

Sentipost

Das Blatt für Unternehmungslustige

Aus 100 Jahren Trambahn und VBL in unserem Quartier

Mit gutem Grund durch den Untergrund

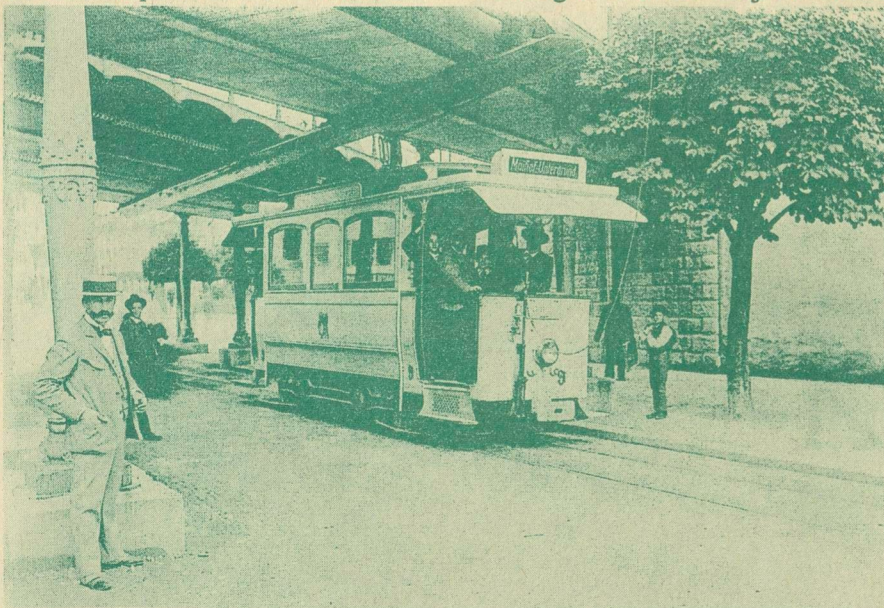
Die VBL heben ab: Dieses originale Motto wirkt zwar angesichts der Fragen und Probleme rund um den regionalen öffentlichen Verkehr illusionär. Doch schon vor hundert Jahren, im Vorfeld der Eröffnung der Trambahn Luzern, war pragmatisches Handeln und Entscheiden angesagt. Die erste Bauetappe sah aber trotz allen Sparens die Erschliessung des Untergrunds von Anbeginn weg vor. Einst Randgebiet von Luzern, wurden wir plötzlich stadtzentral.

Wichtige Entscheide werfen ihre Schatten voraus: Schon bei der Eröffnung der normalspurigen Kriens-Luzern-Bahn KLB 1886 (des ersten Lokalverkehrsmittels von Luzern) war von einem vierarmigen Trambahnnetz in und um Luzern die Rede. 1890 setzte die politische Diskussion ein, Konzessionsgesuche wurden von privater Seite eingereicht und 1895 nahm der Stadtrat die Sache an die Hand. So verschieden die Ideen und Vorstellungen dieses Projekts auch

waren, das Netz war immer gleich: Vom Bahnhof ging es nach Kriens, Maihof, zur Halde und - durch den Untergrund - nach Emmenbrücke. Das Zögern bis zu Bau und Eröffnung am 7. Dezember 1899 bestand in der lange Zeit ungelösten Frage des Bahnhofstandortes.

„Kilometer drei“

Die durch unser Quartier führende Tram- und VBL-Verbindung kennt bis heute zwei Linienführungen. In einem Netzplan von 1900 wurde die Strecke interessanterweise ab Endstation „Halde“ (vor Hotel Europe) aus gemessen. Zwischen Bahnhof und Kreuzstutz ist der „Kilometer drei“ eingetragen. Er führte durch die Bahnhofstrasse, vorbei an Jesuitenkirche und Regierungsgebäude, über „Wilden Mann“ in die Pfistergasse, über Kasernenplatz-Baselstrasse zum Kreuzstutz und weiter nach Emmenbrücke. Diese an sich logische Streckenführung musste 1927 im Zuge des Doppelspurausbaus der heutigen Variante Pilatusplatz-Hirschengraben-Kaserneplatz weichen. Zwischen Jesuitenkirche und Pfistergasse liess sich beim besten Willen kein zweites Geleise legen; dieses wurde mit dem stets dichterem Fahrplan notwendig.



Kurz nach der Ablieferung des Motorwagens Nr. 9 an die Trambahn Luzern entstand 1900 diese Aufnahme bei der Gütsch-Unterführung. Die für damalige Begriffe elegante Wagenform brachte übrigens diesen ersten Luzerner Tramwagen an der Welt-Industrieausstellung in Paris von 1901 eine Goldmedaille ein.

Foto: Städt. Strassenbahn Luzern, Maschinenfabrik Oerlikon, 1900