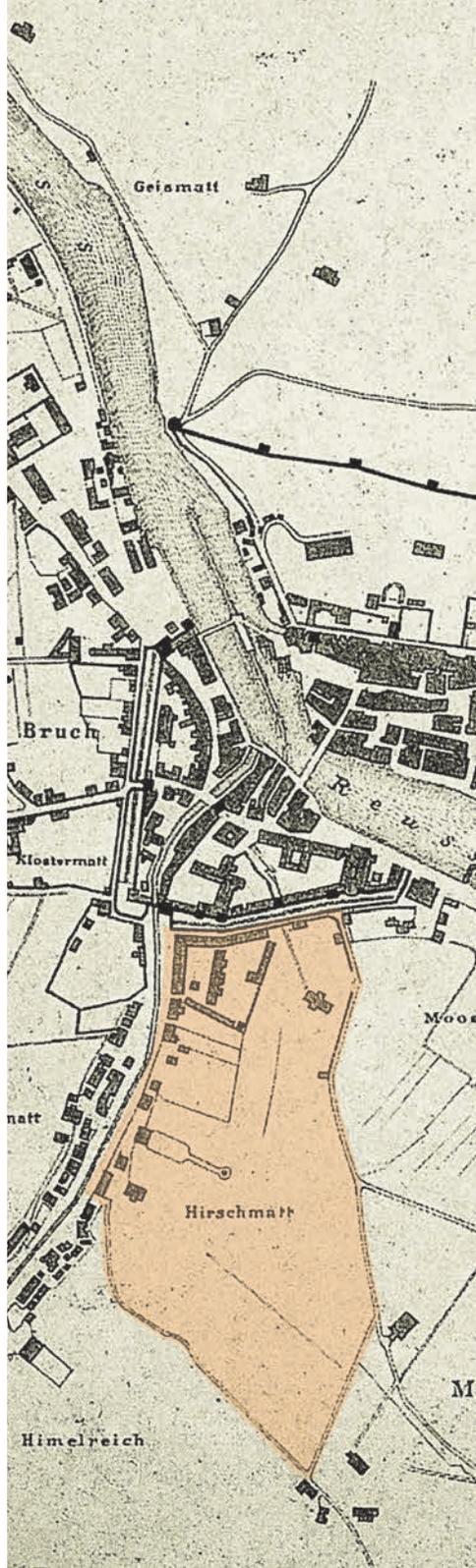


*Die Entwicklung des
Hirschmattquartiers
und seine Protagonisten
„Wilhelm Keller, Baumeister“
und die „Gebr. Keller, Baugeschäft“*

André Meyer

Herausgeber: Jost Schumacher



*Die Entwicklung des
Hirschmattquartiers
und seine Protagonisten
„Wilhelm Keller, Baumeister“
und die „Gebr. Keller, Baugeschäft“*

André Meyer

Herausgeber: Jost Schumacher

Abbildungen: Rechte bei den Institutionen und Fotografen
(gemäss Bildlegenden)

Impressum:

Herausgeber: Jost Schumacher, Luzern
Text und Illustration: André Meyer
Lektorat:
Druck und Gestaltung: Multi Reflex AG, Luzern

© 2018/ 1. Auflage im September 2018

Umschlagbild:

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers.....	Seite 4
1. Forschungsstand und Forschungsinhalt.....	Seite 5
2. Die Entstehung des Hirschmattquartiers.....	Seite 7
3. Der Bundesplatz als Abschluss des Hirschmattquartiers	Seite 28
4. Wilhelm Keller, Baumeister	Seite 32
5. Gebr Keller, Baugeschäft	Seite 40
6. Das Hirschmattquartier – Versuch einer Würdigung.....	Seite 48
Abkürzungsverzeichnis	Seite 50
Anmerkungen	Seite 51
Bereits in dieser Reihe erschienen	Seite 57

