

Geschichte

Es rollt und rollt unten durch

Wenn ein Zug durchfährt, ist das für Anwohner recht gut hörbar: Unter dem nördlichen Hochwacht-Quartier führt der 120 Jahre alte Eisenbahn-Stadttunnel hindurch. Was hat es mit diesem Bauwerk auf sich? Wir sind auf Spurensuche gegangen.

Nach der Überquerung der Reuss führt die alte Gotthardbahnlinie in den 2107 Meter langen Stadttunnel, der den Allenwindenhügel, die Zürichstrasse und das Wesmlin unterquert, und verläuft dann weiter Richtung Würzenbach. Diese Strecke befahren an Werktagen in jeder Richtung 23 S-Bahnen (Luzern-Brunnen) und 13 Voralpen-Express-Kompositionen (Luzern-St.Gallen). Während des ganzen Jahres 1997 war diese Bahnstrecke stillgelegt, da die SBB sich nach einigem Zögern entschlossen hatten, das hundertjährige Bauwerk mit dem Tunnel zu sanieren. In den Folgejahren errichteten sie dann die S-Bahn-Haltestellen Verkehrshaus und Meggen Zentrum und erneuerten den Bahnhof Küssnacht.

Langwierige Diskussionen

Dem Bau dieses Eisenbahnabschnittes am Ende des 19. Jahrhunderts gingen langwierige Diskussionen über die Linienführung, den Bahnhofstandort in der Stadt Luzern und die Kostenaufteilung zwischen verschiedenen privaten Bahngesellschaften und der öffentlichen Hand voraus. Das führte zusammen mit wirtschaftlicher

Arbeiter sind vergessen

Über die Anzahl Arbeiter, ihre Herkunft, ihre soziale Situation und die Arbeitsbedingungen, aber auch über die Bautechnik etwa zwanzig Jahre nach dem Gotthardtunnel war sowohl in den drei Archiven in Luzern als auch in jenem der SBB in Windisch – trotz tatkräftiger Hilfe der jeweiligen Archivarinnen und Archivare – nicht die geringste Information herauszubekommen! (hk)



Stadttunnel-Baustelle an der Zürichstrasse, zirka 1895.

Bild Stadtarchiv Luzern F2a/Z 0.14

Unsicherheit zu einer fünfzehnjährigen Verzögerung. Unter anderem war ein Seedamm mit einem Durchgangsbahnhof (damals schon!) im Gespräch. Luzerns Anschluss an den Süden hätte eigentlich 1882 zusammen mit dem Jahrhundertbauwerk der Gotthard-Bergstrecke von Immensee nach Chiasso eröffnet werden sollen. Es entstand somit die absurde Situation, dass der Sitz der privaten Gotthardbahngesellschaft in Luzern nicht an ihre einzige Bahnstrecke angeschlossen war! Die Gotthardzüge mussten wie heute über Rotkreuz geführt werden, damals allerdings auf dem Geleise der Nordostbahn.

Aushubmaterial gratis

Die Arbeiten für das bereinigte Bauprojekt mit der Linienführung des Tunnels unter unserem Quartier hindurch schrieb die Direktion der Gotthardbahn Ende Juni 1894 aus. Den Zuschlag erhielt die Bündner Baufirma Nisoli & Mario-



Der Stadtplan zeigt die gestrichelte Linieneinführung der Eisenbahn durch den Stadttunnel.

Verkehrshaus). Einen kleineren Teil transportierten Karren auf Schienen an den Rankhof.

Am 1. Juni 1897 wurde dann die Anschlussstrecke mit dem Stadttunnel feierlich eröffnet.

ni, welche die Tunnel-Bohrungen an vier Stellen in Angriff nahm, zwei davon an der Zürichstrasse, die in offener Bauweise unterquert wurde. Stadtratsprotokolle zeugen in grosser Ausführlichkeit von der Diskussion um die Verwendung des Ausbruchmaterials. Es war gratis zu haben und wurde mit Pferdefuhrwerken an den See geführt, zur Aufschüttung vor dem Schweizerhof und beim Trotli (Bucht an Haldenstrasse Richtung

net. Mit viel Pathos beschreibt der Berichterstatter des «Luzerner Tagblatts» die erste Fahrt mit viel Prominenz aus der ganzen Schweiz und die üppigen Festlichkeiten an jedem Bahnhof an der neuen Strecke. Auf dem Gelände des kleinen Kinderspielplatzes zwischen Zürich- und Steinenstrasse darf heute noch nicht gebaut werden, weil der Stadttunnel nur wenige Meter darunter hindurchführt.

◆ Hannes Küttel