 23); es bot 300 Passagieren Platz und beförderte 10 Tonnen Ware. Der neun Fährstunden lange Weg nach Flüelen war in zweieinhalb Dampfstunden zurückgelegt. Schon bald entbrannte auf dem Vierwaldstättersee ein wirtschaftspolitischer Krieg. Uris Schiffergesellschaften versuchten, die Dampfschiffahrt zu behindern. Am 9. Oktober 1837 erliess die Urner Regierung ein Verbot, dem Dampfboot in Flüelen Waren aufzuladen. Knörr konnte sein Monopol nur aufrechterhalten, indem er den Urnern einen jährlichen Tribut entrichtete. Die Gründung der Postdampfschiffgesellschaft brachte den wirtschaftspolitischen Ausgleich. Am 25. November 1846 schlossen die Stände Uri und Luzern einen Konzessionsvertrag; am 2. November 1847 lief die «Waldstätter» zur Probefahrt aus.

Nach dem Sonderbundskrieg entbrannte ein harter Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmen. Das Bundesgesetz über den freien Verkehr

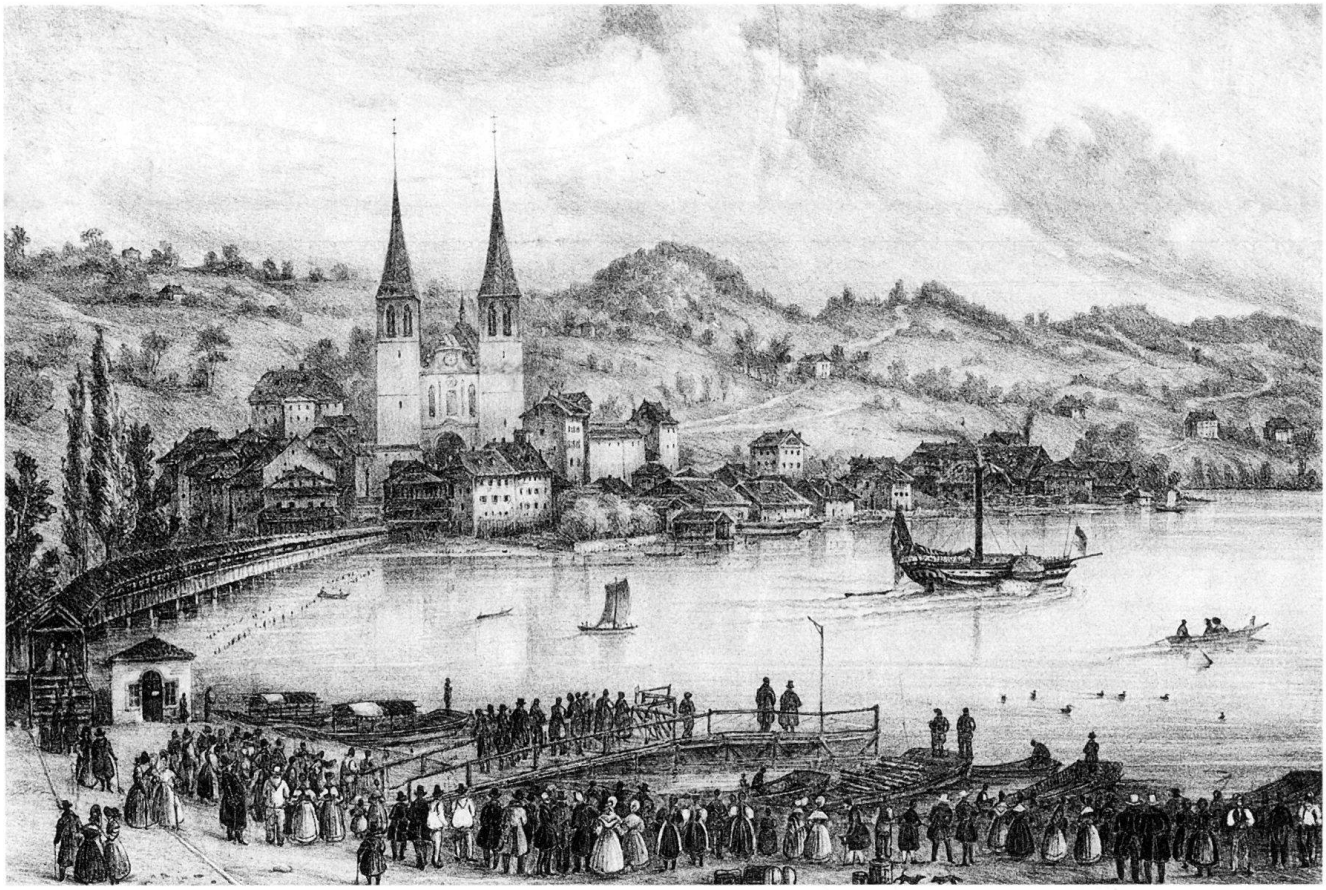


Abb. 23 Luzern. Eröffnungsfahrt des Dampfboots «Stadt Luzern» am 24. September 1837 vor dem neu angelegten Schwanenplatz. Im Mittelgrund rechts die Hofbrücke. Lithografie von Chevalier.

auf der Wasserstrasse Luzern–Flüelen hob 1849 die alten Schifferprivilegien auf und ebnete den Weg für Tarifverhandlungen und Absprachen über die Fahrpläne.
Mit der seit 1897 via Luzern durchgängigen Gotthardbahn verlor die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee ihre Bedeutung als Transitverkehrsmittel und diente nun zusammen mit den Droschken und der Brünigbahn dem touristischen Ausflugsverkehr.

2.2 Die urbane Aussichtsterrasse

Das alte Luzern war nach innen, gegen die Gassen hin, ausgerichtet gewesen. Nach aussen hatte sich die Stadt verschlossen: zu Lande durch Mauern und Türme und zu Wasser durch die Spreuer-, die Kapell- und die Hofbrücke, die als hölzerne Wehrgänge über Fluss und See gebaut waren. Erst geweckt durch die Bedürfnisse der Reisenden, begann Luzern eine Schaufassade zu entwickeln, indem es sich dem Vierwaldstättersee öffnete.
Um die Jahrhundertmitte setzte sich eine Zweiteilung der Stadt durch: auf der einen Seite das in sich gekehrte «Storchennest» aus dem Mittelalter; auf der andern Seite, gleich daneben, die offene Quaianlage am See mit den mondänen Hotels.
Unmittelbarer Anlass für den Umbau der mittelalterlichen Stadt zur Aussichtsterrasse war eine Feuersbrunst. In der Nacht vom 12. auf den 13. Juni 1833 fielen elf Häuser Unter der Egg und an der Kornmarktgasse einem Stadtteilbrand zum Opfer (siehe *Brandgässli*). Unter ihnen war das Gasthaus Schwanen, dessen Wirt, Xaver Grob, die Brandruine aufgab, das Haus Nr. 306 in der Ledergasse kaufte und dieses zum Hotel umbauen liess, dessen Name noch an die eingeäscherte Wirtschaft Unter der Egg erinnert (*Schwanenplatz* Nr. 4). Dem Erweiterungsbau wichen die beiden Ledertore. Seinen Vorgarten am Seeufer liess der Schwanenwirt durch Aufschüttung in einen geräumigen Platz umwandeln. Das Hoftor erschien jetzt als Hindernis für die Aussicht (Abb. 22); das Kopfstück der Hofbrücke ragte nutzlos über aufgeschüttetes Terrain. Grob erwirkte 1835 den Abbruch des Tors und des 75 Meter langen Brückenteils, indem er den *Schwanenplatz* zur öffentlichen Nutzung an die Stadtgemeinde abtrat. Zwei Jahre später diente er als Schifflände für Knörrs Dampfboot «Stadt Luzern». Schnell wurde der Schwanenplatz zum wichtigsten städtischen Verkehrsknotenpunkt. Die

Abb. 24 Luzern. Schweizerhofquai um 1885. Lithografie von H. Siegfried.

wachsende Zahl der Reisewagen, der Dampfschiffverkehr und der Warenumschlag an Markttagen erzwangen schon bald die Verlängerung des Platzes; 1839 wurde ein weiteres Stück der Hofbrücke abgebrochen.

In östlicher Nachbarschaft, am Seeufer im Äusseren Weggis, entstand 1844 als zweites Aussichtshotel am See der Schweizerhof, der zum touristischen Wahrzeichen der Stadt wurde (*Schweizerhofquai* Nr. 3). Die Hofbrücke stand nun zwischen dem Neubau am Ufer und dem See; während man den seichten Grund auffüllte, drohte sie infolge der Erdbewegungen einzustürzen. Erst am 4. August 1845, zwei Wochen vor der Hoteleröffnung, einigten sich die Bauherren Gebrüder Segesser und die Stadtbehörde über den Abbruch der Brücke um weitere 100 Meter. An den Schwanenplatz schloss stumpfwinklig der *Schweizerhofquai*. Auf der Höhe der heutigen Töpferstrasse führte der 120 Meter lange Rest der Hofbrücke bis zum Stiftsbezirk; die letzte Passage über die Seeuntiefe verschwand 1852, als die Quaistrasse zum *Kurplatz* fertiggestellt war. Mit dem Abbruch der Schanze im Äusseren Weggis und dem Anschluss an die Alpenstrasse 1860 wurde der Schweizerhofquai an den städtischen Durchgangsverkehr angeschlossen.

Begründeten Schwanen und Schweizerhof das Dampfschiffzeitalter der 1830er Jahre, eröffnete die zweite Generation der Quaibesiedlung mit dem Englischen Hof (*Schweizerhofquai* Nr. 1) und dem Hotel Rigi (*Schwanenplatz* Nr. 5) die Epoche der Centralbahn, die seit 1856 zwischen Emmenbrücke und Olten verkehrte. Diese vier ersten Quaihotels, grosse, aber schlichte Baukörper, strahlten noch biedermeierlich-behäbige Provinzialität aus. Erst in der dritten Phase der Seeuferkolonisierung wurde die Luzerner Hotelarchitektur mondän. Den Auftakt bildete der bevorstehende Anschluss der Stadt an die internationale Nord-Süd-Achse der Gotthardbahn. Auf dem Gebiet der Äusseren Halde erblühte in den frühen 1870er Jahren eine rege Bau- und Bodenspekulation, denn hier war der Bahnhof geplant. Als das Projekt scheiterte und zudem die Eisenbahnverbindung Immensee–Luzern einstweilen nicht gebaut wurde, kam es zu Konkursen. Die Ausdehnung des europäischen Eisenbahnnetzes hatte für die lokale Fremdenindustrie eine widersprüchliche Wirkung: Einerseits verstärkte sie den Zustrom der Touristen, anderseits verringerte sie durch deren beschleunigte Mobilität die Aufenthaltsdauer. Der mittelmeerische Süden war den Nordländern nähergerückt und begann die klassischen Alpenlandschaften in den Schatten zu stellen. Das Angebot schöner Aussicht reichte nicht mehr aus; man musste den Reisenden auch Unterhaltung bieten.

Bereits 1849 war ein erster Vorstoss für den Bau eines Kasinos des Franzosen V. Bias[9] vom Grossen

Rat abgelehnt worden mit dem Hinweis auf «die bekannte Verwerflichkeit solcher Spielinstitute»[10]. Das Projekt für Luzern wurde von einheimischen Interessenten weiterverfolgt. 1868 entstand unter der Leitung Alphons Pfyffers das Initiativkomitee für den Bau eines Kursaals; Vorbild war Interlaken, das schon ein Kasino besass. Noch lehnte die Einwohnergemeinde vom 21. Februar 1869 einen «Cercle des Etrangers» ab; doch die Plattform der Initianten war inzwischen gewachsen: 1870 traten Hermann Häfeli vom Schwanen, die Gebrüder Hauser vom Schweizerhof, Gebrüder Segesser & Cie. des National und Eduard Strub des Beau Rivage zum Kurhauskomitee zusammen. Die ablehnende Front gegen eine «Spielhölle» bröckelte ab. Nach der Wirtschaftsbaisse der 1870er Jahre wuchs allgemein die Bereitschaft der Luzerner, sich mit dem Tourismus zu identifizieren. Die Konkurrenz der andern Regionen am Vierwaldstättersee, des Berner Oberlands und im wachsenden Mass auch des Engadins führte zur Erkenntnis der «Schicksalsgemeinschaft von Stadtbevölkerung und Tourismusunternehmen»[11].

Nach Kontakten Alphons Pfyffers mit Pariser Finanzkreisen wurde 1881 eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris gegründet. 1882, im Eröffnungsjahr der Gotthardbahn, entstand das Casino (*Haldenstrasse* Nr. 6) nach Plänen des Pariser Architekten Léon Higonnet im Französischen Neubarock, anklingend an das Hotel National. Das langgehegte Misstrauen wurde allerdings bestätigt: Das Unternehmen machte schon am 15. September 1883 Konkurs. Einrichtung und Betrieb gaben zu Klagen Anlass. Der Bau war so mangelhaft, dass nicht einmal Öfen eingebaut werden konnten; dieser Umstand war um so stossender, als man den Stadtbewohnern den Kursaalbau schmackhaft gemacht hatte mit der Aussicht auf kulturelle Anlässe im Winterbetrieb. Die Pächter waren jedoch nur auf schnelle Spielgewinne aus. Der Verein «Interessenten des Haldenquartiers» beschwerte sich, das Tannenboskett bei der Casino-Promenade sei «ein offener Abort geworden mit intensiver Ausdünstung namentlich im Sommer»[12]. Die Stadt liess die Bäume fällen und setzte statt dessen übersichtlicheres Buschwerk. Unter publizistischem Einsatz Carl Spittelers, Stammgast des Hauses, der selbst in der Nachbarschaft wohnte (*Gesegnetmattstrasse* Nr. 12), ging der Kursaal 1895–1896 an ein Luzerner Konsortium über.

Gegen Ende des Jahrhunderts wuchsen die Fremdenpensionen, die Villen und Hotels amphitheatralisch die Anhöhen der Halde und von Dreilinden empor (Abb. 62). Diese vierte Phase der rechten Seeuferbesiedlung war nur möglich geworden dank einer umsichtigen Investition des Stadtrats: Seit 1875 versorgen Quellen aus dem Eigental die Stadt mit Trinkwasser. Erst das System der Druckwasserleitungen ermöglichte die dichte Besiedlung der Hügel um den Stadtkern. Monumentalster Bau über dem Steilhang der Halde ist das Grand Hotel Montana (*Adligenswilerstrasse* Nr. 22) von 1909–1910. Eine Standseilbahn verbindet den strengen Jugendstilkubus mit der Haldenstrasse.

Die Uferaufschüttungen östlich des Schweizerhofquais waren 1871, kurz nach dem Bau des Hotels National (*Haldenstrasse* Nrn. 4–4a), fortgesetzt worden (Abb. 25). Seit den 1880er Jahren reichte der Quai bis zur Kreuzung Zinggentor-Haldenstrasse. An dieser Stelle entfaltete sich eine neue Form des Naturkonsums, die über die Jahrhundertwende hinaus den Tourismus immer nachhaltiger prägen sollte: der Sport. Zum beschaulichen Spazieren vor der Alpenkulisse trat die beschleunigte Variante des körperlichen Aktivismus. Die Badanstalt (*Haldenstrasse* Nr. 6a), die nicht zuletzt der einheimischen Jugend zugute kam, wurde allerdings erst nach langen Diskussionen 1884–1885 gebaut; einige Hoteliers fürchteten, der hölzerne Zweckbau für Leibesertüchtigung beeinträchtige den Promeniergenuss ihrer Gäste. Seit 1899 wurden auf dem Vierwaldstättersee die Internationalen Ruderregatten durchgeführt[13]. 1901 entstand, der Badanstalt gegenüber, die Lawn-Tennisanlage, wo jährlich Preisspiele stattfanden. 1904 wurde vor Tribünen am Quai ein Motorbootrennen abgehalten. Seit 1909 war die Hausermatte gegenüber dem Hotel Europe (*Brunnhalde* Nrn. 1–3) Schauplatz der internationalen Concours Hippiques.

Den Höhepunkt der Luzerner Hotellerie bildet das Grand Hôtel Palace (*Haldenstrasse* Nr. 10), 1904–1906 erbaut von Heinrich Meili-Wapf für den Obwaldner Hotelkönig Franz Josef Bucher. Hinter einer massigen Fassade zwischen Neubarock und Jugendstil verbirgt sich der erste Eisenbetonbau der Zentralschweiz.

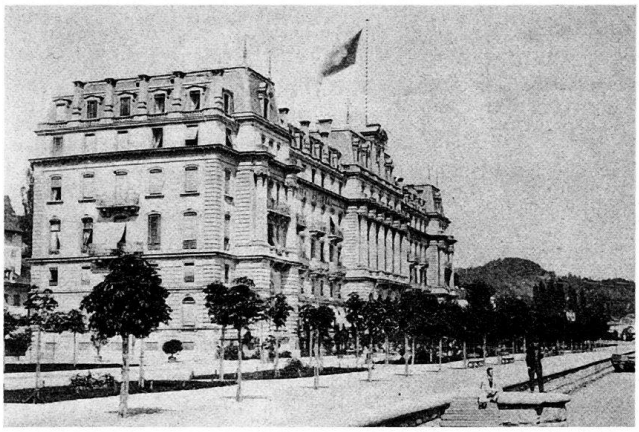


Abb. 25 Luzern. Nationalquai und Grand-Hôtel National vor dem Bau des Kursaals (1882).

Abb. 26 Luzern. Lithografie, 1845 erschienen bei Weingartner & Söhne zum Anlass der gescheiterten Freischarenzüge. Ansicht von Kesselturm, Verhörrichteramt und Obertor. Darunter ein Gedicht, das der Freischarenführer Dr. Jakob Robert Steiger während seiner Inhaftierung im Kesselturm verfasste.

1905–1906 wurde der Quai ostwärts bis auf die Höhe des Hotels Palace erweitert; stadtwärts erhielt er 1908 durch den *Kurplatz* einen neuen Mittelpunkt. Der siegreiche Kampf der Hoteliers um die Freihaltung des Bellevueareals (*Haldenstrasse* Nr. 2) besiegelte die Verdrängung des Kleingewerbes, das seit Jahrhunderten das rechte Seeufer besiedelt hatte. Der mondäne Kurpark mit dem Konzertpavillon konnte an Pfingsten 1908 zum Auftakt der Sommersaison eröffnet werden. Parkwächter hielten den gepflegten Platz frei von Engageurs und zerlumpten Jungen, welche die Fremden hätten belästigen können.

Die Ausdehnung öffentlichen Raums Richtung Halde wurde durch den Niedergang der Fremdenindustrie nach dem Ersten Weltkrieg gebremst. Aus Kostengründen verwarf die Einwohnergemeinde 1920 die Fortsetzung des Quais bis zur Hausermatte. Nach abgeänderter Baulinie wurde 1923 im Rahmen von Notstandsarbeiten ein Kredit bewilligt für den Quaiabschnitt, der, 1931 vollendet, dem Dichter Carl Spitteler gewidmet wurde. Der Heimatschutz hatte mit einer Unterschriftensammlung vergeblich eine geschwungene Uferlinie gefordert.

Nachdem sich die Stadt zu Wasser durch die Quaianlagen geöffnet hatte, wurde sie für den Verkehr zu Lande von den mittelalterlichen Befestigungsanlagen freigelegt. Der Abbruch der Türme und Tore stand schon in der Restaurationszeit zur Diskussion. 1819 verfasste Louis Pfyffer von Wyher Pläne, die Stadtausgänge zu klassizistischen Propyläen im Stil der Revolutionsarchitektur von Ledoux umzugestalten[14]. Die freigelegten Strassen, flankiert von Zollhäusern, wären, wie in Paris, durch Barrieren abgeschlossen worden. Die politische Unrast der 1830er und 1840er Jahre verhinderte den Abbruch des Obertors für das Projekt einer kantonalen Centralschule (*Hirschengraben* Nr. 16). Als erste alte Stadtanlage fiel 1833 das Sentitor samt Mauer am Ausgang der *Baselstrasse* (siehe Nr. 21a); auf Grossstadtseite wich 1849 der Lederturm einer Sanierung des *Schwanenplatzes* (Nr. 5).

Die systematische Schleifung der Stadtbefestigungen begann in den 1850er Jahren. Mit Ausnahme der Museggtürme dienten alle Türme als Kerker; der Kanton als vollziehende Gerichtsbehörde hatte sie von der Stadt gemietet. Am 1. September 1855 kündigte die Stadt dem Kanton die Benützung des Äusseren Weggistors auf: «Überall hat man in neuerer Zeit angefangen, die Stadttore zu entfernen; man fand, dass die Beseitigung abgelegener Winkel, die Verwandlung feuchter schattiger Gassen in offene freie Strassen, in denen Licht und Luft zuzudringen vermag, mannigfache Vorteile bringe, dass sie namentlich auf den Gesundheitszustand der Anwohner von wohltuendem Einfluss sei, abgesehen von der Verschönerung, welche durch die Abtragung der mittelalterlichen Kolosse herbeigeführt wird»[15]. Man habe dem Kanton 1800 die Türme nur überlassen, um den «unglaublichen Haufen von Gefangenen unterzubringen». 1856 trat der Kanton alle Tore an die Stadt ab[16].

In der Kleinstadt verschwand als erstes das Ober- oder Kriensertor (*Hirschengraben* Nr. 18) im Herbst 1856 ohne quellenkundiges Echo; im Herbst 1857 wurden der benachbarte Kesselturm und das Verhörrichteramt (Abb. 26) abgebrochen. Die Erinnerungen, die den Stadttürmen anhafteten, weck-

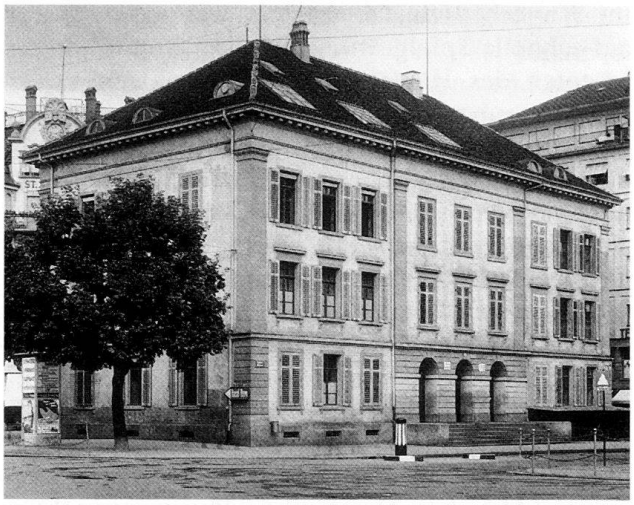


Abb. 27 Luzern. Das 1857 eröffnete Krienbachschulhaus, nach dem Abbruch von Kesselturm, Verhörrichteramt und Obertor. Foto 1933.

ten im Volk kaum denkmalpflegerische Gefühle. Die städtebauliche Abrechnung mit den Zeugen einer hochobrigkeitlichen Rechtspflege empfand die Mehrheit als Fortschritt. Mit dem Abbruch von Kesselturm und Verhörrichteramt wurde der Platz vor dem Krienbachschulhaus freigelegt, das am 16. Oktober 1857 als erste repräsentative Volksschule der Stadt eröffnet wurde (Abb. 27). 1858 verschwand der Untere *Hirschengraben* unter dem Material der gleichzeitig abgebrochenen Litzimauer. Man benötigte das neu geschaffene Areal als Marktplatz, nachdem die Centralbahngesellschaft die uneingeschränkte Nutzung des Theaterquais für den öffentlichen Verkehr gefordert hatte. Die nachmalige *Bahnhofstrasse* als Hauptverkehrsachse der Stadt war durch Märkte und Messen nicht zusätzlich belastbar. Auf die Maimesse 1858 wurde der Untere Hirschengraben zugeschüttet. Der Haberturm mit dem barocken Vorwerk des Baslertors als nördlicher Abschluss des Stadtgrabens verschwand während des Kasernenbaus 1862–1863 (*Kasernenplatz* Nr. 6). Zwar hätte das Baslertor den Neubau nicht behindert, doch man wollte an dieser Stelle einen Engpass beseitigen (Abb. 28). Die Achse Baselstrasse, Schweinemarkt (Kasernenplatz), Pfistergasse hatte um die Jahrhundertmitte die grösste Verkehrsdichte der Stadt aufzunehmen. Der Gefängnisturm Bruchtor stand nach Abbruch der Stadtmauer und Planierung des Hirschengrabens noch neun Jahre frei. Nach dem Grossbrand in der Rütligasse 1867 stellte der brandgeschädigte Josef Schürmann den Antrag, den Turm abbrechen zu dürfen, um mit dessen Material ein neues Haus zu bauen (*Hirschengraben* Nrn. 36–38). Dem Gesuch wurde stattgegeben. Der Obere Hirschengraben samt westlichem Franziskanerturm und Franziskanerpavillon wurde zwischen 1857 und 1862 beseitigt (*Hirschengraben* Nr. 16). Das Kropftor fiel 1891 für den Bau der Kantonsschule (*Hirschengraben* Nr. 10) und der östliche Franziskanerturm 1900 für den Bau des Kantonalen Gerichtsgebäudes (*Hirschengraben* Nr. 16). Es blieb der kleine Gütschturm auf halber Höhe des Gütschwalds. Louis Pfyffer hatte darin 1830 ein beliebtes Ausflugscafé eingerichtet. Als der Rundturm 1921 ausbrannte, wurde er nicht wieder aufgebaut. Damit war das alte Festungssystem der Kleinstadt restlos beseitigt.

In der Grossstadt begann der Reigen der Abbrüche mit der Schleifung des Hoftors und der Ledertore für den Bau des Hotels Schwanen (*Schwanenplatz* Nr. 4). Dann kam das Äussere Weggistor an die Reihe; bereits 1851 hatte eine Bittschrift von 30 Anwohnern auf seine Beseitigung gedrängt. Beim Bau der Alpenstrasse, welche die Zürichstrasse mit dem Schweizerhofquai verbinden sollte, stand der

Abb. 28 Luzern. Baslertor vor dem Abbruch. Am linken Bildrand das Baugerüst für die Infanteriekaserne. Foto 1862.

Turm im Weg. Er fiel im Frühjahr 1860 zur Freude der Anrainer; an seiner Stelle wurde der Museumsplatz angelegt (siehe *Hertensteinstrasse*). Auch das Innere Weggistor (*Grabenstrasse* Nr. 1) war den Anwohnern ein Dorn im Auge. Im Sinne der Feuer- und Verkehrssicherheit sowie aus hygienischen Gründen forderten sie 1854 den Abbruch der «Bastille von Luzern»[17]. Der Gefängnisturm mit den sechs Käfigen war im Herbst 1862 niedergelegt. Ohne Aufhebens gingen auf Grossstadtseite die Reste des inneren Befestigungsrings in Sanierungen auf: der Rosengartenturm, ein Verlies, wich im Sommer 1863 der Bierbrauerei Zum Rosengarten (*Grendelstrasse* Nr. 19), und das Graggentor (*Weggisgasse* Nrn. 22–26) verschwand im Herbst 1864, um den Durchpass zum Löwengraben zu erweitern.

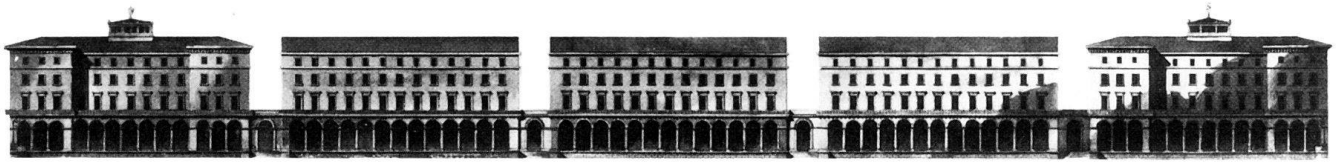
Bedenken über die Schleifung der Stadtanlagen kamen erstmals auf, als im Winter 1864–1865 der Burgerturm (*Bahnhofstrasse* Nr. 21) vom inneren Befestigungsring der Kleinstadt abgebrochen wurde. Das Tor an der Krienbrücke passierte sämtlicher Fuhrverkehr von der Baselstrasse über die Pfistergasse zum Bahnhof. Trotz seiner Sperrigkeit bestand zum Turm mit dem malerischen Zwiebelhelm eine gewisse Anhänglichkeit, da er eine Uhr in den Giebelfeldern trug. Nach geschehenem Abbruch bemerkte die konservative *Luzerner Zeitung*, durch Beseitigung der Türme werde die Stadt einem Dorf gleichgemacht; sie zweifelte, ob die Allerweltsverschönerungen den Fremden, die wegen den Eigentümlichkeiten Luzerns hierher gekommen seien, tatsächlich gefielen[18].

Abb. 29 Luzern nach Abbruch der Kapellbrücke. Anonymes Fantasiebild, 1871. Im Hintergrund die 1870 eröffnete Seebrücke.

Bei den Museggtürmen kam die Abbruchwelle zum Stehen. 1864 liess der Stadtrat die nördliche Stadtmauer untersuchen. Trotz des schlechten Befunds erkannte er, «dass die Gemeinde Luzern die Museggmauer, wenn auch zu ihrem ursprünglichen Zwecke nicht mehr dienlich, nicht dem Zerfall überlassen, sondern als Zierde der Stadt forterhalten» lassen solle[19]. Private Bauherren ersuchten mehrmals um Mauerabbrüche für die Überbauung des Museggbügels. Der Stadtrat beharrte aber auf dem ästhetischen und historischen Wert der Ringmauer. Nur das Ostende wurde zwischen 1882 und 1893 für den Bau des Häusergevierts *Hertensteinstrasse* Nrn. 2–10 zum Abbruch freigegeben. Die Ausnahme erfolgte mit dem Hinweis, dass die Mauer an der Stelle vom See her nicht sichtbar sei. Einige Strassendurchbrüche kamen dazu: 1876 der Durchpass für die Museggstrasse; 1879 der Torbogen im Schirmerturm (siehe *Schirmertorweg*) und 1901 die Durchfahrt durch den Nölliturm für den neu angelegten *Sankt-Karli-Quai*. Im übrigen bildete die Museggmauer kein Verkehrshindernis; ihr Schauwert lief nicht Gefahr, mit den Sachzwängen der Stadtsanierung in Konflikt zu geraten. Dem Umstand, dass man sich hier höchst werbewirksam und städtebaulich problemlos ein Stück Denkmalpflege leisten konnte, ist die Erhaltung der nördlichen Stadtmauer zu verdanken.

Wie die Mauern, Türme und Tore, die einst der Erhebung der Binnenzölle gedient hatten, indem sie die Stadt abschlossen und den Verkehr kontrollierbar machten, gehört auch die Sust zu den Zeugen des Handels im alten Luzern (siehe *Kapellplatz*). Mit der Eröffnung des Güterbahnhofs 1859 wurde der alte Warenumschlagplatz zwischen Land- und Wasserwegen überflüssig. Die Luzerner Kunstgesellschaft, die schon früh die Rolle des denkmalpflegerischen Gewissens eingenommen hatte (siehe Kap. 2.3), warb für die Erhaltung des Gebäudes. Nach Vorschlag des Vereins hätte man die Sust in ein Kunstmuseum umwandeln können. Eine Petition von 480 Stadtbewohnern forderte jedoch den Abbruch; dadurch werde «der Sonne Zutritt gegeben, bessere Zirkulation der Luft vermittelt . . . und sozusagen den Fremden, die vom Seeufer kommen, der Weg in die Stadt gezeigt»[20]. Die Argumente bezeugen noch für das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts die vorherrschende Mentalität, die in der alten Stadt nur ein Hindernis für den Tourismus sah; die sperrigen Winkel waren, zwecks Optimierung der Aussicht und reibungsloser Zirkulation zwischen Souvenirläden und Dampfschiff, möglichst zu begradigen.

