

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 21/22 (1893)
Heft: 16

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

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

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

Aus der Baugeschichte der Stadt Luzern.*)

I.

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

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

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

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

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

(Schluss.)

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

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

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

Neuere Forscher nehmen an, etwa um 691—695 sei das Benediktinerkloster Luzern gegründet und um 784 an die Reichsabtei Murbach (bei Gebwyler im Elsass) vergabt worden. *) Nach Dokumenten aus dem 13. Jahrhundert gehörte das Gebiet, auf dem jetzt Luzern steht, damals dem Stift im Hof als freies Eigentum. Innerhalb dieses Gebietes durfte niemand ohne Bewilligung des Probstes einen festen (wighaften) Bau aufführen, von jedem Bau musste ein Hofstattsins entrichtet werden und die Bewohner waren Gotteshausleute. Das Kloster stand neben der heutigen Stiftskirche. Die ziemlich schmale Kirche im Hof war eine dreischiffige romanische Pfeilerbasilika mit einer Crypta, die bis ins 14. Jahrhundert als Begräbnisplatz für die Stiftsgeistlichen benutzt wurde. Ueber die damalige Anlage der Stadt giebt der Plan aus dem Jahre 1250 und die beige-druckte Legende (Fig. 1) hinreichende Auskunft.

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

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

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

Obergrund, der vom 14. bis 18. Jahrhundert viel durch die periodischen Ueberschwemmungen des Kriensbaches zu leiden hatte und deshalb als Baugrund weniger gesucht war.

In den Kämpfen zwischen den Hohenstaufen und den Päpsten erwachte die Freiheitslust der Luzerner; sie suchten sich von dem Stifte unabhängig zu machen, während der Abt seine Herrschaft durch den Bau des Schlosses Tannenberg auf der Musegg, des Turmes „Lugaten“ (jetzt Lug ins Land) und der Burg Aarburg zu befestigen suchte. Aus dem freien Orte (villa) wurde eine Befestigung (castrum).

Zweimal im Jahre hielt der Abt von Murbach in Luzern Gericht. Wenn er durch die „Lugaten“ einritt, mussten ihm die 12 Stiftsherren und ihre Beamten mit 17 Rossen entgegenreiten. Dann hielt er, umgeben von den 12 Stuhlsassen, auf der Hofstiege vor der Kirche das Staffelfgericht. Nach Schluss desselben begann der Jahrmakkt.

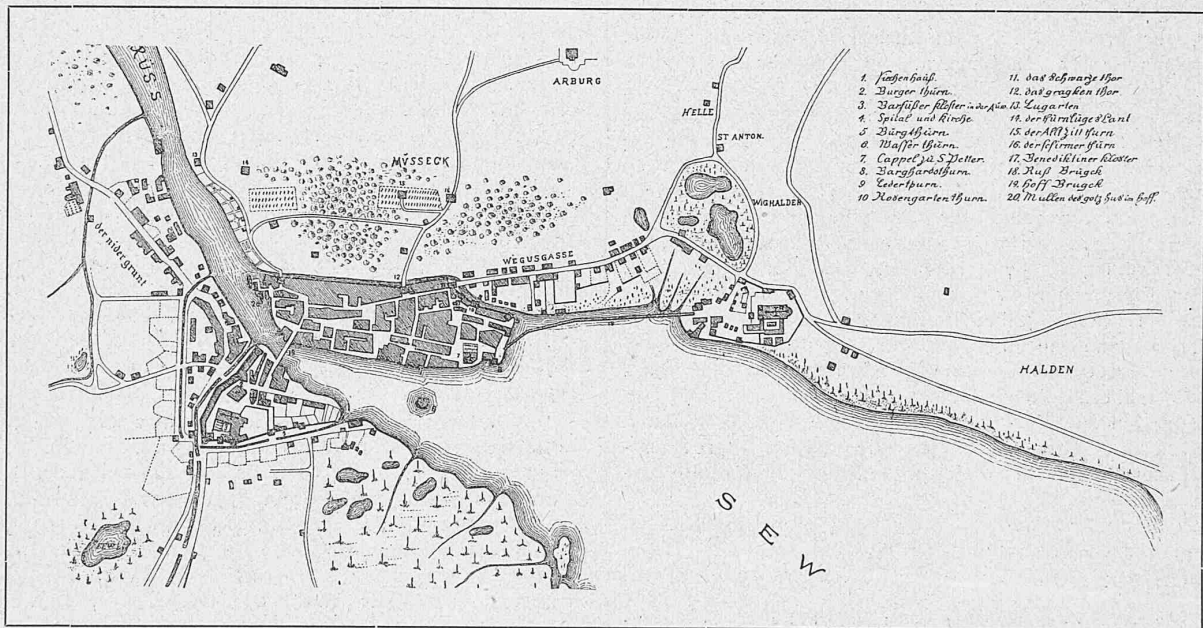
Jeder neugewählte Abt von Murbach hatte das Recht, anlässlich der in Luzern stattfindenden Huldigung die 12 Daumellen lange Stange durch je zwei Gassen der Gross-

