

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

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](#)

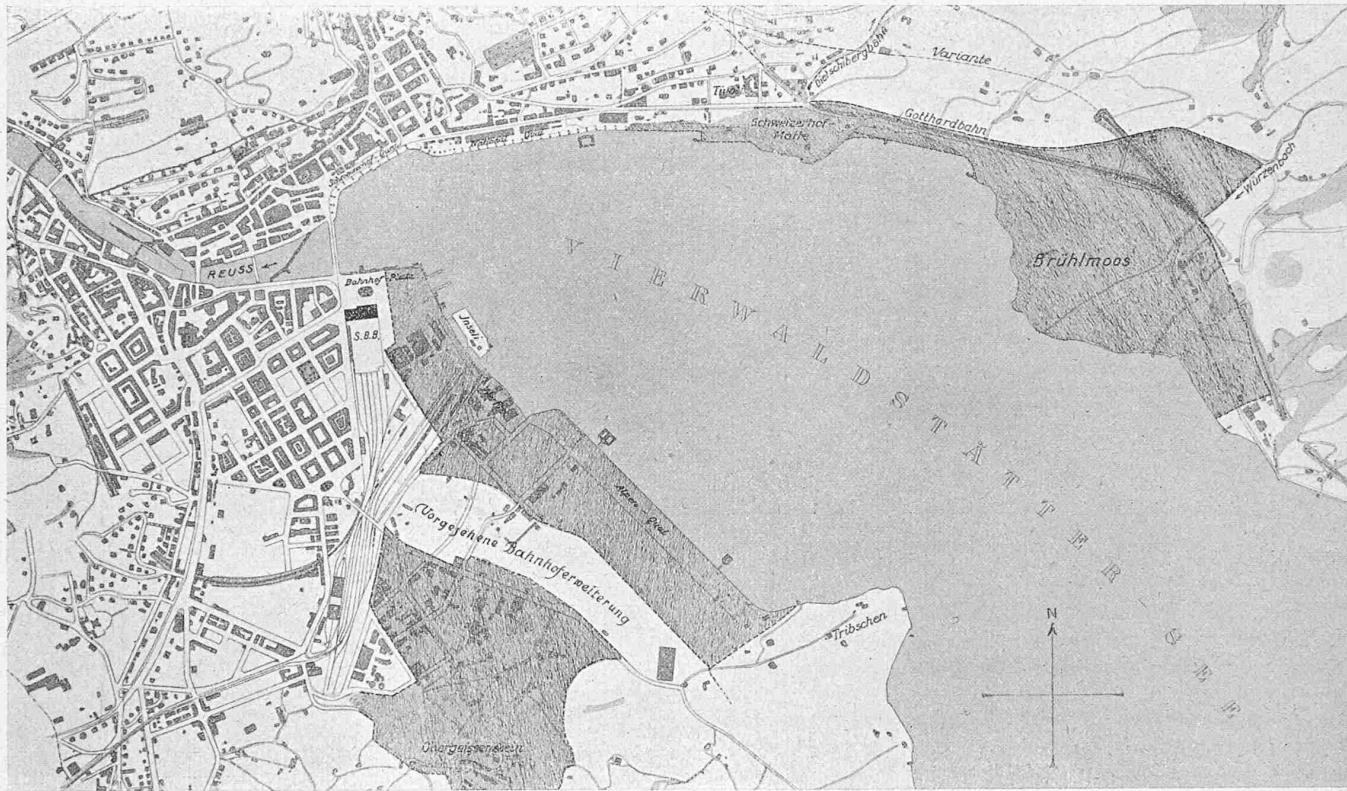
Download PDF: 16.02.2026

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

INHALT: Ideen-Wettbewerb für die Ausgestaltung der Stadtgebiete an den beiden Seeufern in Luzern. — Zur Frage der Schleppkahngrosse in der kommenden schweizerischen Binnenschiffahrt. — Versuche über die Festigkeit von autogenen Schweissungen. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1917. — Miscellanea: Die Wasserkraftanlage Faal an der Drau. Deutscher Beton-Verein. Simplon-Tunnel II.

Schweizerischer Geometerverein. Binnenschiffahrt in Preussen. Förderung der Motor-Kultur in Frankreich. Grosszügiges Wasserstrassen-Projekt in Polen. — Konkurrenzen: Bebauungsplan Biel und Vororte. Alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. — Literatur: Die Zufahrtsverhältnisse zum Bahnhof Luzern. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten! G. e. P.: Stellenvermittlung.

