

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Elektr. Kleinseilbahn Harissenbucht-Fürigen  
**Autor:** Peter, H.H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40061>

#### **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:** 24.01.2026

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

## AUS DEM KLOSTER ALLERHEILIGEN IN SCHAFFHAUSEN.

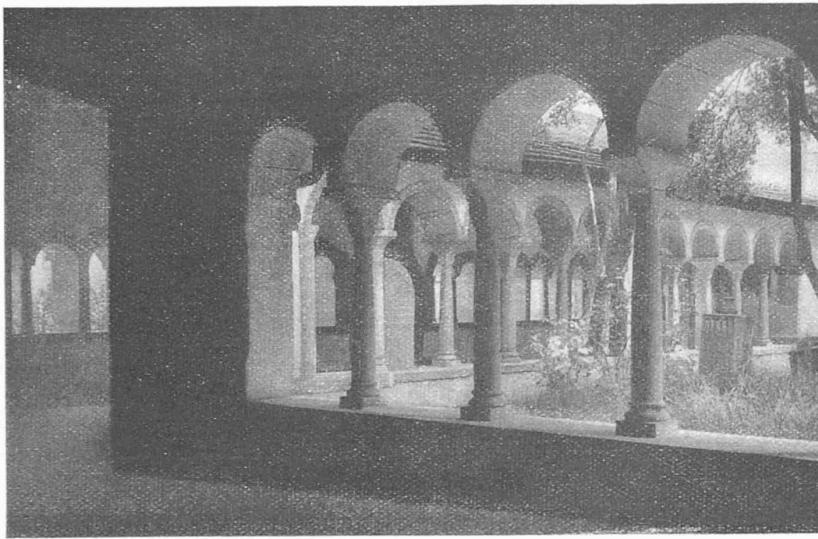


Abb. 5. Nordostecke des Kreuzgangs, links Durchblick zum ehemaligen Kapitelsaal.

Klosters aus der Zeit Burckards und des Abtes Siegfried. Nördlich lagert sich die Wohnung des Abtes, der als Fürst der Welt nicht völlig entsagen konnte; im ersten Geschoss dieses Baues sitzt — als Rest einer grössern Anlage — ein gehütetes Kleinod des romanischen Bestandes, die Loggia mit den Zwerparkaden von Rundsäulen und den Pfeilern mit symbolischen Reliefs (Abbildungen 7 bis 9). Westlich des Pfalzhoes standen Werk- und Oekonomie-Gebäude (nun Konvikt), im Südtrakt aber, wo die Küche lag, öffnete sich die Klosterpforte. Heute ist dieser Hof gegen Süden aufgerissen und hier ist ein zweiter Ansatzpunkt des Projektes. Von geringster Bedeutung war der östlich an die Klausur anstossende Komplex; hier, wo vielleicht das Noviziat mit seinem eigenen Garten lag, baute die Zeit nach der Reformation die Pfrundhäuser und, jenseits der von Michael Eggendorfer, dem letzten Abt, errichteten Annakapelle, ein neues Kabinshaus, das die alte Oswaldkapelle in sich aufsog.

Wenn auch — wie wir eingangs dieser Ausführungen saben — dieser Klosterkomplex nicht ein zufälliges Konglomerat von Bauteilen, sondern das sinnvolle Abbild einer lebendigen Gemeinschaft und eines geistigen Gehaltes war, so war er doch seit der Reformation der zurückgelassenen Puppenhülle einer früheren Existenz zu vergleichen. Sie nur zu konservieren hätte keinen Sinn gehabt. Um sie nicht allmäthig ganz absterben zu lassen, musste ihr ein neuer Inhalt gegeben werden. Man fand ihn sehr glücklich in dem Gedanken eines grosszügigen Museumsquartiers.

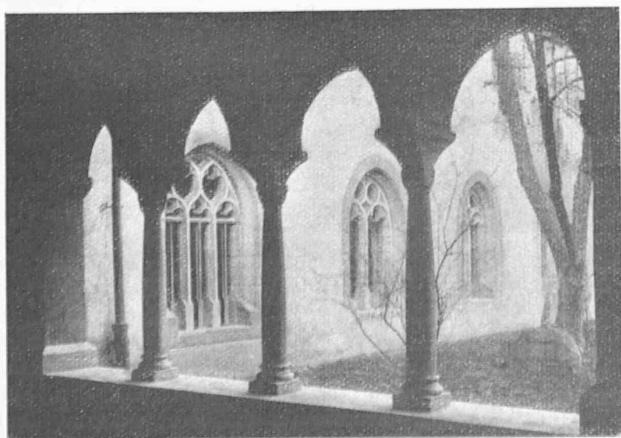


Abb. 6. Südostecke des Kreuzgangs, mit gotischem Südflügel.