stadt und eine Strasse in der Kleinstadt tragen zu lassen. Wo diese 18 Fuss lange Stange anstiess, musste das Haus abgebrochen werden, wenn der Besitzer desselben mit dem Abte sich nicht gütlich vereinbarte. So zahlte die Stadt im Jahre 1260 für die durch die Stange berührten Ueberfänge 40 Mark; 1288 für das Thor vor der Brücke und den Schwibbogen an Gerolds Haus 30 Mark. 1290 fand eine neue Vereinbarung wegen des Stangenrechtes und der Benutzung des Wassers (zu Verteidigungsanstalten oder zu Gewerbszwecken?) statt.

Schon hieraus ergibt es sich, dass die Stadt nicht ein willkürliches Konglomerat von engen Winkeln und Gassen war, sondern eine nach bestimmtem Plane erbaute Befestigung, wie denn auch Luzern um die Mitte des 13. Jahrhunderts ausdrücklich castrum genannt wird. Das Gebiet der Grosstadt näherte sich der Figur eines langgestreckten Viereckes, die Kleinstadt bildete nahezu ein Dreieck.

So regelmässig gebaut wie eine zähringische oder kyburgische Stadt war Luzern allerdings nicht. Es existierte

Fig. 1. Luzern im Jahre 1250.



1 : 15000.

richtung der Motoren der elektrischen Trams ansehend, während die andern das kleine „historische Museum“ — eine Sammlung mehrerer und minderer Raritäten jeder Art — rasch aufs Besuchsprogramm nehmen. Ein kurzer Stehschoppen aber vereinigt beide Gruppen wieder einträchtiglich an der Station, wo eben unser Wagen ankommt.

Die Fahrt auf der ersten Strecke bietet noch nicht viel Besonderes; die Steigung ist nicht gross, und nur die Abwesenheit der Zahostange zwischen den Schienen, die uns bisher auch bei den Seilbahnen begleitete und das Gefühl des sichern Eingriffs des Bremsrads jeden Augenblick erzeugte, mutet uns neuartig an. Wir erheben uns langsam auf grünem Wiesenplan über Stans, erblicken Buochs und seine Bucht. Die erste Station ist erreicht; „Kälti“ heisst sie und Nässe erwartet uns; der Wagen der zweiten Seilbahn, die hier beginnt, tropft von Wasser; da droben scheint nicht so schön zu sein wie wir vermeint. Die Freundlichkeit eines der Erbauer der Bahn zeigt uns noch die Einrichtung des Seilantriebs in dieser Station. Zwei Kupferdrähte haben unsre Bahn verfolgt bis hieher; sie liefern den Strom an den Elektromotor der Station, der die grossen Triebrollen vor- und rückwärts antreibt. Mit Handbrems, automatischem Brems und elektrischem Regulator hantiert ein Mann hier, die Geschwindigkeit des Seils regulierend. Eine Reservedampfmaschine ist auch da. Noch zeigt man uns auch die Bremsvorrichtung am Wagen selbst, eine Sorte umgekehrter Schraubstöcke, die bei Seilbruch automatisch den Wagen auf die Schienen festschrauben sollen; man erzählt sich von den vorgenommenen Proben und entwickelt die schönsten Theorien, wie's bei Seilbruch und andern angenehmen

