

- 1 VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ
Siehe auch «Architektur und Städtebau»
- 2 IMAX-KINO
Siehe auch «Architektur und Städtebau»
- 3 MUGGENBURG
- 4 STRANDBAD LIDO
Siehe auch «Architektur und Städtebau»
- 5 CAMPING LIDO
- 6 DAMPFMODELLEISENBAHN DER BRÜDER
HANS UND VIKTOR BRAST

ORTE DER BEGEGNUNG

von Sibylle Kühne

Steht man an der 2007 eröffneten S-Bahnstation «Luzern-Verkehrshaus» und lässt den Blick von der Tankstelle Richtung See schweifen, erblickt man Strassen, Wohngebäude, Bushaltestelle, das Verkehrshaus und Parkanlagen, demnach privaten, öffentlichen und halböffentlichen Raum. Es sind Orte, wo Begegnungen gewollt, per Zufall oder aus einem gemeinsamen Interesse stattfinden.

DAS VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

«In den Freistunden werden die Familienväter ihre Kinder in die Ausstellungen führen und ihnen erklären, wie man einst und in Grossvaters und Vaters Tagen reiste, im Auto die Achtung der Mitbürger und im Flugzeug die Knochen oder gar das Leben aufs Spiel setzte, sich in den Ruf eines grossmannssüchtigen Abenteurers brachte, wenn man sich ein Telephon einrichtete, und als armer Wirrkopf galt, weil man am Abend am Stammtisch dem elektrischen Strom ein ungeheures Gefälle in alle Wirtschaftsgebiete hineinprophezeite.»¹

Zur Zeit, als das Verkehrshaus geplant wurde, war man stolz auf das schweizerische Verbindungsnetz auf Schiene, Strasse, zu Wasser und in der Luft. Es galt als modern, sicher, schnell und pünktlich. Allerdings waren das Verkehrsmonopol der Bahn im zweiten Weltkrieg und der freie Wettbewerb in den Nachkriegsjahren nicht mehr zeitgemäss. Strasse und Schiene sollten zusammenarbeiten; politische Entscheidungen zur Verkehrskoordination standen an. In dieser Situation symbolisierte das Verkehrshaus die Kooperation der Transportarten. Es war ein Gemeinschaftswerk aller am Verkehr Beteiligten.

Den Grundstock der Sammlung bildeten die Bestände des Eisenbahnmuseums in Zürich und des Postmuseums in Bern. Sechsfundfünfzig Jahre nachdem ein Eisenbahnfachmann erstmals die Idee einer Ausstellungsstätte vorgebracht hatte, schlug der damalige Kreisdirektor der SBB, Dr. R. Cottier, während der Landesausstellung von 1939 vor, ein Verkehrsmuseum zu erstellen, das als erstes in der Welt alle Zweige des Verkehrswesens, einschliesslich des Nachrichten- und Fremdenverkehrs, beherbergen sollte. Mit Wegbegleitern² gründete er am 26. Februar 1943 den Verein Verkehrshaus der Schweiz. Nebst dem Bau von Präsentationsräumen bezweckte er, für den Verkehr zu werben, den Verkehr zu fördern und zur Lösung von Verkehrsfragen beizutragen.³ Krieg, Wohnungsnot und der Nachholbedarf im Bauwesen verzögerten die Ausführung des Projektes in Zürich. Für Ausstellungsbauten waren keine Genehmigungen erhältlich, ein zentraler Standort nicht zu finden. Auf Initiative des Luzerner Verkehrsdirektors, Dr. Ed. Schütz, setzte sich der damalige Stadtpräsident, Dr. M. S. Wey, ab 1946 für ein Verkehrshaus

1 Vaterland, 1. Juli 1959.

2 Eidgenössische und kommunale Behörden; Bundes- und Privatbahnen; PTT-Verwaltung; Strassen-, Wasser-, Luftfahrts- und Fremdenverkehrsorganisationen; am Verkehrswesen interessierte Unternehmen; Einzelpersonen.

3 1957 folgte als Sektionsgründung die «Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft». Sie dient der praktischen Zusammenarbeit aller verkehrswissenschaftlich orientierten Fachleute. 1969 die «Stiftung zur Förderung des Verkehrshauses der Schweiz», die sich für den Ausbau des Verkehrshauses einsetzt.