Selbst ein historisches Dokument, wird es nun das Gut der Vergangenheit zu hüten haben; früher die Stätte einer aus der Welt ausgeschiedenen Gemeinschaft, soll es nun als Ort von Sammlungen der unsichtbaren, in der Welt verstreuten Gemeinde der wissenschaftlichen Arbeiter dienen. Um nur ungefähr das Gebiet zu umschreiben: vorgesehen ist die Beherbergung einer historischen Sammlung, die bei der Urgeschichte zu beginnen hat und auch Spezialabteilungen der Stadt- und Klostergeschichte umfassen soll, des naturwissenschaftlichen, insbesondere auch geologischen Museums, einer Sammlung alter und gegenwärtiger Kunst und eines Kupferstichkabinetts. Von grosser Bedeutung für das Kunstleben von Schaffhausen wird aber auch vor allem die Eingliederung eines würdigen und ideal belichteten Raumes für temporäre Ausstellungen sein. Dass daneben an die entsprechenden Bureaux, an die Abwartwohnung, die Reserveräume für Erweiterungen, Packräume, Magazine und Werkstätten zu denken ist, versteht sich von selbst. Der Gedanke, die Sammlungen aller Gebiete in *einem* Komplex zu vereinigen, ist glücklich. Nicht nur wird damit dem fremden Besucher der Sehenswürdigkeiten von Schaffhausen mancher Gang erspart, sondern in einer Stadt, in der man sich für jedes Museum einen eigenen Repräsentativbau nicht wohl gestatten kann, gewinnt durch das Ganze auch der kleinere Teil an Würde.

(Forts. folgt.)

## Elektr. Kleinseilbahn Harissenbucht-Fürigen.

Von Ziviling. H. H. PETER in Zürich.

1. *Allgemeines.* Diese zu Ostern 1924 in Betrieb gesetzte Privaibahn dient zur Verbindung der rund 220 m über dem Spiegel des Vierwaldstättersees liegenden bekannten Kurhotels Fürigen am Bürgenstock mit den dazu gehörenden, am Seeufer gelegenen Badeanlagen mit Bootshaus, die von der Bahn- und Schiffstation Stansstad auf ebener Seestrasse zu Fuss in zehn Minuten erreicht werden.

Die Hauptverhältnisse dieser Anlage, die einige bemerkenswerte, in der Schweiz erstmals angewandte technische Neuerungen aufweist und im übrigen allen Forderungen entspricht, die an einen geordneten Seilbahnbetrieb gestellt werden müssen, sind die folgenden:

Bahnlänge in der Horizontalen . . . . .	322,44 m
Bahnlänge in der Neigung . . . . .	381,88 m
Höhenüberwindung . . . . .	203,73 m
Steigungen . . . . .	53 bis 73 %
Spurweite . . . . .	0,80 m
Minimalradius in der Ausweiche . . . . .	180 m
" ausser " . . . . .	120 m
Wagenkapazität . . . . .	16 bis 20 Pers.
Fahrgeschwindigkeit . . . . .	1,60 m/sec.

Stündliche Transportleistung in jeder

Fahrtrichtung rd. 200 Personen, bzw. 12 bis 15 t Güter.

2. *Linienführung.* An die Stationsgeraden schliesst je eine Rechtskurve von 120 m Radius an, der mittlere Teil der Bahn liegt in der Geraden. Die totale Axverdrehung zwischen den Bahnenden beträgt  $29^{\circ} 05'$ . Die Bahnlinielle verläuft talseits zuerst auf 33,24 m Länge in 53 % Steigung, hierauf folgt eine planparabolische Gefällsausrundung von 250 m Länge bis zur 39,20 m langen Endsteigung von 73 %. Das stark kupierte, steile Felsgelände bot für eine bau- und betriebstechnisch vorteilhafte Trassierung einige Schwierigkeit; gleichwohl ist es gelungen, die Linie dem *Gleichgewichtsprofil* gut anzupassen. Es ist bemerkenswert, dass dieses Profil im vorliegenden Fall so stark durchgebogen ist, dass es gerade noch eine sichere Seilführung gestattet.



Abb. 3. Obere Station der Seilbahn beim Kurhotel Fürigen.

3. Unterbau. Die Bahn hat durchwegs gemauerten Unterbau. Die Dämme von 1,20 m Kronenbreite erhielten einen seitlichen, fliegenden Laufsteg oder eine gemauerte seitliche Diensttreppe. Die Einschnittsbreite beträgt auf Planumhöhe 3,20 m. Die eigentliche Geleisebettung in Portlandzementbeton ist 50 cm stark und besitzt Mitteltreppe, das übrige Damm- und Treppenmauerwerk ist in Bruchsteinen und hydraulischem Kalkmörtel ausgeführt, ebenso die Viaduktpfeiler oberhalb der Bahnmitte. Zur Entwässerung der Bahn dient eine bergseits zwischen Geleisebettung und Diensttreppe geführte Wasserschale; die Rollengruben sind talseitig ausgeschlitzt.

Oberhalb der Ausweiche musste eine Felsschlucht mit Bogenstellungen überbrückt werden (Abbildung 2), ebenso wird der Fussweg Harissenbucht-Fürigen an zwei Stellen überfahren.