Intermezzi zu- und hergehen könnte. Wir haben Zeit dazu, denn wir sind unversehens in den Nebel eingefahren, einen schweren, tropfenden Nebel. Steil und steiler wird die Bahn, wir fahren lange Zeit längs einer „Rufi“ empor, 40 und 60% Steigung sind erreicht. Damit auch die Endstation der zweiten Strecke, „Blumatt“, gleich angelegt wie die erste. Und abermals heisst's Umsteigen. Mit beängstigender Konsequenz gehts gleich wieder in höchster Steilheit bergan; fast geruselig ist's, die lange Bahn hinunterzuschauen. Aber sanft und ruhig gehts weiter, und nun wird uns auch der Lohn, der Nebel wird lichter und lichter, man ahnt Sonnenschein, und da brechen wir durch: Ein Nebelmeer liegt unter uns, Rigi und Mythen tauchen als Inseln draus hervor, der Pilatus wird sichtbar und Gipfel um Gipfel zählen wir auf, die da durchstossen durch die grau-weiße Ebene — ein Anblick ist's, prächtig und grossartig, der allein ist den Tag wert! Oben um den Gipfel unsers Riesen ist prächtiger Sonnenschein; das neue Hotel erscheint dort gerade über uns. Bald stehen wir droben auf der Terrasse, hinunterschauend nach allen Seiten in die Thäler, deren Form jetzt deutlich erkennbar durch die Niveaukurven, die das Nebelmeer an ihren Rändern abzeichnet. Heute wird an der Tafel, die hier oben so prompt und gut serviert ist wie drunten im Thale, nicht mehr geredet, trotz der etwa 40 Mann, die noch anwesend sind. Es ist wohl etwas Festmüdigkeit, die herrscht, es ist auch das Gefühl, es sei Montag und man dürfte eigentlich wieder an der Arbeit sein, es ist aber vor allem der Eindruck, dass die Natur hier lauter und schöner rede, als wir alle es vermöchten. Der warme Sonnenschein lugt durch die Fenster und winkt hinaus; ein Sprung ist's

nicht, wie z. B. in Diessenhofen, ein Gesetz, wonach jeder Hausplatz (area) 100 Fuss lang und 50 bis 52 Fuss breit sein sollte. Dagegen waren die Häuser insofern sich ähnlich, dass sie durchgehends aus Holz gebaut waren. Deshalb ist es auch begreiflich, dass die Stadt sehr viel von Unglücksfällen betroffen wurde. So erzählt die Chronik aus Colmar, dass im Jahre 1266 ein Sturmwind das Kloster Luzern und einen grossen Teil der Stadt (villam pro magna parte) zerstörte.

An festen Häusern gab es damals nur das „Wighus“ bei der Peterskapelle und die beiden sog. Raubhäuser, d. h. die Amtswohnungen der Stiftsbeamten, die den Gewandfall und die Steuern bezogen.

Dazu kamen dann die Thore und Türme, welche dem Stift gehörten, so das 1265 erwähnte Hofthor bei der Peterskapelle und das Krienschor.

In diesen Kämpfen mit dem Abte von Murbach und dessen Vogt, dem Freiherrn von Rothenburg, verbündete sich die Stadt Luzern sowohl mit den Waldstätten als mit Bern. Es galt um Erringung kirchlicher und politischer Unabhängigkeit. Damals wurde, angeblich schon 1168, in der vom Papst geannten Stadt die Peterskapelle gebaut.