1. Forschungsstand und Forschungsinhalt

Über Entstehung und Entwicklung der Stadt Luzern besteht ein umfangreiches Schrifttum. Etwas spärlicher wird es, wenn es um die Entstehung und Entwicklung der neuen Quartiere geht. Über die Entstehung des Hirschmattquartiers sind wir allerdings durch die Publikationen des Quartiervereins „Hirschmatt- Neustadt – Biregg“ gut informiert. Es sind dies die 3 Bde: „Zur Geschichte des Hirschmatt- und Neustadt-Quartiers in Luzern, Luzern 1949; „Zwischen Reuss und Biregg“, Luzern 1964 und „Ein Quartier im Umbruch“, Luzern 1978. Ebenso liefert Bd.6 des INSA (Beat Wyss); Bern/Zürich 1991, wertvolle ergänzende Informationen u.a. auch zum Hirschmattquartier. Warum also ein weiterer Beitrag zur Entstehung des Hirschmattquartiers ?

Der Grund liegt darin, dass hier erstmals auf ein Quellenmaterial zugegriffen werden konnte, das, welches als Privatbesitz weder bekannt noch zugänglich war. Es sind Schriften und Quellenmaterialien der an der Entstehung des Hirschmattquartiers direkt beteiligten Protagonisten Wilhelm Keller, Baumeister und seine drei Söhne, die das Baugeschäft ihres Vaters unter dem Namen „Gebr. Keller, Baugeschäft“ weiterführten und im Sinn eines Generalunternehmers, u.a. das Hirschmattquartier von 1889-1909 erbauten. Als Baugeschäft waren sie zudem an zahlreichen Grossbauten Luzerns beteiligt, so das Bahnhofgebäude, die Post, das Hotel Du Lac, das Kantonsspital und das Kloster Wesemlin. Der vorliegende Beitrag beschränkt sich allerdings auf die Bauten im Hirschmattquartier, welche die Gebrüder Keller nach eigenen Plänen und weitgehend auf eigene Rechnung erbaut haben. Dabei folgten sie in ihren Bauten einem einheitlichen historisierenden Bautypus, dessen Charakteristikum die stilistische Trennung zwischen Laden- und Geschäftsgeschoss im EG und 1. OG und den darüber liegenden Wohngeschossen ist. Letztere sind mit Erkern, Türmchen, Balkonen repräsentativ ausgebildet. Die rasterförmige Struktur des Quartiers ergab sich durch die Blockrandbebauung, wobei die Bauhöhen (18m) durch den Strassenraum (18m) vorgegeben war. Die Einheit in der Vielfalt kennzeichnet daher das Hirschmattquartier als ein in sich geschlossenes Ensemble, das trotz baulichen Eingriffen und Verlusten seine unverkennbare Identität bis heute erhalten hat.



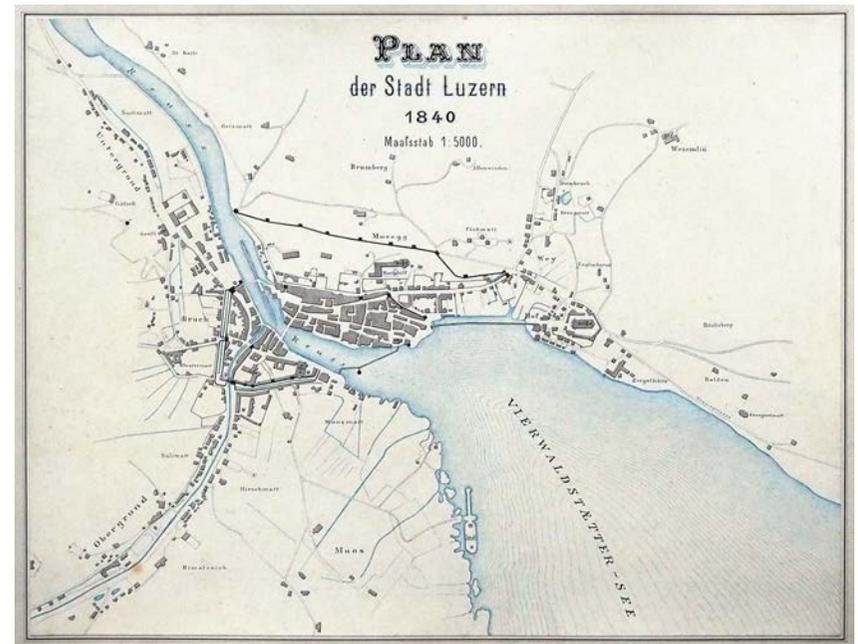
Blick vom Gütsch über die „Kleinsadt“ gegen Südosten