*Eröffnungsfeier des Verkehrshauses der Schweiz,
1. Juli 1959.*

in Luzern ein. Er bot Land im Brüelmoos, auf Tribschen und im Schön-
bühl unentgeltlich im Baurecht an.⁴ 1950 beschlossen die Initianten des
Verkehrshauses, im Brüelmoos zu bauen. Um sich die Unterstützung
der Bevölkerung zu sichern und neue Vereinsmitglieder zu gewinnen,
starteten sie eine Werbekampagne und appellierten an das Nationalge-
fühl: Trotz Kriegsschäden und Schwierigkeiten würden die schon lange
bestehenden Sammlungen, die sonst aufgelöst und zerstört oder in die
Fremde verkauft werden müssten, im Ausland wiederhergestellt und
ausgebaut. Die Zeit drängte, da SBB und PTT ihre für die Internationa-
le Ausstellung des Gastwirtschaftsgewerbes und Fremdenverkehrs in
Bern erstellten Hallen nach Luzern verlegen wollten. Ohne die Landfra-
ge gänzlich geklärt zu haben, erteilte der Stadtrat die Bewilligung.⁵ Das
Verkehrshaus öffnete seine Tore am 1. Juli 1959. Die Feier mit Prominenz
aus dem In- und Ausland blieb nicht die einzige. Weil das Verkehrshaus
erfolgreich war, konnten die Sammlungen im Verlauf der Zeit ergänzt
und Neues hinzugefügt werden.

1969 – PLANETARIUM

Das erste Planetarium der Schweiz war von Zeiss geschaffen und von
Longines geschenkt. Der Uhrenhersteller begründete seine Gabe mit
dem engen Zusammenhang zwischen Astronomie, Zeitmessung und
Transportwesen. Er ehre damit die Pioniere der Schweizer Uhrmacherei,
die ihre Uhrwerke nach dem Lauf der Gestirne gerichtet hätten. Da die
Atomuhr exakter laufe als die Erdbewegung, sei die Errichtung eines
Planetariums ein Akt des Glaubens an die Zukunft. Wie der amerikani-

4 Vaterland, 1./2. Juli 1959; Luzerner Tagblatt, 1./2. Juli 1959; B 3.3/A 194, Stadtarchiv Luzern.
5 B 3.3/A 90.1, Stadtarchiv Luzern; Brief vom 10. Oktober 1950/Verhandlungsprotokoll
des Regierungsrates des Kantons Luzern, 16. Oktober 1950, Staatsarchiv Luzern.

sche Astronaut John H. Glenn in seinen Grussworten zur Eröffnung via
den Fernmeldesatelliten Earlybird feststellte, war das Interesse an der
Raumfahrt riesig.⁶

1972 – HALLE FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT

Wenn für die Älteren das Verkehrshaus ein Symbol für das Geleistete und
Erlebte war, so für die Jugend ein Ansporn, den Sinn des technischen
Fortschritts zu überdenken und zum Gelingen eines harmonischen Zu-
sammenspiels von Tradition, Natur, Kultur und Technik beizutragen.
Inzwischen stand den Menschen ein funktionierendes Transportsys-
tem in der Luft zur Verfügung. Nichts hätte die rasante Entwicklung
der Luftfahrt besser zeigen können als Astronaut Neil A. Armstrongs
Präsenz an der Eröffnung.⁷ Presseleute aus der Sowjetunion hatten auf
Einladung des Eidgenössischen Politischen Departements einer Vorpri-
miere der Multivision-Show im «Kosmorama» beigewohnt.⁸

1979 – HANS-ERNI-MUSEUM

«Zensur im Hans Erni Museum» lautete der Titel einer Pressemitteilung
der Gewerkschaft Kultur, Erziehung und Wissenschaft. Die interpretie-
renden Texte des Kunsthistorikers Bernhard Wiebel, der Hans Erni als
Exponenten der extremen Linken reklamierte, waren zurückgewiesen
worden. Deshalb demonstrierten an der Eröffnungsfeier junge Leute
und verteilten ein Pamphlet mit dem Namen «Luzerni». Obgleich der
damals erfolgreichste lebende Schweizer Künstler, der mit einem Wand-
bild an der Landi berühmt geworden war, nie einer politischen Partei
angehört hatte, galt er als Kommunist und ignorierte ihn das offizielle
Luzern. Ein Luzerner Parlamentarier hatte sogar die Veröffentlichung
der 1938 von Erni entworfenen Banknotenserie unterbunden. 1966 reg-
ten Feuilletonisten eine Verständigung zwischen Künstler und Stadt-
oberen an, 1967 erhielt Erni den Luzerner Kunstpreis.