4. Oberbau (Abbildung 4). Das Geleise von 80 cm Spurweite hat Vignoleschienen von 93 mm Höhe und 16 kg/m Gewicht. Es ruht auf eisernen Winkelschwellen von 1,20 m Länge, Profil 100/65/9 mm. Von den zehn Querschwellen pro Schienelänge von 9,00 m sind vier mit dem Mauerwerk verankert. Zwecks Freigabe des für die Bremszangen der Wagen nötigen Raumes umfassen die 360 mm langen Stosslaschen nur den Schienefuss. Ausser diesen sehr kräftigen Laschen sind pro Schienelänge noch sechs Zwischenlaschen befuhs Aufnahme des Längsschubes vorhanden. Der gewählte Oberbau kann auch bei ganz schroffen Bremsungen die auftretenden Kräfte (Ueberlastung der talseitigen Achse, Auftrieb an der berg-

seitigen Achse, seitliche Pressung der Schiene infolge exzentrischer Wirkung der Schienenbremse) ohne bleibende Deformation aufnehmen. Die symmetrische Ausweiche hat 52,488 m theoretische Länge bei 2,30 m Abstand der Geleiseaxen.

5. Rollen. Die Seiltrag- und Kurvenrollen sind von üblicher leichter Bauart mit Bronzefüßen und mit feststehenden, während des Betriebes füll- und nachziehbaren Schmiervorrichtungen versehen. Die Rollenaussteilung erfolgte im Hinblick auf möglichste Schonung des Seiles.

6. Seil. Das Langschlag-Stahldrahtseil von 18 mm Durchmesser und 1,40 kg/m Gewicht, Konstruktion  $(6+h)(6+1)$ , weist eine Bruchfestigkeit von 20,25 t auf, was einer rund elfsachen Sicherheit, bezogen auf die maximale normale Zugkraft, entspricht. Die Abminderung der Seilfestigkeit gegenüber dem Draht beträgt 6 %. Im übrigen entspricht das Seil den Anforderungen der schweizerischen Kabelverordnung. Als weitergehende Qualitätsvorschrift wurde hier dem Seil-Lieferanten vom Verfasser eine *Löslichkeitsgarantie* für das Drahtmaterial überbunden, dahingehend, dass die Löslichkeit des Drahtmaterials innert 120 Stunden bei  $15^{\circ}\text{C}$  in 1 %iger Schwefelsäure 150 mg pro  $\text{cm}^2$  Drahtoberfläche nicht über-

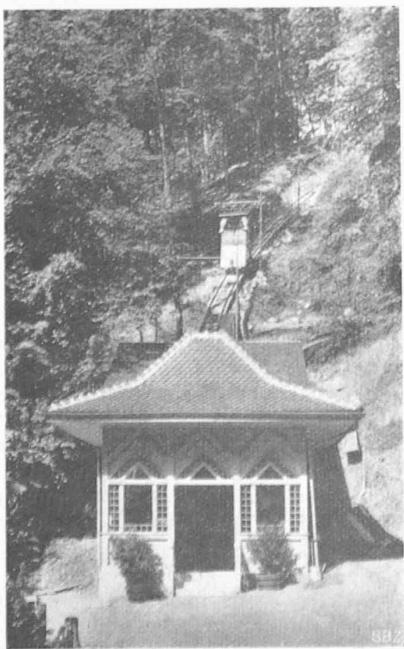


Abb. 1. Untere Station in der Harissenbucht.