2. Die Entstehung des Hirschmattquartiers

Eigentlich steht am Anfang der Entwicklung von Luzern der „Luzerner Löwe“. Carl Pfyffer von Altshofen liess ihn im Gedenken an die am 10. August 1792 beim Tuilleriessturm in französischen Diensten gefallenen Schweizer Söldner durch den dänischen Bildhauer Bertel Thorvaldsen 1821 errichten. Von Anfang an zog der sterbende Löwe Fremde an und die Reiseführer priesen ihn als die „principale curiosité de Lucerne“. ¹ So steht der Luzerner Löwe am Anfang des Frühtourismus und im Zusammenhang mit der beginnenden Entwicklung der Stadt Luzern. Allerdings war die Bautätigkeit anfangs des 19. Jahrhunderts noch gering, denn die Wirtschaft litt unter den Folgen der napoleonischen Besetzung. Somit blieb Luzern, am Ausfluss des Vierwaldstättersees und beidseitig der Reuss gelegen, bis um 1850 eine in den Strukturen weitgehend mittelalterliche Kleinstadt von kaum mehr als 10'000 Einwohnern. ² Nur entlang der Obergrundstrasse, wo die beiden Herrenhäuser, der klassizistische „Grundhof“ (1818/21) und das barocke „Himmelrich“ (1772) miteinander wetteiferten und kleine Gewerbebetriebe entlang des Krienbachs entstanden sowie im Untergrund, dehnte sich die Stadt etwas über den mittelalterlichen Mauerring aus. So zeigt der Plan der Stadt Luzern von Vinzenz Stirnimann von 1840 noch das unüberbaute Ried- und Weideland südlich der Stadt. Die städtebauliche Entwicklung begann mit dem aufkommenden Frühtourismus im Weyquartier, wo 1834 die Bierhalle „Zum Löwengarten“, 1850 das Meyer'sche Diorama, und 1859 das Stauffer'sche Museum der Alpentiere ³ in kurzen Abständen entstanden sind. ⁴ 1861 legte eine eigens gebildete Kommission einen von Bauinspektor Samuel Senn verfassten Stadtbauplan für das Hof- und Weyquartier vor, der 1864/65 von Grosse Stadtrat genehmigt wurde. 1864 wird ein nach dem Vorbild von St. Gallen und Zürich entworfenes Baugesetz erlassen und 1865 darauf basierend eine Bauordnung. Die für das Hof- und Weyquartier von Samuel Senn entworfene schachbrettartige Strassenstruktur wurde in der Folge auch für andere entstehenden Quartiere das Muster der Stadtentwicklung. ⁵ Damit waren alle Voraussetzungen für eine breit angelegte Stadterweiterung gegeben.

Die städtischen Investitionen zur Stadterweiterung erfolgten somit zuerst in den touristischen Quartieren Wey und Hof, sowie fast gleichzeitig auch am rechten Seeufer, wo am Schweizerhofquai als touristisches Wahrzeichen schon 1845 das Hotel „Schweizerhof“ entstanden war. Obschon die Bahnlinie Luzern-Olten 1859 auf dem linken Seeufer (sie führte durch die Pilatusstrasse und endete in der „Fröschenschburg“; heute KKL) eröffnet wurde, entspann sich um den Standort des Bahnhofs eine lange politische Diskussion, da die verschiedenen Bahngesellschaften untereinander im Wettstreit lagen. Erst als sich die Pläne für einen Bahnhof im Wey- und Maihofquartier⁶ zerschlagen hatten und der Bahnhof definitiv auf dem linken Seeufer zu stehen kam, entwickelte sich die Stadt in der Folge auch gegen Süden, wo sich bis dahin noch immer Gutshöfe und Bauernbetriebe auf unüberbautem Wiesen- und Weideland befanden. Allerdings hemmten die durch die Pilatusstrasse führenden Geleiseanlagen der Bahnlinie Luzern-Basel („Eiserner Gürtel“) eine rasche bauliche Entwicklung.⁷ Diese setzte erst ab 1892 mit dem Entscheid einer neuen Bahnhofzufahrt (Abdrehung der Bahnhofeinfahrt) und der Entfernung der Geleise von der heutigen Pilatusstrasse ein.