Im Mai 1862 wurde die Sust geschleift. Das Abbruchmaterial diente der Uferfestigung des *Bahnhofplatzes*; das Zentrum frühneuzeitlichen Handels wurde dem modernen Nachfolger zu Füssen gelegt. Dass bei der Sanierung die Geschäftsinteressen der Anwohner massgebend waren, zeigte sich in der darauffolgenden Diskussion über die Verbindung des neuen Platzes mit der *Seebrücke*. Das offizielle Projekt, das 1870 auch ausgeführt werden sollte, sah vor, die Brücke direkt auf den Schwanenplatz zu leiten. Die Geschäftsleute der Innenstadt fürchteten, dadurch vom Fremdenverkehrsstrom umgangen zu werden. Um ein «grösseres Heranziehen



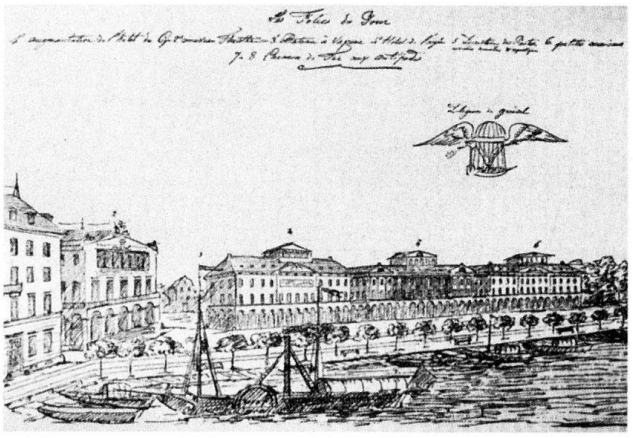
des Personenverkehrs» Richtung Innenstadt zu erzielen, verlangten daher die Quartiervertreter, angeführt von Centralbahningenieur Alois Nager-Müller, die geplante Fahrbrücke zwischen Bahnhof und Grossstadt in den Kapellplatz einmünden zu lassen nach Abbruch der Kapellbrücke (Abb. 29), des Zurgilgenhauses und der Peterskapelle: «Nebenbei kann es niemandem entgehen, dass die Kapellkirche mit ihrem ungeheuren Dach, mit dem Kerkerfenster der Sakristei und dem geschmacklosen Turm ein hässliches Gebäude ist, das schon vom Bahnhof her betrachtet einen widrigen Eindruck macht, geschweige denn von der nahe dabei durchführenden neuen Brücke her gesehen»[21]. Als Ersatz für das Gotteshaus wurde die Kornschütte im Rathaus vorgeschlagen. Die Freilegung hätte einen regelmässigen grossen Platz geschaffen mit direkter Fahrt von der Innenstadt zum Bahnhof und freier Sicht auf die Berge.

2.3 Die Entstehung von Alt-Luzern

«Das alte Luzern geht unter. Noch einige Jahrzehnte – und die guten alten Sitten und Gebräuche, wie die frohen Feste, welche Luzern einen Namen verschafften, sind gleich den wenigen Baudenkmalen aus den Tagen des Mittelalters gänzlich verschwunden und die Stadt gleicht in ihrem ganzen Wesen einem neu entstandenen Orte, der sich vor andern nur noch durch die ungemein schöne Lage auszeichnet»[22]. Mit diesen Sätzen beginnt die erste Stadtgeschichte[23] Luzerns, verfasst von Theodor von Liebenau. 1881 erschienen, prägte das «Hausbuch des heimatliebenden Luzerners»[24] den Begriff des «Alt-Luzern» zu einer Zeit, da der Umbau der Stadt schon nicht mehr rückgängig zu machen war. Knapp fünfzig Jahre lagen zwischen dem konservativen Alarm und den ersten Eingriffen, die das mittelalterliche Stadtbild aus den Angeln hoben. Der Ansatzpunkt lag bei den drei Holzbrücken über den See und die Reuss; an ihrem teilweisen Verlust entzündete sich das Denkmalbewusstsein der Luzerner[25].

Die Hofbrücke und die Kapellbrücke gerieten beim Umbau Luzerns in die Zone der Quaianlagen. Bei der Aufschüttung der nachmaligen *Bahnhofstrasse* 1833–1837 wurde die Kapellbrücke an ihrem linksufrigen Ende gekürzt und abgewinkelt. Die Zwikkelbilder des abgebrochenen Teilstücks verkaufte der Stadtrat an einen Genfer Sammler, wogegen die

Abb. 30 Melchior Berri. Projekt für eine Quaibebauung mit Laubengang anstelle der Hofbrücke, 1836.
Abb. 31 «Folies du jour». Karikatur von Louis Pfyffer auf das Quaiprojekt von Melchior Berri, 1836.



Kunstgesellschaft protestierte. Die konservative Luzerner Zeitung bezeichnete den Teilabbruch als «Vandalismus»[26].

Während die Kapellbrücke nur gekürzt wurde, verschwand die Hofbrücke ganz zugunsten des *Schweizerhofquais*. Bei diesem Bauvorhaben stand bei den konservativen Kritikern weniger der Verlust der Brücke im Vordergrund als das Misstrauen über die entstehende Zusammenballung von Hotels am Seeufer. Die Furcht der Behörden vor dem «sittlichen und ökonomischen Verfall, der sich an allen mit Wirtshäusern überfüllten Orten klar herausstellt»[27], hatte ihren Rückhalt in einer konservativ beherrschten Kunstgesellschaft, die sich damals noch nicht mit dem Fremdenverkehr identifizieren mochte. 1836, als das Projekt eines rechtsufrigen Hotelquais von Melchior Berri (Abb. 30) im Gespräch war, hielt Augustin Schmid vor der Luzerner Kunstgesellschaft eine Fasnachtspredigt, die den Umbau der Stadt zum internationalen Sündenbabel aufs Korn nahm und die Gewinn- und Neuerungssucht der Touristikpioniere geisselte. «O Eitelkeit, alles ist eitel!» endet die Jeremiade[28]. Während es der fromme Augustin Schmid ernst meinte mit seiner Kapuzinerpredigt, entwarf sein Vereinskollege Louis Pfyffer, gelassener und heiterer, eine Karikatur, die Berris Quaiplan zur biedermeierlichen Science fiction steigerte (Abb. 31). Im Grunde fügte sich Berris Vorschlag für eine rechtsufrige Quaianlage rücksichtsvoller in die bestehende Stadt als der später verwirklichte *Schweizerhofquai* (siehe Kap. 2.2). Das Projekt des Basler Architekten versuchte, ein gewisses «Hofbrücken-

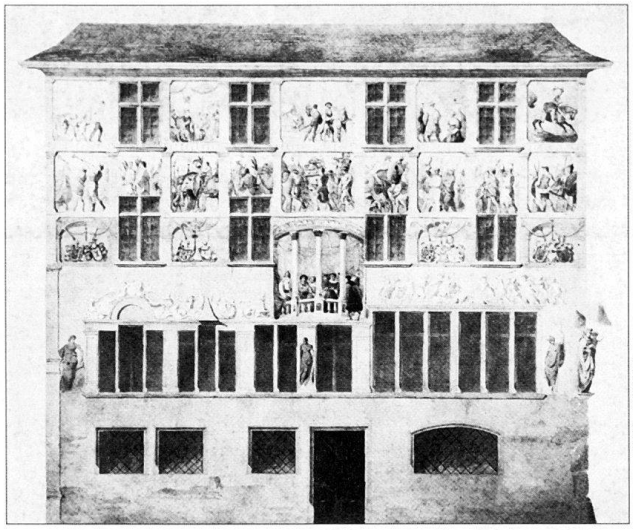


Abb. 32 Luzern. Aquarell von Carl Ulrich und Carl Martin Eglin nach den Holbeinfresken des Hertensteinhauses.

gefühl» zu bewahren: Eine Zeile von fünf Häusern wäre direkt dem Seeufer entlang aufgebaut und mit einer Arkade im Erdgeschoss verbunden worden; die gedeckte und verglaste Promenade hätte die Brücke ersetzt, über die einst die Kirchgänger trokkenen Fusses von der Stadt zum Stiftsbezirk gelangten. Das Motiv der Arkade zitiert die Marktlauben Unter der Egg, die Gräberhallen im Hof und die Loggien des Ritterschen Palasts[29]. Durch solche Anrufung des Genius loci hätte der Berri-Plan den Eingriff in die Stadtgestalt wiedergutmachen wollen. Allerdings hätte der Laubengang die Fremdenströme nicht aufnehmen können, die noch kommen sollten zum Promenieren bei freier Sicht auf das Alpenpanorama und auf einander.

Während sich im Teilabbruch der Holzbrücken der Beginn des Tourismuszeitalters städtebaulich direkt darstellte, kommt im Abbruch des Hertensteinhauses (*Kapellgasse* Nrn. 2–4) ein eher symbolischer Zug zutage: der Zwangszusammenhang von Schuld und Wiedergutmachung im Denkmalbewusstsein. Das spätgotische Haus war nach seinem Bauherrn benannt, dem Ritter und Schultheissen Jakob von Hertenstein (1460–1527), der 1517–1519 seinen Neubau von den beiden Hans Holbein, Vater und Sohn, bemalen liess. 1825 wurde das Haus abgebrochen. Vergeblich suchte Oberst Karl Pfyffer als Präsident der Luzerner Kunstgesellschaft, die Öffentlichkeit für die Rettung der Holbeinfresken zu mobilisieren. Immerhin veranlasste Karl Viktor May von Büren aus Bern, dass einige Gemälde kopiert wurden. Er engagierte die Zeichner Jakob Schwegler, Johann Baptist Marzohl und den Italiener Santo Trolli zum Abzeichnen der Innenraumfresken; Carl Ulrich und Carl Martin Eglin kopierten die Aussenfassade (Abb. 32), die mit einer Feuerspritze gereinigt worden war, um die verblassten Bilder besser sichtbar zu machen. Martin Usteri, Präsident der Schweizerischen Kunstgesellschaft, beschrieb das Haus kurz vor dem Abbruch in Briefen an Oberst May in Bern und Ulrich Hegner in Winterthur[30]. Einzelne Fragmente wurden von der Mauer abgelöst und zum Kauf angeboten.

Der Rettungsversuch von 1824 bildet die erste nachweisliche Auseinandersetzung mit den Luzerner Holbeinfresken; sie mussten zerstört werden, damit sie entdeckt wurden. Der Einsatz für das Holbeinhaus regte die Kunstgesellschaft zu weiteren Inventarisierungen an. *Eine Sammlung von Bruchstücken alter Bauart. In der Stadt Luzern vorhanden* war 1828 abgeschlossen[31]. In der zweiten Jahrhunderthälfte begannen Modernisierung und Bewahrung um die Wette zu laufen: Während 1879 beim Umbau an der *Hans-Holbein-Gasse* Nr. 2 das letzte Bürgerhaus mit frühbarocken Fassadenmalereien zerstört wurde, war andernorts bereits eine eigentliche Holbein-Hatz ausgebrochen. Freskenfunde um 1860 im Haus Corragioni d'Orelli (Metzgerrainli Nr. 9) und im Sautier-Haus (Weggisgasse Nr. 14) führten zur Vermutung, hinter jedem schadhaften Täfer eines Bürgerhauses sei ein kunsthistorischer Schatz zu heben[32].

In Luzern sind es hauptsächlich bemalte Innenräu-

Abb. 33 Luzern. Dornacherhaus am Hirschenplatz Nr. 7. Neugotischer Umbau 1897–1900 mit Freskomalerei von Seraphin Weingartner. Zeitgenössische Fotografie.

me, die von der Nachfolgerschaft der Holbein zeugen; Fassadenmalereien blieben vereinzelt, die Schauwand des Hertensteinhauses war somit ein Rarum in Luzern, bevor sie Ende des 19. Jahrhunderts dutzendfach nachgeahmt wurde (Abb. 33). Pflanzstätte des Holbein-Revivals war die Kunstgewerbeschule unter der Leitung von Seraphin Weingartner. Weingartner war als Student in Düsseldorf mit dem romantischen Historismus in Berührung gekommen, den der Nazarener und Historienmaler Peter Cornelius begründet hatte. Durch Weingartner gelangte eine Spätform der Düsseldorfer Schule nach Luzern an die Fassaden der Innenstadt. Die kunstgewerblichen Bestrebungen, Alt-Luzern in historistischer Gestalt neu aufleben zu lassen, wurde auch den Touristen nahegebracht. Für den englischen Reisenden, der Luzern im Geist Ruskins besichtigen wollte, schrieb Reverend Rawnsley einen launigen Reiseführer durch die Stadt[33].

Aus den Rängen der Luzerner Kunstgesellschaft war indessen schon früh Kritik erhoben worden am bedenkenlosen Umgestalten und Erneuern alter Bausubstanz. Die Kunstgesellschaft fasste den Begriff des Denkmals strikt antiquarisch auf und lehnte den – oft liberal gefärbten – Historismus der Epoche ab. Als Konservative waren sie misstrauisch gegen die Indienstnahme geschichtlichen Materials zur Legitimierung des Fortschritts. Sie beschäftigten sich mit Denkmälern und Dokumenten, welche die Alte Zeit authentisch erinnern sollten. Zwar hatte die Kunstgesellschaft 1862 noch vergeblich um die Sust gekämpft (siehe Kap. 2.2), jedoch blieb die Stadtbehörde in der Frage eines Museumslokals im Gespräch. Als die Lagerhalle ins *Bahnareal* gelangte, wurde die Kornschütte im Rathaus frei (*Kornmarkt* Nr. 3). Dort wurde 1873 das Museum eröffnet. Seit 1878 verwahrte der Raum zusätzlich zu den aktuellen Kunstausstellungen die historischen Schätze aus der staatlichen Rüstkammer und die Sammlung der Fünf Alten Orte.

Am selben Rathaus ist die Entzweiung von Bewahren und Erneuern beispielhaft abzulesen; das Projekt eines Erweiterungsbaus bezeichnet die Peripetie in der Stilgeschichte des Luzerner Historismus. 1899 bildete sich ein Komitee für die Umgestaltung des Rathauses unter Einbezug des benachbarten Amrhynhauses nach Entwurf von Jacques Gros, dem Erbauer des Zürcher Hotels Dolder[34]. Von der lokalen Presse wurde das Unternehmen zunächst einhellig begrüsst. Die geballte Kritik am Umbauprojekt kam von auswärts. Architekt André Lambert würdigte in der *Schweizerischen Bauzeitung*[35] das Luzerner Rathaus (1602–1606) als bedeutendes Werk alpenländischer Spätrenaissance; den geplanten Erweiterungsbau bezeichnete er als «Vandalismus». Die Stadt Luzern möge das Kunstdenkmal schonen und «als Rathaus einen modernen Prachtbau mit unzähligen Giebeln und Türmchen» in einem Neubauquartier errichten. Die Mahnung schlug ein. *Vaterland* und *Tagblatt* druckten Lamberts Kritik auszugsweise ab. Luzerns letztes historistisches Grossprojekt blieb Papier[36] (Abb. 34).

Abb. 34 Jacques Gros. Projekt für einen Umbau des Luzerner Rathauses, 1899, nicht ausgeführt.

Nach dem Bau des Kantonsspitals war das alte Spitalareal Zum Heiligen Geist (*Obergrundstrasse* Nr. 1) auf der Kleinstadtseite frei geworden. Die Stadtverwaltung zog 1917 in dem Geviert ein, wo einst Kranke, Alte und Arme versorgt wurden. Das moderne Luzern musste auf alte topologische Symboliken verzichten lernen. Die einstige «Grossstadt» verlor einen öffentlichen Bau an ein modernes Quartier; zugleich siegte mit dem neuen Stadthaus (*Winkelriedstrasse* Nrn. 10–12) der Heimatstil über den Historismus[37].

Unter dem Motto «Heimatschutz» vollzog sich um die Jahrhundertwende ein Paradigmenwechsel der kulturellen Rückbesinnung: Statt der international bedeutenden Kunstdenkmäler, die sich der Historismus des 19. Jahrhunderts zum Vorbild genommen hatte, wandte man sich der lokalen, alltäglichen Bautradition des Bauernbarock und provinzieller Gotik zu. Mit dem Heimatschutzgedanken trat die Denkmalpflege in ein populäres Stadium; der Kreis der Interessenten und Adressaten beschränkte sich nicht mehr nur auf akademische Fachleute, die über die Erhaltung historischer Kunststile befanden. Angestrebt war ein «ganzheitlicher» Kulturschutz, der sich auch auf Natur und Brauchtum erstrecken sollte. Architektonisch schloss sich der Heimatschutz an die Linie eines strengen Jugendstils der Schule von Glasgow und Henry van de Veldes, deren ästhetische Programme

ihrerseits auf die Reformideen William Morris' und John Ruskins zurückgingen. Materialgerechtigkeit war die Losung; sie hatte die Kulissenhistorik des 19. Jahrhunderts abzulösen. Dass man nicht stilgerecht, sondern baugerecht bauen soll, war der Grundsatz von Hermann Muthesius, dem Gründer des Deutschen Werkbunds. Er übertrug die englischen Reformideen ins Deutsche; der Deutsche Casimir Hermann Baer (1870–1942) brachte sie in die Schweiz. Auf seine Initiative wurde 1905 der Schweizerische Heimatschutz gegründet. 1907, im selben Jahr wie der Deutsche Werkbund, wurde die Innerschweizer Sektion des Heimatschutzes ins Leben gerufen, welche die drei Urkantone, Zug und Luzern umfasste.

Der Heimatschutz engagierte sich vom Bebauungsplan bis zum Transformatorenhäuschen, der Plakatsäule, dem Wirtshaus- und Ladenschild. Schon früh wurde die Fotografie zu Propagandazwecken eingesetzt. Dem Grundsatz der «Ganzheitlichkeit» verpflichtet, beschäftigte sich die Innerschweizer Sektion mit städtebaulichen Fragen. Aktuell war zur Zeit der Gründung der Bebauungsplan des Bruchquartiers: «langweilige Strassenzeilen mit unbedeutender internationaler Architektur»[38]. Zur Verbreitung ihrer Anliegen setzte der Verein massenwirksame Methoden ein. Eine Unterschriftensammlung bewirkte 1911 die Entfernung der Litfasssäulen in der Stadt Luzern. 1915 erzwang der Protest des Heimatschutzes gegen die Baumfällaktion an der *Obergrundstrasse* eine Gemeindeabstimmung, die mit einem Kompromiss endete. In einer Eingabe von 1916 wies der Verein auf die Gestaltung des «stiefmütterlich behandelten *Alpenquais* und des Tribschenmooses»[39] hin und rief den Stadtrat auf, einen Ideenwettbewerb für einen städtischen Bebauungsplan durchzuführen. Die populären Bestrebungen des Vereins fanden ihren Niederschlag im Baugesetz: 1913 trat ein Heimatschutzartikel in Kraft[40]. Dass im selben Jahr das Feerhaus mit seinem Renaissancehof für den Bau des Warenhauses Knopf abgebrochen wurde (*Löwengraben* Nr. 15), bezeugt die Schwäche denkmalpflegerischer Absichtserklärungen angesichts wirtschaftlicher Interessen[41].

Der Heimatschutz trat als unermüdlicher Kritiker des 19. Jahrhunderts auf. Als architektonische Todsünde Luzerns galt ihnen der Bahnhof von 1896: ein protziger «Emporkömmling ohne Rasse». Die alte Festhalle daneben war «Talmiarchitektur»[42]. Das Warenhaus Nordmann (*Weggisgasse* Nr. 11) und das Gewerbegebäude (*Mühlenplatz* Nr. 7) bildeten Dauerthemen der Kritik im innenstädtischen Bereich: «grosse Geschäftshäuser fallen aus dem Rahmen städtebildlicher Gruppen»[43]. Während die Bauten des Historismus als «international» gebrandmarkt wurden, sah man als Ideal jene «breit gelagerte, schlichte heimische Art», wie sie die Luzerner Bürgerhäuser mit ihren Schopfwalmdächern verkörperten. Eine Tendenz zur völkischen Rassenästhetik ist im Heimatschutzgedanken unverkennbar. Der deutschen Reform-Bewegung Paul Schultze-Naumburgs eher verwandt, musste der Verein einen Bau wie die Nationalbank (*Seidenhofstrasse* Nr. 16) ablehnen, da sich dieser an den italienischen Monumentalismus der Zwischenkriegszeit anlehnte[44]. Abwartend-vorsichtig waren die Urteile über das Neue Bauen[45].

Der Heimatschutz setzte sich ein für eine «gesunde» Volkskunst, aber auch für ein «gesundes» Volk: Denkmalpflege trat im Reformkleid auf; mit patriotischem Eifer und pädagogischen Mitteln kümmerte sie sich nicht nur um die Verbesserung kultureller Objekte, sondern auch um das Subjekt der Kultur. Im Heft Heimatschutz vom März 1915 äusserte sich Jules Coulin zur Schulhausarchitektur. Ins Visier nahm er die einschüchternden Schulburgen des 19. Jahrhunderts. Die Identität der «guten Form» mit gesellschaftlich-sittlicher Güte ist ein Gedanke, der vom deutschen Idealismus des frühen 19. Jahrhunderts, über Heimatschutz und Werkbund der Jahrhundertwende, zum Neuen Bauen der Zwischen- und Nachkriegszeit verfrachtet wurde. «Das Schulgebäude sei ein stiller Miterzieher» lautete die Maxime der reformbewegten Lehrer. Während Coulin den aktuellen Schulhausbau auf dem Land als vorbildlich hervorhebt, schneiden die Städte im Urteil schlecht ab. Die Schulhäuser Moosmatt (*Voltastrasse* Nr. 35), Musegg (*Museggstrasse* Nrn. 22–24) und Sankt Karli (*Sankt-Karli-Strasse* Nr. 44) werden als abschreckende Beispiele angeführt. Der Angriff galt vor allem dem Baudirektor Othmar Schnyder. Um das Wuchern von Beamtenarchitektur zu bremsen, forderte Coulin die Vergabe der Schulhausbauten an Privatarchitekten.

Ein geschlossenes ästhetisch-ethisches Manifest des Heimatschutzes ist die Reihe *Bürgerhaus*. Den 1920 erschienenen Text im Band über den Kanton Luzern schrieb Architekt August Am Rhyn. Die zahlreichen Abbildungen von Innerschweizer Bürgerhäusern, Ratsstuben und Landsitzen geben das heile Gegenbild eines ätzenden Kulturpessimismus ab[46]. Ein grosser Teil des fotografischen Materials stammt von Roman Abt, der als Eisenbahnkonstrukteur, als Präsident der Gotthardbahn und Erfinder eines Zahnradsystems an der Industrialisierung der Landschaft massgebend mitgearbeitet und mitverdient hatte. Dem unreflektierten Widerspruch zwischen den Innovationszwängen der Moderne und der Sehnsucht nach Tradition[47] ist im Grund die ganze Heimatschutzbewegung erlegen.

Wurde die Lebensreform in der Schweiz durch den «Landigeist» von 1939 neutralisiert, segelten im Deutschen Reich einige prominente Vorkämpfer schliesslich unter der Flagge des Hakenkreuzes.
Die Architektur des Heimatstils steht für die ambivalente Haltung zwischen populistischer Gemütlichkeit und patriarchaler Obrigkeitlichkeit. Zu den grössten Eingriffen in die Silhouette der Altstadt in diesem Jahrhundert gehört der Bau der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) 1914–1916 auf der Fluhmatt (*Fluhmattstrasse* Nr. 1). Der Heimatschutz schlug sich auf die Seite der umstrittenen, monumentalen Kuppellösung, da er in den stilistischen Formen seine Anschauungen exemplarisch verwirklicht sah[48]. Ein moderner öffentlicher Bau im Heimatstil ist eine Art Escorial, eine Mischung von Residenz und Klosteranlage im teigig wallenden Reformkleid (siehe auch Kap. 2.5). Das Gesellschaftsideal der Heimatschutzbewegung war eine ständische Ordnung, deren Rangstufen durch die organische Gemeinschaft von Kultur und Rasse ausgeglichen wurden. Heimatstilformen lassen Klassenkampf nicht aufkommen; sie überziehen die Hütten und die Paläste der Lebensreform. Mit der Siedlung der Eisenbahnerbaugenossenschaft (siehe *Eisenbahnerdorf*) auf Geissenstein war die II. Internationale ins heimatliche Dorf zurückgekehrt. Der Arbeiter als Verlorener Sohn wurde wiederaufgenommen von demselben Luzerner Schopfwalmdach mit Klebdächlein, unter deren Schirm auch – nur etwas opulenter – die Bank Falk (*Kapellplatz* Nr. 12) steht. Luzerns vornehmster Privatbau im Heimatstil, zentral am Schwanenplatz gelegen, und Luzerns konsequenteste Umsetzung des Gartenstadtideals, ein proletarischer Trabant am grünen Rand, führten die Spannweite der Lebensreform vor.

2.4 Der sterbende Löwe: Luzerns Militärtradition

Dem Stadtbild ist es nicht anzusehen, dass Luzern auf eine lange Militärtradition zurückblickt. Seit den Glaubenskriegen nicht mehr angegriffen, verblieb die Stadt im spätmittelalterlichen Festungsgürtel. Nicht zur Verteidigung wurde in Luzern das militärische Handwerk gepflegt, sondern zum Solddienst – neben der Landwirtschaft die Haupteinkommensquelle des Patriziats. Das Versiegen

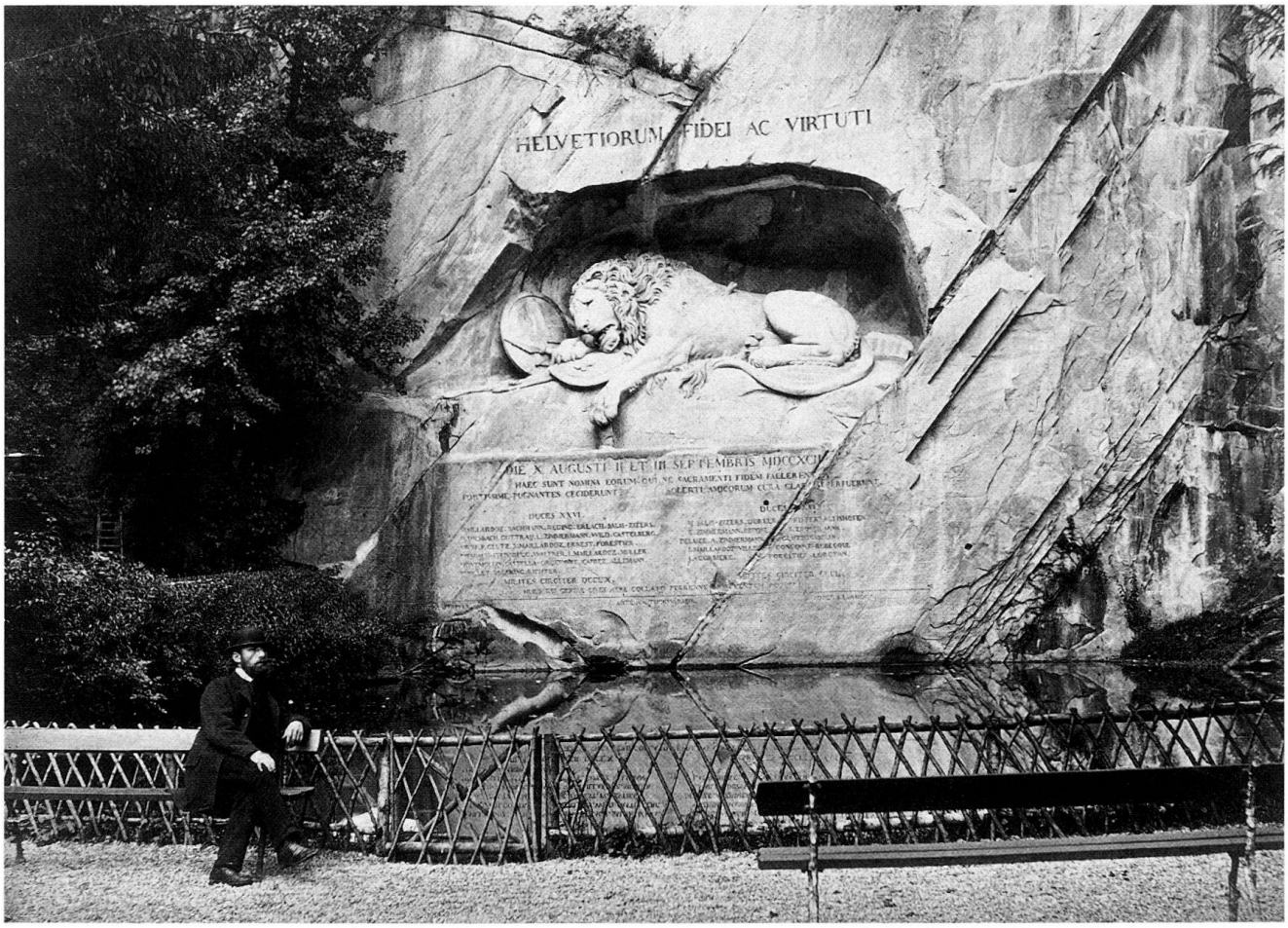


Abb. 35 Luzern. Löwendenkmal. Entstanden 1819–1821 nach dem Modell von Bertel Thorwaldsen. Foto um 1900.

der Reisläufertradition bedeutete einen Bruch im kulturellen Wertgefüge der Luzerner. Die Peripetie bezeichnet das Löwendenkmal von 1821: Obwohl das Monument an die Alte Ordnung wieder anknüpfen wollte, zeigte es selbstverräterisch das Söldnertum als Untergehendes in Gestalt des sterbenden Löwen. Das Löwendenkmal ist die symbolische Kippfigur vom Alten zum Neuen Luzern: Geschaffen zur Feier der überholten Vasallentreue von Kriegsdienern, verdankt der sterbende Löwe von Luzern seine Berühmtheit dem modernen Tourismus, dessen Bestand vom internationalen Frieden abhängig war. Unversehens waren aus Söldnern in fremden Diensten Diener der Fremdenindustrie geworden.

Den letzten Soldvertrag schloss Luzern 1821 mit dem Königreich Beider Sizilien: im Jahr der Enthüllung des Löwendenkmals, dem kulturpolitischen Höhepunkt der Restauration. Hauptinitiant für den Denkmallöwen war Carl Pfyffer von Altishofen, ehemaliger Offizier der königlichen Schweizer Garde in Paris. Gegen seinen Willen hatte der Hauptmann im Sommer 1792 einen Urlaub in Luzern antreten müssen, und er entging so dem Massaker in den Tuilerien am 10. August, als die revolutionären Milizen den Louvre stürmten. Nachdem die Tagsatzung in Bern 1817 den Opfern des Tuileriensturms öffentliche Ehrungen zukommen liess, fühlte sich Pfyffer in seiner Idee bestärkt, den gefallenen Kameraden ein Denkmal zu setzen. Im Frühjahr 1818 begann eine Geldsammlung. Vinzenz Rüttimann, das Haupt des konservativen Fasnachtsputsches von 1814, hatte Carl Pfyffer mit der Führung der Luzerner Kunstgesellschaft betraut, deren erster Gründungszweck es war, das Löwendenkmal verwirklichen zu helfen. Rüttimann stellte anlässlich einer Römer Mission den Kontakt mit dem dänischen Bildhauer Bertel Thorwaldsen (1768/70–1844) her. Nach geduldigen Verhandlungen mit dem berühmten, eigensinnigen Meister erhielt die Luzerner Kunstgesellschaft im Oktober 1819 von Thorwaldsen endlich das erbetene Gipsmodell eines sterbenden Löwen. Ursprünglich sollte Urs Pankraz Eggenschwyler (1756–1821) den Entwurf überlebensgross in die Felswand des Antonisteinbruchs hauen; nach dessen Sturz vom Gerüst wurde Lukas Ahorn (1789–1856) mit der Steinmetzarbeit betraut, die in 17 Monaten vollendet war.

Als sakrales Gegenstück zum profanen Denkmal entstand 1819 anstelle der baufälligen Antoniuskapelle eine kleine Gedenkrotunde mit Altar und den Wappen der gefallenen Offiziere im Innern. In seinen bescheidenen Ausmassen zitiert der überkuppelte Zylinder mit vorspringendem Portikus das Pantheon in Rom. Die Verwirklichung einer streng klassizistischen Rundkirche, wie sie im grossen Massstab mit katholischer Liturgie und religiösem Innerschweizer Brauchtum kaum vereinbar gewesen wäre, ermöglichte im Miniaturformat diese zwitterhafte Bauaufgabe zwischen Kapelle und Heldendenkmal (*Denkmalstrasse* Nr. 2a).

Die Enthüllungsfeier des Löwendenkmals am 10. August 1821 wurde zum Fest der Aristokratie. Radikale versuchten, das Enthüllungszeremoniell zu stören, und in Küssnacht veranstaltete die Burschenschaft Zofingia als Gegenveranstaltung einen Marsch durch die Hohle Gasse, um die Wiederkunft eines Tellen zu beschwören, der Europa vom neuen Gessler, Metternich, befreien sollte.

Einwände waren aus verschiedenen Kreisen der Schweiz erhoben worden; die Zürcher Kunstgesellschaft lehnte das Motiv des sterbenden Löwen ab: «Ich muss Ihnen sagen», schrieb der Historiker Johann Heinrich Füssli an Carl Pfyffer, «dass Ihr Plan im allgemeinen hier keinen Beifall findet; man schaut die Sache von einer ganz anderen Seite an; man schätzt hier keine langweiligen Monumente, am wenigsten einen Löwen»[49]. Hans Kaspar Escher und Architekt Konrad Stadler rieten, sich auf ein schlichtes Denkmal zu beschränken: «Etwas ächt Schweizerisches ohne Prunk» forderten sie, «monarchisch Grosses» sei von Zürcher Seite nicht gefragt[50]. In der Tat hat das profane Denkmal in der kleinstaatlichen, republikanisch-spröden Eidgenossenschaft kaum Vorgänger[51]; Luzerns sterbender Löwe ist das erste und zugleich verspätete Barockmonument, dessen allegorische Sprache der bürgerliche Zeitgeist für eben überwunden und altmodisch ansah.