## KLEINSEILBAHN HARISSENBUCHT-FÜRIGEN.

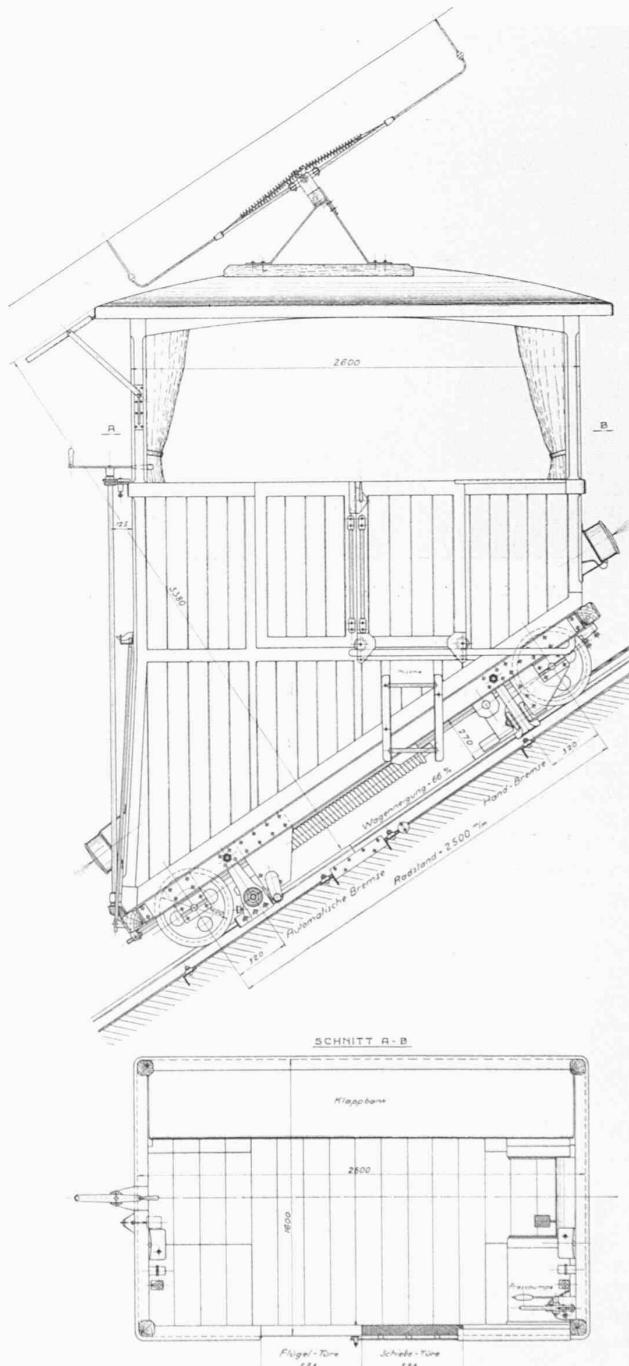


Abb. 5. Wagen der Seilbahn Harissenbucht-Fürigen. — Massstab 1 : 40.



Abb. 2. Viadukt der Seilbahn, mit Blick auf den Pilatus.

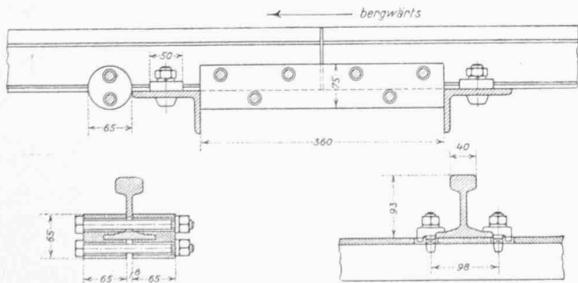


Abb. 4. Oberbau der Seilbahn Harissenbucht-Fürgen. — Masstab 1:10.

steigen dürfe. Die am neuen Seil in der Eidg. Materialprüfungsanstalt ausgeführten Immersionsproben ergaben eine maximale Drahtlöslichkeit von  $127 \text{ mg/cm}^2$ .

7. Rollmaterial (Abbildungen 5 und 6). Die zwei Personenwagen von je  $2,50 \times 1,50 \text{ m}$  Grundfläche,  $1,8 \text{ t}$  Tara und 16 bis 20 Personen Fassungsraum sind gedeckte Plattformwagen. Eine Klappbank bietet Raum für fünf bis sechs Sitzplätze. Behufs bequemen Verladens grösserer Gepäckstücke und Güter kann die seitliche Schiebetüröffnung durch eine Flügeltür erweitert werden. Diese Türen sind während der Fahrt verriegelt. Das Wagendach trägt die Stromabnehmer für die Fahrsteuerung, Beleuchtung und Signalisierung. Der eine (Steuer-) Wagen besitzt zwei Schalter, je einen für jede Fahrrichtung, für die vom Wagen aus betätigten Steuerung des Triebwerks in der Bergstation. Außerdem ist jeder Wagen mit einem Druckknopf Not-schalter zum Stilllegen des Antriebes, Signalisierungs-Einrichtung und einem Hülffschalter, der beim Einfallen der automatischen Wagenbremse betätigt wird, versehen.

Jedes Untergestell ist mit einer Handzangenbremse und einer automatischen Schnellschluss-Zangenbremse Bauart Bell ausgerüstet. Die erste wirkt auf die obere, die

zweite auf die untere Bremszange. Die Betätigung der automatischen Bremse erfolgt entweder selbsttätig bei Entspannung des Seils (Seilbruch) oder durch Pedalauslösung vom Führerstand aus; das Lösen der Zangen, bzw. die Rückstellung der unteren Bremse erfolgt hydraulisch mittels Presspumpe. Die Schnellschlussbremse besitzt zwei Bremskeile mit Gleitplatten, die am untern Ende von zwei Bremshebeln beidseitig der Schiene in der Schienenrichtung verschiebbar gelagert sind und mittels Schliessfeder und Schliessgestänge bei Auslösung der automatischen Bremse den Gelenkzapfen am Bremshebel talwärts, also die Bremskeile bergwärts schnellen, wodurch nach kurzem Wagenfreilaufweg Zangenschluss eintritt. Die Bremszangen werden durch zwei kräftige Bremsfedern gegen die Schiene gepresst und es kann der Bremsweg durch entsprechendes Vorspannen dieser Federn reguliert werden. Diese Bremskonstruktion bot, da bei den Bremsproben der Freilaufweg, bzw. die Wagengeschwindigkeit im Moment der Betätigung der automatischen Bremse innert weiter Grenzen variiert werden konnte, Gelegenheit, die Änderung des mittleren Reibungskoeffizienten der Bremsbacken an den Schienen während der Bremsungen genauer zu verfolgen, als dies bei den älteren Zangenbremsen möglich ist. Nach den vorgenommenen Versuchen liegt der mittlere Reibungskoeffizient auf dem Schleifweg bei Wagengeschwindigkeiten von 2 bis 4 m/sec hier um rund 10% tiefer als s. Z. vom Verfasser für die Bremskonstruktionen der Treib-Seelisberg-Bahn<sup>1)</sup> genähert angegeben. Mit wachsenden Fahrgeschwindigkeiten und Bremswegen nimmt dieser Koeffizient weiter ab; durch Versuche lässt sich auch diejenige maximale Wagengeschwindigkeit feststellen, die nicht überschritten werden darf, sofern eine zuverlässige Not-Bremsung noch gewährleistet sein soll.