Der Stadtteil südlich der Reuss (Kleinstadt) war von einem Stadtgraben entlang der Ringmauer umgeben. Dieser hiess Burggraben und die Randzone ausserhalb des Grabens erhielt die Bezeichnung „Uff dem Burggraben“ (1411). Der Burggraben war ursprünglich ein breiter, offener Wassergraben, der vom Freienhof bei der Kapellbrücke bis zur Spreuerbrücke reichte.⁸ Schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts verlor der Graben jedoch jegliche militärische Bedeutung und der untere Teil wurde aus sanitärischen Gründen z.T. überwölbt und eingedeckt. Im oberen Teil des Grabens aber siedelte man bereits 1623 eine Dammhirschkolonie an.⁹ 1742 umfasste diese 12 Hirsche und der Burggraben wurde fortan Hirschengraben genannt.¹⁰ Östlich vom Burggraben befanden sich die Schiffshütten (heute Stadttheater), südlich die Landgüter «Buobenmatt» und «Hirzen- bzw. Hirschmatt». Die Grösse des Landgutes «Hirschmatt» ist im historischen Kataster von 1790 und in einem Plan von 1843 wiedergegeben.¹¹ Die Hirschmatt grenzte östlich an die „Buobenmatt“ und die „Spitalriedmatt“, südlich an die der Stadtgemeinde gehörende

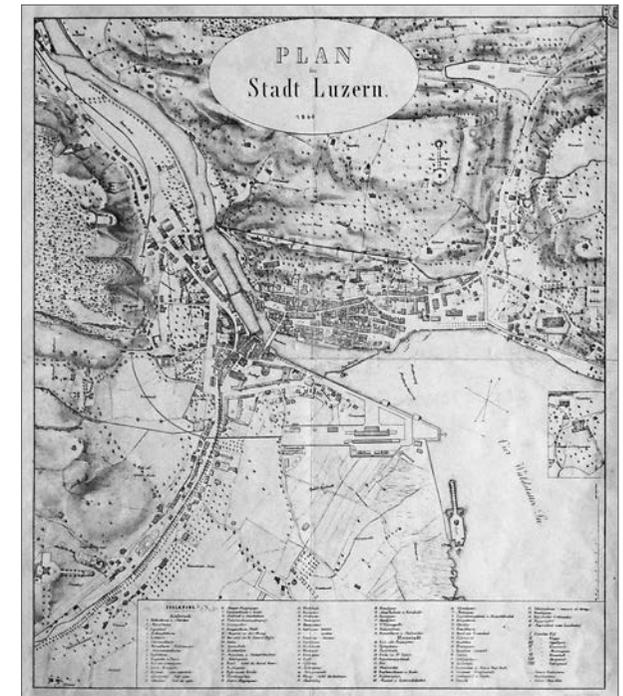


«Senti-Riedmatt», sowie westlich an den „Grundhof“ und an das Landgut «Himmelrich». So umfasste die Hirschmatt die heutige Hirschmatt, Winkelriedstrasse und den Kauffmannweg und erstreckte sich bis zum heutigen Bundesplatz. Die Hirschmatt gehörte, wie alle anderen grösseren Liegenschaften, Vertretern des Luzerner Patriziates, war ein Bauernbetrieb und besass eine grosse Scheune. Das flache Gebiet war Weid- und Riedland und kaum erschlossen.¹² So befand sich noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf der Hirschmatt bloss ein kleiner Feldweg, der den lokalen Landwirtschaftsbetrieben diente und sich im Moos verlor, sowie die kleine Fluss- oder Zahnweh-Kapelle (1865 abgebrochen)¹³. Dieser Feldweg grenzte die Hirschmatt gegen die Buobenmatt und die Spitalriedmatt ab. Wohl in Anlehnung an die im Stadtgraben weidenden Hirsche wurde gegen Ende des 18. Jahrhunderts nicht nur der Burggraben „Hirschengraben“, sondern auch die Hirzenmatt „Hirschmatt“ und der Flurweg (ursprünglich Moosgasse) „Hirschmattweg“¹⁴ genannt. Grundeigentümerin der Hirzenmatt bzw. der Hirschmatt war zuletzt die Witwe Cäcilia Balthasar-zur Gilgen, die sie 1843 an den Grossmetzger Alois Kauffmann (1804-1889) verkaufte.