Parallel zur Pariser Julirevolution von 1830 änderte sich auch in der Schweiz das politische Kräfteverhältnis. Die Luzerner Liberalen gelangten 1831 an die Macht. In zehn Jahren Regenerationspolitik brachten sie vor allem in der Kirchenpolitik das Landvolk gegen sich auf; die Wahlen von 1841 gewannen die Konservativen. Schultheiss Constantin Siegwart-Müller, ein gebürtiger Urner, und Bernhard Meyer von Knonau wurden als politische Führer von einer Grundwelle des katholischen Fundamentalismus getragen. Als zur Bekräftigung des bildungspolitischen Kurses 1844 die Ursulinen und Jesuiten nach Luzern berufen wurden, war für die Liberalen das Mass voll. In zwei Freischarenzügen sollte Luzern bestraft werden. Nach dem leichten Sieg über die Freischaren schloss Schultheiss Siegwart im Dezember 1845 mit Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug, Freiburg und Wallis den Sonderbund der katholischen Kantone. Die liberal dominierte Eidgenossenschaft beschloss im Sommer 1847 an ihrer Berner Tagsatzung mit knapper Mehrheit, das verfassungswidrige Bündnis mit

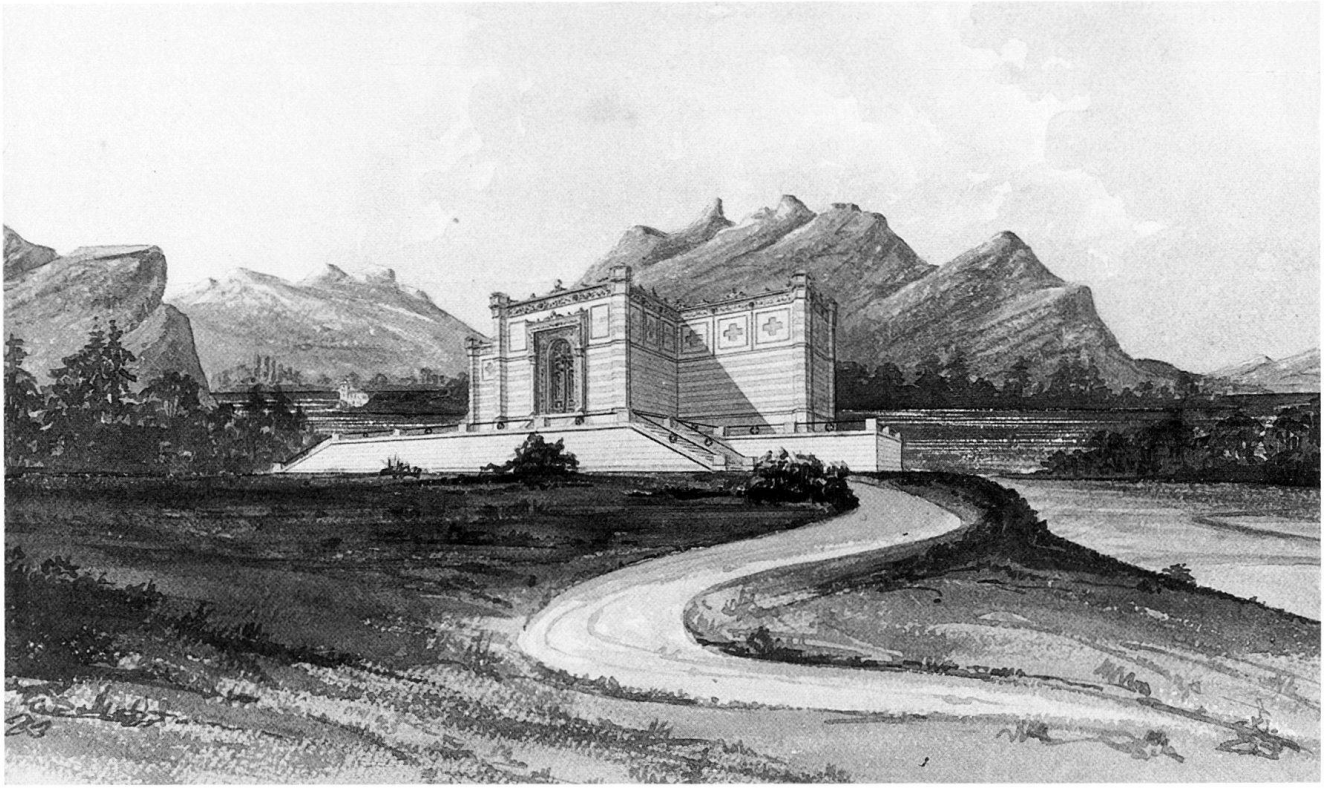


Abb. 36 François Jacquerod (1818–1879). Entwurf zu einem schweizerischen Nationaldenkmal. Schaubild, Aquarell, mit Pilatus im Hintergrund. Erzielte den dritten Preis im Ideenwettbewerb, 1844 ausgeschrieben vom Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein.

Waffengewalt aufzulösen. Im Sonderbundskrieg bäumte sich ein letztes Mal die alte patrizische Militärelite gegen einen modernen Nationalstaat auf. Am 2. November 1847 teilte der Stadtrat die Kapitulation mit, nachdem die politische und die militärische Führung geflohen war. Am folgenden Sonntag fand auf dem Mühlenplatz ein protestantischer Feldgottesdienst statt. Die Luzerner händigten Helm und Waffen des Reformators Zwingli aus, die seit 1531 als Trophäe im Rathaus aufbewahrt waren. Nach Abzug sämtlicher eidgenössischer Truppen trat der neue liberale Grossrat am 16. Dezember 1847 zur ersten Sitzung zusammen.

Mit operettenhafter Heldenpose vor kleinlautem Abgang durch die Hintertür endete die glorreiche Tradition einer Söldnerstadt. Gegen die Verantwortlichen des Sonderbunds wurde ein Prozess wegen Landesverrats[52] eingeleitet und wegen deren Flüchtigkeit sogleich vertagt. Die Bundesverfassung von 1848 entzog den Kantonen die militärische Oberhoheit. Das neue Militärgesetz des Kantons Luzern von 1854 besiegelte die Unterordnung unter das eidgenössische Militärdepartement. Ein Verbot für Kapitulationen mit fremden Mächten galt seit 1848 für die gesamte Eidgenossenschaft und wurde 1859 noch verschärft durch das Bundesgesetz, wonach der Eintritt in Truppenkörper des Auslands auch jedem einzelnen Schweizer Bürger untersagt ist. Als symbolischer Rest blieb allein die Päpstliche Schweizergarde, die seit 1506 mit einem Kontingent von Luzernern beschickt wird.

2.5 Von der Hauptstadt am Gotthard zur eidgenössischen Alpenzitadelle

Die Helvetik hatte am 7. August 1798 Luzern als Hauptstadt der Schweiz bestimmt. Die Rückschläge Napoleons im zweiten Koalitionskrieg bereiteten der helvetischen Hauptstadt aber bereits 1799 ein frühes Ende. Die Sonderbundsregierung unter Siegwart-Müller suchte mit einer konfessionellen Hauptstadt Luzern den «Corpus catholicum» in der Schweiz zu festigen und beschwor damit die «eidgenössische Bipolarität nach gegenreformatorischer Art»[53] wieder herauf. Hauptstadt eines modernen Nationalstaats zu werden, hatte das konservative Luzern kein Interesse.

Ein letztes Mal stellte sich die Hauptstadtfrage 1848 nach der kriegerischen Niederlage des Sonderbundes. Gewählt wurde am 28. November 1848 Bern mit 58 Stimmen (Zürich 35, Luzern 6). Entschädigt wurde Luzern mit der Residenz des päpstlichen Nuntius, der es vermied, in die neue Hauptstadt des Schweizer Liberalismus umzuziehen (*Obergrundstrasse* Nr. 11).

Nationale Gedenkstätten finden sich in Luzern

kaum; die Kunstgesellschaft als lokaler Stimmungsträger ist solchen Fragen immer ausgewichen[54]. In Innerschweizer Ästhetenkreisen wurde ein gewisses Sonderbundsgefühl noch bis gegen Ende des Jahrhunderts gepflegt. Was brauchte Luzern durch künstliche Denkmäler auf seine historischen Ursprünge hinzuweisen? Seine Lage am Eingang zum Gotthard war Legitimation genug. Die Stadt bot, verwöhnt von der Landschaft, die Tribüne zu den Urszenen schweizerischer Identität; die Tellsplatte, das Rütli, die Hohle Gasse waren von hier mit dem Dampfboot bequem zu erreichen.
Eine Ausnahme war das Kunstvereinsmitglied Louis Pfyffer: Er gewann 1845 den zweiten Preis im Wettbewerb für ein Schweizer Nationaldenkmal (Abb. 36), das der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein ausgeschrieben hatte[55]. Als Herzstück patriotischer Kultur sollte dieses in den geographischen Mittelpunkt der Schweiz zu liegen kommen. Pfyffer unterstrich den Festungscharakter des Monumentes, in dessen Mitte der Gotthard als die grosse Wasserscheide symbolisiert werden sollte. Das Nationaldenkmal in der Zentralschweiz wurde nicht ausgeführt. Die Integration der Sonderbundskantone in das Verteidigungsdispositiv der modernen Eidgenossenschaft vollzog sich ohne kulturpolitischen Überschwang mit republikanisch-militärischer Nüchternheit. 1861 war Luzern Manöverschauplatz, seit 1863 beherbergt die Stadt eine eidgenössische Infanteriekaserne (*Kasernenplatz* Nr. 6).
Entscheidende Gestalt bei der Überführung der Tradition fremder Dienste in das eidgenössische Milizsystem war Alphons Pfyffer (1834–1890). Der Hauptmann im Dienst des Königs Beider Sizilien hatte den Sturm der Festung Gaëta durch die Truppen Garibaldis und damit die Überlegenheit eines national motivierten Volksheers erkannt. Der ehemalige Söldner wurde zum Schöpfer des Schweizer Reduit-Gedankens. Als Generalstabschef entwickelte Pfyffer das Projekt der Gotthardfestung, deren Bau 1886, drei Jahre nach Eröffnung der Gotthardbahn, begonnen wurde. Mit der Betreuung der eidgenössischen «Alpenzitadelle» erwuchs der föderalistisch gesinnten Innerschweiz eine zentrale militärische Aufgabe.
Seit 1888 rangen verschiedene Schweizer Städte um den Standort eines Landesmuseums. Die Luzerner Behörden reichten ihre Bewerbung 1890 der Bundesversammlung ein. Das Landesmuseum wurde schliesslich von Gustav Gull in Zürich gebaut (1893–1898). Zur Entschädigung fiel den Luzernern, allerdings auch erst nach zähem Kampf, der Sitz der SUVA zu. Mit diesem Bau war die Eingliederung Luzerns in die neue Eidgenossenschaft auch architektonisch besiegelt.

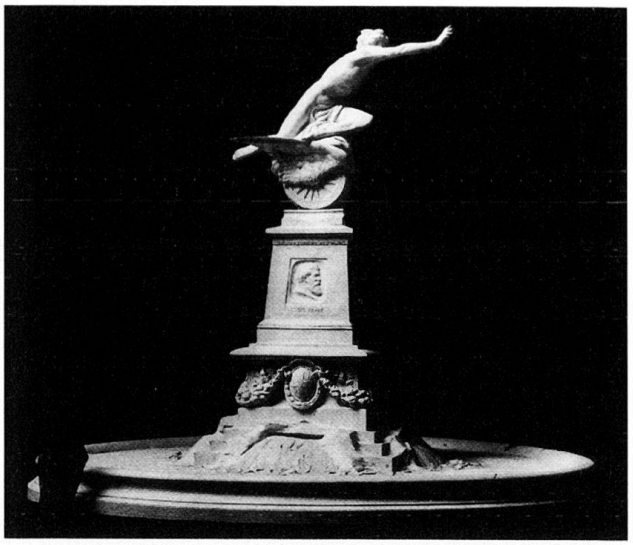


Abb. 37 Richard Kissling, Entwurf zu einem Gotthard-Monument, 1885. Gips. Unausgeführtes, verschollenes Vorläufer-Projekt zum Luzerner «Zeitgeist», der 1907 auf das Bahnhofportal gesetzt wurde (Photo-Archiv M. Karabelnik-Matta).

2.6 Mythos der Mitte

War für die Helvetik die Stadt Luzern historisches und geographisches Zentrum der Schweiz, spann das touristische 19. Jahrhundert den Mythos weiter: Luzern war naturgeschichtliche und kulturpolitische Mitte Europas. Bevor aber dieser Mythos evident schien, musste ihm erst verkehrstechnisch nachgeholfen werden. Der Säumerweg am Gotthard, durch die Koalitionskriege stark beschädigt, hatte um 1800 an Bedeutung verloren. Der industriell sich entfaltende Nordosten der Schweiz bevorzugte die Bündner Pässe. Als 1817 der Bau einer Fahrstrasse durch die Via Mala über Splügen und Sankt Bernhard begonnen wurde, geriet die Urner Regierung in Zugzwang. Dabei musste sie den Widerstand der lokalen Säumerorganisationen umspielen, die an einem fahrbaren Pass kein Interesse hatten: Ein beschleunigter Gotthardverkehr drohte sie zu überholen. Aktiver als Uri war der Kanton Tessin; von einer Strasse versprach er sich die wirtschaftliche und politische Angleichung an seine einstigen Vögte. 1826 wurde zwischen den Kantonen Luzern, Basel, Solothurn, Tessin und Uri ein Konkordat über den Bau der Gotthardstrasse geschlossen. Beachtliche Darlehen kamen von Basler Kaufleuten, Banquiers und deren Regierung. Als 1830 der Gotthard durchgehend befahrbar war, betrafen Mängelrügen über die neu erstellte Strasse hauptsächlich die Urner Seite.
Die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee befestigte für die erste Jahrhunderthälfte die verkehrspolitische Stellung des Gotthardpasses als Alpenübergang und machte ihn, im Wettbewerb

mit den Dampfbooten auf dem Zürichsee und Walensee, konkurrenzfähig mit den Bündner Pässen (siehe Kap. 2.1). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aber musste eine vorteilhafte Einbindung ins Eisenbahnnetz errungen werden (siehe Kap. 2.8)[56]. Als wirtschaftliches Leichtgewicht konnte Luzern sich nur durch politisches Taktieren behaupten im Gigantenkampf der Ostwestbahngesellschaft (Bern), der Centralbahngesellschaft (Basel) und der Nordostbahngesellschaft (Zürich). 1859 eröffnete die Centralbahngesellschaft als erste Linie die Strecke Luzern–Olten. Die bürgerlich liberale Führungsschicht der Stadt setzte zwischen 1860 und 1865 «mit ungeheurer Energie und einer gewissen moralisch-politischen Unverfrorenheit Entscheidungen zur Schaffung einer Verkehrsinfrastruktur durch, deren positive wirtschaftliche Auswirkungen für die Bevölkerung erst nach Jahren sichtbar wurden»[57]. Zunächst überwogen die Kosten; die Investition von insgesamt 2,7 Mio Franken musste die liberale Führung dem Stimmvolk schmackhaft machen. Als die Berner Ostwestbahngesellschaft 1861 den Bau der Eisenbahn Luzern–Zürich an Alfred Eschers Nordostbahngesellschaft verlor, kamen das Entlebuch und Willisau um ihren Bahnanschluss; die Strecke Luzern–Bern wurde erst 1875, elf Jahre nach der Zürcher Linie, eröffnet. Darin äussert sich das Verblassen der traditionellen Bindungen Luzerns nach Westen; das agrarische Hinterland am Napf, die kulturelle Ausrichtung der Aristokratie zum Welschland und nach Frankreich traten zurück vor den modernen Sachzwängen, die der industrialisierte Nordosten der Schweiz diktierte.

Die Zurücksetzung des vorwiegend konservativen Luzerner Hinterlands vergiftete die Verkehrspolitik zusätzlich; der Grosse Rat mit ländlicher Mehrheit bremste die Investitionsfreude der Liberalen. Die Konservativen nutzten die volkstümliche Abneigung gegen die «Eisenbahnbarone», deren Politik aus der Warte wirtschaftlicher Ohnmacht sich allerdings oft zynisch darstellte. Ungeniert konnte Escher seine Position der Stärke ausspielen gegen die Luzerner Stadtväter, die ausser dem gut liberalen Willen zum Fortschritt nichts in der Rückhand hatten. Eschers Druckmittel war die Gotthardbahn; seit 1860 konnte er die Luzerner Behörden einschüchtern mit dem Lukmanierprojekt, das die NOB als Alternativlösung zum Gotthard plante. Die 1864 eröffnete Luzern–Zürich-Linie bildete erst eine Etappe im Ringen Luzerns um den Einbezug in die «eiserne» Nord-Süd-Achse; die Verwirklichung der Gotthardstrecke selbst benötigte noch ein Vielfaches an technischer und politischer

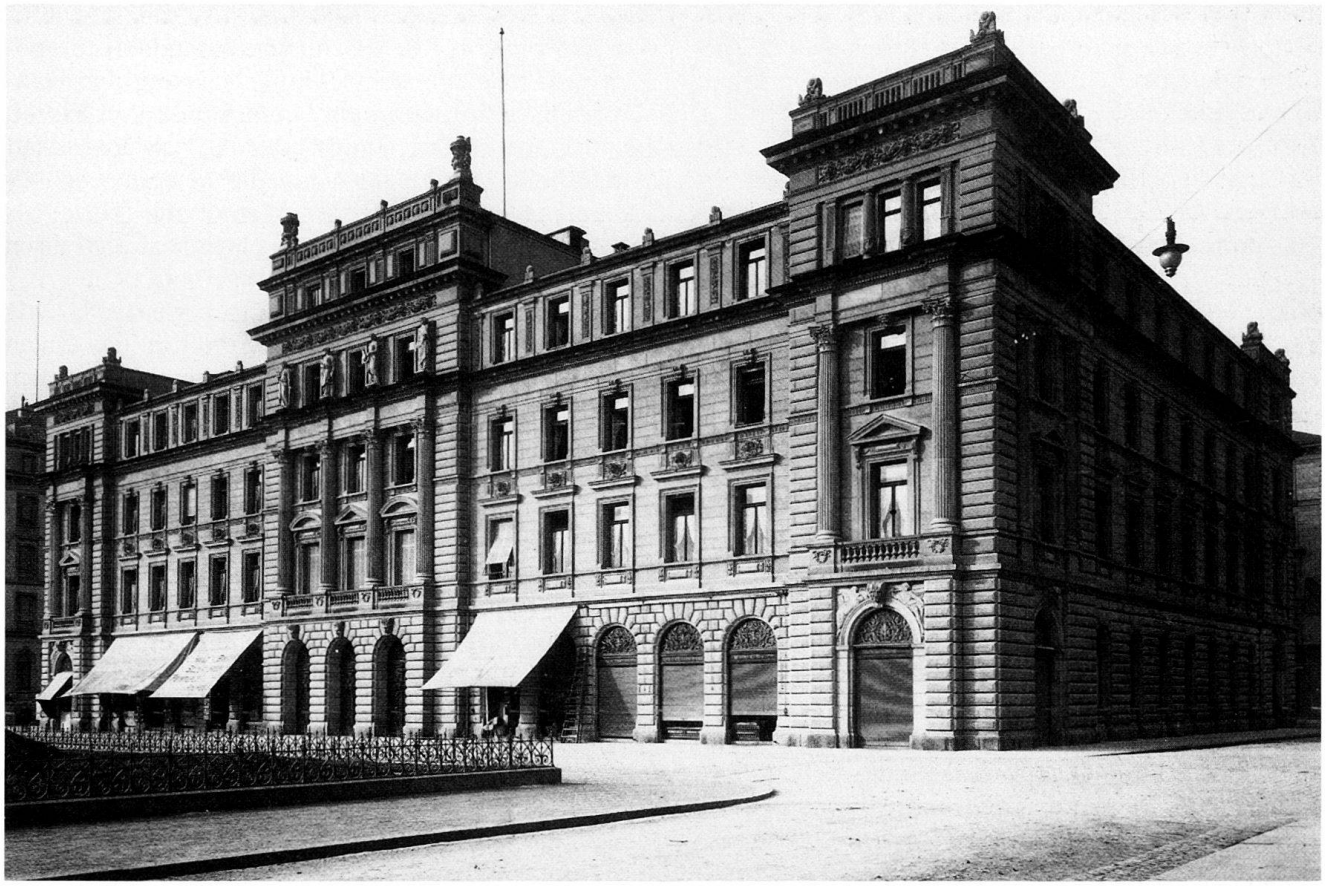


Abb. 38 Luzern. Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn, erbaut 1886–1888. Zeitgenössische Fotografie.

Arbeit. Die Konservativen brandmarkten das Projekt als «Spekulantenbahn» der Zürcher Finanzkreise[58] und bekämpften eine städtische Subvention von 800 000 Franken. Das Abstimmungsergebnis vom November 1865 fiel mit 618 zu 601 Stimmen derart knapp für die Subventionierung aus, dass seine Rechtmässigkeit bezweifelt wurde. 1871 musste der Stadtrat die Steuerzahler um weitere 350 000 Franken für die Gotthardbahn bitten. Mitten im wirtschaftlichen Abschwung konnte das finanzielle Opfer schmackhaft gemacht werden mit der Aussicht auf den Sitz der Gotthardbahngesellschaft in Luzern. 1886–1889 entstand das Verwaltungsgebäude am *Schweizerhofquai* Nr. 6 von Gustav Mossdorf (1831–1907), der als Chefarchitekt der Gotthardbahn die Mehrzahl der Stationsgebäude zwischen Luzern und Chiasso entwarf. Der dreiflüglige Palazzo, in einer Flucht mit den vornehmsten Hotels der Stadt, erinnert an Gottfried Sempers (1803–1879) Polytechnikum in Zürich; er bildet neben der Hauptpost (*Bahnhofstrasse* Nr. 3) für Luzern das herausragende Zeugnis jener strengen «Bundesrenaissance», in dem föderalistisch gesinnte Kreise den «Ausdruck eines architektonischen Zentralismus» erkannten[59] (Abb. 38). Der Einsatz Luzerns für die Gotthardbahn – er übertraf finanziell den aller Kantone – wurde im Eröffnungsjahr 1882 arg enttäuscht: Auf den Bau der Strecke Luzern–Immensee hatten die Unternehmer einstweilen verzichtet. Wer auf der Gotthardbahn einen Abstecher nach Luzern machte, musste Kutsche oder Schiff nehmen.

Erst 1897 wurde die Gotthardbahn über Luzern durchgehend. Ein Jahr zuvor war der neue Bahnhof eröffnet worden. An einem der wohl schönsten Bahnhofplätze der Welt – zum See hin geöffnet und eingefasst vom Alpenpanorama – erhob sich als Höhepunkt eklektizistischer Luzerner Architektur das kuppelbekrönte Tor zum Süden (Abb. 39). Neben der Idee der Gotthardfestung war es die Gotthardbahn, die verhinderte, dass die Innerschweiz zur Sackgasse am Reusstal verkümmerte. Der Gefahr, im Innern ihres industrialisierten Körpers einen leicht entzündbaren Blinddarm des Konservatismus tragen zu müssen, begegnete die moderne Eidgenossenschaft, indem sie das katholische Widerstandsnest in die wirtschaftliche Entwicklung einbezog. 1888 trug sich der Luzerner Stadtrat mit dem Gedanken eines Gotthardtdenkmals, in dankbarer Antwort auf das Alfred-Escher-Standbild, das im Jahr zuvor am Eingang zur Bahnhofstrasse, vor dem Triumphbogen des Zürcher Hauptbahnhofs, aufgestellt worden war. Erst 1907 erhielt die Bezwingung des Gotthards mit Kisslings Zeitgeist-Gruppe auf dem Thermenfenster der Luzerner Bahnhofkuppel ein Denkmal im Stil des Symbolismus (Abb. 37). Der Zeitgeist winkt Richtung Nordosten, als grüsste er sein Pendant an der Zürcher Bahnhofstrasse.

Die Mythenbildung arbeitet schneller als die zu schaffenden Tatsachen, die diese befestigen soll. Die Gotthardbahn war noch nicht gebaut, als ein Naturdenkmal gefunden wurde, das Luzern paläontologisch in der Mitte Europas verankerte. Bei Aushubarbeiten stiess man am 2. November 1872 auf eine senkrechte Höhle im Sandsteinfelsen (*Denkmalstrasse* Nr. 4). Kantonsschullehrer Franz Joseph Kaufmann und Albert Heim, Geologiedozent an der ETH Zürich, identifizierten das Loch als Gletschertopf (Abb. 40). Neben Zeugen der Eiszeit wurden auch solche aus dem tropischen Miozän gefunden: fossile Muscheln, Seesterne, Haifischzähne und Palmblätter, eingelagert im Sandstein, dem petrifizierten Geschiebe aus den Flüssen der damaligen Alpen. Luzern befand sich einst an der Küste eines seichten Meerarms. Bei der fortschreitenden Alpenfaltung wurde die Molasseschicht aufgeworfen und bildete die Hügel von Sonnenberg, Dreilinden, Homberg, Bramberg und Wesemlin; am Fuss des letzteren hatte sich nun ein Fenster in die verschüttete Vorzeit geöffnet. Am abfallenden Felsrücken des Antonisteinbruchs wurden die Schleifspuren der Vergletscherung sichtbar gemacht. Ausgrabungen zwischen 1872 und 1875 förderten viele Findlinge aus dem Einzugsgebiet des Reussgletschers zutage. Mittels positiver Forschung der Geologie liess sich also nachweisen, dass Luzern am Schnittpunkt von Eiszeit und Tropen, Norden und Süden lag[60]. Während auf materieller Ebene noch um die «eiserne Achse» gefeilscht wurde, lag der Mythos der Mitte, als Urphänomen dem Erdreich entrissen, im Felsen entzifferbar da.

Am 1. Mai 1873 wurde der Gletschergarten (*Denkmalstrasse* Nr. 4) eröffnet. Die Anlage gewann an Attraktivität, als 1875–1876 im dazuerworbenen Nachbargrundstück der grösste Gletschertopf von 9 Meter Tiefe entdeckt wurde. Das Naturdenkmal allein reichte allerdings nicht für eine kommerzielle Nutzung. Die Korporationsgütergemeinde steuerte Franz Ludwig Pfyffers Relief der Urschweiz bei, welches dieser ab 1762 geschaffen hatte. Es umfasst die Kantone Luzern, Zug, Unterwalden und angrenzende Teile von Uri, Schwyz und Bern. Die Berggipfel enthalten authentische Gesteinsproben. Amrein-Troller brachte dieses in einem eigens erstellten Bau unter. Der Gletschergarten wurde romantisch inszeniert mit kleinen Schauarchitekturen: einem Schweizerhäuschen, einer Einsiedelei und einem Waldkirchlein. Gusseiserne «Holz»-Geländer fassen die gewundenen Spazierwege ein. 1874 entstand das Wohnhaus mit Restau-

Abb. 39 Luzern. Bahnhof, erbaut 1894–1896. Zeitgenössische Fotografie.

rant im Schweizerhausstil, 1875 der hölzerne Aussichtsturm über der Felswand, worauf der Baedeker den Gletschergarten mit einem Stern bedachte. Hier erblickte Luzern 1880 erstmals das Licht der Elektrizität, erzeugt von einem Dynamo, den der Springbrunnen des benachbarten Löwendenkmalweihers antrieb. 1899 wurde der Spiegelsaal der Genfer Landesausstellung von 1896 eingebaut, 1900 kamen die ausgestopften Tiere aus dem Staufferschen Museum (*Löwenplatz* Nr. 4) in den Gletschergarten.

Naturbeherrschung und Naturromantik hielt der Forscher-Enthusiast Amrein-Troller noch naiv vereint. Er versuchte sich touristisch und wissenschaftlich abzusichern, nahm Kontakt auf mit der Naturforschenden Gesellschaft und gab zugleich Kélér Béla den Kompositionsauftrag für einen «Gletschergarten-Walzer», der seit 1877 seine Runden durch die Ballsäle Europas drehte. Die Art, Naturwissenschaft als Spektakel schauzustellen, erhielt um die Jahrhundertwende einen Zug ins Volksdidaktische. Die Kinder des Gründerpaars machten das Kuriositätenkabinett für die Fremden zur Institution im Dienst des Natur- und Heimatschutzes. Der Gletschergarten, selbst Produkt und Nutzniesser der Fremdenindustrie, wurde zum Hort von Tourismuskritikern.

Was die Tellensage für Aufklärung und Romantik, ist der Gletschergarten für das positivistische 19. Jahrhundert: topische Verankerung Luzerns als einem Ort der Mitte. Als solcher präsentiert sich Luzern nicht nur naturgeschichtlich, sondern auch kulturpolitisch. Die Rede ist vom Bourbakipanorama (*Löwenplatz* Nr. 10), das zu den wenigen noch erhaltenen der Gattung gehört[61]. Das Rundbild zeigt eine Episode an der Schweizer Grenze während des Deutsch-Französischen Kriegs: den Übertritt der französischen Bourbakiarmee bei Les Verrières, deren Entwaffnung durch Schweizer Truppen und deren Verpflegung durch das Rote Kreuz. Die humanitäre Einrichtung war 1863 vom Genfer Henri Dunant (1828–1910) ins Leben gerufen worden; Genf war denn auch der erste Standort des Bourbakipanoramas gewesen. Den Auftrag für das Rundgemälde erteilte eine belgische Panoramagesellschaft dem Maler Edouard Castres (1838–1902), einem gebürtigen Genfer, ausgebildet bei Barthélemy Menn in Genf und an der Ecole des Beaux-Arts in Paris. Castres hatte während des Kriegs von 1870–1871 als Rotkreuzhelfer die Bourbakiarmee beim Grenzübergang von Les Verrières begleitet. Für die Realisierung des Rundbilds verpflichtete er Gehilfen aus dem Kreis der Menn-Schüler, unter ihnen den jungen Ferdinand Hod-

ler[62]. Das Genfer Bourbakipanorama wurde am 24. September 1881 am Boulevard de Plainpalais No 30 eröffnet. Entgegen zeitgenössischer Vorliebe verzichtet Castres auf pathetische Handlungsregie. Das Geschehen verliert sich still in der anonymen Weite der langgestreckten Jurahügel. Der Schienenstrang der 1860 eröffneten Franco-Suisse-Bahn unterstreicht die Fluchtperspektive des Raums. Die wohltuende Dominanz der Landschaft über die Handlung fördert das Hauptanliegen des Rundbilds: das Erwecken eines allgemeinen Mitleids mit den Opfern des Kriegs ohne nationale Vorbehalte. Edouard Castres «setzt dem Roten Kreuz und der schweizerischen Neutralität ein frühes Denkmal»[63].

Als nach neun Jahren der Besucherstrom abnahm, kaufte Benjamin Henneberg das Panorama und verlegte es nach Luzern. Die Luzerner Panoramarotunde, ein mit Ziegelmauerwerk ausgefachter Eisenskelettbau, wurde im März 1889 begonnen. Architekt Theodor Gränicher löste das Problem der stützenfreien Überdachung bei grosser Spannweite mit dem Einsatz schmiedeiserner Dreieckgelenkbogen. Er konnte dabei auf Kuppelkonstruktionen Jakob Ignaz Hittorffs in Paris zurückgreifen sowie auf die Bahnhofhallen, die seit den 1860er Jahren mit schmiedeisernem Fachwerk gedeckt wurden. Die Bauarbeiten am Äusseren waren noch nicht abgeschlossen, als das Haus am 23. August 1889 eröffnet wurde, um sogleich zu den Hauptattraktionen der Stadt zu gehören.

Abb. 40 Luzern. Gletschergarten. Aquatinta, um 1890.

