

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 11/12 (1888)  
**Heft:** 7

## Sonstiges

### 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:** 20.01.2026

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

aber Mein“ in der Umgebung Luzerns ein Bedürfniss sei. Herr Masch. Ing. Bell in Kriens, sowie Herr Werkmeister Frank beleuchten den Werth solcher Wohnungen vom Standpunkte des Arbeiters aus, und geben zu gleich schätzenswerthe Daten über die zur Zeit in Kriens bestehenden bezüglichen Verhältnisse. — Es wird beschlossen die Frage einer Specialcommission zu unterbreiten.

F. B.

## IV. Sitzung vom 28. December 1887.

**Ueber „Ableitung des Kriensbaches in den See“.**Vortrag von Herrn Ingenieur *Leu*:

Der Kriensbach ist für Luzern seit urdenklichen Zeiten ein schlimmer Geselle; er theilt sich in den obern und untern Kriensbach.

Der obere Kriensbach entspringt hoch am Pilatus. Ihm den Weg durch das Renggloch in die Kleinemme offen zu halten, haben den Staat und die Stadt Luzern Jahrhunderte durch viel Geld und manch' bösen Process gekostet. Aber trotz kostspieliger Querdämme, Parallel- und Sohlenbauten hat der Bach doch von Zeit zu Zeit als Renggbach sein tief eingeschrittenes Bett zwischen Hergottswaldbrücke und Renggloch in Zeit von wenigen Minuten dermassen mit Schutt aufgefüllt, dass er in's Thal von Kriens ausgebrochen und besonders der Stadt Luzern argen Schaden zugefügt hat.

Diesen Schäden zu wehren ist gegenwärtig eine Verbauung des Sammelgebietes im Gange, deren Kosten auf über 120 000 Fr. veranschlagt sind. Allein auch diese Verbauung gewährt keine absolute Sicherheit gegen Kriensbachkatastrophen, wie sie in früheren Jahrhunderten so häufig eingetroffen sind.

Der untere Kriensbach hat sein Sammelgebiet im Krienserboden von den untern Hängen des Pilatus und des Sonnenbergs und führt in Luzern durch die Quartiere Obergrund und Kleinstadt an der engsten Stelle des Seeabflusses seine Wasser in die Reuss, allwo sich Reuss und Kriensbach in höchst schädlicher Weise gegenseitig stauen. Wie gefährlich auch nur die Anläufe des untern Kriensbachs ohne die Ausbrüche des Renggbachs für die Stadt Luzern werden können, beweisen verschiedene Katastrophen des vorigen und gegenwärtigen Jahrhunderts. Die Stadt Luzern gegen die Gefahren der Bachausbrüche zu sichern ist das nächste Ziel unseres Projects.

Darnach wird der Kriensbach oberhalb des Quartiers Obergrund statt durch die Stadt in möglichst gerader und directer Linie gegen den Steghof durch das Tribschenmoos dem See zugeleitet. Wir folgen hier, nach der geologischen Skizze von Luzern und Umgebung von unserm Gelehrten Dr. F. Jos. Kaufmann, dem ursprünglichen natürlichen Laufe des Kriensbachs. Es findet sich auch da die natürliche Gefällslinie über einen langgestreckten Schuttkegel. Vom Eichhof bis in den See fällt das Terrain auf einer Strecke von anderthalb Kilometer um 18 Meter und es ergibt sich darnach ein mittleres Bachgefäß von 1,2 %. Der beim Eichhof vom Kriensbach abgehende Werkcanal für die Sägen und Mühlen des Obergrundquartiers bleibt in seiner Anlage bestehen und das alte, breite Bachbett durch Obergrund und Kleinstadt darf bis zur Einmündung in die Reuss voll zugefüllt werden. Für die Aufnahme der Strassendohlen und Hauskanäle und die Leerläufe des Werkcanals ist aber von der Zufüllung in's alte Bachbett ein Cementcanal mit entsprechendem Querprofil einzulegen. Dieser Cementcanal wird dem weiten Cloakencanal durch den Hirschgraben zugeführt.

Mit der Zufüllung des alten Bachbetts werden im Innern der Stadt grosse sanitärische und ästhetische Uebelstände gründlich beseitigt. Denn in das durch den Werkcanal häufig trocken gelegte Bachbett werden gegenwärtig durch die jeweiligen Anstösser trotz strenger polizeilicher Verbote allerhand Abfälle, wie namentlich verschiedene Thiercadaver eingeworfen, die im halbrocknen Bachbette oft länger liegen bleiben und böse Dünste verbreiten. Zudem werden dem Bache

von links und rechts verschiedene Hausanäle zugeführt. Diesen Uebelständen zu steuern hat das städtische Bauamt an derjenigen Stelle, wo sich das Uebel zumeist geltend macht, nämlich am untern Bachlaufe die volle Eindeckung des Baches projectirt. Allein gegen diese Eindeckung erheben sich bei angehenden Hochwassern für das Innere der Stadt schwere Bedenken. Zudem werden durch die Eindeckung die Uebelstände auch mehr nur verdeckt, als wirklich beseitigt werden.