Die 1859 durch die heutige Pilatusstrasse führende Centralbahn unterteilte die Hirschmatt in zwei Teile: eine obere (vordere) und eine untere (hintere). Für die Stadtentwicklung war v.a. die obere Hirschmatt geeignet (sie reichte vom Hirschengraben bis zur heutigen Pilatusstrasse), da sie nicht wie die untere durch die Bahngeleise der Schweizerischen Centralbahngesellschaft (Luzern-Olten) von der Kleinstadt isoliert war. Auch als 1874/75 die Hirschmattstrasse mit Wasser und Kanalisation erbaut wurde (sie reicht in gerader Linie vom Hirschengraben bis zum heutigen Bundesplatz)¹⁵, blieb die Zweiteilung der Hirschmatt bestehen.

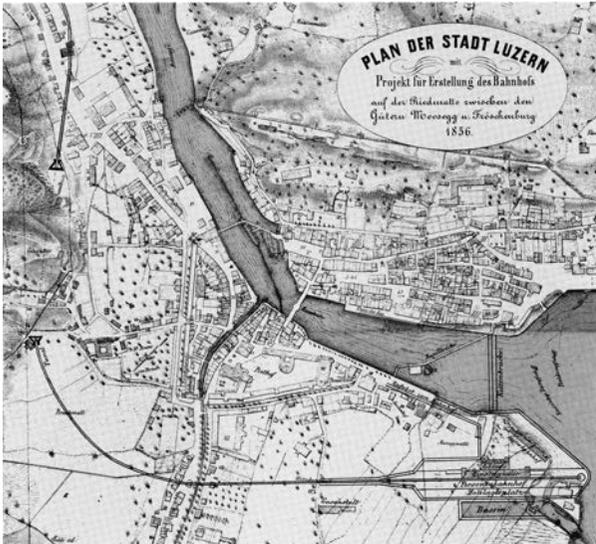


Unter dem geschäftstüchtigen Metzger Alois Kauffmann blieb die Hirschmatt nicht lange ein zusammenhängender Bauernbetrieb, denn er und seine Nachkommen verkauften im Laufe der Zeit eine Parzelle nach der anderen. Schon 1857 hatte Alois Kauffmann ein Stück seiner Liegenschaft am Hirschmattweg für eine Gasfabrik an den aus Augsburg stammenden Ingenieur Riedinger abgetreten (1894 von der Stadt aufgekauft und abgebrochen¹⁶; heute Areal der Zentral- und Hochschulbibliothek) und ein weiteres Stück an Franz Xaver von Moos verkauft. Noch aber war der grösste Teil der