8. Antrieb (siehe Abb. 6 und 7, S. 48/49). Der Bahn-antrieb ist in der obern Station unter dem Fussboden angeordnet. Das dreirillige Triebrad, die dreirillige Gegenrolle und die einrillige Ablenkrolle von je  $2,00 \text{ m}$  Durchmesser sind einteilig ausgeführt. Die in Gussgehäuse und Oelbad untergebrachte Stahlschnecke mit Uebersetzung 1:11 hat Achskugellager, der Radkranz ist aus Phosphorbronze; Schnecke und einseitig verlängerte Schneckenradwelle laufen in Ringschmierlagern. Zwischen Schneckengetriebe und Elektromotor ist eine elastische Kupplung, als Schwungrad von  $700 \text{ mm}$  Durchmesser und Brems Scheibe von  $400 \text{ mm}$  Durchmesser ausgebildet, eingebaut. Auf diese Bremsscheibe wirkt die durch Hubmagneten, bzw. durch Fernsteuerung vom Führerwagen aus betätigten Backenbremse.

Der Drehstrom-Motor ist für 20 PS Dauerleistung bei  $340 \text{ V}$  und  $960 \text{ Uml/min}$  gebaut und wird normalerweise vom Führerwagen aus mittels Fernsteuerung betätigt. Im Falle von Störungen an der Fernsteuerung kann er von einem in der obern Station befindlichen Schaltpult aus gesteuert werden. Diese neue *Fernsteuerung Patent Brown Boveri & Cie, Baden* unterscheidet sich von analogen Einrichtungen bei den beiden konzessionierten Seilbahnen Angioli-Lugano und Rigi-Viertel-Zürich dadurch, dass statt drei, bzw. vier Fahrdrähten für die Fernsteuerung nur mehr deren zwei nötig sind. Neben dem einen, beständig unter Spannung stehenden Fahrdrähten, der schon für die elektrische Wagenbeleuchtung nötig wird, ist nur noch eine eigentliche Steuerleitung vorhanden. Die wechselseitige Betätigung des Antriebmotors wird nun durch verschiedene Art der Einwirkung des Steuerstromes erzielt; dies geschieht durch die Anwendung verschiedener Spannungen, bzw. Stromstärken. Hierzu dienen zwei verschiedenartige Relais, von denen das eine den Doppelschalter für die eine Fahrrichtung, das andere Relais aber diesen Schalter für die andere Fahrrichtung mittels elektrischen Fernantriebs steuert. Der automatische Anlasser schaltet beim ersten Stromstoß den Anlasser in die Nullstellung, wodurch nicht nur einer der Oelschalter betätigt

<sup>1)</sup> Siehe «S. B. Z.», Bd. 69, S. 119 (17. u. 24. März 1917).

wird, sondern auch die Rotor-Widerstände eingeschaltet und in sechs Stufen der Reihe nach kurz geschlossen werden. Dieses stufenweise Nachschalten erfolgt in gewissen Zeitintervallen, so, dass einerseits das Anfahren bei Ueberlast bergwärts stetig und ohne Ueberbeanspruchung des Motors erfolgt, und dass anderseits bei Ueberlast talwärts nicht infolge zu späten Kurzschliessens der Rotorwiderstände eine Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit stattfindet. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist der Drehstrommotor mit dem früher erwähnten Schwungrad versehen; dadurch wird der Einfluss der Wagenbelastungen auf die Anfahrt-Beschleunigungen und Auslaufverzögerungen herabgemindert und ein genaueres Anhalten in den Stationen möglich.

Im übrigen sind die Sicherheitsvorrichtungen die üblichen.

**9. Elektrische Leitungen.** Die Steuer- und Licht-Leitungen über Geleise-Mitte bestehen aus zwei

Kupferdrähten von 6 mm Durchmesser, die sich in der Ausweiche verzweigen. Sie sind an Mannesmann Rohrmasten, bzw. Auslegern in üblicher Weise aufgehängt. Die Konstruktion der Kreuzungen der verschiedenen Fahrleitungsdrähte an den Ausweich-Enden ermöglicht ununterbrochenen Kontakt der Bügel beider Wagen während der Fahrt. Eine Signalleitung ist über dem talseitigen Geleisestrang neben Steuer- und Lichtleitung geführt. Bergseits der Diensttreppe führt längs der Bahn noch eine zweidrähtige Telefonleitung für die Verständigung zwischen den Stationen, sowie eine zweite, auch von den Wagen aus erreichbare Signalleitung.

**10. Hochbauten.** Die Endstationen sind einfach und zweckmäßig mit Wartehalle, einseitiger Einstiegstreppe, Verladerampe und Revisionsgrube ausgestattet. In der Revisionsgrube der obernen Station befinden sich zwei Ueberfahrhebel, ähnlich wie bei normalen Seilbahnen.