Der Gletschergarten und das Bourbakipanorama, Stationen der Selbstdarstellung Luzerns als einem Ort der Mitte und der Vermittlung, stehen in Nachbarschaft zum Löwendenkmal, an dem sich die Geister einst geschieden hatten. Den beiden Museen im Weyquartier entsprach am linken Seeufer ein zweites Monumentenpaar, Mitte symbolisierend: der Bahnhof als Vestibül zur Welt (*Bahnhofplatz* Nr. 1) und das Kriegs- und Friedensmuseum. Letzteres war das Werk des Johannes von Bloch (1836–1902), eines jüdischen Kaufmanns deutsch-russischer Abkunft. Sein Riesenvermögen hatte er als Eisenbahnpionier in Litauen, im Kurland und im Baltikum gemacht. Für seine Verdienste wurde er 1883 vom Zaren geadelt. Die Übernahme von Armeetransporten hatte von Bloch mit der neuesten Kriegstechnologie vertraut gemacht, was ihm die Erkenntnis eintrug, dass mit dem Einsatz moderner Massenvernichtungsmittel künftige Kriege nicht mehr zu gewinnen seien. Zum Beleg dieser These schrieb er mehrere Bücher und legte ein privates Museum zur Kriegsgeschichte an. Das eindringliche Zurschaustellen der Kriegstatsachen und deren Folgen sollten allseitige Abschreckung bewirken und zum Gewaltverzicht anstiften. Ursprünglich wollte von Bloch seine Sammlung an der Pariser Weltausstellung 1900 in einem Pavillon de la guerre ausbreiten; Russland genehmigte das Projekt ihres idealistischen Staatsbürgers nicht. Nach dem Scheitern des Pariser Projekts kürte von Bloch die Stadt Luzern, die er als Urlauber kannte, zur dauernden Ausstellungsstätte: «Le musée n'y serait pas écrasé comme ailleurs par la concurrence d'autres attractions»[64] – das Argument wirft ein Licht auf den Kulturnotstand Luzerns. Die Behörden gaben selbstverständlich schnell den Zuschlag für eine Fremdenattraktion, die fast umsonst war. Unter dem Präsidium von Stadtrat Vinzenz Stirnimann bildete sich ein Initiativkomitee.

1900 wurde eine Aktiengesellschaft gegründet. Die Wahl des Standortes für das Kriegs- und Friedensmuseum entbehrt nicht der Ironie, wurde doch die Schützenfesthalle (*Bahnhofplatz* Nr. 2) ausersehen, für die friedensfreundlichen Ziele von Blochs zu werben. Die Dauervermietung des öffentlichen Raums an eine private Stiftung stiess auf Widerstand; ungern verzichtete die Bevölkerung auf jene Mehrzweckhalle im populären Stil der Raubrittergotik.

Mit einem Bankett im Hotel National wurde das Internationale Kriegs- und Friedensmuseum am 7. Juni 1902 eröffnet[65]. Die ersten Jahre waren sehr erfolgreich; eine Spitzenfrequenz von 65 107 Eintritten wurde 1905 erreicht, als in Luzern der XIV.

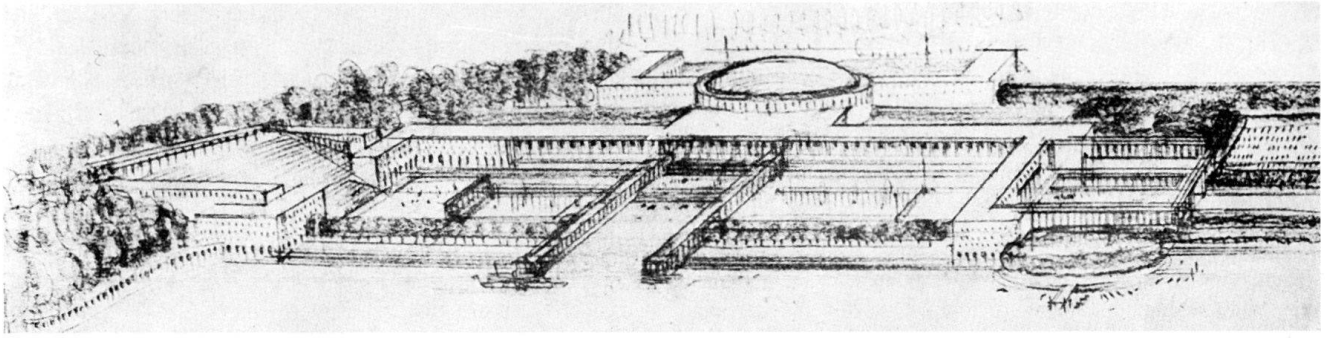
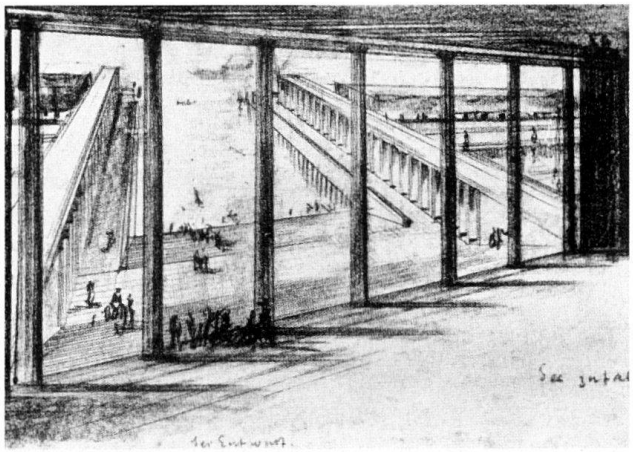


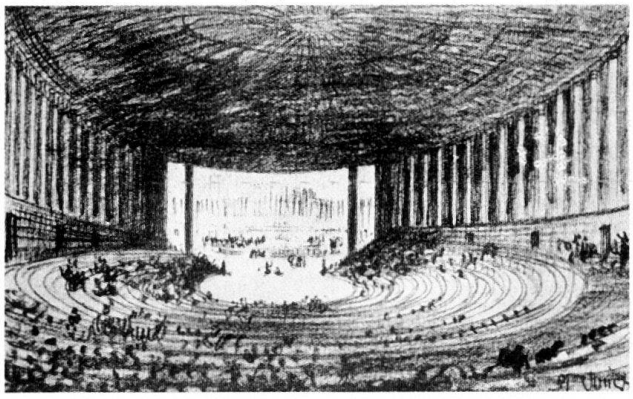
Abb. 41–43 Luzern. Projekt für ein «Forum der Kunst der Völker» zwischen Inseli und Warteggrippe. Entwürfe von Gebhard Utinger, 1938, publ. in: *Jahrbuch der Gesellschaft für Schweizerische Theaterkultur* X/XI (1938/1939), Bilder 18–23. Abb. 41: Gesamtansicht. Abb. 42: Hafen. Blick aus der Halle. Abb. 43: Theater, Inneres.

Weltfriedenskongress stattfand. Die Besucherzahlen waren bereits abnehmend, als das Museum 1910 an die *Museggstrasse* Nr. 9 in ein eigens erbautes Haus einzog. 1913 wurden noch 37 206 Besucher gezählt, dann brach das Interesse zusammen. «Die Nachbarvölker spürten die Schrecken des Krieges am eigenen Leib, und den Einheimischen reichte es an Bildern des Grauens, mit denen sie fast täglich konfrontiert wurden»[66]. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Museum liquidiert.

Im 19. Jahrhundert hatte sich die Stadt noch auf ihre schöne Aussicht verlassen können, von der sie gratis im Überfluss hatte. Als dies nicht mehr ausreichte, liess sie sich, wenn möglich frei Haus, mit Attrappenkultur beliefern. Luzern hatte kein metropolitanes Kulturbewusstsein. Musikalischer Höhepunkt im gesellschaftlichen Leben der Fremdenstadt bildeten damals die regelmässigen Darbietungen in der Hofkirche, wenn der Organist effektvoll mit allen Registern «the Tempest» dröhnen liess. Ein ernsthaft kultureller Ehrgeiz erwuchs erst im 20. Jahrhundert, und auch diesmal kam die Initiative von aussen. Im Februar 1929 stellten die Eheleute Charles und Mathilde Kiefer-Hablitzel dem Stadtrat zwei Millionen Franken für den Bau eines Kunst- und Konzerthauses in Aussicht. Noch im selben Jahr wurde der Schenkungsvertrag unterzeichnet und ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben. Es gewann das Projekt «Schall und Licht» von Armin Meili. Der Vater Heinrich Meili-Wapf hatte 1895 den Wettbewerb für den Bebauungsplan des Tribschengebiets gewonnen (siehe Kap. 2.8). Auf das historistische Projekt setzte der Sohn den modernen Eckstein für das linksufrige Seegebiet, dessen Bebauung noch Jahrzehnte auf sich warten lassen sollte.

Die Stadtgemeinde stimmte dem Zusatzkredit für das Kunsthaus am 15. Juni 1930 zu. In einem zweiten Planungsgang musste Meili die Ausmasse des Gebäudes verkleinern, weil nach stadträtlicher Ermahnung die veranschlagten Kosten unbedingt einzuhalten waren. Enttäuscht darüber zeigte sich die Arbeiterbewegung, die in einem grosszügigen Haus eine Öffnung im Sinne ihrer kulturellen Bedürfnisse erhofft hatte; statt eines würdigen Monumentalbaus stehe nun «eine bessere Zigarrenkiste»[67] in Aussicht. Auf der andern Seite standen die Luzerner Handelskammer und die Hoteliers; diese witterten im Kunsthaus eine Konkurrenz ihrer eigenen Saalbetriebe. Noch einmal wurde das alte, engstirnige Vorurteil des Grossstädters vorgebracht: Die Bahnhofgegend in der Kleinstadt sei kein Ort für einen Kulturbau. Trotz der sich abzeichnenden Zahlungsunwilligkeit des Gönners, der in der Weltwirtschaftskrise seine Interessen in Brasilien gefährdet sah, wurde im Oktober 1931 mit dem Bau begonnen. Während einer Debatte des





Grossen Stadtrats vom 30. November war es Stadtpräsident Jakob Zimmerli, der für den Weiterbau, unabhängig von Geldgeschenken, plädierte. Er brachte den Namen «Kunst- und Kongresshaus» auf; mit der Idee, durch internationale Versammlungen den Fremdenverkehr zu fördern, nahm er die bisher misstrauischen Hoteliers und Wirte für das Projekt ein. Die Gemeinde stimmte am 7./8. Mai 1932 mit grosser Mehrheit für die Fortsetzung des Kunsthausbaus. Ende 1933 war er vollendet. 1937 kamen Kiefer-Hablitzel ihrem Versprechen nach, indem sie die Zahlung zur einen Hälfte erfüllten und zur andern ihre Villa Dreilinden (*Dreilindenstrasse* Nrn. 80–82) der Stadt schenkten, worin sich seit 1952 das Konservatorium befindet. Die Ersetzung der Festhalle durch das Kunst- und Kongresshaus ist städtebauliches Zeichen für einen Kultivierungsschub der Luzerner. Die kitschige Kulissenburg für Volksbelustigungen und Dioramenspektakel wich einer Architektur für kulturelle Anlässe, die sich internationalen Vergleichen stellen konnten. Als neuer Point de vue auf dem Bahnhofplatz entstand 1934 der Wagenbachbrunnen (siehe *Bahnhofplatz*). Das Kunsthaus in seiner Mischung von Rationalismus und Monumentalität folgt gleichzeitigen Tendenzen der italienischen Architektur und zeichnet das Verhältnis von Tradition und Moderne, wie es in der Schweizer Landesausstellung 1939 zum Ausdruck kam. Armin Meili wurde deren Direktor.

Pläne, Luzern zur internationalen Festspielstätte zu machen, gehen auf die Jahrhundertwende zurück[68]; aber erst in den 1930er Jahren begannen sie Früchte zu tragen. 1932 gründete der Literaturhistoriker Oskar Eberle die Festspielgemeinde Luzern. Die Planung nahm zunächst eine fatale Wende mit dem Auftauchen von Eduard Liehburg (alias Max Eduard Meyer). Der Schriftsteller und Dramaturg hatte mit seiner Schrift «Neuordnung der Theaterverhältnisse» (1932) einiges Aufsehen erregt. Die Grenzen von Zuschauer und Bühne sollten gesprengt werden in einem übergreifenden Gemeinschaftserleben. Zu diesem Zweck plante Liehburg Massenaufmärsche und Grossdramen mit «sakralpolitischer» Bedeutung[69]. Prominente Gönner aus Staat, Armee und Wirtschaft unterstützten die Idee; Korpskommandant Henri Guisan und Gottlieb Duttweiler gehörten zu ihnen. Bundesrat Philipp Etter empfahl Liehburg dem Stadtpräsidenten Zimmerli. Dass zu Liehburgs Umkreis auch Max Leo Keller gehörte, Vorsitzender der Nationalen Bewegung[70], befremdete zu dem Zeitpunkt noch niemanden. Im April 1937 wurde Eberles Festspielgemeinde in die Stiftung Luzerner Spiele umgewandelt. Zur «Bündischen Weihestätte» war Luzern ausersehen, wo «die schweizerischen Stämme» und «die abendländischen Völker zu einem geistigen Rütli sich zusammenfinden»[71]. Was innerhalb einer gewissen politischen Naivität noch für Geistige Landesverteidigung gehalten werden mochte, widerrief das Signet der Bewegung; das langgezogene Kreuz im Wappenschild entsprach dem Frontenbanner. Ein Modelldrama hatte Liehburg bereits geschrieben mit «Hüter der Mitte»: Darin spielt ein monströs übersteigerter Tell die alpine Reiterfigur der Achse zwischen Hitler und Mussolini. Architekt Roland Rohn plante südlich des Kunst- und Kongresshauses ein 10 000plätziges Amphitheater auf dem Werftareal (*Werftstrasse* Nr. 5) neben einem gedeckten Spielbau für 2500 Personen. Den Spuk beendete die *Neue Zürcher Zeitung*: In einer Artikelserie vom September 1937 enttarnte ein Autor mit dem Pseudonym Lynkeus den Bündischen Gedanken als verkappte Anschlussformel an das Dritte Reich. Als wenige Tage später dieselbe Artikelserie im *Luzerner Tagblatt* erschien, hatten sich die Honoratioren vom Weihespielplan abzusetzen begonnen[72]. Am 1. April 1938 kam es zu einer Unterredung zwischen Politikern und Vertretern der Stiftung. Am 31. Mai lehnte der Bundesrat ein Subventionsbegehren für die Luzerner Festspiele ab. Eberle, der von Liehburg in den Hintergrund gedrängt worden war, bestimmte wieder die Planung. 1938 präsentierte Architekt Gebhard Utinger den Plan einer gewaltigen Rotunde, deren Flügelbauten mit kolossalen Säulengängen vom Inseli bis zur Warteggrippe reichten. Gab sich das faschistische Projekt im Stil des modernen Rationalismus noch vergleichsweise nüchtern, so verstieg sich die politische Alternative formal in die Ausmasse einer ägyptisierenden Antike (Abb. 41–43). Der Spielplan war betont international gehalten. Jährlich sollte auf dem Luzerner «Forum der Kunst aller Völker» eine Kulturolympiade stattfinden. Bereits wurde eine englischsprachige Flugschrift in Umlauf gesetzt. Das «Theater der Völker» hätte zu einem Viertel von Bund, Kanton und Gemeinde, zu einem Viertel von den europäischen Staaten und zur Hälfte von den USA finanziert werden sollen. In Luzern hätte «ein geistiges Gegenstück zum politischen Völkerbund» entstehen sollen[73]. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war nicht der einzige Grund für das Zerrinnen des Festspieltraumes.

Die Einbindung in den Reigen internationaler Kulturveranstalter verdankt die Stadt einem wenig spektakulären Anfang. Ernest Ansermet suchte eine Sommerbeschäftigung für die Musiker seines Orchestre de la Suisse Romande. Daraus entstand 1938 die Tradition der Internationalen Musikfestwochen Luzern.

2.7 Entfaltung der Kirchen

Die Helvetische Verfassung führte 1798 nach amerikanisch-französischem Muster die Glaubensfreiheit ein. Thaddäus Müller (1763–1826), seit 1796 Stadtpfarrer, war ein Mann der Helvetik. Mit dem josephinisch aufgeklärten Diözesanverwalter, Generalvikar Ignaz Heinrich von Wessenberg (1774–1860), verband Müller eine enge Freundschaft. Im Sinne des Febronianismus, der sich in Deutschland gegen Übergriffe des Heiligen Stuhls auf die Nationalkirche wehrte, verhandelten beide Theologen unter Ausschluss des päpstlichen Nuntius Testaferrata mit der neuen helvetischen Regierung. Resultat war die «Übereinkunft in Geistlichen Dingen» von 1806, ein fortschrittliches Konkordat zwischen Staat und Kirche, das von Papst Pius VII. durch das Breve «Vix Verbis» (1807) verdammt wurde.

Die helvetischen Behörden gewährten den Protestanten die Mitbenützung der Jesuitenkirche. Doch die Toleranz der Bevölkerung schien sich in engsten Grenzen zu halten[74]. Nach dem Scheitern der Helvetik wurde der regelmässige protestantische Gottesdienst wieder eingestellt. 1826, als Luzern wieder eidgenössischer Tagsatzungsort wurde, beschloss der Rat die Gründung einer protestantischen Gemeinde unter dem moralischen Druck der reformierten Vororte Bern und Zürich, die ihrerseits den katholischen Gottesdienst schon längere Zeit duldeten. Ein unbewusster Sinn für Symbolik sorgte dafür, dass der reformierte Gottesdienst in der ehemals päpstlichen Nuntiatur (*Rössligasse* Nr. 14) eingerichtet wurde. Mit der neugotischen Umgestaltung der Hauskapelle zog ein Stil in Luzern ein, den die Mittelaltersehnsucht protestantischer Konvertiten gezeugt hatte; in der alpenländisch-katholischen Barockstadt Luzern fand deren innig-dürre Ideenwelt nur beschränkte Verbreitung.

Der erste grössere Neugotikbau Luzerns ist Import aus Zürich. 1859 gab die protestantische Gemeinde dem Zürcher Architekten Ferdinand Stadler (1813–1870) den Entwurf für die Matthäuskirche in Auftrag (*Seehofstrasse* Nr. 4). Stadler war eben von seiner Englandreise zurückgekehrt. Im Gegensatz zur 1865 vollendeten Elisabethenkirche in Basel, Stadlers «dogmatischstem Kirchenbau»[75], wirkt in der Gotik der Matthäuskirche noch Klassizismus nach (Abb. 44). Die flächenhafte Fassade, flankiert von zwei körperlos dünnen Wimpergen und durchbrochen von einem Masswerkfenster über dem Eingang, erinnert an Schinkels Werderkirche in Berlin. Der englische Anstrich korrespondiert mit dem Standort, lag die «Touristenkirche»[76] doch unmittelbar im Schatten des Hotels Schweizerhof. Religiöse Toleranz mischte sich mit dem Geschäftssinn Luzerns, das seinen Besuchern in der Matthäuskirche eine geistliche Dienstleistung anbot. Seit den 1860er Jahren wurden anglikanische Gottesdienste während der Touristensaison auch in der Maria-Hilf-Kirche (*Museggstrasse* Nr. 21) abgehalten. 1897 erhielt die englische Staatsreligion eine bleibende Stätte in der kleinen St. Mark's Church (*Haldenstrasse* Nr. 31), dem geistlichen Pendant zum opulenteren, weltlichen Treffpunkt Kursaal (*Haldenstrasse* Nr. 6). Die Hausteinfassade in präraffaelitischer Neugotik sollte 1912 an der Pauluskirche (*Moosmattstrasse* Nr. 2) monumental wiederholt werden.

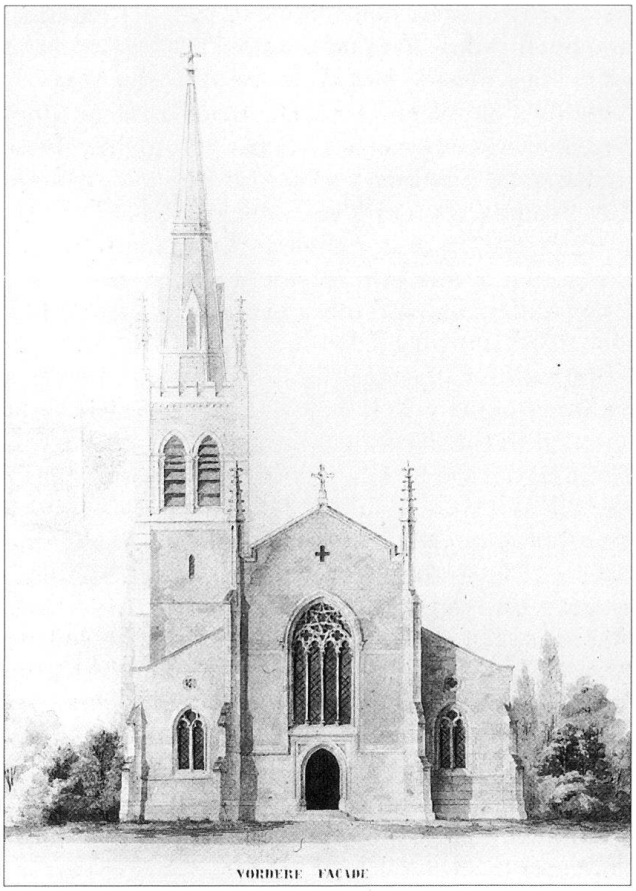


Abb. 44 Luzern. Matthäuskirche, erbaut 1859–1861. Aufriss der Nordfassade von Architekt Ferdinand Stadler. Originalplan.

Dass die ersten städtischen Kirchenneubauten des 19. Jahrhunderts sich im Fremdenquartier ansiedelten, weist auf die beherrschende Produktivkraft des Tourismus für Luzern selbst in religiösen Angelegenheiten. Erst nach der Jahrhundertwende schlugen zwei religiöse Gemeinschaften und ein Geheimbund ihre Kultusräume in den neuen Wohnquartieren auf. Für alle drei kennzeichnend ist die unauffällige Eingliederung des Gemeinschaftshauses in die geschlossene Hofbauweise; einzige Auszeichnung bildet ihre Lage als Eckbauten eines Gevierts. Die Mitglieder des 1867 gegründeten Israelitischen Kultusvereins wurden vorzüg-

lich im Bruchquartier heimisch, wo 1911 die Synagoge entstand (*Bruchstrasse* Nr. 51). In der Nähe (*Zähringerstrasse* Nr. 7) wurde 1907 der Sitz der Methodistengemeinde eröffnet. Im Eckbau *Murbacherstrasse* Nrn. 15–17 tagt seit 1909 die Freimaurerloge Fiat Lux.

Das Trauma, das der Bürgerkrieg von 1847 hinterliess, mässigte in der ehemaligen Hauptstadt des Sonderbunds die politischen Gegner (siehe Kap. 2.4). Anders als in Freiburg und im Wallis hielten sich die Geistlichen in Luzern politisch zurück, während im Gegenzug die Liberalen ihre Pfaffenfresser zügelten. 1848 bis 1871 an der Macht, verstanden es die Liberalen, moderat mit der kirchlichen Führung zu verhandeln. Seit der Aufhebung der Klöster St. Urban und Rathausen 1848 gab es keine grossen Konflikte mehr zwischen Staat und Kirche. Der Anstoss für eine neue Welle der Polarisierung kam von Rom. Am 18. Juni 1870 wurde im Rahmen des Ersten Vaticanums das Dogma von der päpstlichen Unfehlbarkeit verkündet. Selbst konservativen Kreisen war die Offensive des Papstes ungelegen gekommen, und es gab Kritik auch von dieser Seite. Doch die allzu hämisch geschürte Entrüstung der Liberalen bewirkte einen «Solidarisierungseffekt zugunsten der gefährdeten Einheit der katholischen Kirche»[77]. Am 7. Mai 1871 errangen die Luzerner Konservativen erstmals seit 1841 wieder die absolute Mehrheit.

Bischof Eugen Lachat war als unerbittlicher «Infallibilist», Verfechter katholischer Lehrautorität,

Abb. 45 Luzern. Jesuitenkirche. Foto vor 1893.

Abb. 46 Luzern. Jesuitenkirche während der Vollendung der Doppelturmfassade. Foto 1893.

mit den liberalen Regierungen seiner Diözese Basel in Konflikt geraten. Der Staat Solothurn kündigte dem Bischof den Amtssitz auf Ostern 1873. Lachat liess sich in Altishofen, später in Luzern nieder. Als 1876 die Solothurner Regierung alle Erziehungsinstitutionen der Aufsicht des Staates unterstellte, musste das Priesterseminar der Diözese aufgegeben werden. Lachat zog die Schule in sein Luzerner Exil nach; 1878 wurde sie im Zinggenhüsli hinter der Hofkirche (*Zinggentorstrasse* Nr. 2) untergebracht. 1882–1883 entstand der Neubau des Priesterseminars Sankt Beat (*Abendweg* Nr. 15). Das architektonische Denkmal der Kulturkampfepoche wurde im Volksmund «der Kasten» geheissen; tatsächlich wirkte der Zweiflügelbau am Fuss von Dreilinden etwas schwerfällig, verglichen mit dem zweiten Monument des politischen Katholizismus in Luzern, dem Hotel Union (1892–1893; *Löwenstrasse* Nr. 16). Zusammen mit dem Knabenschulhaus Musegg (*Museggstrasse* Nrn. 22–24) und der Kantonsschule (*Hirschengraben* Nr. 10), bekräftigen die zwei Bauten mit ihren Anleihen an den Münchner Rundbogenstil architektonisch die Verbundenheit mit der katholisch-alpenländischen Kultur.

Was für andere Städte des 19. Jahrhunderts die

Neugotik bedeutete, war für Luzern das Wiederanknüpfen an den Barock, dessen erster bedeutender Bau in der Schweiz die Luzerner Jesuitenkirche ist: eine Schöpfung im Schnittpunkt italienischer und vorarlbergisch-süddeutscher Einflüsse (*Bahnhofstrasse* Nr. 11a). Die Vollendung der Doppelturmfassade 1893 bildete das einzige sakrale Bauunternehmen der römisch-katholischen Luzerner in der Epoche des Kulturkampfs (Abb. 45, 46). Das neubarocke Wahrzeichen würde wohl noch deutlicher an die Silhouette der Münchner Frauenkirche erinnern, wenn Heinrich Viktor von Segesser sich an die alten Pläne gehalten und das Turmpaar statt mit Zwiebelhauben mit Welschen Hauben gedeckt hätte. Derselbe Architekt fügte das neuromanische Vorzeichen vor die Klosterkirche Wesemlin (*Wesemlinstrasse* Nr. 42), von wo die Kapuziner volkstümlich die Ergebnisse des Ersten Vaticanums verkündeten.

Doch auch die Gegenseite setzte kulturpolitische Zeichen. 1871 wurde in Solothurn der Verein freisinniger Katholiken gegründet. Geistlicher Mittelpunkt der Bewegung war der Theologieprofessor Eduard Herzog, der im Herbst 1872 während des Altkatholikenkongresses in Köln Bischof Lachat seinen Absagebrief zustellte, worauf er vom Papst exkommuniziert wurde. 1883 entstand die Christkatholische Genossenschaft Luzern unter dem Präsidium von Dr. Josef Leonz Weibel und Oberst Abraham Stocker. Da alle Gesuche um die Benutzung der Maria-Hilf-Kirche (*Museggstrasse* Nrn. 21–23) für den christkatholischen Gottesdienst scheiterten, entschloss sich die Genossenschaft zum Bau eines eigenen Gotteshauses zusammen mit der amerikanischen Episkopalkirche. 1892 besass Luzern den ersten christkatholischen Kirchenneubau der Schweiz. Der ravennatische Basilikastil verweist auf den Geist des Urchristentums, auf das die Gemeinde sich beruft.

Die freisinnigen Kleinstädter hatten schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine eigenständige Pfarrei gefordert, um sich dem konservativen Stadtpfarrer Melchior Rickenbach (1804–1867) zu entziehen. Doch der Bischof lehnte das Gesuch ab; nicht nur der pastorale Einfluss, sondern auch die Einkünfte des Pfarrers wären durch eine Abtrennung geschmälert worden. Statt dessen wurde 1854 in der Franziskanerkirche eine Kuratkaplanei eingerichtet.

Die ersten selbständigen Pfarreien in den neuen Quartieren entstanden an den Ausfallstrassen der Stadt. Die erste war Sankt Paul im Obergrund (*Moosmattstrasse* Nr. 2). 1901 konstituierte sich die Kirchenbaugesellschaft Obergrund; ihr überliess die Katholische Kirchgemeinde Luzern 1910 die Studentenkapelle aus dem 14. Jahrhundert zum

Abb. 47 Luzern. Pauluskirche, erbaut 1911–1912 nach Plänen von Karl Moser. Foto 1926.

Abbruch. Den Grundstein zum Bau der Pauluskirche legte Bischof Jacobus Stammler am 22. Mai 1910; die Gründungsurkunde wurde links vom Hauptportal eingemauert. Die katholische Kirchweihe vom 15. August 1912 war die erste in der Stadt Luzern seit 1677, dem Weihejahr der Jesuitenkirche. 1918 wurden Sankt Paul und Franziskaner (*Franziskanerplatz* Nr. 1) zwei autonome Pfarreien; die Einführung der Kirchensteuer hatte ihre Loslösung vom Hofstift ermöglicht.

Ähnlich wie seine Basler Pauluskirche (1898–1901) stellte Architekt Karl Moser (1860–1936)[78] die Kirche Sankt Paul in Luzern so in eine Strassengabel, dass ihr Frontturm als Zielsäule am Stadtausgang erfahrbar wird. Moser formulierte eine Gotikauffassung, die sich gegen die rationalistisch-technische des 19. Jahrhunderts auflehnte. Die textile Oberflächenbehandlung, die das Tektonische auf geometrisch-ornamentale Flächenformen zurückführt, erinnert an die Architektur Otto Wagners (Abb. 47). Die Netzgewölbe schweben leicht, wie gefalzter Karton, über dem dämmrigen Kirchenschiff, das von «aquariumhaft hellen Fenstern»[79] beleuchtet wird. Der Kirchenraum mit seinem kühlen Zweiklang von Grün und Blau kündet nicht nur ästhetisch, sondern auch sozial von Ideen

des William Morris. Das neue Pfarreigebiet, das 1914 mit dem Moosmattschulhaus (*Voltastrasse* Nr. 35) einen pädagogischen Brennpunkt erhielt, wurde vom Genossenschaftsbau geprägt. Zum Einzugsgebiet gehört das Eisenbahnerdorf (1912–1914) auf Geissenstein. Die 1924 gegründete Allgemeine Baugenossenschaft überbaute 1925–1934 das Himmelrichareal beim Neuweg, 1930 den Breitenlachen, 1935 das Weinbergli. Weitere Baugenossenschaften folgten. In der Pfarrei Sankt Paul entwickelte der Luzerner Katholizismus seine sozial-karitative Seite mit einem Ausbau der Arbeiter- und Jugendseelsorge. Der erste Pfarrer, Carl Ignaz Bossart (1876–1953), war Gründer und Präsident der städtischen Caritas. Domizil der vielfältigen Vereinsaktivitäten wurde das 1934 erbaute Paulusheim von Otto Dreyer.

Eine weitere katholische Stadtteilpfarrei entstand an der nordwestlichen Ausfallstrasse. Das Arbeiter- und Armenquartier im Untergrund führte als ehemalige Vorstadt ihr eigenes Leben. Der Weg von der Baselstrasse zur Franziskanerkirche war weit; auch nach dem Abbruch des Baslertors (1862; *Kasernenplatz* Nr. 6) trennte eine sozialpsychologische Barriere das einstige Hintersassenquartier von der Innenstadt. Der Untergrund, der im Lauf des 19. Jahrhunderts einen starken Zuzug von italienischen Arbeitern erfuhr, hatte sich mit der Sentikirche (*Baselstrasse* Nrn. 19–21) zu begnügen, die von der Waisenhauskaplanei betreut wurde. Während der Stadtpfarrer dem pastoralen Ausbau des mittelständischen Obergrunds den Vorzug gab, trug die Einwohnergemeinde dem Bevölkerungswachstum umsichtiger Rechnung, als sie 1911 das Schulhaus Sankt Karli errichtete. 1914 wurde der Kirchenbauverein Sankt Karli gegründet. Eine Kollekte im vorletzten Kriegsjahr 1917 für den Bau einer «Friedenskirche» brachte 50 000 Franken ein. 1922 wurde ein provisorischer Saalbau (*Sankt-Karli-Strasse* Nr. 36) eingeweiht. Mit einem Standort unmittelbar am Reussufer sollte der Untergrund eine «Wasserkirche» erhalten nach dem Vorbild Zürichs. Ein 1930 unter katholischen Architekten der Schweiz ausgeschriebener Wettbewerb zeitigte 68 Projekte. Fritz Metzger aus Zürich ging mit dem Entwurf «Alles sei erneut» als Sieger hervor. Das avantgardistische Eisenbetonprojekt im Stil des Neuen Bauens bedurfte sorgfältiger Öffentlichkeitsarbeit in den Vereinen des Quartiers, bis es schliesslich an der Gemeindeabstimmung vom 17. April 1932 mit deutlicher Mehrheit angenommen wurde. Die Ausführung besorgte die Firma Gebr. Brun. Der Grundstein wurde am 25. Juni 1933 gelegt; Kirchweihe war am 28. Oktober 1934 (*Sankt-Karli-Strasse* Nr. 25). Das Patrozinium Sankt Karl entlieh die Pfarreikirche der benachbarten Barockkapelle, die dem Gegenreformator Karl Borromäus geweiht ist (*Sankt-Karli-Strasse* Nrn. 34–38). Dass die Bevölkerung die modernistische Kirche so positiv aufnahm, lag im Gemeinschaftserlebnis, welches die Quartierbewohner des linksufrigen Untergrund und des rechtsufrigen Sankt Karli im Kampf um die Verwirklichung des Bauwerks erfuhren; der Brückenschlag zwischen einem mittelständischen und einem proletarischen Stadtteil (siehe Kap. 2.8.5 und 2.8.6) war durch die neusachliche Sankt-Karli-Brücke von 1908 vorbereitet (Abb. 48). Im Kircheninnern ist das Gefühl der Einheit ausgedrückt: Chor und Schiff spannen über Gemeinde und Hirten einen Raum wie ein lichtes Festzelt, das zwei Reihen schlanker Rundpfeiler tragen helfen. In der neuartigen Form blieb die Erinnerung an gelinderte Not durch Arbeitsbeschaffung aufbewahrt: Moderne als Versprechen auf Wohlstand.