Als dann, angeblich 1223, wahrscheinlich aber erst kurz vor 1269, die Franziskaner in Luzern sich niederliessen, begann das kirchliche Leben in der Stadt sich mehr zu entwickeln. Bald wurde im Nordwesten, ausserhalb der Stadtmauern, das St. Jakobsspital und um 1285 auch das dem Stift gehörige Spital in der Kleinstadt ausgebaut und erweitert.

Länger dauerte der Kampf um die politischen Rechte. Um 1244 wurde die Stadt von dem zur päpstlichen Partei gehörigen Vogte von Rothenburg belagert. Unter Vermittlung Graf Rudolfs von Habsburg kam am 8. Juli 1244 ein Vergleich zu stande.

Damals, wenn nicht schon bald nach 1236, zerstörten die Luzerner das Schloss Tannberg auf der Musegg und schlugen den Eichwald nieder, an dessen Stelle später Weinreben gepflanzt wurden.

Von Schulden gedrängt und des langen Kampfes mit den unbotmässigen Bürgern müde, trat Abt Berchtold von Murbach am 16. April 1291 die Stadt Luzern an die Herzoge von Oesterreich ab.

Luzern unter Oesterreich (1291—1386). Am 11. April 1291 huldigte die Stadt dem Herzog von Albrecht von Oesterreich und dessen Neffen Herzog Johann (Parricida). Die Stadt war der neuen Herrschaft anfänglich treu gesinnt, denn die Herzoge gelobten, die Bürger in ihren Rechten

und Freiheiten zu schirmen. Zur Hebung des Verkehrs verlegten sie die Zollstatt für alle Waren, die auf der Strasse vom Gotthard bis nach Reiden verkehrten, nach Luzern. Ein neues Leben begann sich zu entwickeln, als der Verkehr über den Gotthard sich belebte. Handel und Schifffahrt blühten bei mässigen Steuern. Sorgfältig wachte die Stadt für Feuersicherheit und Reinlichkeit. Auch gewisse Baugesetze reichen bis in den Anfang der österreichischen Herrschaft zurück. Am Kriensbach erhob sich bald eine Vorstadt; schon 1315 war die auf eichenen Pfeilern ruhende, 435 m lange gedeckte Brücke vom Hofthor bei der Peterskapelle bis zu den Stiftshäusern im Hof erstellt. In diese Zeit fällt auch der Bau der Franziskanerkirche, deren noch erhaltener, in edler Einfachheit durchgeführter Chor lange Zeit als der schönste Bau der Stadt galt. Bald darnach begannen die Zerwürfnisse mit Oesterreich, die 1332 zum Bunde mit den Waldstätten und zu zahlreichen Kriegen gegen die Herrschaft führten.

Mitten in diesen politischen Verwickelungen traf die Stadt ein schweres Missgeschick; am Peter- und Pauls-Tag 1340 äscherte eine Feuersbrunst die ganze Grosstadt ein. Rasch erhob sich zwar die Stadt aus den Trümmern, aber in die neu erbauten Häuser, von denen oft zwei zusammen nur einen gemeinsamen Eingang hatten, kehrte nicht der Friede ein. Ein Teil der Einwohner suchte sein Heil im engeren Anschluss an Oesterreich (1343), während der andere den Bund mit den Waldstätten wollte fortbestehen lassen; diese letztere Partei gewann die Oberhand. Gestärkt durch den Bund mit Zürich, Bern, Glarus, Zug nahm Luzern 1385 bis 1386 den Kampf gegen Oesterreich auf, der reich an Wechselfällen war. Endlich errangen die Luzerner am 9. Juli 1386 durch den Sieg bei Sempach die faktische Unabhängigkeit von den Herzogen von Oesterreich, unterwarfen sich nach und nach die umliegende Landschaft durch Kauf, Friedensverträge, Pfandschaft oder auf dem Wege des Burgrechtes. Im Jahre 1381 gab König Wenzel der Stadt den Blutbann über die Einheimischen, 1390 auch über die Fremden.