**11. Bauausführung.** Die Ausführung des Unterbaues und der Hochbauten erfolgte in eigener Regie des Besitzers der Kurhotels Fürigen, Herrn P. Odermatt. Die Lieferung der mechanischen und elektrischen Ausrüstung wurde von Th. Bell & Cie. in Kriens übernommen, wobei der elektrische Teil von Wagen und Antrieb durch Brown, Boveri & Cie., Baden, die Fahrleitung durch Kummler & Matter, Aarau,

## DIE ELEKTRISCHE KLEINSEILBAHN HARISSENBUCHT-FÜRIGEN.

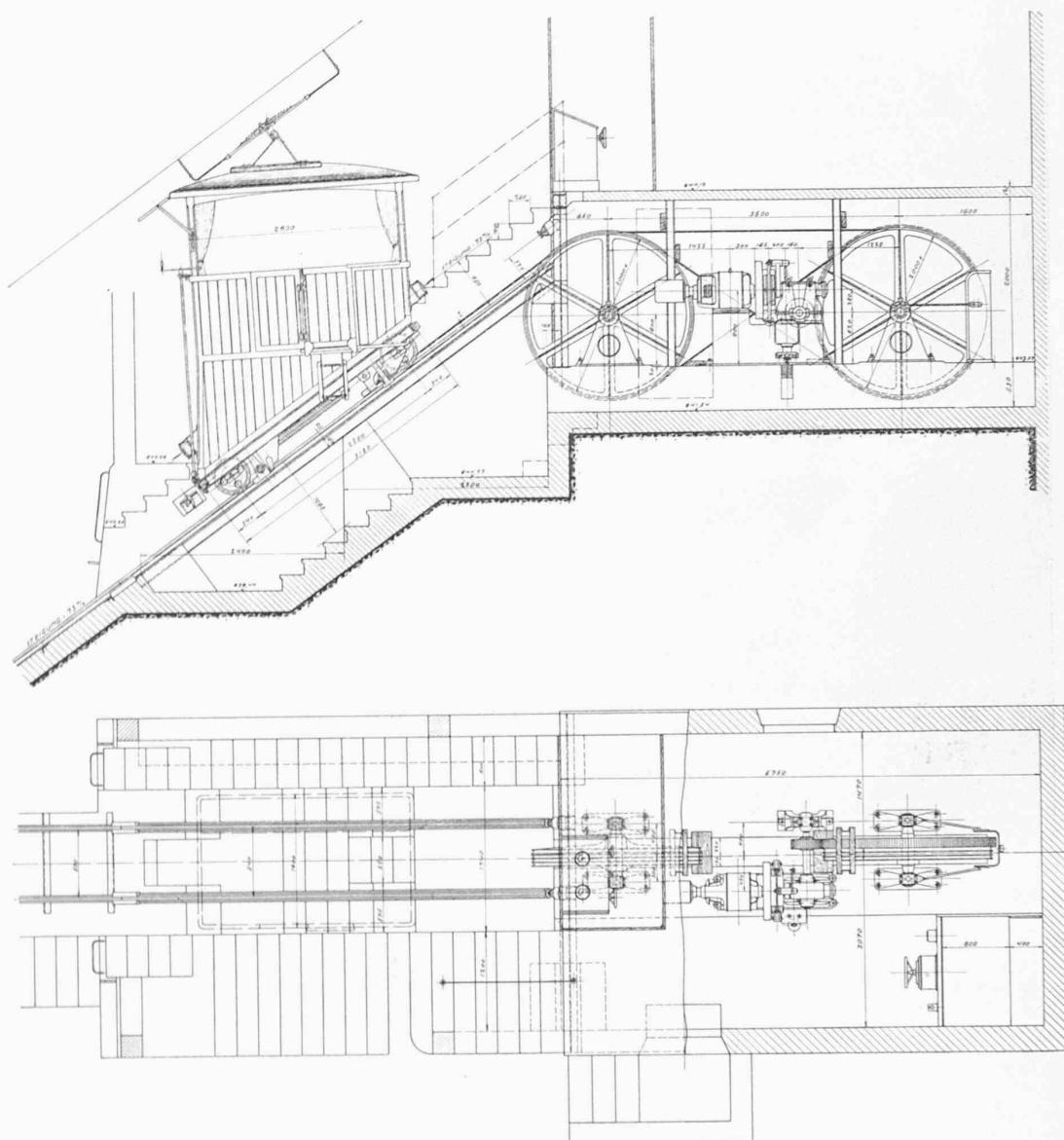


Abb. 6. Grundriss und Längsschnitt der obernen Station. Mechanischer Teil von Th. Bell & Cie., Kriens. — Maßstab 1:80.

und das Seil durch die Kabelwerke Brugg geliefert wurden. Die Gesamtbaukosten der Bahn betragen trotz des schwierigen Geländes und teuren Unterbaues nur rd. 150 000 Fr. Projektierung, Bauleitung und Abnahme der Bahn lagen in den Händen des Berichterstatters.