Die dritte Pfarrei siedelte sich an der Nordachse Richtung Zürich an. Wie im Untergrund ging auch im Maihofquartier die politische Gemeinde der

Abb. 48 Luzern. Sankt-Karli-Kirche, 1932–1934 erbaut. Zeitgenössische Fotografie.

Kirchgemeinde voraus. 1906 wurde das Maihofschulhaus eröffnet (*Maihofstrasse* Nrn. 15–17). 1907–1939 diente die Schreinerwerkstätte an der *Maihofstrasse* Nr. 7 als provisorischer Betsaal für die Schulmessen. 1935 wurde eine Kirchenbaustiftung gegründet. Ein Wettbewerb unter den katholischen Luzerner Architekten kürte 1938 aus 20 Projekten «Campanile» von Otto Dreyer. Der Kriegsausbruch verzögerte die Bauarbeiten, die Josef Vallaster übernommen hatte. Die Kirche wurde 1941 dem heiligen Josef geweiht, dem Patron der Arbeiter, die in diesem Quartier stark vertreten waren. Das Hauptmotiv von Dreyers Projekt, der Campanile, entstand erst 1951.

2.8 Stadträume

Es folgt ein historischer Überblick über die städtebauliche Entwicklung (Kap. 2.8.1), sodann eine Beschreibung der einzelnen Siedlungsräume (Kap. 2.8.2–2.8.9). Diese richtet sich weder nach den Stadtbezirken noch nach den Quartiervereinen, da deren Grenzziehungen verwaltungspraktischen oder gewohnheitsmässigen Überlegungen folgen. Die vorliegende Aufteilung der Stadt versucht, die einzelnen Siedlungsräume nach topographischen und historischen Gesichtspunkten zusammenzufassen.

2.8.1 Stadtentwicklung im Überblick

Luzern liegt am nordwestlichen Ausfluss des Vierwaldstättersees. Von hier fächert die fünffingrige Tallandschaft des Mittellands von Westen nach Norden aus: Emme, Wigger, Surental, Seetal und Reuss; die Täler greifen in die Kantonsgebiete von Bern und dem Aargau, wo die nächsten Interessen des patrizischen Agrarstaats lagen: die fruchtbaren Untertanengebiete und die Soldverträge mit Paris. Südostwärts hält, als zweiter Verkehrsfächer, der Vierwaldstättersee schiffbare Wege offen, mit seinen Armen zwischen Voralpenriffen in die Zentren der Urkantone greifend: ins nidwaldnische Stans, nach Brunnen bei Schwyz und nach Flüelen in Uri. Damit bildet die Stadt am Reussausfluss eine Drehscheibe zwischen den Verkehrswegen des Mittellands und dem Gotthardpass. Geographisch und kulturell ist Luzern der städtische Vorort der katholischen Innerschweiz.

Die mittelalterliche Kernstadt steht auf einem Nagelfluhsporn, der in das Nordufer der Reuss abfällt. Um 1400 wurde sie landwärts abgeschlossen durch die Museggmauer, die Luzern jene begrenzende Gestalt gab, die erst nach über vierhundert Jahren gesprengt werden sollte. Ausserhalb der Tore, auf einer Anhöhe am rechten Seeufer, einst durch die hölzerne Hofbrücke über untiefes Wasser mit der Stadt verbunden, liegt das Hofstift; das einstige Benediktinerkloster aus dem 8. Jahrhundert hatte die Stadt im 12. Jahrhundert gegründet. Der südliche Brückenkopf, die Kleinstadt, bildete seit dem 13. Jahrhundert ein befestigtes Dreieck um die Mündung des Krienbachs. Die Kapellbrücke und die Spreuerbrücke schlossen als Wehrgang und Promenade zwischen Gross- und Kleinstadt den äusseren Festungsgürtel über den Fluss hinweg im Osten und Westen. Die Stadt am Wasser liegt zwischen Hügel gebettet: Nach Nordosten zieht sich eine Molassefalte, Sonnenberg und Gütsch bildend, wo sie die Reuss unterbricht, zum Bramberg sich wieder erhebt, ins Trockental der Zürichstrasse einbricht und weiterführt zum langgestreckten Dietschiberg. Vor dieser Hügelkrone breitet sich auf dem linken Seeufer das flache Schwemmland des Krienbachs aus. Begrenzt wird das Gemeindegebiet im Süden vom Hügel des Bireggwalds und der Warteggrippe. Diese Landschaft bildete einst den Grüngürtel Luzerns; bis weit ins 19. Jahrhundert blieb die Metropole der Innerschweizer Bauernrepubliken selber von der Landwirtschaft geprägt. Die grossen Bauernhöfe rundherum waren das Raumpolster, das Luzern in seiner modernen Wachstumsphase aufzehren konnte, ohne auf Eingemeindungen angewiesen zu sein, wie andere Schweizer Städte vergleichbarer Grösse und Rangordnung. In den drei Taleinschnitten siedelten sich seit dem Mittelalter die Vorstädte an. Längs der Reuss, im Untergrund, war das Viertel der Armen und der Ausgestossenen mit dem Sentispital als Ort der Fürsorge. Etwas vornehmer war der Obergrund, mit einer Handvoll patrizischer Landhäuser längs der Strasse nach Kriens, daneben kleine Gewerbebetriebe, die sich die Wasserkraft des Krienbachs zunutze machten. Die beiden Vorstädte verband ein Weg entlang dem hier felsig abfallenden Gütsch, dem «Bruch», wo die Beginen 1498 ein Kloster gegründet hatten. Die vorstädtische Besiedlung bildet so ein Kreissegment ausserhalb der Stadtmauern; Untergrund und Obergrund biegen, wie die Seebucht, nach Westen ein, als wollten sie die Francophilie der regierungsfähigen Luzerner Bürger nachzeichnen. Längs diesen Ausfallstrassen nach Basel und Bern lagen die Wachstumszonen im 18. und frühen 19. Jahrhundert. Das Trokkental, durch welches der Weg nach dem zwinglianischen Zürich führt, war zur gleichen Zeit nur wenig besiedelt. Die Strasse durchquerte das Landgut Vordersteinbruch (*Zürichstrasse* Nrn. 24–26), dessen Bewohner, Karl Pfyffer von Altishofen, die Anlage des Löwendenkmals *(Denkmalstrasse)* anregte. Die Enthüllung der monumentalen Löwenskulptur im Antoni-Steinbruch 1821 setzte ein er-

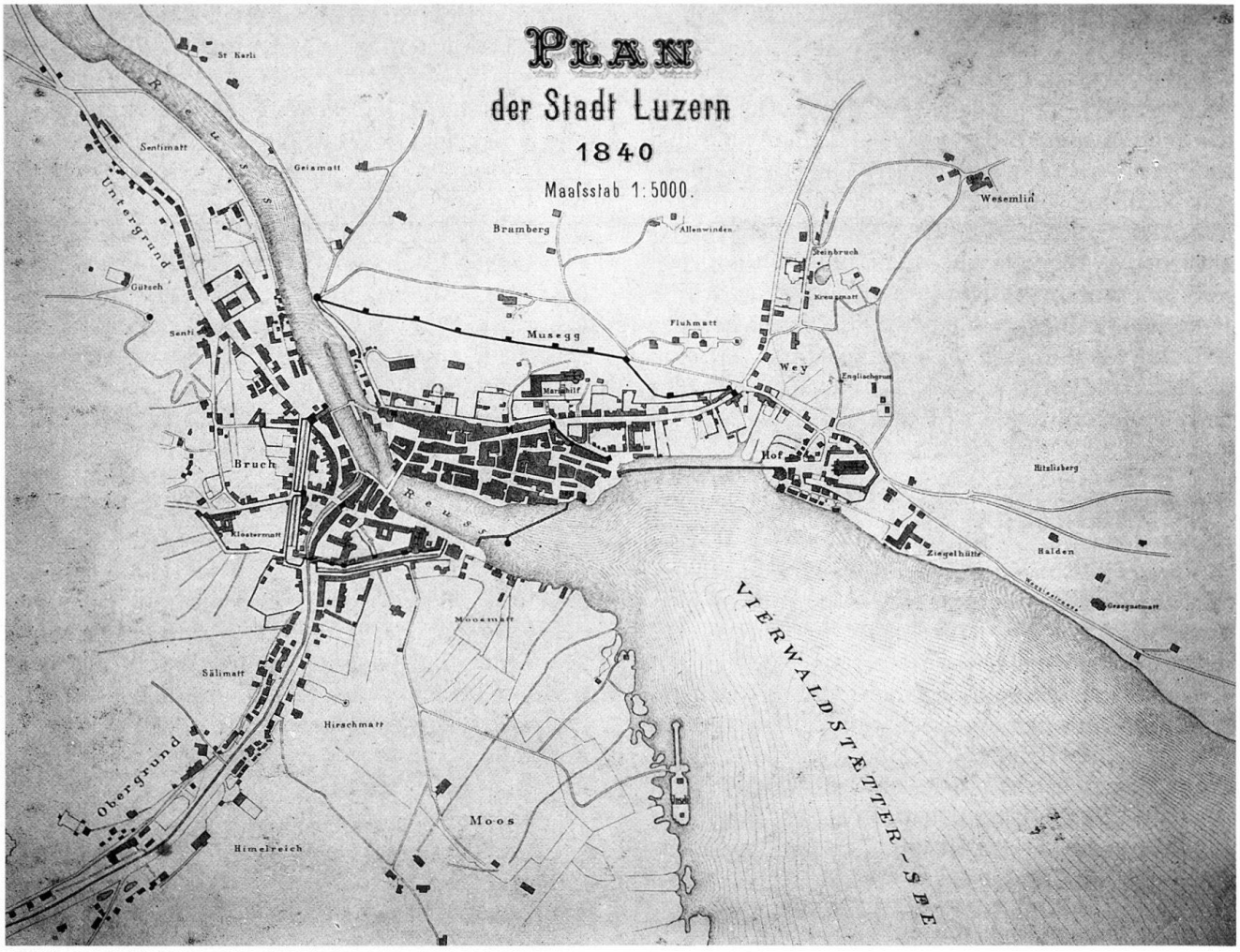


Abb. 49 Plan der Stadt Luzern, 1840, von Vinzenz Stirnimann.

stes Zeichen für die Entwicklung des Weyquartiers zum künftigen Zentrum des Tourismus. Die Bautätigkeit im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts blieb schmal. Die Wirtschaft litt unter den Folgen der Napoleonischen Besetzung, welche die Restaurationszeit durch ein Ruhegebot zu kurieren suchte. Zwei Einzelbauten jener Zeit sind typisch für den Charakter ihrer Standorte: im Obergrund wetteiferte der klassizistische Grundhof (1818–1821) mit dem barocken, nachbarlichen Herrensitz des Himmelrichs, während im Untergrund sich das Waisenhaus (1808–1811) in die Reihe der Versorgungs- und Kasernierungsanstalten der Sentivorstadt stellte.

Einflussreichstes Gewerbe für die wirtschaftliche und urbane Entwicklung Luzerns wurden die zwischen Basel und Mailand tätigen Handelsleute und Fuhrunternehmer. Es waren Deutsche und Norditaliener, die Anfang des 19. Jahrhunderts in die Stadt zogen: Friedrich Knörr, Sebastian Crivelli, Karl Mazzola. Ihre Tätigkeit als örtliche Privatbankiers begann sich auszudehnen während der Regeneration der 1830er Jahre, welche die Bürger zu wirtschaftlichem Einsatz und Risiko ermunterte. So wurde der Vorstadtgürtel Untergrund–Bruch–Obergrund mit biedermeierlichen Gewerbebauten verdichtet. Selbst an der *Zürichstrasse* (siehe Nr. 27) setzte die Brauerei zum Löwengarten einen ersten Anflug von Gewerbefleiss in die behagliche Landsitzidylle.

Städtebaulicher Anstoss für die Neugestaltung Luzerns wurde der Stadtteilbrand von 1833 (siehe *Brandgässli*). Mit dem Brandschutt des eingeäscherten Häusergevierts Unter der Egg und am Kornmarkt schüttete man den linksufrigen Jesuitenquai auf. Die Mündung des Oberen Hirschengrabens in die Reuss wurde überwölbt; auf dem neugeschaffenen Platz, Teil der nachmaligen *Bahnhofstrasse*, entstand 1837–1839 das Stadttheater von Louis Pfyffer. Am rechten Seeufer wurde, nach Abbruch des Hofbrückenkopfs, der *Schwanenplatz* aufgeschüttet. Der Quai diente seit 1837 als Landeplatz des Dampfschiffs «Stadt Luzern» von Spediteur Friedrich Knörr. Handelsleute, die Geld hatten, und Patrizier, die Land hatten, bauten, vereinfacht gesagt, den Luzerner Touris-

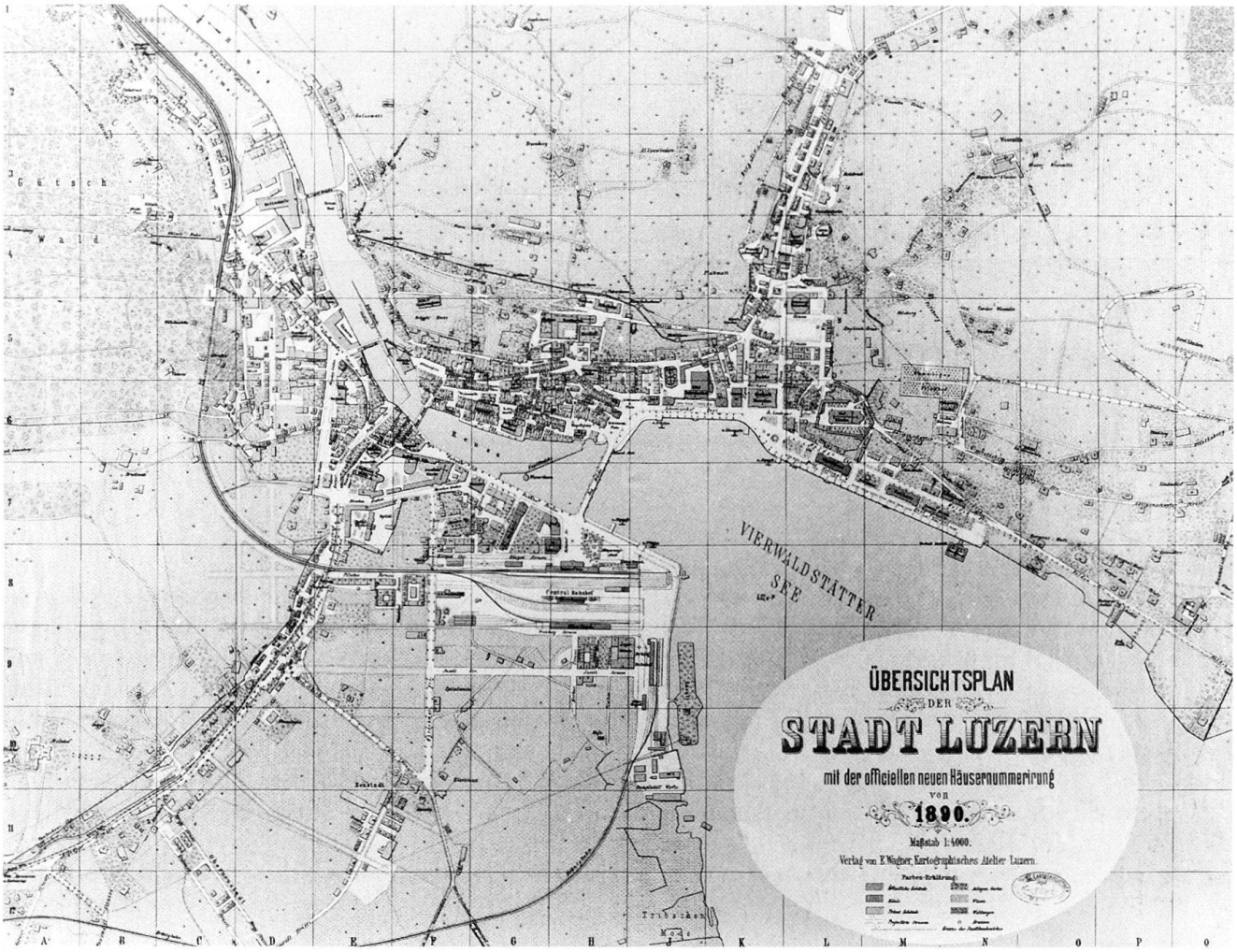


Abb. 50 Übersichtsplan der Stadt Luzern von 1890. Altes Bahnareal als «eiserner Gürtel» der südlichen Quartiere.

mus auf. Die Gebrüder Segesser, Mitglieder einer eingesessenen Familie, waren die Bauherren des Schweizerhofs, der an die gleichzeitig verlängerte Quaianlage zu stehen kam, während die Hofbrücke ein weiteres Stück weichen musste.

1841 veränderte sich das politische Kräftefeld: Eine konservative, klerusfreundliche Regierung gelangte an die Macht, die drei Jahre später dem folgenreichen Sonderbund beitrat. Aufgeschreckt vom Peitschenknall des Fortschritts, legte die neue Behörde den Hotelerbauern Zügel an und warnte vor dem Sittenzerfall, den das Übermass an Wirtshäusern hervorrufe. Die Architektur der Konservativen war der Staatsbau: 1843 wurde der halbzylindrische Grossratssaal am Regierungsgebäude nach Entwurf des Basler Architekten Melchior Berri fertiggestellt (*Bahnhofstrasse* Nrn. 13–17). In dieser antikisch formulierten Tribüne der Politik äusserte sich der Willen der konservativen Luzerner Regierung zur direkten Demokratie, die sich als Alternative zur Repräsentationsdemokratie der Liberalen verstand. Der Regierungssitz, mit dessen Grossartigkeit sich in der ganzen Eidgenossenschaft nur noch der Luganeser Palazzo Civico messen konnte, meldete den Anspruch Luzerns als Hauptstadt der katholischen Schweiz an. Zusätzliche Gravität empfing das Regierungsviertel durch die 1846 begonnene Kantonsbibliothek in der Nachbarschaft (*Bahnhofstrasse* Nr. 20).

Nach dem Sonderbundskrieg 1847 kehrten die Liberalen für fast 25 Jahre an die Macht zurück; in dieser Zeit fielen die Entscheidungen im schweizerischen Verteilungskampf der Eisenbahnlinien und Bahnhöfe. 1852 wurde in Basel mit grossteils ausländischem Kapital die Schweizerische Centralbahngesellschaft gegründet; ihr erteilte der Luzerner Regierungsrat 1853 die Konzession für die Linie Olten–Luzern. Die Ingenieure wählten als Endstation nicht den Untergrund, wo die alte Strasse von Basel eintraf, sondern die «Fröschenburg» am linken Seeufer: sumpfiges, unerschlossenes Riedland ausserhalb des *Hirschengrabens*. Die Fuhrhalter und Liegenschaftsbesitzer am Schweinemarkt (*Kasernenplatz*), dem städtischen Knotenpunkt des Warenverkehrs, fürchteten um Bedeutung und Wert ihrer Betriebe und Liegenschaften

und verlangten für ihr Quartier zumindest eine Haltestelle. Die Proteste halfen nichts: 1859 wurde die durchgehende Bahnstrecke nach Olten eröffnet. Die Linie führte durch den Reussgraben in die Sentimatt, überquerte die Baselstrasse an der Stelle des 1833 abgebrochenen Sentitors, durchfuhr die Stirn des Gütsch in einem Tunnel und lief südlich vom Bürgerspital (*Obergrundstrasse* Nr. 1) in einer Schlussgeraden, die dem Verlauf der heutigen *Pilatusstrasse* entspricht, zum See. Damit war, als modernes Pendant zur alten Museggmauer im Norden, eine neue, eiserne Stadtgrenze im Süden entstanden. Hinter dem Rangierareal, am Weg in die noch unbebaute Hirschmatt, wurde 1858 das erste Gaswerk in Betrieb genommen (*Sempacherstrasse* Nr. 10).

Ende 1857 hatte die Berner Ostwestbahngesellschaft die Konzession für eine Linie Bern–Luzern–Zürich erhalten. Nachdem man auf einen Bahnhof im Weyquartier verzichtet hatte, forderte die Luzerner Eisenbahnkommission, gedrängt von den Interessengruppen der Grossstadt, einen neuen Bahnhof Im Rank, an der nördlichen, rechtsufrigen Ausfallachse nach Zürich. Obwohl Oberingenieur Pestalozzi und Professor Culmann in ihren Gutachten von dem Projekt abrieten, wurde 1861 mit dem Bau des Rankhofbahnhofs und Trasseearbeiten für die Linie Luzern–Ebikon begonnen, die südlich des Rotsees verlaufen sollte. Noch im selben Jahr wurde die Bahngesellschaft liquidiert; die Konzession gelangte an Eschers Nordostbahngesellschaft. Diese folgte der Meinung der Eisenbahnexperten und baute die Linie am nördlichen Ufer des Rotsees, untertunnelte den Hügelsporn westlich des Friedentals, setzte mit einer eisernen Fachwerkbrücke über die Reuss und leitete die Schienen entlang der Baselstrasse vor dem Gütschtunnel in die Geleiseanlagen des bestehenden, linksufrigen Bahnhofs. 1864 wurde die Zürich-Linie eröffnet. Die Verbindung mit Bern hingegen war mit dem Konzessionenwechsel auf die Wartebank geraten; erst 1875 wurde sie eröffnet. Noch einmal hatten lokale Interessengruppen versucht, einen gesonderten Bahnhof im Untergrund vorzuschlagen: Das Projekt von Stationsgebäuden und Rangiergeleisen auf der Sentimatt kam nicht zustande; auch die Berner Linie mündete in den Centralbahnhof.

Für die Aufgabe des Rankbahnhofs und bereits geleistete Trasseearbeiten musste die Nordostbahngesellschaft eine Entschädigung bezahlen. Um die Verlierer in der Bahnhoffrage zu besänftigen, äufnete der Stadtrat damit einen Fonds für den Bau einer Brücke vom rechten Ufer zum Bahnhof. 1863–1864 und 1866–1867 veranstaltete die Stadtbehörde zwei Wettbewerbe, aus denen schliesslich das Ingenieurbüro Gaudard & Cuénod als Sieger hervorging; die *Seebrücke* wurde 1869–1870 ausgeführt. Mit ihr besass Luzern eine neue Verkehrsachse vom *Schweizerhofquai* im Nordosten zur *Bahnhofstrasse* im Südwesten. Die steinerne Quaiachse ersetzte die hölzerne Diagonalverbindung von Hofbrücke und Kapellbrücke; letztere war durch die Quaianlagen und die Seebrücke von einem Wehrgang am See gleichsam flusswärts in den Hintergrund gedrängt worden.

Organisiert hatte den Seebrückenwettbewerb Samuel Senn, der seit 1861 als Bauinspektor wirkte. Das Amt war, in der Regenerationszeit geschaffen, von den Konservativen 1841 wieder aufgehoben worden. Mochte es in der ersten Jahrhunderthälfte noch hinreichen, wenn Planer – wie der Offizier Louis Pfyffer oder der Zeichnungslehrer Plazid Segesser – den Militärriss beherrschten; mit dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters vollzog sich in der Urbanistik ein Quantensprung: Ingenieurwissenschaft hatte die klassische Architektur unterwandert und ausgehöhlt. Dass Luzern einen Zofinger Ingenieur einstellen musste, deutet auf einen Mangel an technisch geschulten Fachkräften in der Stadt. Beispiel für eine städtebauliche Fehlleistung, unmittelbar vor der Wiedereinführung des Bauinspektorats, war die Renovation der *Reussbrücke*: die einzige fahrbare Verbindung der rechtsufrigen Grossstadt mit dem neuen Warenumschlagplatz wurde nach der Bahnhoferöffnung (1859–1860) aus Kostengründen schlicht auf drei hölzerne Flusspfeiler gestellt; bereits nach 17 Jahren drohte das Flickwerk einzustürzen und wurde durch eine Eisenkonstruktion ersetzt.

Das Baugesetz von 1864 führte die Bebauungspläne ein. Den flächigen Wachstumszonen der Stadt wurde als Korsett die Rasterform vorgeschrieben: 1866 entstand der Plan für das Bruchquartier (Abb. 67), 1868 für den Obergrund, 1869 für das Weyquartier (Abb. 58) und 1873 für das Bahnhofquartier. Indem sie die Stadtbaupläne und Baureglemente von Basel, Zürich, Genf, Bern, Biel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Vevey, Winterthur, Neuenburg, St. Gallen und Lausanne zum Studium beizog, schneiderte die Luzerner Baudirektion ihre fernen Vorbilder, Berlin und München, in das kleinere Format um. Liberalen Grundsätzen treu, überliess die Stadt die Gesamtüberbauung des Weyquartiers einer privaten Aktiengesellschaft, die sich allerdings zurückzog, als das Projekt eines rechtsufrigen Bahnhofs scheiterte. Es war die Zeit, als die Kapitalgeber zu erfahren begannen, dass öffentliche Dienstleistungen wie Stadtbau und Eisenbahn kein Geschäft waren.

Als Grundstein der Hofbauweise im Weyquartier wurde 1871–1873 der Stadthofkomplex gelegt (*Stadthofstrasse* Nrn. 4–6); auf der linksufrigen

Hirschmatt säumte der Kellerhof die Bahngeleise an der nachmaligen *Pilatusstrasse* (Nrn. 19–23); mit den Hotels Sankt Gotthard-Terminus (1869; *Pilatusstrasse* Nr. 2) und Du Lac (1867; *Bahnhofstrasse* Nr. 5) erhielt das Bahnhofquartier zwei mondäne, überragende Eckpfeiler. Doch der Ausbau von Schachbrett-Luzern ging zunächst nur zögernd voran. Das erste Arbeiterquartier entstand längs der *Neustadt-* und *Bireggstrasse*, in simpler Zeilenbauweise und ausgegrenzt aus der unmittelbaren Wachstumszone der Hirschmatt, im unbebauten Grasland zwischen *Obergrundstrasse* und Tribschenmoos. Die Berührungsangst mit einer neuen sozialen Klasse setzte sich damit ein städtebauliches Denkmal.

Bis um 1890 blieb der alte Umriss Luzerns erhalten; die bestehenden Siedlungsräume wurden aufgeforstet und verdichtet (Abb. 50). Die Altstadt erfuhr seit den 1860er Jahren eine Aufzonung bis zu drei Geschossen, während gleichzeitig Türme und Tore abgebrochen wurden. Im Untergrund setzte sich indes die Bautradition des Kasernierens fort: auf die Strafanstalt (1834–1839; *Baselstrasse* Nr. 20), die Kaserne (1861–1863; *Kasernenplatz* Nr. 6) und die Reitschule (1865; *Militärstrasse* Nr. 33), folgte der Schlachthof (1872–1873; *Militärstrasse* Nrn. 2–4). Im Fremdenquartier verdichtete sich die Quaibebauung mit dem Hotel Rigi (1854–1855; *Schwanenplatz* Nr. 5), den Dépendancen des Hotels Schweizerhof (1854–1856; *Schweizerhofquai* Nrn. 2, 4) und dem Luzernerhof (*Schweizerhofquai* Nr. 5). Als geistlicher Schlussstein des Viertels wurde im Schatten der Hotelpaläste 1861 die Touristenkirche Sankt Matthäus gesetzt (*Seehofstrasse* Nr. 4).

Luzerns Gründerzeit stand im Zeichen des Fremdenverkehrs. Die erste Hälfte der 1870er Jahre brachte einen Hotelbauboom. Von den Quaianlagen wuchsen die Etablissements in die rechtsufrige *Haldenstrasse* hinaus; in der Gegend wurde fieberhaft spekuliert, seit sie als Bahnhofstandort der Gotthardlinie im Gespräch war[80]. Die Vorschläge, den bestehenden Centralbahnhof in die Linienführung einzubeziehen, boten abenteuerliche Aussichten: eine Eisenbahn-Seebrücke vom Salzfass oder vom Tivoli zum *Bahnhofplatz*; oder Geleise entlang des *Schweizerhofquais*, die parallel zur *Seebrücke* ans linke Ufer übersetzen (Abb. 51). Die Gotthardbahngesellschaft lehnte die Umfahrung der Stadt über die Seebucht ab und plädierte für einen neuen, einzigen Hauptbahnhof in der Halde. Doch es kam nicht dazu. Das Gotthardunternehmen geriet mit der einsetzenden «Grossen Depression» in eine Krise; der Eisenbahnkönig Escher wurde gestürzt; Sparmassnahmen mussten ergriffen werden. Es blieb beim alten Bahnhofareal; doch statt südlich über den See, sollte die Stadt nach dem Vorschlag von Ingenieur von Muralt nördlich durch die Tunnels unter Bramberg–Dreilinden umfahren werden. Die Aufgabe des Haldenbahnhofprojekts führte zu Konkursen unter Hoteliers und Grundstückspekulanten.

Vorbürgerlich-aristokratische Gemütlichkeit gehört zu den Selbststilisierungen, an die der Luzerner heute noch glaubt. Als andernorts Fabrikschlote und Sheddächer die Stadträndер auszufransen begannen, erklärte Theodor von Liebenau die industrielle Rückständigkeit mit einem traditionellen Charakterzug der Hiesigen: «Allein strenge Arbeit war in Luzern nicht sonderlich beliebt; man arbeitete nur so viel und so lange, als zum Lebensunterhalt absolut erforderlich war»[81]. Auf Stadtgebiet bestanden 1904 nur 4 Betriebe mit über 100 Arbeitern; sie befanden sich hauptsächlich an den Ausfallachsen: Untergrund, Obergrund, Zürichstrasse. Doch erst in deren Verlängerung, jenseits der Gemeindegrenzen, liess Luzern die eigentliche Industrialisierung stattfinden. In Kriens, Emmen, Littau und Perlen bildete sich der schmutzige Rand der Moderne in Form von Fabrikdörfern, während die Stadt am See, verwöhnt von Naturschönheit, nur mit deren Pfunden zu wuchern gesinnt war. Ihre Fabrik war das Hotel; seit den 1880er Jahren kam denn auch der ungenierte Begriff der «Fremdenindustrie» auf. Hotels hatten den Personalbestand mittlerer Fabrikbetriebe, die mit Ausnahme der Wäschereien nicht dem Fabrikgesetz unterstanden. Unqualifizierte Arbeitskräfte aus der Landschaft gab es zuhauf. Seit der wieder einsetzenden Hochkonjunktur Mitte der 1880er Jahre hatte Luzern den grössten Bausektor aller Schweizer Städte aufzuweisen; italienische Bauarbeiter und ländliches Dienstpersonal machten das Gros der wenig integrierten Zuzüger aus, die ein Anwachsen der Arbeiterbewegung in Luzern verzögerten[82].