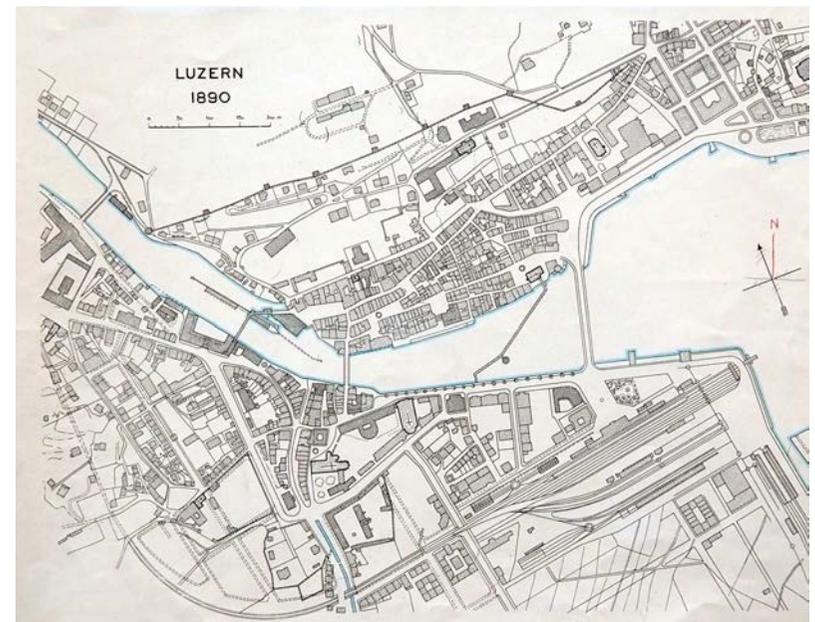
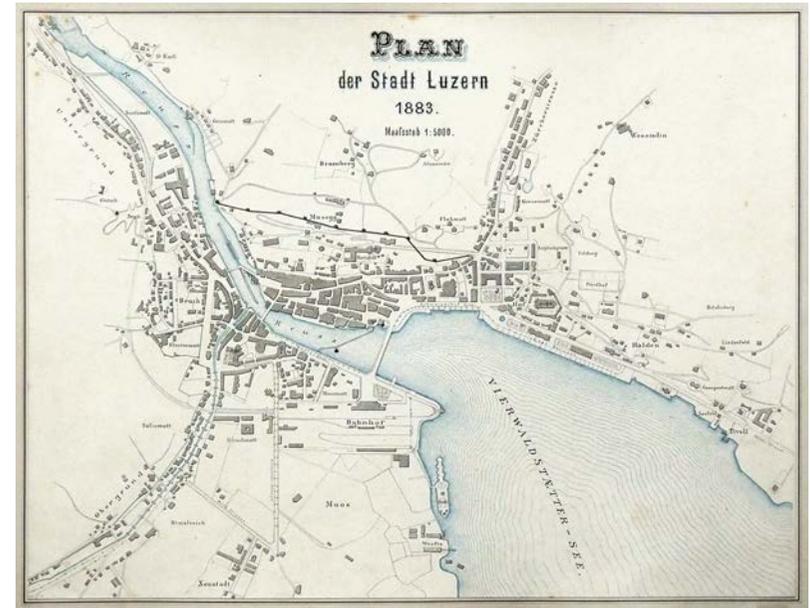
Hirschmatt unüberbautes, grünes, mit Bäumen bestandenes Weideland und gegen den See zunehmendes Moos- und Riedland mit Landwirtschaftsbetrieben und dazugehörigen Scheunen; aber noch kein «Hirschmatt-Quartier».

Ein erster, der die Chance zur Überbauung der Hirschmatt spekulativ erkannt und genutzt hatte, war der 1865 von Hitzkirch nach Luzern gezogene Baumeister Wilhelm Keller, der sich, als der Standort für den Bahnhof definitiv auf dem linken Stadteil feststand¹⁷, in der Hirschmatt niederliess und 1866/67 als Domizil für sein Baugeschäft den „Kellerhof“ baute, d.h. das Eckhaus (heute Ecke Hirschmatt- Pilatusstrasse) und den Mittelbau (Pilatusstrasse; heute Kino Moderne). Im Eckhaus (Pilatus-Hirschmattstrasse) war anfänglich eine Wirtschaft vorgesehen; doch die Konzession wurde von der Stadt nicht erteilt. Das Eckhaus besass vier 6 Zimmerwohnungen, der Mittelbau einen Vorbau zur Einführung eines Schienengleises in das Baumaterialmagazin im Innenhof des Kellerhofs. 1873 erfolgte in einer 2. Etappe die Erweiterung des