Band 71. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 24.**



Uebersichtsplan des innern Seebeckens von Luzern, mit den der Bearbeitung unterstellten Stadtgebieten (Beilage zum prämierten Entwurf Nr. 5). — 1 : 20 000.

Ideen-Wettbewerb für die Ausgestaltung der Stadtgebiete an den beiden Seeufern in Luzern.

Vor zwei Jahren etwa hat die Innerschweizerische Heimatschutz-Vereinigung in Luzern die Initiative ergriffen zur Veranstaltung eines Bebauungsplan-Wettbewerbs. Weitere Kreise, auch die Sektion Waldstätte des S.I.A., haben sich diesen Bestrebungen angeschlossen, worüber wir damals (am 10. Juni und 5. August 1916) berichteten. Nach anfänglich ablehnendem Verhalten der städtischen Behörden ist schliesslich der Wettbewerb zustande gekommen und durchgeführt worden in dem Umfang, wie aus dem hier dargestellten Uebersichtsplan zu erkennen. Demnach waren der Bearbeitung zu unterziehen die Quaigestaltung an beiden Seeufern, sowie die unmittelbar daran anstossenden, noch nicht bebauten Gebiete.

Auf dem rechten Ufer waren die Hauptobjekte des Studiums die der Stadt zu Zwecken der Quaipark-Ausdehnung zum Verkauf angebotene sog. „Schweizerhofmatte“ des Herrn O. Hauser, der die Villa an deren südöstlicher Ecke bewohnt und deshalb eine Reihe schützender Bedingungen stellt, wodurch die freie Verfügung über die rund 2 ha messende Matte eingeschränkt würde. Weiter östlich liegt das „Brühlmoos“, das Delta des Würzenbaches, ein flaches Gelände, das von der bestehenden Strasse nach Meggen bis zum See, also auf rund 400 m Tiefe, etwa 10 m Gefälle aufweist. Für dieses war, im Zusammenhang mit der Verlängerung des Nationalquai vom Hotel Palace weg (mit äusserer Umfahrung der Schweizerhofmatte), städtischerseits ein Bebauungsplan ausgearbeitet und mit Botschaft vom 6. Juni 1914 dem Grossen Stadtrat vorgelegt worden. An diesem Entwurf wurde u. a. beanstandet die Art der Quaiausbildung, die sozusagen durchgehend als teils natürliches, teils künstliches Naturufer vorgesehen war.

Unabhängig von diesen, das rechte Ufer beschlagenden Fragen hatte der Stadtrat (mit Bericht vom 7. Dezember 1916) die Herbeiziehung von neuen Industrien nach Luzern und deren Ansiedlung im linksufrigen „Trübschenmoos“, in Anlehnung an das mutmassliche Bahnhof-Erweiterungs-Gelände vorgeschlagen. Auch hiergegen erhoben sich in der Öffentlichkeit Bedenken wegen Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit Luzerns als vorwiegende Fremdenstadt; es gelang schliesslich den vereinigten Bemühungen, allen Interessen gerecht zu werden durch Ausdehnung des anfänglich nur für das rechte Ufer geplanten Wettbewerbs auch auf das Trübschenmoos.

Für die Projekt-Bearbeitung waren nun im Programm „Richtlinien“ gegeben worden, die sich in bezug auf Quai und Brühlmoos ungefähr als Bauprogramm des städtischen Projekts darstellen. Dies erklärt eine gewisse Ähnlichkeit der Wettbewerbsentwürfe untereinander; sie enthalten gemäss „Richtlinien“ alle die im städtischen Entwurf vorgesehenen Elemente, nur in anderer Anordnung, in strafferer Zusammenfassung. Für die Schweizerhofmatte war eine „Variante“ verlangt mit Einbeziehung in die Quaianlage, immerhin unter Schonung der Liegenschaft Villa Hauser. Ähnlich war für das Hauptprojekt des linken Ufers die Beibehaltung des „Inseli“ sowie der Werftanlage der Dampfboot-Gesellschaft vorgeschrieben, daneben aber eine Variante verlangt, in der den Bewerbern freiere Hand gelassen war. Das Gebiet des künftigen Güterbahnhofs war so zu behandeln, als ob es bebaut werden dürfte, d. h. es waren Verbindungstrassen mit dem südwestlichen Hinterland, gegen das Geissensteinquartier hin, vorzusehen. Die Frage der Bahnhof-Erweiterung ist nämlich trotz verschie-