**12. Betrieb.** Der Sommer-Saisonbetrieb der Bahnwickelt sich im allgemeinen in der Weise ab, dass zu Zeiten geringerer Frequenz ein einziger Mann die Bahn bedient, indem dann der Steuerwagen für Personenverkehr genügt und der zweite Wagen nur für Gepäck- und Gütertransport benutzt wird. Zu Zeiten starken Verkehrsandranges dienen beide Wagen zur Personenbeförderung und werden bemannnt. Die Bahn führte in der abgelaufenen ersten Sommersaison täglich anstandslos durchschnittlich 100 Fahrten aus bei 400 bis 1000 täglich beförderten Gästen. Die Betriebskosten sind, wie aus vorstehenden allgemeinen Daten ohne weiteres hervorgeht, sehr geringe; namentlich stellen die Strom- und Personalkosten unter den gegebenen Verhältnissen wohl das Minimum des Erreichbaren dar.

**Schlusswort.** Die beschriebene Anlage zeigt einen Seilbahn-Typ, der bei nicht ausserordentlich ungünstigen Geländeverhältnissen und für weniger bedeutende Transportleistungen sehr billigen Bau und Betrieb gestattet und bei entsprechenden Vorkehren bei der Erstanlage auch

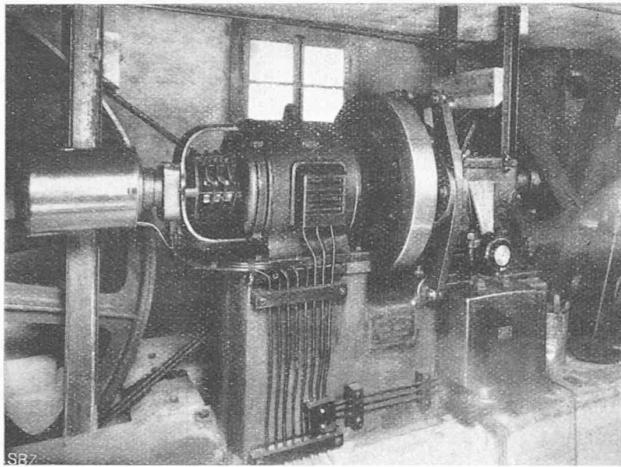


Abb. 7. Triebwerk in der obern Station.

ohne grosse Schwierigkeiten und Kosten später noch eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit gestattet.

Bei gleicher, bezw. grösserer Sicherheit, Leistungsfähigkeit und event. späterer Steigerungsfähigkeit der Transportleistungen, besitzt diese Standseilbahn billigen Typs gegenüber einer vorgeschlagenen Schwebeseilbahn bei ungefähr gleichen Baukosten den Vorteil geringern Personal- und Kraftbedarfs, einfacher Bauart des Antriebes, bedeutend geringerer Motorstärke und geringerer Schwankungen des Stromverbrauchs während der Fahrt, wesentlich besserer Eignung für Güter- und Gepäckbeförderung, billigern Unterhalts und leichterer Wartung und Revision aller Teile. Die einfache Ausrüstung, namentlich des elektrischen Teils, die absolute Betriebsicherheit, die äusserste Einfachheit des Steuervorgangs und der billige Betrieb sind besonders kennzeichnend für den beschriebenen Bahntyp. Der auch diesem gegenüber schon erhobene Einwand, dass selbst gut angelegte Standseilbahnen in grösseren Meereshöhen für Winterbetrieb nicht geeignet seien, ist nicht stichhaltig und durch die Erfahrung genügend widerlegt. Es sei nur daran erinnert, dass in einer Reihe von Staaten solche Bahnen ohne Schwierigkeit Sommer- und Winterbetrieb durchführen; beispielsweise sei verwiesen auf die schweizerischen Seilbahnen mit Winterbetrieb, von denen sieben Bahnen Meereshöhen von rd. 1100 bis 1500 m und vier andere Meereshöhen von rd. 1900 bis 2450 m bedienen, sowie auf die seit über 15 Jahren anstandslos in Betrieb befindlichen nordschwedischen Seilbahnen am Knjebnekäss und am Areskutan.

## Heimatschutz und Luzerner See-Quai.

(Schluss von Seite 17.)

### II. Bemerkungen zur „Heimatschutz“-Polemik.

Die Entgegnung von Seiten der Heimatschutz-Sektion Innerschweiz, auf deren Aufnahme die Redaktion der „S. B. Z.“ verzichtet hat (und die übrigens inzwischen in der Luzerner Tagespresse erschienen ist), beginnt mit einer Polemik gegen Herrn Arch. Ramseyer, in der beispielsweise steht: „Das von uns empfohlene Gegenprojekt nennt Herr R. kurzweg eine Naturspielerei. Seine Projekt-Zeichnungen (in der „S. B. Z.“ vom 11. Oktober 1924), sind allerdings eine Wellenspielerei. Mit fünf Wasserlinien möchte er das offizielle Projekt, das eine banale, geradlinige Fortsetzung . . . vorsieht, maskieren und unser Gegenprojekt verschlechtern. Auf solche Kniffe sollte ein seriöser Fachmann verzichten.“ Auf die Sache selber geht man also vorerst gar nicht ein, sondern sucht zunächst Stimmung gegen den Gegner zu machen, indem man die Aufmerksamkeit des Lesers auf eine Ausserlichkeit der Darstellung lenkt, zu Unrecht übrigens, denn diese Linien stammen vom Zeichner der „S. B. Z.“ und gehören zu der bei uns seit