Gewiss gab es Politiker und Wirtschaftskreise, die sich über die einseitige Entwicklung der Stadt Gedanken machten. Der touristischen Monokultur ein Gegengewicht zu setzen, wurde 1889, im Gründungsjahr der Luzerner Gesellschaft für Handel und Industrie, das Gewerbegebäude eröffnet. Durch Abgabe von günstigen Werkstatträumen sollten die Kleingewerbler und Handwerker «im Kampfe gegen den Grossbetrieb» wieder konkurrenzfähig gemacht werden[83]. Initiantin war die ehrwürdige Luzerner Korporationsgemeinde, die so den wirtschaftlich verarmten, konservativen Bodensatz der Stadt mit patriarchalischer Fürsorge bedachte. Der Zuspruch blieb hinter den Erwartungen zurück; ein geplanter zweiter Flügel, der die Kapazität verdoppelt hätte, wurde wegen mangelnder Auslastung nicht ausgeführt. Als der schwim-

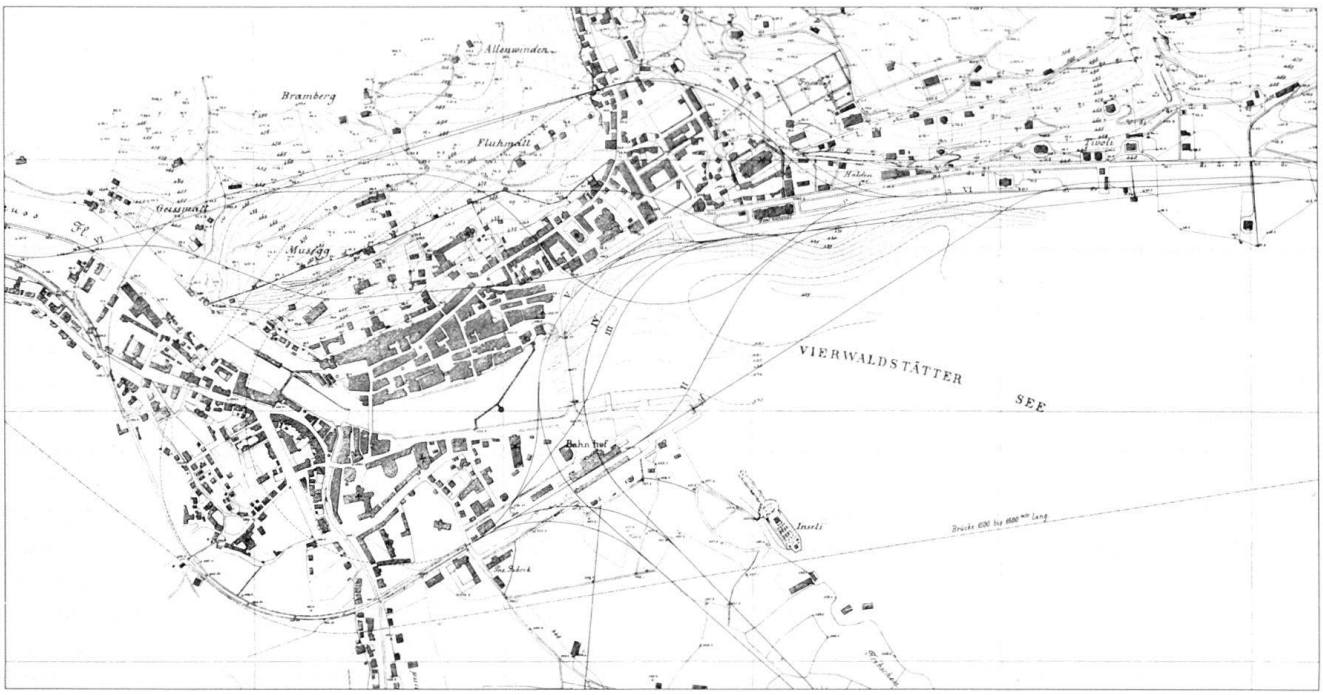


Abb. 51 Luzern, Gotthardbahn: Varianten für eine südliche Umfahrung der Stadt über das Seebecken oder die Quaianlage, 1872, nicht ausgeführt.

mende Backsteinriese am *Mühlenplatz* (Nr. 7) 1932 abbrannte, verlangten die Stadtbewohner seine Beseitigung.

Das Gewerbegebäude blieb der einzige anachronistische Versuch, die Altstadt gewerblich wiederzubeleben. Vorherrschend war die gegenläufige Tendenz: Funktionsentmischung. 1882 wurde der Falken, die älteste Luzerner Brauerei, von der *Grendelstrasse* (Nrn. 8–10) in den Maihof verlegt. 1885 wurde der Friedhof, im Namen der Hygiene, aus der Stadt ins Mohrental gedrängt (siehe *Friedentalstrasse*). 1891 wurde die verwinkelte Vorstadt der Kaplanenhäuser abgerissen für den Geschäftspalazzo Genferhaus (*Sankt-Leodegar-Strasse* Nr. 2) und den Bau einer Freitreppe vor der Hofkirche, welche die Begradigung des Stiftsbezirks abschloss. Was an geschichtlicher Substanz verloren ging, wuchs an historistischer Attrappe hinzu: das Bourbakipanorama (1889; *Löwenplatz* Nr. 10) und das Löwendenkmalmuseum (1885; *Denkmalstrasse* Nr. 11). Die Altstadt wurde zwar mit sechsgeschossigen Neubauten durchsetzt, die aber, in altdeutsche Tracht gesteckt, mit ihren Erkern, Treppengiebeln und Fassadenmalereien noch gotischer aussahen als die bescheidenen Bürgerhäuser aus dem Spätmittelalter (Abb. 33). Waren die Zänkereien um Bahnhofstandorte im Altstadtbereich noch naiver Ausdruck für den Wunsch, dem Fortschritt möglichst nahe zu sein, begann nun, mit zunehmender Expansion der Technik, deren Verdrängung. Eine städtebauliche Aufgabenteilung zeichnete sich ab; beide Stadtteile sollten dem Tourismus dienen: das rechtsufrige als Aussichtsterrasse, das linksufrige als Lieferanteneingang und Küche.

1882 war die Gotthardbahn eröffnet worden. Obwohl Luzern noch bis 1897 über Immensee umfahren wurde, löste die Nord–Süd-Eisenbahnverbindung in der Hotellerie eine Hochkonjunktur aus. Architektonische Denkmäler der neuen Mobilität, einander stilistisch über die Seebucht antwortend, bilden der Sitz der Gotthardbahngesellschaft (1886–1889; *Schweizerhofquai* Nr. 6) (Abb. 38) und das Hauptpostgebäude (1886–1888; *Bahnhofstrasse* Nr. 3) (Abb. 88). In der Verkehrskommission, einer 1892 gebildeten Untergruppe der Gesellschaft für Handel und Industrie, sass stets ein Mitglied der Stadtbehörde. Der Stadtrat erwies sich als umsichtiger Gesamtunternehmer der Gemeinde; seine Investitionen begannen sich jetzt auszuzahlen. Eine erste war die neue Trinkwasserversorgung von 1875: Wasser aus dem Quellgebiet des Eigentals wurde im Reservoir auf dem Gütsch gesammelt und von dort durch ein Netz von Druckwasserleitungen in die Stadt verteilt. Damit erst wurde eine dichte Besiedlung der städtischen Hügelgebiete möglich. Die Villen- und Mehrfamilienhaus-Quartiere Geissmatt, Bramberg, Blumenrain, Wesemlin, Dreilinden, Reckenbühl, Bruchmatt begannen sich, mit Schwerpunkt auf die 1890er Jahre, über die ehemaligen Bauernhöfe und Landsitze auszudehnen. Allerdings hatte der Stadtrat die enormen Kosten des Trinkwasserprojekts (1 750 000 Franken) weniger mit dem Wohl der

Einheimischen begründet, als mit der «Vermeidung geschäftsschädigender Epidemien»[84]. Die Rechtfertigung der Stadtplaner im Sinne des Fremdenverkehrs war notorisch geworden.
1893 führte der Gaswerkskandal den Stadtrat zur Einsicht, den Betrieb der städtischen Dienstleistungen besser selbst zu übernehmen. Nachdem der Augsburger Unternehmer Riedlinger während seiner 36 Jahre dauernden Konzession aus seinem privaten Gaswerk dank unterlassener Investitionen «horrende Gewinne»[85] erzielt hatte, kaufte die Stadt die Fabrik 1894 auf und brach sie ab; der neue Regiebetrieb an der *Industriestrasse* Nr. 6 wurde zur wichtigen kommunalen Einnahmequelle. 1886 begann die Umstellung von Gaslicht auf Elektrizität: Auch sie wurde zunächst gewährleistet durch eine private Firma, die Gebrüder Troller, die als Technikpioniere in Thorenberg bei Littau an der Emme das erste Wechselstromkraftwerk der Schweiz gebaut hatten. In den Genuss des geruchlosen Lichts kamen zuerst die Hotels: Schweizerhof, National, Du Lac, Gütsch, Luzernerhof. 1897 wurde das Elektrizitätswerk den städtischen Betrieben einverleibt (*Sternmattstrasse* Nrn. 1–3). 1899 kam die Trambahn dazu (*Bireggstrasse* Nr. 36), nachdem die Zürcher Ingenieure Albert Denzler und Arnold Bürkli und der Strassburger Direktor der Strassenbahnen, Alexander Trautweiler, einen gemeindeeigenen Betrieb empfohlen hatten. Die 1885 von den Ingenieuren Bell, Degen & Schnyder angelegte Privatbahn Kriens–Luzern (Abb. 4) wurde aufgekauft und der Personenverkehr durch die Trambahn abgewickelt.
Seit 1890 waren Konzessionsgesuche Privater für ein öffentliches städtisches Verkehrsmittel eingegangen; der Stadtrat hatte sie zurückgewiesen, da zuvor das grösste städtebauliche Unternehmen der zweiten Jahrhunderthälfte in Angriff zu nehmen war: die Abdrehung des Bahnhofs; sie würde der Stadt ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten erschliessen. In einer Eingabe an das Post- und Eisenbahndepartement vom 31. 12. 1889 hatte der

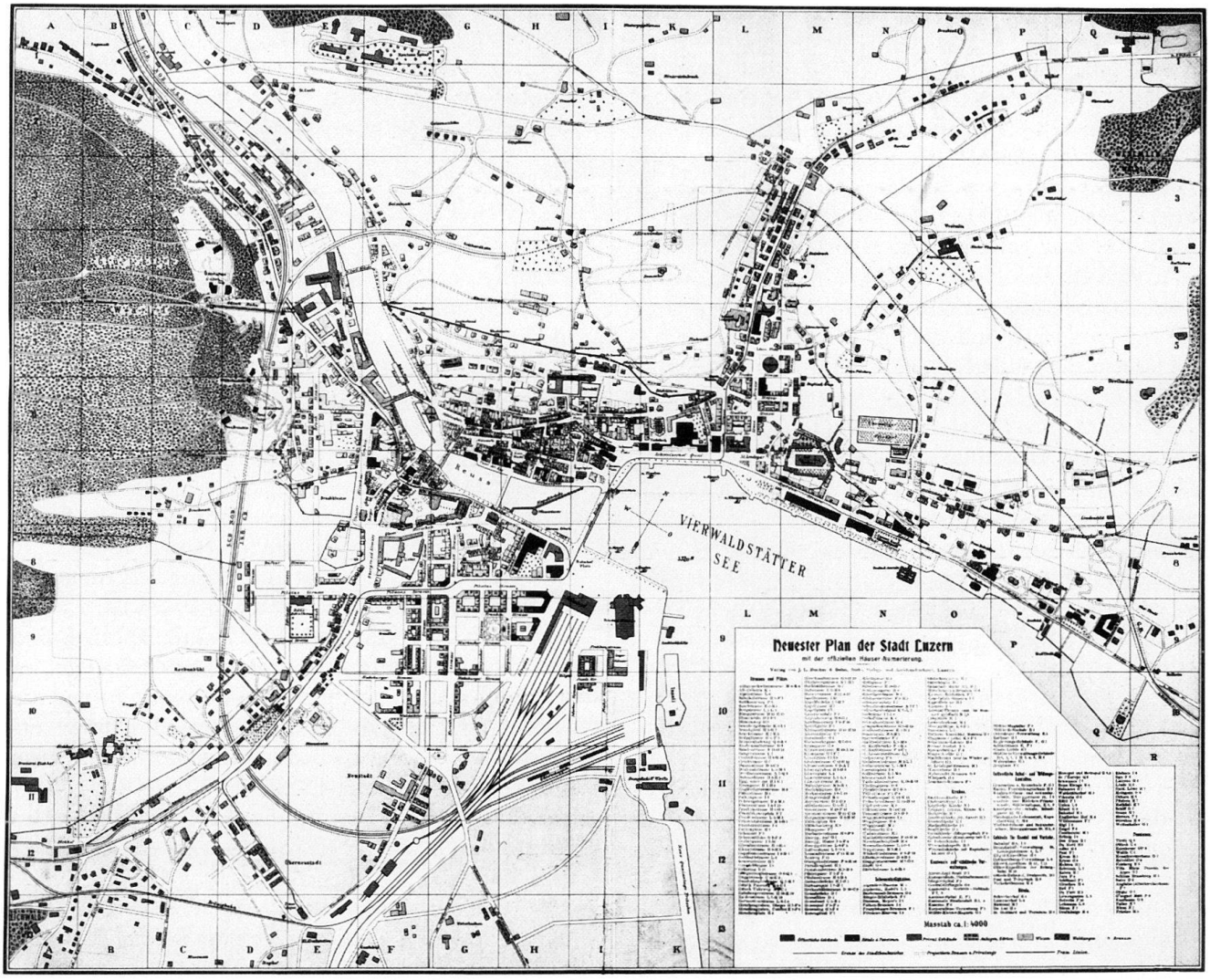


Abb. 52 «Neuester Plan der Stadt Luzern», 1901. Erster offizieller Stadtplan nach Abdrehung des Bahnhofareals.

Stadtrat den «eisernen Gürtel» der Geleiseanlagen für die städtebaulichen Wachstumsprobleme Luzerns verantwortlich gemacht. 1892 genehmigte der Bundesrat eine Abdrehung der Bahnhofanlage Richtung Südwesten. 1894 schrieb die Schweizerische Centralbahngesellschaft einen Wettbewerb aus, in deren Jury weder die Stadtgemeinde Luzern noch die Luzerner Gotthardbahndirektion vertreten waren. Dass schliesslich die Wettbewerbsergebnisse (*Bahnhofplatz* Nr. 1) zwar in Basel, dem Stammsitz der Bahngesellschaft, nicht aber in Luzern ausgestellt wurden, löste in der Bevölkerung eine Protestwelle aus.

Mit den Trassee- und Tunnelarbeiten war 1893 begonnen worden. Die Geleise wurden im grossen Bogen über die Himmelrichmatte geführt, passierten unter Niveau die Obergrundstrasse und tauchten in den neu angelegten Schönheimtunnel unter Reckenbühl. Statt des bestehenden Gibraltartunnels wurde westwärts der Gütschtunnel angelegt (siehe *Bahnareal*). Diese bedeutende städtebauliche Korrektur setzte neue Siedlungsgebiete frei. 1895, während der Arbeiten an der neuen Bahnhofanlage, schrieb die Stadt einen Ideenwettbewerb aus zur Überbauung der Hirschmatt, der Himmelrichmatt, des Tribschenmooses und der Sälimatte. Gewinner waren Pilatusbahndirektor Robert Winkler und Architekt Heinrich Meili-Wapf; auf ihrem Beitrag mit dem Motto «Der Zukunft» fusst der 1897 genehmigte Baulinienplan der Stadt[86] (Abb. 70). Das aufgehobene Bahntrassee verwandelte sich in den Hotel- und Geschäftsboulevard *Pilatusstrasse* mit dem neubarocken Stirnbau Hotel Monopol Metropole (1898–1899; *Pilatusstrasse* Nr. 1). Auf der südlich gelegenen Hirschmatte entstand ein riesiger Bauplatz. Innerhalb von fünf Jahren wurde das Grasland mit der Quadratur einer grosszügigen Hofbauweise überzogen (Abb. 71). Die Nahtstelle zur Kernstadt war bereits verwischt mit dem Bau der Kantonsschule (1891–1893; *Hirschengraben* Nr. 10) nach Abbruch des Kropftors; mit dem Abbruch des benachbarten Barfüsserturms und dem Bau des Kantonalen Gerichtsgebäudes (*Hirschengraben* Nr. 16) spiegelte der ehemals befestigte Stadtgraben vollends den architektonischen Ausdruck des modernen Stadtteils. Das Frohburgquartier südöstlich des Bahnhofareals, in den 1880er Jahren gebaut, wurde durch die Stationsgeleise von der Hirschmatt abgeschnitten; damit verlor der 1889 eröffnete Brünigbahnhof (*Frohburgstrasse* Nr. 1) schon nach sechs Jahren Betriebsdauer seine Funktion: Die Brüniglinie mündet seit 1897 in den neuen Kopfbahnhof. Im gleichen Jahr gewährleistete die Vollendung des 1891 begonnenen, 2107 m langen Stadttunnels unter Bramberg und Dreilinden den Anschluss Luzerns an die Gotthardlinie. Die Aufschüttung des *Alpenquais* wurde 1901 zum Eidgenössischen Schützenfest fertiggestellt, dessen Festhalle noch bis 1931 als kulissengotisches Pendant neben dem eklektizistischen Bahnhof stand (*Bahnhofplatz* Nr. 2).

Mit der neuen Bahnhofanlage war das Gerüst des gegenwärtigen Luzern erstellt (Abb. 52). Das letzte Rasterquartier, das noch auf die Stadtbaupläne der 1860er Jahre zurückgeht, wurde 1907 mit der Überbauung der Bruchklostermatte begonnen. Vorherrschend wurde im frühen 20. Jahrhundert die Überbauung der Hügel: linksufrig entstand das Quartier Steinhof, rechtsufrig wuchsen *Sankt-Karli-Strasse, Geissmattstrasse* und Bramberg zu einer locker überbauten Wohnzone zusammen. Von den Monumentalbauten, welche die Anhöhen erklommen, ist das SUVA-Gebäude (1914–1916; *Fluhmattstrasse* Nr. 1) das wuchtigste. Als längs der Halde die Hotelpaläste Montana (1910; *Adligenswilerstrasse* Nr. 22) und Royal (1909; *Rigistrasse* Nr. 22) entstanden, regte sich die Kritik des Heimatschutzes über die bedenkenlose Baufreudigkeit der Jahrhundertwende.

Begrünung wurde zum städtebaulichen Schlagwort. Das spröde Raster–Luzern der Gründerzeit bekam seit den 1910er Jahren seine gartenstädtische Hülle. Städtebaulicher Auftakt zur Sozialreform in Luzern bildet 1912–1914 der Bau des *Eisenbahnerdorfs* auf Geissenstein. Kleinere Garden Cities folgten mit den Siedlungen Friedberg (*Friedentalstrasse* Nrn. 29–31, 33–39) und *Wesemlinhöheweg* Nrn. 1–13. Bebauungspläne von 1914 zur Verlängerung des Parkstreifens vom Nationalquai bis zur Seeburg und zur Anlage einer Gartenstadt samt Brüelmoospark auf dem Würzenbachdelta (heute Strandbad Lido) scheiterten an den wirtschaftlichen Bedingungen bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs[87] (Abb. 63). Ein erneuter Wettbewerb zur Seeufergestaltung 1916, angeregt vom Heimatschutz, kürte als Sieger Vivian von Moos aus Interlaken; auch diese Pläne blieben Papier[88].

Eine neue Phase in der Stadtplanung eröffnete erst der Stadtbauplanwettbewerb von 1928–1929. Aufgabe waren die Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Seeufer, die Sanierung des Strassennetzes im Hinblick auf den wachsenden Autoverkehr und die Überbauung der Himmelrichmatte. Letztere verlangte besonderes Fingerspitzengefühl, musste doch die undefinierte Lücke zwischen der Blockbebauung Hirschmatt und der Zeilenbauweise des Neustadtquartiers geschlossen werden; erschwerend wirkte das Kreissegment des Bahngeleises, das die Fläche durchschnitt.

Im Gegensatz zum rechtwinkligen Schachbrettmuster in der Hirschmatt führte dies zu Hofgrundrissen aus unregelmässigen Vielecken. Gewinner des

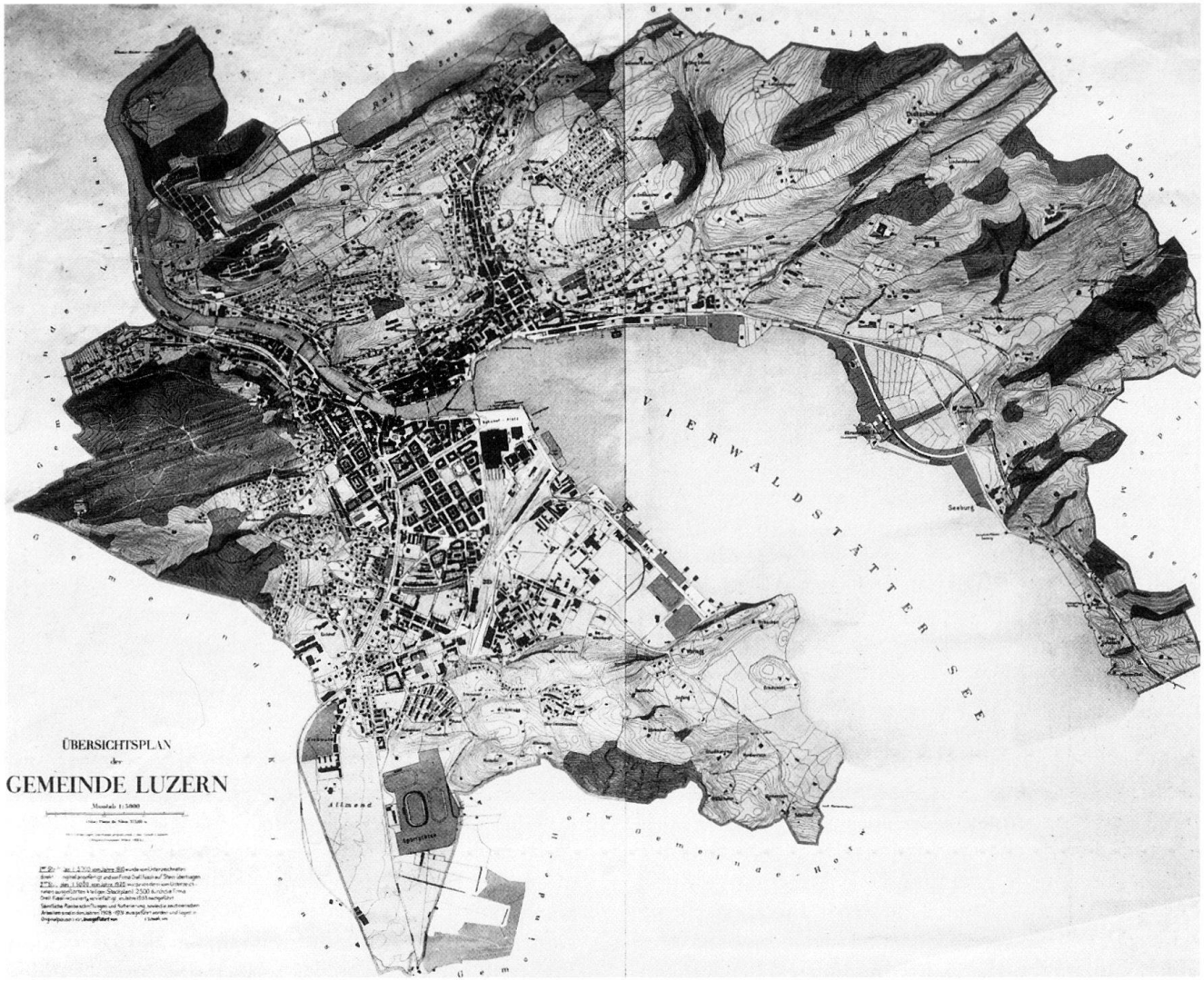


Abb. 53 «Übersichtsplan der Gemeinde Luzern», 1933.

Wettbewerbs waren ex aequo Armin Meili mit seinem Projekt «An sonnigen Halden» und der Zürcher Josef Schütz mit «Richtlinien». Meili wurde beauftragt, zusammen mit Stadtingenieur Hans von Moos den definitiven Stadtbauplan auszuarbeiten, welcher den seines Vaters Heinrich Meili-Wapf von 1897 ablösen sollte; er wurde 1933 in Kraft gesetzt[89] (Abb. 53).

2.8.2 Altstadt

Die rechtsufrige Kernsiedlung ist südlich von der Reuss umflossen. Im Norden bildeten einst *Löwengraben, Grabenstrasse* und *Grendelstrasse* den durchgehenden Stadtgraben des inneren Befestigungsrings. Die Türme und Tore wurden hauptsächlich zwischen 1856 und 1865 abgebrochen (vgl. Kap. 2.2).

Innerhalb des alten Stadtbanns wurden nach der Jahrhundertmitte zwei Gebiete verdichtet. Die östliche *Hertensteinstrasse*, zwischen Grendel und Hofbezirk, wurde aufgezont. Nachdem die Quaianlage am See erstellt war, verwandelte sich der ehemals vorstädtische Weg aus der Stadt («Äusserer Weggis») zur binnenstädtischen Quartierstrasse; die Bedeutung als einzige fahrbare Ausfallachse Richtung Zürich hatte sie verloren. Am massivsten war der städtebauliche Eingriff beim Grendel, jenem letzten Stück Stadtgraben, das 1822 zugedeckt wurde. Eine Kloake verwandelte sich in eine Geschäftsstrasse. Seit den 1860er Jahren verdrängten sechsgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser die mittelalterliche Stadtrandbebauung. Die Grendelstrasse bildet das Scharnier zwischen Altstadt und Touristenquartier. Als modernes Stadttor vermittelt die neubarocke Passage Zum Stein (*Schwanenplatz* Nr. 7) zwischen Altstadt und Seepromenade. Geschäfts- und Warenhäuser bilden das Gros der Neubauten (siehe *Kapellgasse* Nr. 1, *Löwengraben* Nr. 15, *Weggisgasse* Nr. 11).

Der Abhang zwischen Museggmauer im Norden, *Löwengraben* und *Hertensteinstrasse* im Süden war bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts

Abb. 54 Luzern. Aussicht vom Gütsch. Lithografie von Michel Charles Fichot und Théodore Muller, Paris, um 1865.

innerstädtisches Gartenland. Wassermangel und steile Hanglagen hatten eine zu dichte Besiedlung verhindert. Einziger Grossbau war, neben dem Museggmagazin, das barocke Maria-Hilf-Kloster (*Museggstrasse* Nrn. 21–23), das im Viertel die Tradition der Bildungsanstalten begründete (*Museggstrasse* Nrn. 22, 24).

Nach der Anlage der städtischen Druckwasserleitungen 1875 entstand ein Mehrfamilienhaus- und Villenquartier mit ein paar vornehmen Privatkliniken (*Museggstrasse* Nrn. 15a, 19, 27). Hauptzufahrt für die hochgelegenen Liegenschaften wurde die *Museggstrasse* von 1875–1876: Sie negiert die alte Stadtgrenze, indem sie den *Museumsplatz* ausserhalb der befestigten Stadt (siehe *Hertensteinstrasse*) über einen Tordurchbruch direkt mit dem Brügglimattgut im Innern der Mauern verbindet. Dieser westliche Gartenhang, auch Zytmatt genannt, erfuhr mit der Sommerwirtschaft (*Auf Musegg* Nr. 1) den Auftakt der Überbauung; seit den 1880er Jahren wurde vergeblich die Forderung erhoben, die Museggmauer freizuhalten. Bemerkenswert ist die italianisierende Eckturmvilla des Gotthardbahn-Architekten und Stadtbaumeisters Gustav Mossdorf (*Rebhalde* Nr. 10). Der Sankt-Karli-Quai erschliesst seit 1901 das Viertel auch vom Ufer her und bildet eine fahrbare Verbindung über den Tordurchbruch am Nölliturm ins Sankt-Karli-Quartier.

Der linksufrige Altstadtteil ist im Geviert zwischen Jesuitenkirche, Franziskanerkirche und Regierungsgebäude seit dem 16. Jahrhundert mit Staats- und Bildungsbauten belegt (*Bahnhofstrasse* Nrn. 11a, 13–17; *Franziskanerplatz* Nr. 1). Durch die Aufschüttung der *Bahnhofstrasse* wurde der ehemals «Kleinstadt» genannte Brückenkopf zum See hin befahrbar. Damit verwandelte sich die Kapellbrücke von einer hölzernen Seepromenade zum Reussübergang, da sich der Mündungstrichter seewärts verschob. Die befestigte Stadtgrenze beschrieb ein Dreieck, gebildet durch den Oberen und Unteren *Hirschengraben*. In dessen Winkel steht das Krienbachschulhaus (*Hirschengraben* Nr. 18), das als erster Neubau einer städtischen Volksschule von der Schleifung des befestigten Stadtgrabens (1854–1862) profitierte. Nach Abbruch von Litzimauer und Baslertor wurde der Gasthof Engel (*Pfistergasse* Nr. 31) zum markanten Stirnbau am Untergrund erweitert.

2.8.3 Hofquartier, Zürichstrasse, Maihof

Der nördliche Siedlungsraum der Stadt bildet einen Trichter: von Ebikon her durchs Trockental längs der Strasse sich streckend, öffnet er sich in die

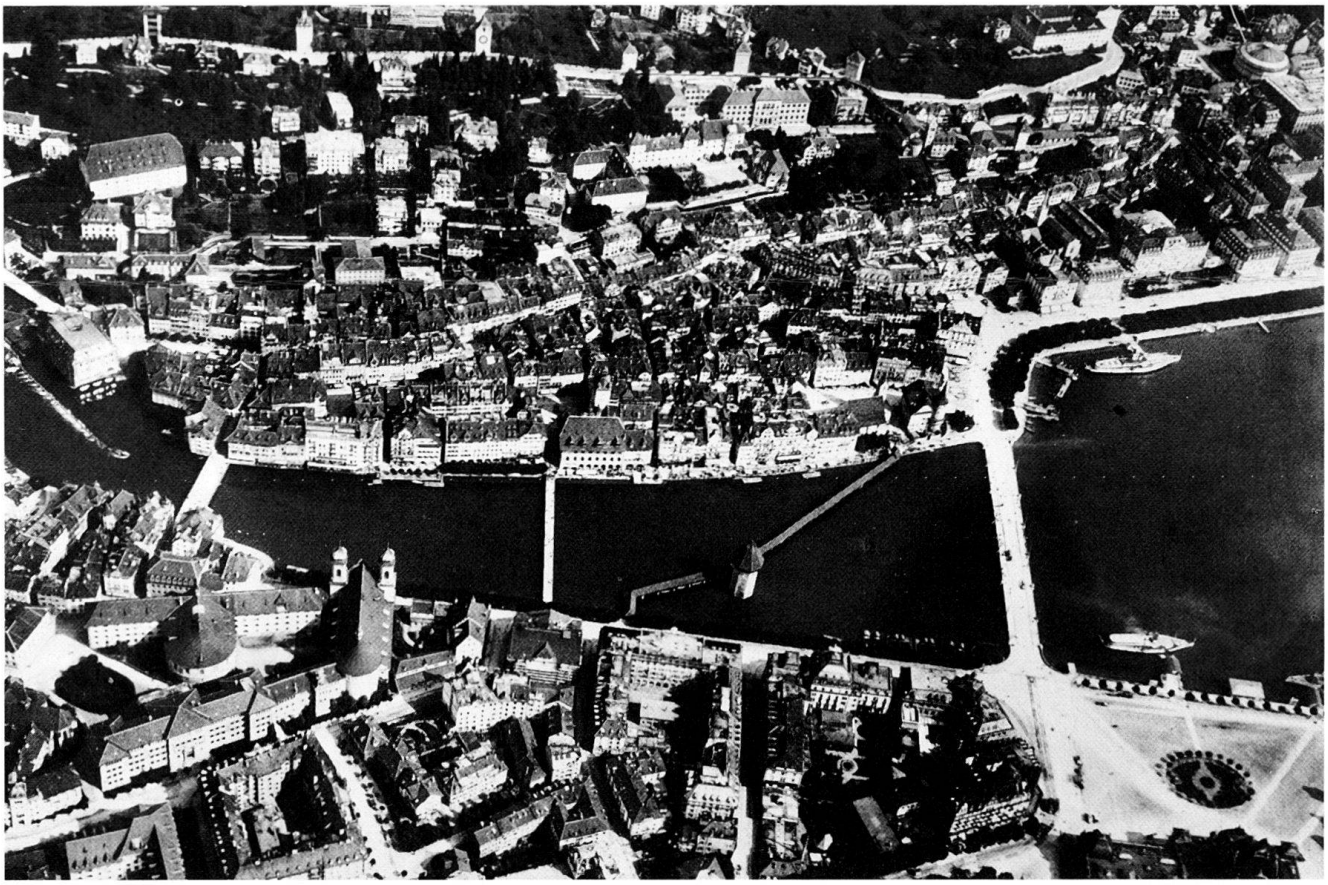


Abb. 55 Luzern. Altstadt. Flugaufnahme um 1920.

flache Seeuferlandschaft zur Quaipromenade. Die Ausfallachse nach Zürich war noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts kaum besiedelt. Die Strasse durchquerte den Steinbruchhof (Zürichstrasse Nrn. 22, 24), beschrieb zwischen dem Weggismatthof (*Maihofstrasse* Nrn. 15–17) und dem Bauerngut Im Rank einen Bogen und verliess, vorbei an den Bauernhäusern des Unter- und Obermaihof (*Maihofstrasse* Nrn. 71 und 76), in nordöstlicher Richtung das Luzerner Gemeindegebiet. Als sich in den 1830er Jahren der Warenverkehr mit dem industrialisierten Nordosten der Schweiz auszudehnen begann, siedelten sich am Ausgang der Altstadt, dort wo die Zürichstrasse ansteigt, Fuhrhalter und Hufschmiede (*Zürichstrasse* Nrn. 23, 25) an. Die Strassenbesiedlung wurde in den 1870er Jahren verdichtet mit jenen Mietshauszeilen, deren Bau die Spekulationen um einen rechtsufrigen Bahnhof nährten. Die Eröffnung des Gletschergartens 1873 fällt in jene fieberhafte Gründerzeit des Quartiers. Für das gewerbliche Wachstum stehen zwei Bierbrauereien (*Zürichstrasse* Nr. 27;

Abb. 56 Luzern. Maihofquartier mit Maihofschulhaus, 1905–1906 erbaut. Zeitgenössische Fotografie.