Wehrhaft schien die Stadt, da sie im Jahre 1395 nicht weniger als 30 Türme, Thore, Türmchen und Grändel mit einer doppelten Ringmauer zählte. Der eine dieser Türme war seit 1385 mit einer in Basel verfertigten Turmuhr versehen.

Im Innern der Stadt herrschte noch kein Prunk; frei von aller Ueppigkeit genossen die lebenslustigen Bürger das Glück der blutig erstrittenen Freiheit. Ein gewisser Luxus wurde nur auf die Oefen verwendet, die, wie zahlreiche Funde zeigen, schon seit der Mitte des 14. Jahrhunderts mit reich ornamentierten, in Luzern selbst fabricierten Kacheln geziert wurden.

Das Bauingenieurwesen an der Kolumbischen Weltausstellung zu Chicago.

(Von unserm Special-Korrespondenten.)

Auf einer Weltausstellung von Haus zu Haus wandern und die ihn interessierenden Gegenstände zusammensuchen zu müssen, das ist der Bauingenieur längst gewohnt. In Chicago wird dieses Suchenmüssen insofern etwas erleichtert, als sich die grössere Hälfte aller in das Gebiet des Bauingenieurwesens fallenden Gegenstände im „Transportation-Building“ (Gebäude für das Verkehrswesen) vereinigt findet. Man mag Ausstellungsgegenstände gruppieren wie man will, eine vollkommen befriedigende Einteilung wird sich niemals finden lassen. Der Gedanke indessen, die Werke des Bauingenieurs einem besonderen Verkehrsgebäude zuzuweisen, der wohl hier zum ersten Male durchgeführt worden ist, lässt sich gewiss nicht ohne weiteres von der Hand weisen. Denn was der Ingenieur schafft und baut, dient ja mit wenig Ausnahmen dazu, die Beförderung von Menschen und Waren zu ermöglichen und zu erleichtern.

Das Transportation-Building ist eines der grössten Gebäude der Ausstellung. Zusammen mit dem Anbau

auf den Gipfel noch, wo wir all die Herrlichkeiten der Bergwelt bewundern. Haben auch die höhern Herrschaften, die Berner und ihre Sippschaft, ihre obersten Spitzen noch in Wolken gesteckt, so sind sie doch alle zu sehen im Kreis; der Titlis ist voll Glanz und unten zerreisst von Zeit zu Zeit der Schleier; wir sehen bald in den Alpnersee, dann wieder nach dem Kreuztrichter hinunter. Einen „Grasberg“ hat Einer von der Gruppe Pilatus geringschätzig unser Stanserhorn genannt; ja, ein Grasberg ist's schon; bis zu oberst ist die steile Pyramide in ihrer gegenüber dem Pilatus sehr einfachen Konfiguration mit Matten bedeckt, und am Gipfel blühen heute noch die Blumen in der warmen Sonne, dass es eine Freude ist. Aber wir bereuen es nicht, den Steinberg an den Grasberg getauscht zu haben; der Letztere hat wieder andere Vorzüge und namentlich auch der Blick in die Thäler ringsum ist heute einzigartig. Drüben waren sie wohl sehr fidel; es soll da auch eine Kneipe abgesetzt haben, und später empfingen wir telegraphophonisch — für die Lunge waren die 8 km Luftdistanz zu gross — „Ein kräftiges Tschahi Tschaho der Gruppe Stanserhorn“ von den Freunden auf Pilatus. Doch nicht davon wollen wir reden, und auch nicht davon, dass die beiden Gruppen sich später fröhlich wieder gefunden und manch Einer abermals in Luzern sitzen blieb. Nein, wir ändern haben da droben „Natur gekneipt“ wie noch selten und drum wollen wir auch hier oben — was später kommt, kann an diesen Genuss nicht mehr heranreichen — angesichts der Waldstätter Berge Abschied nehmen von den Freunden aus den Waldstätten, ihnen ausbringend ein kräftig weithinschallend Hoch! —