Durch die Zufüllung des alten Bachbetts bei Obergrund und Kleinstadt werden in unserer Stadt auch grosse Verkehrshindernisse beseitigt. Innert einer Strecke von 1 Kilometer führen über den Bach bereits fünf Strassenbrücken, drei Bahnbrücken, sieben eiserne und fünf hölzerne Fusssteige und doch bilden diese vielen Bachübergänge immer nur einen mangelhaften Nothbehelf für den wachsenden Verkehrsbedarf.

Durch Beseitigung des alten Bachbetts entfallen der Stadt die Unterhaltskosten der 800 m langen beidseitigen Ufermauern, der Brücken und Stege und der eisernen Einfriedigung entlang dem Bache; das wieder gewonnene kostspielige Baumaterial findet anderwärts seine gesuchte Verwendung und die Stadt gewinnt auch die Möglichkeit, die Krienserbahn von der linkseitigen Häuserreihe des Obergrundquartiers ab gegen die Strassenmitte rücken zu können.

Durch die Ableitung des Kriensbachs gegen das Tribschenmoos in den See gewinnt die Stadt demnach volle Sicherheit gegen Kriensbachkatastrophen, wie sie in früheren Zeiten häufig eingetroffen sind und auch heute noch im Bereiche der Möglichkeit liegen. Wir beseitigen damit auch rationell jene ästhetischen und sanitären Uebelstände, die sich schon seit Jahren wachsend geltend gemacht haben und wir gewinnen dabei nicht nur vom Spital bis an die Reuss, wie beim Project der Bacheindeckung geschieht, sondern durch den ganzen Obergrund und die Kleinstadt eine schöne breite Avenue für unsere Stadt.

Die Gesamtkosten für diese rationelle Bachableitung werden auf 80 000 Fr. veranschlagt.

## V. Sitzung vom 1. Februar 1888.

**Besprechung der Bahnhofsanlage in Luzern.**

Herr Ingenieur Fellmann erzählt die lange und niemals beendigte Lebens- und Leidensgeschichte des Bahnhofes Luzern, von den ersten Projecten der Olten-Luzern-Bahn an, bis und mit dem neuesten Drangsal: der Einmündung der Brünnigbahn.

Bei der hierauf folgenden regen Besprechung zeigt sich volle Meinungsbereinstimmung darüber:

dass die dermalige Bahnhofsanlage durchaus ungenügend und ungeeignet ist zur Bewältigung des Personenverkehrs;

dass die bauliche Entwicklung Luzerns südlich der Bahngleise (Gütschtunnel-See) unmöglich ist, solange nicht nur alle ein- und ausfahrenden Züge, sondern auch der Verschubdienst den Verkehr auf den Zufahrtsstrassen zu den neuen Stadt-Quartieren durchschneidet;

dass durch Umbauten und Erweiterungen der jetzigen Bahnhofsanlage eine Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs nicht erzielt werden kann;

dass sowol für die Fremden, als auch für die Einheimischen, desshalb wol auch für die Bahngesellschaften, die jetzige Lage des Aufnahmsgebäudes weitaus am meisten Vortheile bietet.

Es findet desshalb ein die vorerwähnten Missstände gründlich beseitigendes, von Herrn Ingenieur Lindner erdachtes und als Projectskizze im Massstab 1:5000 vorgewiesenes Project für einen neuen Bahnhof, mit Aufnahmsgebäude am bisherigen Platz, allseitig Beifall und es wird Herr Lindner ersucht, unter Zuzug von zwei Mitarbeitern, in einer späteren Sitzung etwas einlässlichere Vorlagen und eine summarische Kostenberechnung dem Verein vorzulegen.

K....

**Submissions-Anzeiger.**

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
22. Febr.	Direction d. öffentl. Arbeiten Baucommission	Zürich Liestal	Stallanbau am Operationsgebäude der Thierarzneischule. Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten für das neue Oeconomiegebäude zum Cantonsspital.
23. "		Zürich Aussersihl	Unterbauarbeiten f. d. Zürichbergbahn vom Seilergraben bis zur Station Polytechnikum.
24. "	Direction d. Zürichbergbahn Schulhausbaucommission	Niederurnen, Ct. Gl.	Glaser-, Schreiner-, Parquet- und Malerarbeiten für das neue Schulhaus im Hard.
25. "	Caspar Steinmann	Luzern	Wildbachverbauung in Niederurnen. Veranschlagt zu 27 000 Fr.
25. "	Direction der Cotthardbahn Baucommission	Meisterschwanden (Ct. Aargau)	Spanglerarbeiten für das neue Verwaltungsgebäude in Luzern. Maurer- und Zimmermannsarbeiten für das neue Schulhaus.
26. "	J. Enderli, z. Rössli	Unter-Illnau, Ct. Zrch.	Grössere Arbeiten am Schulhaus.
29. "	Strassen-Gomission Konrad Graf	Horgen Rafz	Strassenbauten. Schulhausbau.
4. März			