Abb. 57 Luzern. Aussicht vom Felsberg auf das Weyquartier. Foto nach 1930.

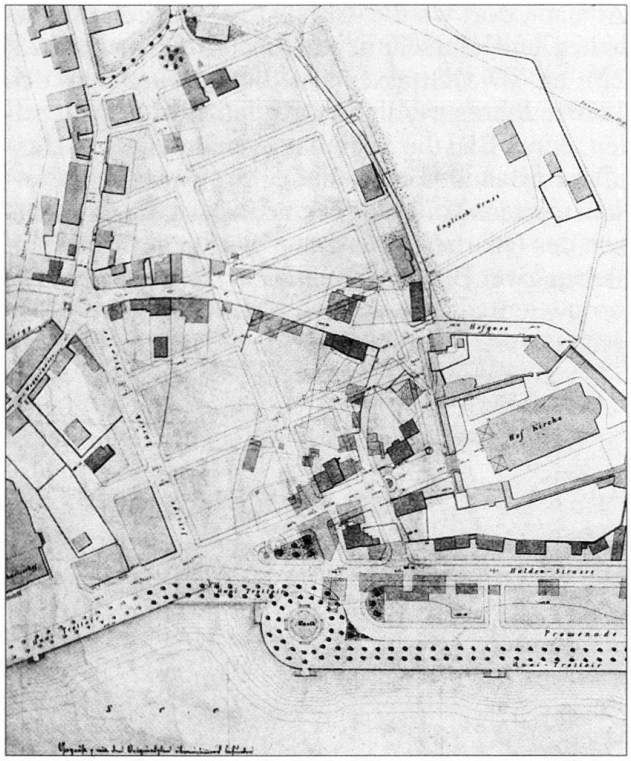


Abb. 58 Luzern. Erweiterungsplan von Bauinspektor Samuel Senn für das Hofquartier, 1865.

Maihofstrasse Nr. 91) und eine grosse Druckerei (*Zürichstrasse* Nrn. 5, 13, 21). Gleichsam als kleingewerblicher Hinterhof zur Zürichstrasse entstand die Wohnzeile mit Werkstätten an der *Steinenstrasse*. Das grosse Maihofschulhaus, erbaut 1905–1906 (*Maihofstrasse* Nrn. 15, 17) anstelle einer Seifen- und Kerzenfabrik, zeugt von der hohen Wohndichte, welche die Ausfallstrasse um die Jahrhundertwende erreicht hatte (Abb. 56).

Bildet die Strasse nach Zürich die Längsachse, so die Quaianlage vom Schwanenplatz bis zum *Nationalquai* die Querachse, das städtebauliche und wirtschaftliche Fundament dieses Stadtraums. Westlich greift die Quaizone ins Herz der Altstadt ein: Das Zurgilgenhaus bildet den Angelpunkt, von welchem das alte und neue Luzern ausscherten. Das Patrizierhaus, mit dem Baghardsturm ein Wahrzeichen von Alt-Luzern, wurde 1836 zu einer der ersten Fremdenpensionen eingerichtet (*Kapellplatz* Nr. 1). Der vorgelagerte *Schwanenplatz* und der *Schweizerhofquai* überformten als moderne, fahrbare Promenade den alten Verkehrsweg der Hofbrücke (Abb. 23, 24). Die Quaianlage bildet die Ausgangsbasis für die Erschliessung des Hinterlands im Wey (Abb. 57). Dieser Mittelteil des

nördlichen Siedlungstrichters, ein sumpfiges Verlandungsgebiet mit kleingewerblicher Nutzung, musste städtebaulich erst neu definiert werden. An den Weihern im Wey wurde Garn gesechtet. Mit der Zunahme des Touristenstroms beim Löwendenkmal (*Denkmalstrasse* Nr. 4) kam es zu einer ungeordneten Aufstellung von Souvenirbuden. 1865 klagte der Stadtrat, «dass an verschiedenen Orten hölzerne Hütten und Baraken aller Art entstanden, welche durchaus keine Berechtigung haben». Im gleichen Jahr trat der Bebauungsplan von Samuel Senn in Kraft, der für die Weymatte eine Rasterbauweise vorsah. Um den Schweizerhofquai mit der Zürichstrasse zu verbinden, war schon 1859 die *Alpenstrasse* angelegt worden, wobei das Äussere Weggistor (siehe *Hertensteinstrasse)* beseitigt wurde. Nach einem Plan von 1864 (Abb. 58) hätte die erweiterte Quaiachse zu einem Rondell geführt (etwa anstelle des nachmaligen *Kurplatzes*); dieses hätte eine axiale Entsprechung bekommen in einem zweiten Rondell, beide verbunden durch einen breiten Boulevard mit Allee im Mittelstreifen; ein Weg in dessen nördlicher Verlängerung hätte zum Löwendenkmalpark geführt. Nach diesem Bebauungsplan wäre die zentrale Längsschneise des Weyquartiers zwischen Löwendenkmal und Kurplatz gelegt worden. Doch die Anwohner, Nachteile beim Enteignungsverfahren fürchtend, wehrten sich dagegen, dass Luzern «mit der gleichen Schablone wie Paris» behandelt werde[90].

Die *Löwenstrasse* wurde schliesslich weiter westlich und nur als einfacher Strassenzug realisiert. Den Durchgangsverkehr nimmt die parallele, kürzere *Alpenstrasse* auf, die in die Zürichstrasse einmündet. Die beiden Längsstrassen des Weyquartiers werden rechtwinklig von Querstrassen gekreuzt, die parallel zum Schweizerhofquai verlaufen. Als Relikt der mittelalterlichen Verbindung zum Hofstift blieb die gekrümmte Hofstrasse mit einigen Vorstadthäuschen. Als erster monumentaler Mietpalast im Wey entstand der Stadthof (*Stadthofstrasse* Nrn. 4–6), der mit der komplementären Dreiflügelanlage des Gotthardbahn-Verwaltungsgebäudes (*Schweizerhofquai* Nr. 6) einen gemeinsamen Innenhof bildet. Zwischen den Mietshöfen siedelten sich Bauten zur Unterhaltung der Fremden an: das Stauffersche Museum (*Löwenplatz* Nr. 4), Meyers Diorama (*Zürichstrasse* Nr. 1), das Alpineum (*Denkmalstrasse* Nr. 11). Den Löwenplatz dominiert das Bourbakipanorama (*Löwenstrasse* Nr. 10). Mit den Verkaufsmagazinen, welche den zylindrischen Bau einst umgaben, war der Souvenirmarkt in architektonisch anständige Bahnen gelenkt worden. Um die Jahrhundertwende besass jedes zweite Haus im Wey einen «Salon d'Art».

Der östliche Eckpfeiler des Hofquartiers ist das Grand Hotel Palace (*Haldenstrasse* Nr. 10). Stadteinwärts folgen längs des Nationalquais der Kursaal (*Haldenstrasse* Nr. 6) und das Grand Hotel

Abb. 59 Luzern. Hofkirche mit Kaplanenhäusern nach Abbruch der Hofbrücke und 1860 vollendeter Aufschüttung des Schweizerhofquais. Ölgemälde von R. Alt.

Abb. 60 Luzern. Hofkirche nach Anlage der Freitreppe und Bau des Genferhauses (s. Sankt-Leodegar-Strasse Nr. 2), 1890–1892. Fotografie 1898.

National (*Haldenstrasse* Nrn. 4–4a), mit welchen der Luzerner Tourismus in seine mondäne Phase getreten war. Der vornehme Ostzipfel des nördlichen Siedlungstrichters legte sich pompös um den erhabenen Stiftsbezirk zwischen *Zinggentor-* und *Haldenstrasse*. Bis 1890 blieb die Hofkirche verschanzt vor dem Lärm touristisch-weltlicher Eitelkeit hinter dem Wall der Kaplanenhäuser (Abb. 59). Die 1890–1892 erstellte Freitreppe erst legte die Stadtkirche frei und band den religiösen Bezirk in die Linie des *Schweizerhofquais* ein (Abb. 60).

2.8.4 Wesemlin, Dreilinden, Halde

Das Gebiet umfasst den Hügelkamm zwischen *Zürichstrasse* und rechtem Seeufer. Auf der stadtnächsten Kuppe steht das Kapuzinerkloster Wesemlin. Der alte Aufstieg ist der *Kapuzinerweg*, der bei der Probsteimatte hinter dem Hofbezirk beginnt. Der Weg streift die steile Hangmulde des *Felsberg*, wo sich seit 1859 ein Hoteldorf, die Pension Felsberg, mit eigenem Ballsaal und Theater auszubreiten begann. Den Weg zum Kloster säumen Mehrfamilienhäuser und Villen. Westseitig, von der Zürichstrasse her, wird der Wesemlinhügel durch die *Wesemlinstrasse* erschlossen, die aus einem alten Flurweg zum Kloster hervorging, der 1919–1922 ausgebaut und verlängert wurde; sie erklimmt den Hügel in einer Doppelschlaufe und führt durch die ehemaligen Bauerngüter Wesemlin (*Wesemlinstrasse* Nr. 40), Hinterwesemlin (*Wesemlinstrasse* Nr. 46) und Wäldlihof (*Wesemlinterrasse* Nr. 18; siehe auch *Wesemlinstrasse* Nr. 63a). Die Mehrzahl der Kleinvillen, Ein- und Mehrfamilienhäuser entstand nach der Jahrhundertwende. Das Wesemlinquartier hat den Charakter einer Gartenstadt mit Heimatstil-Einschlag (Abb. 61).

Die *Dreilindenstrasse* wurde 1890–1892 angelegt. Ursprünglich begann sie beim Friedhof der Probsteimatte, bevor sie 1933 in einer Schlaufe an die *Löwenstrasse* im Weyquartier geschlossen wurde. Gerichtsschreiber Melchior Schürmann, Schweizerhof-Hotelier Alfred Hauser und der Arzt und Stadtrat Alfred Steiger hatten 1887 die Landgüter Ruflisberg (nachmalige Siedlung Gartenheim) und Hitzlisberg (*Dreilindenstrasse* Nr. 50), auf dem abfallenden Hügelrücken hinter der Hofkirche gelegen, erworben. Das Reglement der Dreilindengesellschaft von 1891 legte die Grundlage für eine einheitliche Überbauung: «Auf dem Dreilindengute dürfen nur Bauten erstellt werden, welche ausgesprochen den Charakter von Villen an sich tragen und dieser Zweckbestimmung dienen . . . Speziell wird festgesetzt, dass auf dem ganzen Dreilindengute zu keiner Zeit erstellt werden dürfen: Kirchhöfe, Materialablagerungsplätze, Viehunterstandorte, Wirthschaften, Kegelspielplätze, Fabriken, Magazine, Spitäler, Kranken- oder Irrenhäuser, Prostitutions- oder Spielhäuser.» Höchstens Pensionen – wie etwa Dreilinden und Palmiers (*Sonnenbühlstrasse* Nr. 2) – wurden in diesem vornehmsten aller Luzerner Wohnquartiere geduldet. Die Parzellen waren innerhalb von 22 Jahren verkauft. Die grösste, auf der Hügelkuppe gelegen, ging 1890 an die Amerikanerin Sarah Spencer und deren Tochter, Prinzessin Eleonora Cenci von Vicovaro, die inmitten eines Englischen Parks ein weitläufiges Villenanwesen errichten liessen (*Dreilindenstrasse* Nrn. 80, 82).

Südlich des Dreilindenkamms, zum See hin abfallend, liegt das Haldengebiet. Die alte *Adligenswi-*

Abb. 61 Luzern. Blick von Dreilinden auf das Wesemlinquartier. Fotografie nach 1930.

Abb. 62 Luzern. Hotel Montana mit terrassierter Parkanlage, 1908–1910 erbaut (siehe Adligenswilerstrasse Nr. 22). Perspektivische Ansicht der Architekten Möri & Krebs.

lerstrasse ersteigt, hinter der Hofkirche beginnend, den Hang diagonal, passiert die Landsitze Lindenfeld (*Adligenswilerstrasse* Nr. 39), Dorenbach und Dietschiberg Richtung Adligenswil. Gleich zu Beginn des Aufstiegs zweigt die *Hitzlisbergstrasse* ab, die einst zum gleichnamigen Landgut (*Dreilindenstrasse* Nr. 50) führte. Der Abhang von der Hitzlisbergstrasse zur Haldenstrasse am Seeufer ist Luzerns Aussichtstribüne. Zwischen die zwei bestehenden Strassen wurden zwei weitere, parallele «Tribünenränge» angelegt: die *Gesegnetmattstrasse* (vor 1890) und die *Rigistrasse* (1909–1911), die bei der Standseilbahn zum Hotel Montana (*Adligenswilerstrasse* Nr. 22) (Abb. 62) als Sackgasse beginnt und sich über die Mulde der Brunnhalde zum Sankt Annaspital (*Sankt-Anna-Strasse* Nr. 32) emporwindet. Pensionen, Sanatorien und Hotels aus dem ersten Hochkonjunktur-Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts dominieren die Halde. Zwei religiöse Ausbildungsstätten, das Priesterseminar Sankt Beat (*Adligenswilerstrasse* Nr. 15) und das Mädchenpensionat Sankt Agnes (*Abendweg* Nr. 1), bezeugen die Nähe zum Stiftsbezirk.

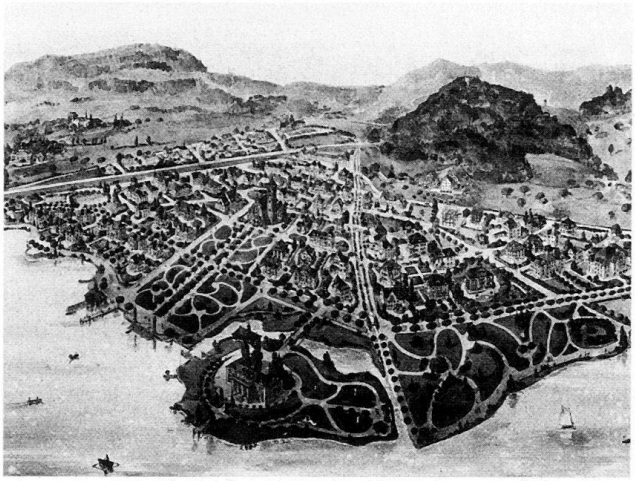


Abb. 63 Luzern. Projekt für die Überbauung von Brüelmoos und Würzenbachdelta (heute Strandbad Lido) mit einer Gartenstadtsiedlung und Parkanlage, 1914. Nicht ausgeführt. Erst seit der Nachkriegszeit wird der rechtsufrige Landbezirk mit einer Stadtrandbesiedlung überbaut.

Die urbane Ausdehnung am rechten Seeufer reichte vor dem Zweiten Weltkrieg bis zur Talstation der Standseilbahn (*Felsental* Nr. 4) auf den Dietschiberg. Dahinter verwandelte sich die Haldenstrasse in südöstlicher Richtung zum Überlandweg nach Meggen (*Seeburgstrasse*). Um die Herrensitze von Seeburg und Oberrebstock kristallisierten sich bis

1920 erste Touristik- und Villenbauten. Einzelne Grossbauten, die italianisierende Villa Bellerive (*Bellerivestrasse* Nr. 19), das Kloster Sankt Anna auf dem Gerlisberg und das private Kurhaus Sonnmatt auf *Hemschlen*, krönten inselhaft die Hanglagen und Hügel. Seit 1914 wurden Bebauungspläne zur Gestaltung des Seeufers beim Brüelmoos und im Würzenbachgebiet entworfen (Abb. 63); doch erst seit der Nachkriegszeit wird der rechtsufrige Landbezirk mit einer Stadtrandbesiedlung überzogen.

2.8.5 Sankt Karli, Geissmatt, Bramberg

Der Stadtraum zwischen dem Reussknie und östlich der *Zürichstrasse* blieb bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts von der Landwirtschaft geprägt. Die *Sankt-Karli-Strasse*, rechtsufriger Nebenausgang der Stadt Richtung Nordwesten, verband die Bauernhöfe vom Fluss her bis zum Ibachhof (siehe *Reusseggstrasse*) und zur Reussegg, wo eine Fähre nach Reussbühl übersetzt. Der Strassenname stammt vom barocken Herrensitz Sankt Karli (*Sankt-Karli-Strasse* Nr. 34/*Spitalstrasse* Nrn. 91a, 93). Mit einer Teigwarenfabrik auf dem Trüllhofgut (*Sankt-Karli-Strasse* Nrn. 15, 15a, 15c; siehe auch *Trüllhofstrasse* Nr. 6) erfuhr der ländliche Flussweg einen ersten industriellen Eingriff. In den 1870er Jahren folgte eine Zeile spätklassizistischer Villen (*Sankt-Karli-Strasse* Nrn. 8, 10, 12, 14, 18, 20). Seit der Jahrhundertwende verdichtete sich die Besiedlung der Flussstrasse mit Mehrfamilienhäusern und gewerblichen Bauten. Der Sitz der Vereinigten Molkereien Luzern (*Sankt-Karli-Strasse* Nrn. 22, 22a) erinnert, wenn auch in fabrikmässiger Überformung, an die landwirtschaftliche Vergangenheit des Sankt-Karli-Quartiers.

Hinter der Sankt-Karli-Strasse erhebt sich eine nordostwärts verlaufende Hügelreihe: die Geissmatthöhe, der Bramberg, Allenwinden. Um die Jahrhundertwende begann die Überbauung des Geissmatthofs mit Mehrfamilienhäusern. In zwei gegenläufigen Kurven erschliessen die *Geissmattstrasse* (1892–1895) und die *Mühlemattstrasse* (1907 vollendet) die Parzellen in Hanglage. Der nordöstlich anschliessende Rundhügel Allenwinden (siehe *Allenwindenstrasse* Nr. 17), im Winkel zwischen Museggmauern und Zürichstrasse, wird stadtseitig parallel von der *Bergstrasse* und der *Fluhmattstrasse* (beide vor 1890) umgürtet. Das Prestige des Wohnquartiers steigt mit den beiden Strassen: Unten, an der Einmündung zur *Friedentalstrasse*, befinden sich schlichte Mietshäuser

Abb. 64 Luzern. Sankt-Karli-Quartier, vom Männliturm gesehen. Foto vor 1928.

und gewerbliche Bauten; gegen Allenwinden mehren sich die vornehmeren Etagenvillen. Monumentale Krönung der Fluhmatt bildet das SUVA-Gebäude (*Fluhmattstrasse* Nr. 1) unmittelbar über dem Steinbruch, der über der Altstadt zum Museumsplatz (siehe *Hertensteinstrasse*) abfällt. Die *Brambergstrasse* verbindet an dieser Stelle in ihrem Aufstieg über eine elegante Doppelschleife die *Musegg-* und die *Fluhmattstrasse* und ersteigt dann in flachen Kurven westwärts einen Sattel, der zwischen Geissmatthöhe und Allenwinden versetzt liegt. Stammhaus der Gegend ist der Landsitz Bramberg (*Bramberghöhe* Nr. 4). In seiner Nachbarschaft betrieb Damian Wettstein seit den 1870er Jahren eine Gärtnerei und Fremdenpension (*Brambergstrasse* Nrn. 7, 9). Ebenfalls im Dienst des Fremdenverkehrs stand die Pension Schloss Bramberg (*Brambergstrasse* Nr. 20). Nach der Jahrhundertwende wurden die Mehrfamilienhäuser und Etagenvillen für eine mittelständische Beamtenschicht errichtet.

Zur Geissmatthöhe, dem Bramberg und Allenwinden parallel, verlaufen zwei weitere Hügelzüge, nordwärts gestaffelt zwischen zwei seichten Talsenken. In der ersten Senke steigt die Spitalstrasse vom Quartier Sankt Karli zum Urnerhof (*Friedentalstrasse* Nrn. 41, 43, 45), wo sie in die *Friedentalstrasse* einmündet. Diese schwenkt, von der *Zürichstrasse* abzweigend, an dieser Stelle in die zweite Talsenke, eine verlandete Zunge des Rotsees. *Spitalstrasse* (1901–1902) und *Friedentalstrasse* bilden die zweischlaufige Umfahrung im Norden, wo die moderne Stadt im *Kantonsspital* und dem Friedhof Friedental Krankenversorgung und Bestattung ausgelagert hat.

Das rechtsufrige Siedlungsgebiet Sankt Karli ist über mehrere Brücken mit dem linksufrigen Untergrund verbunden. Jenseits der Stadtgrenze, vom Gemeindegebiet Littau her, setzt die Eisenbahnlinie Richtung Zürich über die Reuss, verschwindet im 120 m langen Mohrentaltunnel und verlässt Luzern nördlich des Rotsees auf Ebikoner Gemeindegebiet. Auf der Höhe Spitalstrasse und dem linksufrigen Kreuzstutz stellt die *Sankt-Karli-Brücke* (1909) den Transitverkehr zwischen Zürich-, Bern- und Baselstrasse her. Die Gotthardlinie der SBB setzt über eine Eisenfachwerkbrücke zwischen *Sankt-Karli-Strasse* Nrn. 13b und 13a über die Reuss, unterfährt die Geissmattstrasse in einem Graben und taucht beim Mühlematthügel in den Stadttunnel (siehe *Bahnareal*). Der erste fahrbare Flussübergang im Sankt-Karli-Quartier war die gusseiserne *Geissmattbrücke* (1891) zwischen der *Geissmattstrasse* und der linksufrigen *Militärstrasse* (Abb. 65). Die Brückenbauten haben die einst getrennten Quartiere Untergrund und Sankt

Abb. 65 Luzern. Geissmattbrücke (1891), dahinter die Eisenfachwerkbrücke der 1897 eröffneten Gotthardbahn-Linie. Foto um 1900.

Karli auch soziokulturell verbunden. Architektonischer Ausdruck flussüberspannender Gemeinsamkeiten sind das Sankt-Karli-Schulhaus (1909–1911, *Sankt-Karli-Strasse* Nr. 44) und die Sankt-Karli-Kirche (*Sankt-Karli-Strasse* Nr. 25) (Abb. 48).

2.8.6 Untergrund, Gütsch, Bruchquartier

Seit dem Mittelalter lag das hauptsächliche Wachstumsgebiet Luzerns vor dem Baslertor (siehe *Pfistergasse*). Halbkreisförmig um den Stirnhang des Gütsch breitete sich längs der *Gibraltarstrasse* und der *Baselstrasse* eine Vorstadt aus (Abb. 49, 54). Kleingewerbliche Biedermeierbauten zeugen von der wirtschaftlich initiativen Regenerationszeit. Noch 1867 war das Quartier Untergrund mit 2400 Seelen grösster Stadtteil. Erst mit der Druckwasserversorgung von 1875 und der Abdrehung des Bahnhofs (1893–1896) verlagerten sich die städtebaulichen Schwerpunkte in die neu erschlossenen Siedlungsräume auf den Hügeln und im Süden des Gemeindegebiets. Im Untergrund herrschen enge Verhältnisse: Der Siedlungsraum ist östlich durch die Reuss und westlich durch den Gütsch begrenzt, der felsig in das linksufrige Schwemmland des Flusses abfällt. 1908 tötete ein Erdrutsch vier Bewohner des Hauses *Baselstrasse* Nr. 49. Die schattige Talsohle wird zweigeteilt durch den Fahrdamm der Eisenbahn Richtung Basel und Bern. Schon vor der Eröffnung des Centralbahnhofs war die Baselstrasse die verkehrsreichste Ausfallachse Luzerns. Der Warenumschlag geschah auf dem «Kurzweilplatz» (*Kasernenplatz* Nr. 6) vor dem Baslertor, wo sich zugleich der städtische Zimmerwerkplatz und der Schweinemarkt befanden, bevor das Areal von der Infanteriekaserne (*Kasernenplatz* Nr. 6) und dem Schlachthof (*Militärstrasse* Nrn. 2–4) überbaut wurde. Neben dem Verkehr prägt den Untergrund das Gewerbe. Mechanische Tüftler nutzten seit den

Abb. 66 Luzern. Reusstal zwischen Gütsch und Sankt Karli. Linksufrig das Quartier Baselstrasse. Astra Aero, Ballonaufnahme, um 1912.

1830er Jahren die Wasserkraft auf der Sandbank der *Reussinsel*, wo die Wiege der von Moosschen Eisenwerke liegt (Abb. 68). An der *Sentimattstrasse* Nrn. 2–3 befand sich die Aufzugfabrik Schindler, an der *Baselstrasse* Nrn. 78, 80 die Brauerei zum Lädeli. Der Untergrund war Küche und Keller Luzerns, wo sich ansiedelte, was die Stadt, vom See her gesehen, verschwieg. Die Industriezone überlagert eine noch ältere Zone der Versorgung und Kasernierung: Das Sentispital (*Baselstrasse* Nrn. 19–21) gab der Vorstadt ihren Namen. Daneben bestand das Sankt-Jakobs-Spital für «Alleinstehende Weibspersonen» und das Blaternhaus (*Militärstrasse* Nrn. 9, 14). Aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen das Waisenhaus und die Strafanstalt (*Baselstrasse* Nrn. 10 und 20). Grosszügig bemessen war das Wohnhaus des Scharfrichters samt Obstgarten, in dem der kreisrunde Richtplatz stand. Der Totenacker für die Hingerichteten, Dirnen und Selbstmörder lag ausserhalb der Sentitor-Mauer (siehe *Baselstrasse*). Aus der Vorstadt der Hintersassen im Ancien régime wurde im Zeitalter der Hotelindustrie das Quartier der Fremdarbeiter. Mit dem Bauboom im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts setzte die Einwanderung der italienischen Maurer ein. Der Untergrund blieb bis nach dem Zweiten Weltkrieg, was sein Name besagte. «Klein Chicago» wurde das Viertel mit der grössten Dichte an Wirtschaften, Schenken und Raufhändeln auch genannt. Die ansteigende *Bernstrasse*, die vom Kreuzstutz über einen Hügelrücken den Untergrund verlässt, hiess dagegen «Oberitalien». Hier entstanden in den 1890er Jahren Mietshausreihen, die etwas mehr frische Luft und Sonne empfangen. An der Gemeindegrenze befindet sich sogar eine Strassensiedlung von Einfamilienhäusern im Schweizerhausstil (*Bernstrasse* Nrn. 88, 90, 92, 96, 102, 106, 110, 112).

Beim Sentispital (*Baselstrasse* Nrn. 19–21) zweigt die *Gibraltarstrasse* ab, die einst zum Frauenkloster Sankt Anna im Bruch führte. Das Konvent, das auf eine Beginengründung zurückgeht (siehe *Klosterstrasse*; *Gibraltarstrasse* Nrn. 5, 7), diente, wie das Sentispital, der Versorgung der Armen und Ausgestossenen. Zwischen heutiger *Klosterstrasse* und *Baselstrasse* entwickelte sich ein Gewerbequartier. Grösster Betrieb war das Magazin der von Moosschen Eisenwerke, das auf dem Areal des alten Schützenstandes lag (*Bruchstrasse* Nr. 11). An der Kreuzung von *Bruch-* und *Schützenstrasse* befand sich der Grossviehmarkt. Die *Bruchstrasse* geht auf den Bebauungsplan von Samuel Senn zurück (1866); die schnurgerade Längsschneise wertete die *Gibraltarstrasse* zur Nebenachse ab

(Abb. 67). Noch stiess der städtebauliche Wille zum Schachbrett im Bruchquartier für vierzig Jahre an die Mauern des Frauenklosters (siehe *Klosterstrasse*). Als die Konventsgebäude 1907 abgebrochen wurden, konnte der südliche Teil des Bruchquartiers, die ehemalige Klostermatte, im Geviert von *Klosterstrasse*, *Pilatusstrasse*, *Vonmattstrasse* und *Hirschengraben* mit Mietshöfen überbaut werden. Die Abdrehung der Geleiseanlagen hatte hier den «eisernen Gürtel» der Bahn gesprengt: Die alte Linienführung verlief im Viertelbogen vom Gibraltartunnel quer über die Klostermatte in die *Pilatusstrasse*. Nach der Aufhebung des alten Bahntrassees und dem Bau des weiter westlich gelegenen Gütschtunnels wurde die obere *Pilatusstrasse* bis zur *Vonmattstrasse* verlängert, hinter deren langgestreckte, westliche Mietshauszeile die Geleise von 1897 führen. Die *Pilatusstrasse* bildet die verbindende Achse zwischen den Rasterbauquartieren Bruch, Hirschmatt und Bahnhof. Im Gegensatz zu den beiden andern ist das Bruchquartier ausgeprägte Wohngegend. Pädagogischer Eckpfeiler der Schachbrettanlage im Süden bildet ein grosser Platz mit den Schulhäusern Säli, Pestalozzi und Dula (*Pilatusstrasse* Nr. 59; *Zähringerstrasse* Nr. 28; *Bruchstrasse* Nr. 78). Hinter dem Schulhof steigt die 1900 begonnene Sälistrasse an; sie erschliesst den Untergütsch, der in den 1920er und 1930er Jahren überbaut wurde. Mit der Synagoge an der *Bruchstrasse* Nr. 51 sind Bruchquartier und Säli bevorzugte Wohngebiete der jüdischen Glaubensgemeinde. Eine koschere Metzgerei befand sich an der *Bruchstrasse* Nr. 26.

Die Plateaus über den Felsabbrüchen des *Gütsch* sind von Herrensitzen besiedelt. Dort, wo sich eine malerische Aussicht auf die Altstadt und die Rigi bietet, traten seit den 1860er Jahren einige Fremdenpensionen und Hotels neben die vornehmen

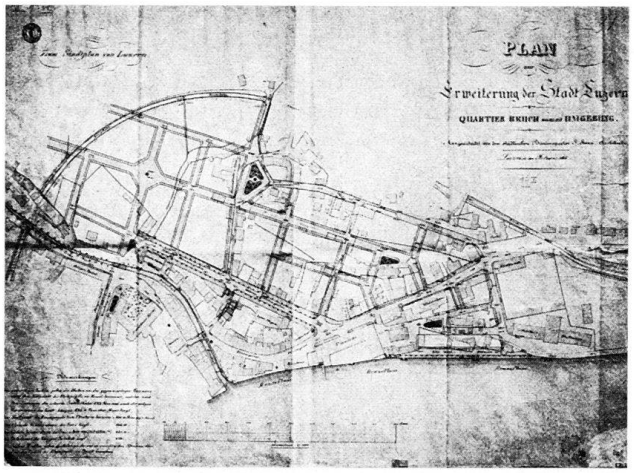


Abb. 67 «Plan zur Erweiterung der Stadt Luzern, Quartier Bruch sammt Umgebung», 1866, von Bauinspektor Samuel Senn.

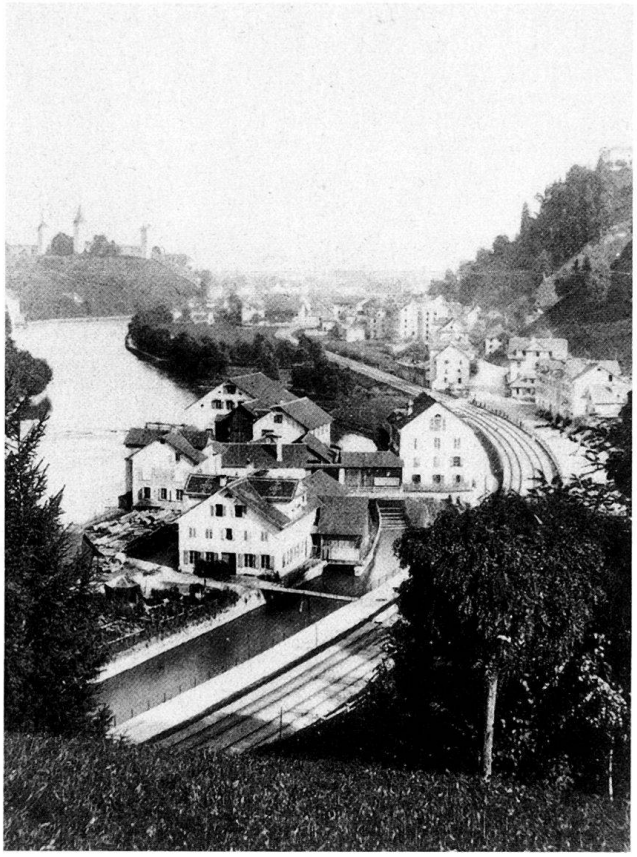


Abb. 68 Luzern. Der Untergrund mit Reussinsel. Foto, zweite Hälfte 19. Jahrhundert.