„Kellerhofs“ mit drei Häusern an der Hirschmattstrasse (4,5 und 6 Zimmerwohnungen). 1883 wurde eine 3. Etappe mit wiederum drei Häusern an der Pilatus- und Winkelriedstrasse in Angriff genommen. Und in einer 4. Etappe wurden drei Wohnbauten an der Winkelriedstrasse mit 3,5 und 5-Zimmerwohnungen und auf der Südseite und im Innenhof Ökonomie- und Magazinbauten erstellt. Damit war der „Kellerhof“ mit insgesamt 12 Wohnbauten als einheitlicher Gebäudekomplex abgeschlossen. Spätere Änderungen betrafen 1911 die teilweise Aufstockung und den Bau eingeschossiger Ladenbauten, 1920 der Abbruch der Magazinbauten im Innenhof und deren Ersatz durch einen Kinosaal (heute Kino Moderne) und 1925/26 der Abbruch der Ökonomiebauten auf der Südseite und deren Ersatz durch Wohnbauten.

Der Kellerhof nimmt im Hirschmattquartier eine besondere Stellung ein. Nicht nur entstand er nach Plänen von Baumeister Wilhelm Keller, sondern stand während Jahren solitär als erster Grossbau in der Hirschmatt und ist in seiner einheitlich neugotischen Gestaltung ein einzigartiges, repräsentatives Bauwerk von kunst- und kulturgeschichtlicher Bedeutung. Er markiert mit seinen etappenweisen Erweiterungen (bis 1884) und späteren Veränderungen (1911 und 1925/26) den Anfang und das Ende der Hirschmattüberbauung. Zudem lie-

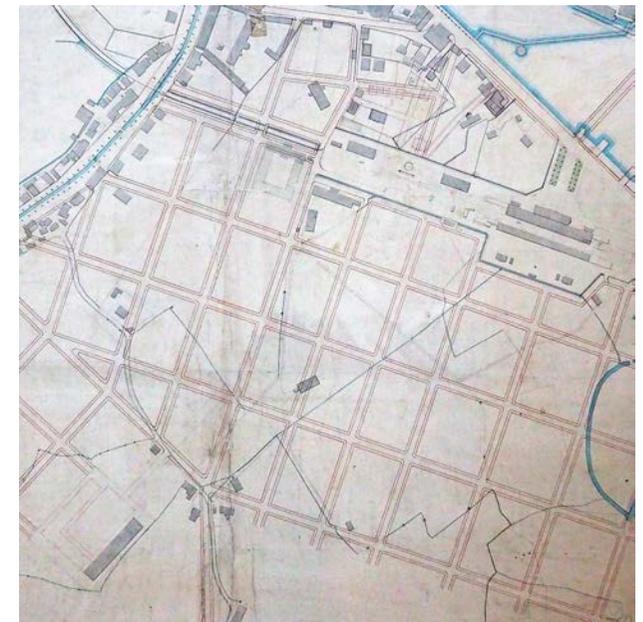


fert er mit seinen Erkern, Lisenen und Spitzbogenfriesen nicht nur die Vorgaben für die historisierende Gestaltung der späteren Bauten des Hirschmattquartiers und der angrenzenden Quartiere, sondern gibt auch den Prototyp (Blockbebauung mit Innenhof) für die Bebauung der rasterförmigen Baustruktur, wie sie das Baugesetz von 1864 vorschrieb.

Als Wilhelm Keller auf der Hirschmatte den „Kellerhof“ errichtete, waren praktisch die ganze Hirschmatte, sowie die umgebenden Matten und Landgüter noch immer weitgehend unüberbautes Ried- und Wiesland. Erst 1874/75 mit dem Bau der geradlinigen Hirschmattstrasse, die bis zur Rösslimatt (später Bundesplatz) reichte, wurde eine direkte Verbindung zum Tribschenquartier zumindest vorgesehen¹⁸; verwirklicht wurde sie aber erst mit dem Bau des Bundesplatzes (1895) und der über die Bahngleise führenden Langensandbrücke.