Jahren üblichen Art von Ufer-Darstellung, an der noch niemand Anstoss genommen hat, weil sie jedem Fachmann bekannt und unmissverständlich ist. Ueber die Art der Abbildung Belehrungen auszuteilen ist aber umso weniger Sache des „Heimatschutz“, als seine eigene Zeitschrift (XIX, Nr. 7, S. 115), gerade zur Zeit jener Einsendung ein harmloses Eisenbetonbrücklein über einen neu betonierten Wasserlauf dadurch schlecht zu machen sucht, dass sie es nach einer harten Photographie, aus nächster Nähe aufgenommen, darstellt, während sie den früheren Zustand in schummeriger Federzeichnung, aus grösserer Ferne von ganz andrem Standpunkt aus gesehen, abbildet. Wir untersuchen hier nicht, ob dieses neue Brücklein wirklich eine solche Schandtat ist, die an den Pranger gehört: aber selbst wenn dem so wäre, müsste man diese Art Stimmungsmache, die von Anfang an mit zweierlei Mass misst, als unsachliche Polemik bezeichnen.

In der Heimatschutz-Entgegnung wird dann weiter polemisiert über Versammlungen, über die Besitzverhältnisse der Hausermatte, über eine Friedhofs-Verordnung, über den Luzerner Gesamtbauungsplan, lauter Dinge die mit dem fraglichen Quai schlechterdings nichts zu tun haben (an den Besitzverhältnissen der Hausermatte ändert nämlich auch der Gegenvorschlag nichts). Und zum Schluss kommt es gar noch knüppeldick. Da es die Sektion Innerschweiz denn durchaus wünscht, seien einige Sätze mitgeteilt, obwohl sie für die Heimatschutzbewegung kaum starke Propaganda machen dürfen. „Es ist eine bekannte Tatsache, und durch Beispiele leicht zu belegen, dass Schönheitssinn und Stilgefühl auch in langen Semestern an einer Hochschule nicht gelernt werden können, sondern angeborene Eigenschaften sind. Tüchtige Fachkenntnisse sind durchaus nicht gleichbedeutend mit dem Besitze eines guten Geschmacks. Nur ein Mensch, der an Selbstüberhebung leidet, kann das Gegenteil behaupten. — Die schlechten Beispiele, die Schultze-Naumburg (in seinen „Kulturarbeiten“, Red.) anführt und noch hässlichere sind bei uns auf Schritt und Tritt vertreten. Nicht der Vorstand der Heimatschutz-Vereinigung ist an diesen verfehlten Neuschöpfungen schuld, sondern zur Hauptsache einzelne Architekten. Und die gleichen Leute spielen sich dann gelegentlich und wenn es ihnen passt als Schützer vermeintlich verletzter ästhetischer Interessen auf. Gegen Geschmacklosigkeit führt unsere Vereinigung seit bald 20 Jahren einen hartnäckigen Kampf. Man beschauje unsere neuern öffentlichen Gebäude und die Bauten in den neuen Quartieren und man kann sich überzeugen, dass Herr Ramseyer gut tun würde, einzelnen seiner Kollegen Belehrung zu erteilen über falsch verstandenen Heimatschutz. Ruhebänke aus natürlichen Birkenästen sind uns als Beispiel von Geschmacklosigkeit weniger überzeugend, als der grünrote Vorbau an der kantonalen Gewerbeausstellung 1924 in Luzern, der nach dem Projekte des Herrn Architekten Ramseyer ausgeführt worden ist.“ Und in dieser Tonart geht es weiter, folgt eine energische Polemik gegen das „Goetheanum“ Dornach, gegen die Luzerner Unfallversicherungsanstalt, gegen das Luzerner Gebäude der Schweizerischen Nationalbank, also Ausfälle nach allen Seiten, aber wir vermissen in alledem nur das eine, das einzige was wir wissen wollten, nämlich eine sachliche Begründung des Heimatschutz-Quai-Projektes. Hierfür nämlich blos den „gesunden Sinn der Bevölkerung“ anzuführen ist denn doch etwas gefährlich: wir erinnern uns, dass es im Prozess des Ostschweizer Blech-Grabmal-Fabrikanten seinerzeit ganz anders tönte. Als dieser sich auf den „gesunden Sinn“ derselben „Bevölkerung“ stützen wollte, die seine Kitschprodukte so gern kaufe, da fanden selbst Heimatschutzkreise, der Geschmack dieser Bevölkerung sei eben unerzogen, und nicht auf ihn, sondern auf das gereiftere Urteil der Fachleute komme es an; ein Standpunkt, der glücklicherweise auch vor Bundesgericht Recht behielt. Aber wenn es gerade in den Kram passt, argumentiert der Heimatschutz das eine Mal so und das andere Mal mit dem Gegenteil, ohne zu bedenken, dass man mit Seerosen, Geranienstöcken, künstlichen Hügelchen