Hochsitze. Beim Gütschhof steht, erreichbar über eine Standseilbahn (*Baselstrasse* Nr. 21a), das Schlosshotel Gütsch mit seinem weithin sichtbaren, neumanieristischen Turm. Die benachbarte Pension Wallis, 1947 in eine Arbeitersiedlung integriert, beherbergte vom 8. August bis 9. September 1868 die Königin Viktoria von England (*Gütschhöhe* Nrn. 14–16, 27). Im westlich anschliessenden Gütschwald befindet sich das Reservoir der städtischen Wasserversorgung. Während sich die Entwicklung des Bruchquartiers bis 1907 vor dem Kloster staute, wich der Wohnungsbau in den Hang der Bruchmatte aus: Seit den späten 1890er Jahren säumen Mehrfamilienhäuser den steilen Weg zum Landsitz Bruchmatt (*Bruchmattstrasse* Nr. 9). Die Wohnstrasse verläuft parallel zur westlich aufsteigenden Hochbühlstrasse, die vom Sankt-Anna-Kloster her eine kleine vorstädtische Siedlung aus dem 18. Jahrhundert erschliesst. Weiter führt sie über einen Taleinschnitt auf eine Geländeterrasse; hier thront der Herrensitz Gibraltar – seinem Urbild bei den Säulen des Herkules entsprechend – auf dem Felsen über der gleichnamigen Strasse. Die angenehme Aussicht auf Oberhochbühl nahmen daneben die Pensionen Suter (*Gibraltarstrasse* Nr. 23) und Britannia-Viktoria (Nrn. 18, 20) in Anspruch.

Abb. 69 Luzern, Flugaufnahme des Obergrunds von Süden. Foto um 1920.

2.8.7 Obergrund, Guggi, Steinhof

Das älteste Siedlungsgebiet im Süden liegt an der *Obergrundstrasse*. Der Weg nach Kriens folgt dem Krienbach, der heute zugedeckt unter dem Fussgängersteig neben der Fahrbahn fliesst. Auf mittlerer Strecke befindet sich der 1759 angelegte Lindengarten, der bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts als militärisches Exerzierfeld und Platz für Volksfeste benutzt wurde. 1886 wurde in der Obergrundstrasse das Trassee der Kriens–Luzern-Bahn angelegt, das 1900 auf die Spur der Trambahn angepasst wurde. Einer Erweiterung der Geleiseanlagen hätte 1915 die alte Lindenallee geopfert werden sollen. Die Opposition des Heimatschutzes verhinderte einen Kahlschlag der Baumreihen zwischen Pauluskirche (*Moosmattstrasse* Nr. 2) und Eichhof (*Obergrundstrasse* Nr. 110). Die Obergrundstrasse verlässt die Altstadt im Knie des *Hirschengrabens*, östlich flankiert vom Heiliggeistspital (Nr. 1). Gegenüber befand sich der Landsitz Unterguggi (*Hallwilerweg* Nrn. 4–6), dessen Park im 19. Jahrhundert mit Villen und im 20. Jahrhundert mit dem Hallwilerweg überzogen wurde. Die vorstädtische Landhausidylle hat sich zwischen der Rasterbebauung des Bruchquartiers und der Verkehrssanierung der Achse Obergrund verflüchtigt. 1958 räumte die Villa Nager (*Hallwilerweg* Nrn. 5–7), umzingelt vom Verkehrslärm und der allseitigen Aussicht auf Hinterhöfe, das Feld. Mit dem Grundhof (*Obergrundstrasse* Nrn. 11–13) und dem Himmelrich (*Obergrundstrasse* Nrn. 59–61) haben sich zwei herrschaftliche Landhäuser erhalten. Anstelle eines klassizistisch eleganten Vorstadthauses entstand 1913 das Volkshaus als massiger Stirnbau beim Altstadteingang (*Obergrundstrasse* Nr. 5). Nicht nur die patrizischen Landhäuser, auch die Vorstadthäuschen aus dem 18. und frühen 19. Jahrhundert gingen in der Verstädterung der alten Ausfallstrasse unter. Erhalten hat sich am Pilatusplatz die Wirtschaft Zur Schmiede (*Pilatusstrasse* Nr. 47), deren Name auf die vormalige Hufschmiede zurückgeht, wo unter gedecktem Laubengang die Fuhrpferde beschlagen worden waren. Westseitig parallel zur Obergrundstrasse floss der Mühlebachkanal, der vom Krienbach beim Eichhof (*Obergrundstrasse* Nr. 110) abgezweigt worden war, um die Mühlen und Schmitten am *Mühlebachweg* und an der *Taubenhausstrasse* zu betreiben. Letztere hat ihren Namen von der Nagelschmitte, die der Stadtschlosser Niklaus Dub 1759 erworben hatte (*Taubenhausstrasse* Nr. 23). Der Gewerbekanal ist seit 1920 auf der ganzen Länge zugedeckt. Gegen die Gemeindegrenze nach Kriens breitet sich eine Überbauung des späten 19. Jahrhunderts mit Kleinvillen (siehe *Grünring*) und Villen (siehe *Obergrundstrasse* Nrn. 95, 99, 101) aus. Damit

wurde auch bei der modernen Besiedlung des Obergrunds eine gewisse Durchmischung gewahrt. Die Brauerei Eichhof (*Obergrundstrasse* Nr. 110), grösster Fabrikbetrieb am südlichen Stadtausgang, steht vis-à-vis einer Zeile von Etagenvillen der Jahrhundertwende (*Obergrundstrasse* Nrn. 109, 111, 115).

Zwei alte Strassenzüge zweigen südöstlich von der *Obergrundstrasse* ab; sie führten ursprünglich an den Bauernhöfen Kleinmatt, Moosmatt und Eichmatt vorbei (*Moosmattstrasse* Nrn. 1, 5 und 27; *Horwerstrasse* Nr. 7). Der Südzipfel der Stadt klingt in schlichten, freistehenden Wohnhäusern und Kleinvillen aus. Am Ende, wo die beiden Stadtrandstrassen ineinander münden, standen zwei Fabriken (*Moosmattstrasse* Nr. 56, *Horwerstrasse* Nr. 81). Dahinter dehnt sich bis zur Gemeindegrenze von Horw die Ebene der Allmend mit der Infanteriekaserne (siehe *Murmattweg*) und dem Schiessplatz (*Horwerstrasse* Nr. 91) aus.

Auf der Westseite wird die Obergrundstrasse von den sanften Abhängen des Sonnenbergs gesäumt. Der vom Schöntaltunnel unterfahrene Hügelsporn Reckenbühl gehörte zum Herrensitz Oberguggi (*Guggistrasse* Nr. 5). Die Guggistrasse und die Reckenbühlstrasse erschliessen das parzellierte Landgut, das mit eklektizistischen Villen aus den 1890er Jahren überbaut wurde. Auf den Hügel des benachbarten Schlosses Steinhof (*Steinhofstrasse* Nr. 10) winden sich, ineinandergeschlungen, die *Schlossstrasse* und die *Steinhofstrasse* (beide 1914). Hier entstand seit den 1910er Jahren ein Quartier von Mehrfamilienhäusern und Kleinvillen im Heimatstil. Der Umschwung des Eichhofs, des letzten Landsitzes vor der Gemeindegrenze, blieb der anwachsenden gleichnamigen Brauerei vorbehalten (*Obergrundstrasse* Nr. 110) und dem Park einer Villa, die über der Fabriklandschaft thronte in der ausladenden Gebärde des deutschen Bierbrauermanierismus.

Ostwärts wurde die Obergrundstrasse durch die *Pilatusstrasse*, die *Moosstrasse* und die *Bireggstrasse* angekoppelt an die Rasterbebauung der Hirschmatte und des Himmelrichs. Damit verwandelte sich die alte Vorstadtstrasse zur Hauptschlagader der linksufrigen Stadträume. Die Zubringer der Rasterbebauung ostseitig und der Hügelbebauung westseitig fliessen bei der Pauluskirche, dem geistlichen Herz der Neustadt, zusammen. Die Frontturmkirche steht in der Gabelung von *Obergrund-* und *Moosmattstrasse* (Nr. 2), an einer Stelle, die schon früher für den Kreislauf der Stadt wichtig gewesen war: Hier schwamm einst im Dünkelweiher eine Reserve von Holzröhren, welche die Stadt mit Wasser aus dem Quellgebiet oberhalb Kriens versorgten.

2.8.8 Bahnhofquartier, Hirschmatt, Neustadt

Das flache Kernland der modernen Stadt, begrenzt durch die *Obergrundstrasse*, den *Hirschengraben*, das *Bahnareal* und die Brünigbahnlinie, ist geprägt von der Geschichte der Eisenbahn in Luzern; seine heutige Gestalt beruht auf den Stadtbauplänen von 1897 und 1933 (Abb. 53, 70). Der *Bahnhofplatz* am linksufrigen Mündungsgebiet der Reuss entstand durch Aufschüttung von Sumpfgelände. Die Uferlage erzwang einen Kopfbahnhof: Die Linien Basel, Bern, Zürich und Gotthard sowie die Geleiseanlagen des Rangierbahnhofs laufen in südlicher Richtung durch das Tribschenmoos aus (siehe *Bahnhofplatz* Nr. 1 und *Bahnareal*). Östlich des Bahnhofs (Abb. 38) stand das Kriegs- und Friedensmuseum (*Bahnhofplatz* Nr. 2); dahinter, eingefangen von den Rangiergeleisen, das gewerbliche Frohburgquartier und die Werft (siehe *Frohburgstrasse*, *Inselistrasse*, *Merkurstrasse*; *Werftstrasse* Nr. 5). Die Parkanlage des Inseli entstand 1954–1955 (siehe *Inseliquai*) zwischen Bahnhof und Werft.

Westlich an den Bahnhofplatz schliesst das Bahnhofquartier, begrenzt durch die *Bahnhofstrasse* und den *Hirschengraben*, die *Winkelriedstrasse* und die *Pilatusstrasse*. Die Flussmündung ausserhalb des Oberen Hirschengrabens war einst nur dünn besiedelt: In Ufernähe standen das Landgut Mooseggmatt (*Bahnhofstrasse* Nr. 3) und der Jesuitenhof mit einer Seidenfäule (*Bahnhofstrasse* Nr. 6); hinter dem Stadttheater (*Bahnhofstrasse* Nr. 9) stand eine Handvoll Vorstadthäuser und Magazinbauten um die Kreuzung Theaterstrasse und Hirschengraben. Im Eisenbahnzeitalter wurde die Streusiedlung ausserhalb der Stadtmauern zum zentralen Verkehrsknoten. Über die Bahnhofstrasse und seit 1897 auch die Pilatusstrasse zum Schweizerhofquai bildet die *Seebrücke* (1869–1870) das Scharnier des rollenden Transitverkehrs zwischen linkem und rechtem Seeufer. Den Quartiereingang markierten die zwei Stirnbauten der Hauptpost (*Bahnhofstrasse* Nr. 3) und des Hotels Sankt Gotthard-Terminus (*Pilatusstrasse* Nr. 2). Die Reussfront des Bahnhofquartiers gewann zur Jahrhundertwende mit den Fassaden des Hotels Du Lac (*Bahnhofstrasse* Nr. 5) und dem Seidenhof (*Bahnhofstrasse* Nrn. 6–8) palazzoartige Geschlossenheit. Den Westabschluss bildet die Heimatstilfassade des Stadthauses (*Winkelriedstrasse* Nrn. 10–12). Das Areal der nachmaligen Pilatusstrasse diente dem ersten Bahnhof von 1859 als Trassee; flankiert von Remisen und Lagerhäusern bildete es die Hinterseite des Quartiers. Einen architektonischen Akzent zum Abschluss der Rangiergeleise – noch heute ablesbar am geknickten

Verlauf der Pilatusstrasse – markierte die Eckschräge des Hotels Viktoria (*Hirschmattstrasse* Nr. 18). Nach Abdrehung der Geleiseanlagen 1894–1897 Richtung Südwest entstand der Geschäfts- und Hotelboulevard Pilatusstrasse. Der üppige Neubarockbau der Kantonalbank (*Pilatusstrasse* Nrn. 12–14), 1906–1909 erbaut, verdrängte die Hälfte des kleinteiligen Häusergevierts zwischen Buobenmattstrasse und Blumenweg. Die Nationalbank ersetzte 1921 eine Villa mit Baumgarten. In seiner 120jährigen Geschichte ist das Bahnhofquartier nunmehr in die vierte Baugeneration getreten: nach der Vorstadtbesiedlung, dem ersten Bahnhofareal von 1859, den Hotels und Banken der Jahrhundertwende folgte in den 1970er Jahren ein neuer, tiefgreifender Schub der Citybildung.

Südlich der Pilatusstrasse liegt das Hirschmattquartier: Herzstück des Stadtbauplans von 1897, den die Schöpfer Robert Winkler und Heinrich Meili-Wapf «Der Zukunft» gewidmet hatten (Abb. 70). Hier verströmt die Stadt einen Hauch metropolitaner Grösse. Nirgendwo sonst in Luzern als auf diesem flachen Grasland konnten sich die städtebaulichen Vorlieben der Jahrhundertwende so vollkommen entfalten. Nur das Gaswerk (*Sempacherstrasse* Nr. 10) musste abgebrochen werden. Dennoch ist das «Zukunftsquartier» keine absolute Selbstsetzung: Zwei alte Flurwege zeichneten dem Rasterquartier das Skelett vor. Der *Hirschmattstrasse* ging ein Weg voran, der, vom Hirschengraben her, an der Zahnwehkapelle vorbei (siehe *Pilatusstrasse*), ins Moos führte, wo er mit einem von der Obergrundstrasse herführenden Weg, der nachmaligen *Moosstrasse*, zusammentraf; an ihrer Gabelung wurde der *Bundesplatz* als südlicher Abschluss des Quartiers angelegt. Die Überbauung war nach Inkrafttreten des Stadtbauplans 1897 innerhalb eines Jahrzehnts im wesentlichen abgeschlossen (Abb. 71). Das Hirschmattquartier besteht aus einem unregelmässigen Viereck zwischen *Pilatus-*, *Zentral-*, *Moos-* und *Obergrundstrasse*, dem ein Netz orthogonal verlaufender Strassen einbeschrieben ist. Hauptlängsachsen sind die *Winkelriedstrasse* und die *Hirschmattstrasse*, die nördlich über die Pilatusstrasse hinaus im Bahnhofquartier ansetzen. Alle Längsachsen münden südwärts in den langgestreckten *Bundesplatz*. Der spitzwinklige Verlauf der Umfassungsstrassen – *Moosstrasse* und *Zentralstrasse* – führte zu auffälligen Ecklösungen; einige Stirnbauten dienen dem Gastbetrieb (Hotel Monopol Metropole, *Pilatusstrasse* Nr. 1; Hotel Waldstätterhof, *Zentralstrasse* Nrn. 4–6; Mietshof und Restaurant Weisses Schloss, *Moosstrasse* Nr. 7). Die Häusergevierte sind für eine gemischte Nutzung – Wohnungen, Büros und Hotels – konzipiert. Die Erdgeschosse enthalten Ladenlokale und Restaurants. Werkstätten, Magazine und Ökonomiegebäude finden sich häufig in den Hofräumen.

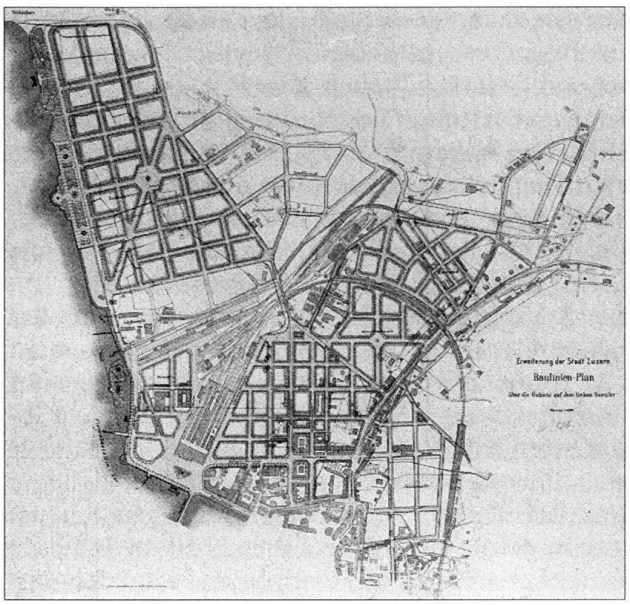


Abb. 70 Luzern. «Der Zukunft», Stadtbauplan, 1897, von Heinrich Meili-Wapf und Robert Winkler. Umfasst die Quartiere Tribschen, Bahnhof, Hirschmatt, Neustadt und Bruch.

Das Hirschmattquartier besass einst in der konkav angeordneten Villengruppe Moos einen effektvollen Point de vue am *Bundesplatz* Nrn. 1, 2, 3, 4. Südöstlich leitet die Platzanlage in die *Langensandbrücke*; südwestlich zweigt die *Neustadtstrasse* in das Quartier Neustadt ab, das vor der Hirschmattüberbauung angelegt worden war. Die billigen Mietzeilen entstanden während der 1870er Jahre, als die Zuwanderungswelle von Arbeitern in Luzern eine Wohnungsnot verursachte. Das Geviert Nrn. 5–13 wurde so mangelhaft ausgeführt, dass es 1876, während des Baus, wegen Einsturzgefahr geräumt werden musste. Die Neustadtstrasse überquert die Bahngeleise, die als Kreissegment die Himmelrichmatte, ein bis 1933 städtebaulich undefiniertes Gebiet durchpflügen und gelangt, den Geleiseanlagen des Bahnhofareals folgend, in die Oberneustadt. Ihr Kerngebiet bilden die *Bireggstrasse* und die *Kleinmattstrasse* mit Arbeiterwohnzeilen und dem Tramdepot (*Bireggstrasse* Nr. 36). Als einander parallele Strassenzüge verbinden sie die *Moosmattstrasse* im Obergrund mit den Stadträumen Sternmatt und Tribschen.

2.8.9 Moosmatt, Sternmatt, Tribschen

Das Stadtrandgebiet erstreckt sich südöstlich hinter den Geleiseanlagen, der Brüniglinie und der *Moosmattstrasse* über das flache Riedland des Tribschenmooses, das im Süden vom Biregghang und der Warteggrippe eingefasst ist. Die *Trib-*

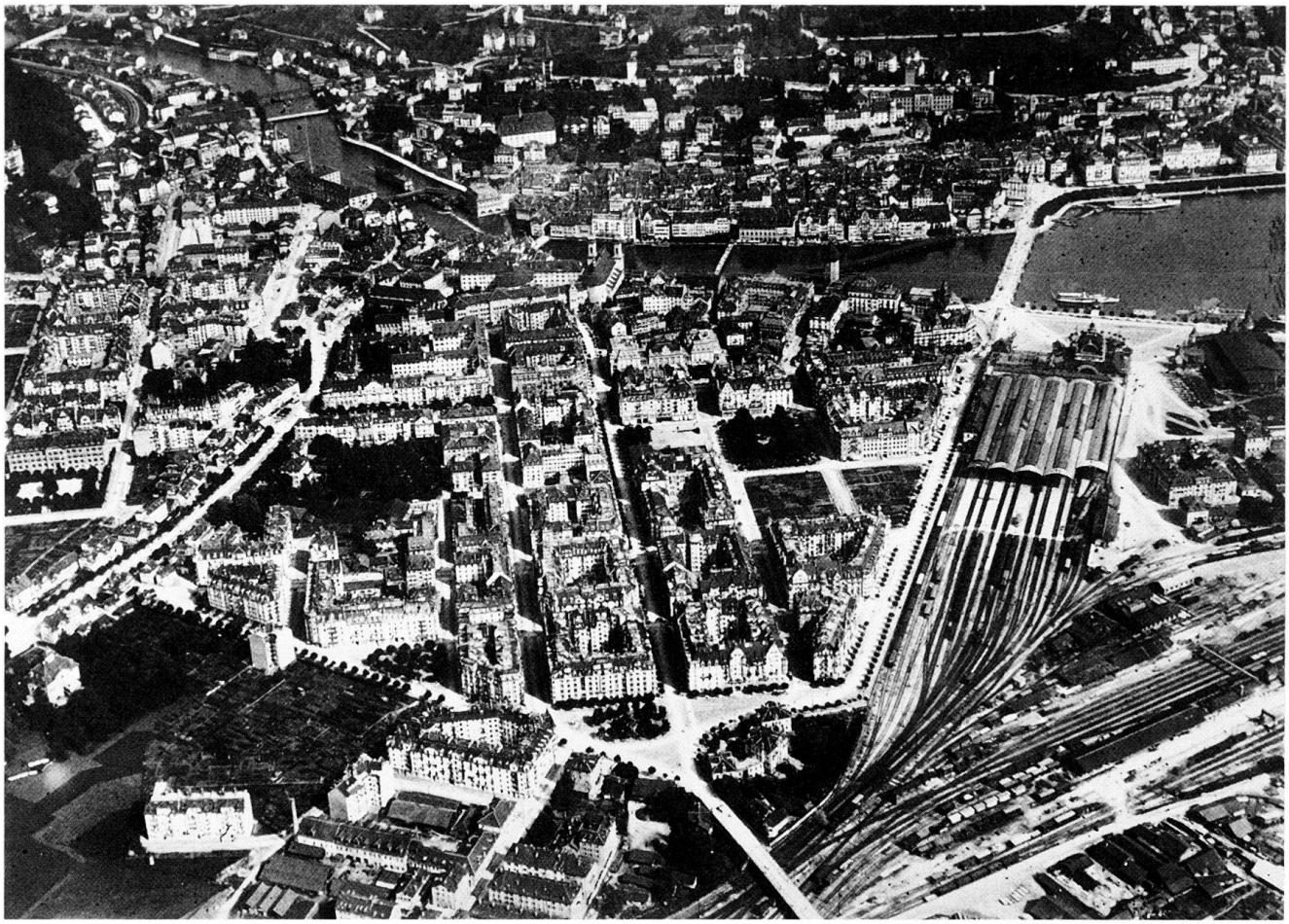


Abb. 71 Luzern. Hirschmattquartier und Neustadt. Flugaufnahme um 1920.

schenstrasse bildet die diagonale Erschliessungsachse des Siedlungsdreiecks; die *Langensandbrücke* verbindet sie über das Bahnhofareal mit dem Stadtzentrum. Ein Zeuge für den alten Weg in die Riede am See ist die Scheune an der *Tribschenstrasse* Nr. 59 aus dem 18. Jahrhundert. Beim Einstieg in die Warteggrippe, wo sich die kurzlebige Luftschiffhalle befand (*Eisfeldstrasse* Nr. 2) (Abb. 9), zweigt der *Richard-Wagner-Weg* zur Villa Wartegg (Nr. 4) und zum Tribschengut ab, das der Ufergegend den Namen gab. Die *Langensandstrasse*, Fortsetzung der *Tribschenstrasse*, führt als Überlandweg Richtung Südosten nach Kastanienbaum in der Gemeinde Horw. Das Tribschengebiet ist auch von der Horwerstrasse her über die *Voltastrasse* erreichbar. Die schnurgerade Achse, 1905–1906 zwischen Obergrund und Tribschen angelegt, durchschneidet die alte *Moosmattstrasse*. Die Voltastrasse weist eine stark durchmischte Besiedlung auf: neben vornehmeren Mietshäusern im Jugendstil (*Voltastrasse* Nrn. 50, 52) stehen Hofzeilenbauten mit gewerblichen Hinterhäusern. Das Bauernhaus des Steghofs (*Voltastrasse* Nr. 16) hat sich als Fossil der ehemals landwirtschaftlichen Besiedlung erhalten. 1914 erhielt das Wohnquartier von Arbeitern und Angestellten das Moosmattschulhaus (*Voltastrasse* Nr. 35). Grösster Unternehmer der Gegend ist die Stadt Luzern mit dem Elektrizitäts- (*Sternmattstrasse* Nrn. 1–3) und dem Gaswerk (*Industriestrasse* Nrn. 6, 8, 10). Am Ostende der Voltastrasse, hinter den Geleiseanlagen, scheren zwei Strassen in die Tribschenebene aus: um die Jahrhundertwende als Rangierstrasse und Gasstrasse angelegt, wurden sie 1939 in *Fruttstrasse* und *Geissensteinring* umgetauft. Zusammen mit der *Brünigstrasse* und dem *Grimselweg* erschlossen sie eine Gegend, die von einem Förderturm, von Gasometern und Kohlenhalden überragt war. In diesem Stadtteil hat Luzern der modernen Ambivalenz zwischen Euphorie des Industriezeitalters und Euphemismus des Heimatschutzes Tribut gezollt. Nach dem Bebauungsplan von 1897 hätte das Tribschengebiet, in Fortsetzung des Hirschmattquartiers, mit Mietshöfen grosszügig überbaut werden sollen. Am Seeufer wurde 1895–1901 der *Alpenquai* angelegt; die Aufschüttung zeigte, dass der städtebauliche Fortschritt seinen ökologischen Preis hat: Die Fischbestände in der Luzerner Seebucht gingen stark zurück, da durch die Ufersanierung die Laichplätze zerstört worden

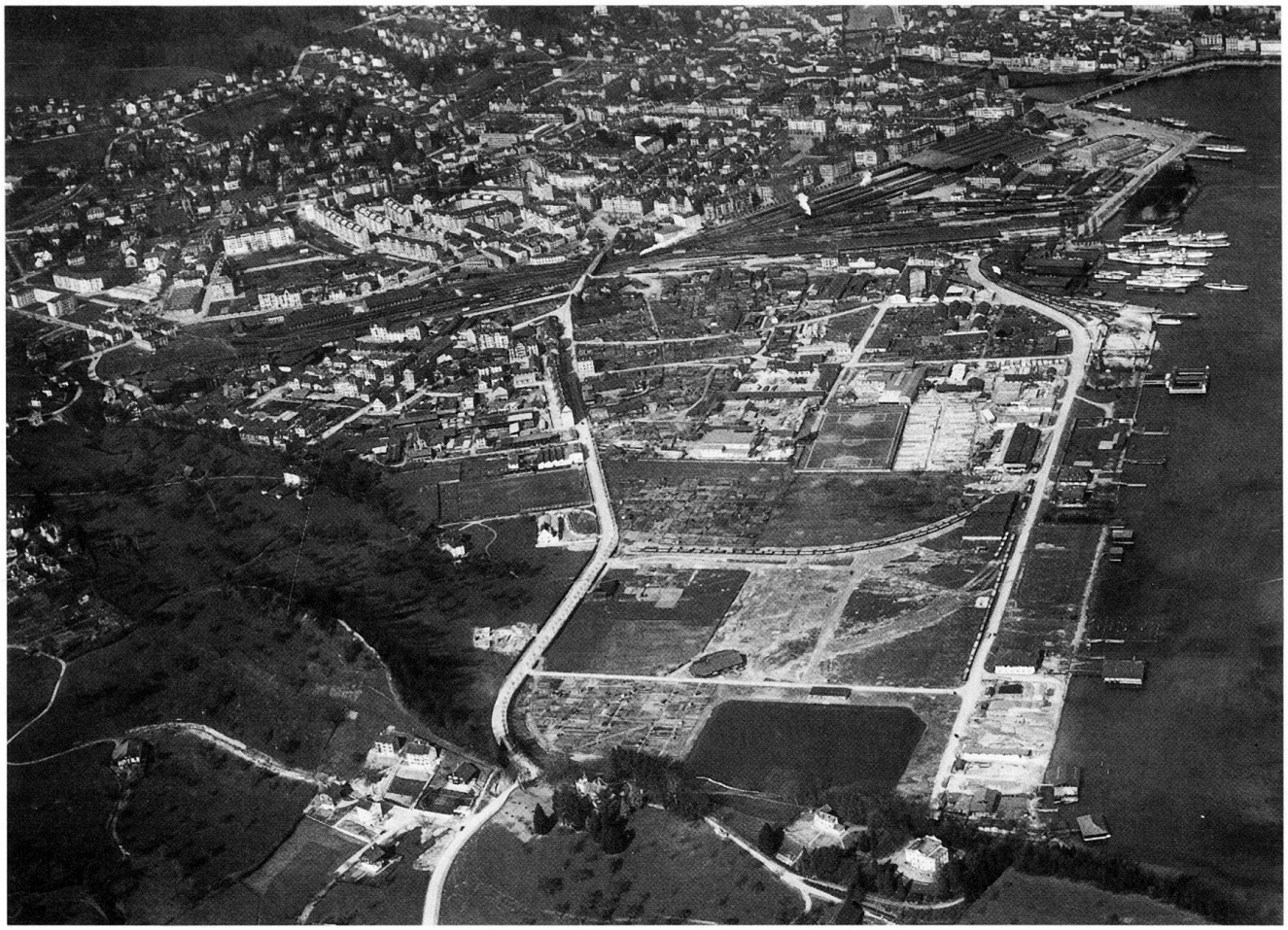


Abb. 72 Luzern, militärische Flugaufnahme des Tribschenquartiers. Am unteren Bildrand die Sternmatt und die Warteggrippe. Foto Oberleutnant Echser, 17.3.1933.

waren. Aber auch ökonomisch stiess die Stadt an Grenzen des Wachstums. Der Elan der Jahrhundertwend-Hochkonjunktur, mit dem der neue Bahnhof und das Hirschmattquartier aus dem Boden gestampft wurden, brach in das Tribschenmoos ein. Der Baugrund in Ufernähe war sumpfig und bedingte aufwendige Fundamentierungen. Ansätze einer Blocküberbauung bilden etwa die Mietshöfe an der *Tribschenstrasse* (Nrn. 37, 24–30), der *Unterlachenstrasse* (Nrn. 25–29, 24–30) und der *Kellerstrasse* (Nrn. 30–36, 38–40). Die Überbauung konzentrierte sich somit bis in die 1960er Jahre auf den landeinwärts gelegenen Teil südlich der *Tribschenstrasse*. Neben festerem Baugrund gab es auch ästhetische Gründe: «Das Auge des Vergnügungsreisenden» dürfe mit einer Bebauung nicht verletzt werden[91]; Tribschen war den Gästen der Quaihotels am gegenüberliegenden Seeufer als grüner Landstrich zu erhalten. In dieser planerischen Unentschiedenheit gedieh das Provisorium: Auf der Rösslimatt (siehe *Tribschenstrasse* Nrn. 1, 3) hinter dem Rangierbahnhof, schufen die Schrottsammler, die Schrebergärtner, Kleintier- und Pilzzüchter ein unergründliches Dickicht von Bretterbuden und Zäunen. In der Nachbarschaft unterhält das Strasseninspektorat seinen Werkhof (*Werkhofstrasse* Nr. 9). Einige mittelgrosse Fabrikbetriebe siedelten sich, vom Seeufer deutlich abgerückt, im Geviert zwischen *Unterlachenstrasse*, *Kellerstrasse* und *Industriestrasse* an. Die Wohnhäuser wurden an die Produktionsstätten angebaut (z. B. Mineralwasserfabrik Von Vivis, *Industriestrasse* Nr. 15). Grössere Betriebe boten Werkwohnungen an (z. B. Baufirma Keller, *Tribschenstrasse* Nrn. 48, 52 und *Grimselweg* Nrn. 7, 9). Wohnungen für die Angestellten gab es auch auf dem städtischen Gaswerkareal (*Industriestrasse* Nrn. 6, 8, 10).

Während diese Siedlungsstruktur noch ein patriarchalisches Verhältnis von Lohnarbeit und Kapital ausdrückt, steht das *Eisenbahnerdorf*, welches das Land eines ehemaligen Herrenguts besetzt, für eine emanzipiertere Form der Arbeiterkultur. Erreichbar über die *Sternmattstrasse* (1880–1883), erscheint in der Siedlung das sozialreformerische Programm der Gartenstadtbewegung, die Entflechtung von Wohnung und Arbeit, für Luzern beispielhaft eingelöst.