Obschon sich Wilhelm Keller stets „Baumeister“ nannte, führte er ein Baugeschäft und arbeitete als Generalunternehmer: er zeichnete Pläne und offerierte die Bauten samt Ausstattungen (v.a. Kirchen) schlüsselfertig zu einem fixen Preis. Seine Söhne führten das Unternehmen als Baugeschäft und Generalunternehmung weiter; bauten nach eigenen und nach fremden Plänen, auf eigene Rechnung und auf Kosten Dritter. Ihr Unternehmen und schon das ihres Vaters war eine erste Generalunternehmung in der Stadt Luzern. Wilhelm Keller und das Baugeschäft der Gebrüder Keller haben deshalb an der Entstehung des Hirschmattquartiers grossen Anteil.¹⁹ Ihr Name ist nicht nur mit der grossen Zahl von ausgeführten Bauten, mit der Entstehung des Unterlachen- und vor allem des Hirschmattquartiers²⁰ aufs engste verbunden. Auch stilistisch schufen sie einen Stadtteil von einheitlichem Gepräge.

Mit dem Wohnkomplex des Kellerhofs (ab 1866) war die rechteckige Bebauungsstruktur des Hirschmatt-Quartiers vorgegeben. 1870 erscheint sie in einem Parzellierungsplan, vermutlich von Bauinspektor Samuel Senn. Obschon 1874/75 die Hirschmattstrasse mit Kanalisation und Wasserschluss gebaut und damit die Hirschmatte erschlossen wurde²¹, setzte die eigentliche Überbauung aber erst ab 1889 ein, als die neue Eisenbahnzufahrt erstellt und die Geleise aus der heutigen Pilatusstrasse entfernt wurden (1896). Es



war, sieht man vom Bau des „Kellerhofs“ ab, nicht mehr unter Wilhelm Keller, sondern unter seinen drei Söhnen, Joseph, Heinrich und Franz, die nach dem Tod ihres Vaters (1888) das Baugeschäft als Kollektivgesellschaft unter dem Namen „Gebr. Keller, Baugeschäft“ weitergeführt hatten.

1889, als die Centralbahn noch immer durch die heutige Pilatusstrasse fuhr und sie die Hirschmatt in eine obere und untere teilte, bot sich dem Baugeschäft der Gebrüder Keller die Gelegenheit, von alt Metzgermeister Alois Kauffmann die obere Hirschmattliegenschaft im Umfang von 11'945 m² zu erwerben. Nach Abbruch der Hirschmattscheune begann man 1890 auf eigene Rechnung, in einer 1. Etappe 4 Wohnhäuser (u. a. das Hotel Victoria) zu bauen; 1891 erfolgte eine weitere Etappe mit 5 Häusern an der Stadthaus- und Winkelriedstrasse; 1892 die letzte Etappe mit 2 Häusern an der Pilatusstrasse. Alle Wohnhäuser erfolgten nach dem gleichen Schema: Läden (Verkaufsmagazine) im Parterre, 4 ½ und 6 Zimmerwohnungen in den darüber liegenden Geschossen, im Dachgeschoss mit flachem Dachspiegel Mansarden, Estri-



che und Waschküche. Die Bauten wurden als Blockrandbebauung (carré mit Innenhof) erstellt und bildeten als Baublock eine Einheit. Nach dem 1. Baublock mit dem Hotel Victoria (1890-1892) erfolgte ab 1893 der 2. Häuserblock an der oberen Hirschmattstrasse (1893/94).

Man empfand die durch die Pilatusstrasse führenden Gleise der Centralbahn und der parallel dazu bestehende Güterbahnhof mit seinen Gleisen als „eisernen Gürtel“ und als Hemmnis für das Wachstum der Stadt. Schon Ende der 1880er Jahren wurde daher eine Drehung der Gesamtanlage gegen Südwesten und eine neue Bahneinfahrt erwogen, die der Stadt ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten erschliessen sollte. Das Konzept, das auf den Vorschlag von Ingenieur Linder zurückging, wurde am 18. November 1892 vom Bundesrat genehmigt.²² Es verflossen jedoch noch vier Jahre, bis die neue Bahnhofzufahrt und der neue Bahnhof am 26. November 1896 eingeweiht werden konnten. Die neue Bahnzufahrt veränderte nicht nur die Landgüter „Spitalriedmatt“, „Rösslimatt“ und „Specklis-