Dennoch reagierten die Verantwortlichen des Verkehrshauses zurück-
haltend, als Hans Erni mit einer Schenkungsabsicht an sie herantrat. Für
einige Luzerner war der Künstler nach wie vor ein Kommunist, für an-
dere zu gesellschaftsintegriert. Am Eröffnungstag bekannte sich Hans
Erni, der Sohn eines Dampfschiffmaschinisten, zur Gemeinschaft und
erinnerte sich der Zeiten, als das Kommunisten verfolgende Amerika
McCarthys ihm über die schwierigen Jahre hinweghalf, indem es ihm
Ausstellungsmöglichkeiten und einen Absatzmarkt bot.⁹

Dass Kunst und Mobilität mit Kommunikation und Begegnung zu
tun haben, rechtfertigte die Einbeziehung der darstellenden Kunst ins
Verkehrshaus. Das ursprünglich geplante Hans-Erni-Haus wurde in
Hans-Erni-Museum umbenannt.¹⁰

Als in den 80er-Jahren die neuen Hallen Schienenverkehr und Schiff-
fahrt, Seilbahnen, Tourismus inklusive dem von der Migros geschenkten
Swissorama eingeweiht wurden, sah man einer verbesserten Ver-

6 Luzerner Neueste Nachrichten, 2. Juli 1969; Luzerner Tagblatt, 28. Juni/2. Juli 1969;
Vaterland, 1./2. Juli 1969.

7 Luzerner Neueste Nachrichten, 3. Juli 1972; Luzerner Tagblatt, 9. Juni/3. Juli 1972;
Vaterland, 3. Juli 1972.

8 Luzerner Neueste Nachrichten, 27. Juni 1972; Luzerner Tagblatt, 27. Juni 1972.

9 Bühlmann, Karl: Geächtet – geachtet. Die Geschichte des Hans-Erni-Museums im
Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Eine Dokumentation, Luzern: Verlag Hans
Erni-Stiftung, 1997; Luzerner Tagblatt, 16. Oktober 1966; 23. November 1967;
13./17. September 1979.

10 Luzerner Neueste Nachrichten, 17. September 1979; Luzerner Tagblatt, 2. Februar
1977/17. September 1979; Vaterland, 17. September 1979.

kehrskoordination und dem Erstarren des Schienenverkehrs entgegen. Schnellbahnen, Taktfahrplan, Flughafenverbindungen und Parkhäuser in Bahnhofsnähe waren geplant. Die Übernutzung der Ressourcen und die Beeinträchtigung der Lebensgrundlagen beschäftigten die Menschen. Der Rückenwind, den das Verkehrshaus in den Jahren des Wachstums verspürt hatte, hatte sich in einen Gegenwind verkehrt.¹¹

«Mobilität, Verkehr, Technik und Technologie sind Begriffe, die im Moment nicht <in> oder sogar mit einem <Negativ-Touch> behaftet sind. Gesucht sind Gefühle des Erlebens und der Freiheit, Openair-Aktivitäten, Natur, Spass und Genuss; Attribute, die wir nur beschränkt oder gar nicht anbieten können, denn viele Ausstellungen und Betätigungen im Verkehrshaus setzen ein Mindestmass an Reflexion und Neugierde, gepaart mit Beharrlichkeit und Ausdauer voraus, um vergleichbare positive Gefühle von Verstehen und Erleben bewirken zu können.»¹²

Immerhin versprach die Attraktion, für die sich die Verkehrshausverantwortlichen 1988 entschieden, Emotionen:

1996 – IMAX

Das Hightech-Filmtheater sollte zum eidgenössischen Jubiläum von 1991 eröffnet werden. Zwar erteilte die Luzerner Regierung 1989 die Baubewilligung, aber Nachbarn erhoben Einsprache und zogen sie durch alle Instanzen. Der eigens für das Gedenkjahr produzierte Film «Switzerland» konnte nicht gezeigt werden. Provisorische Ausweichprojekte im Zürcher Hauptbahnhof, an der Hannover Messe und bei der Autobahnausfahrt Lyss-Nord scheiterten am Willen oder an den Finanzen. 1994 zogen die Einsprecher ihre Beschwerde beim Bundesgericht zurück. Die Aushubarbeiten förderten mit Öl getränktes Erdreich, Altlasten aus den 40er und 50er-Jahren, zu Tage.¹³ Mit fünfjähriger Verspätung fand die Premiere von «Switzerland» im Produktionsland statt. Imax-Filme aus dem Bereich Mensch und Umwelt bereicherten das Angebot für Schulklassen. Wissensvermittlung und Attraktionen sollten dem Zuschauerschwund entgegenwirken.

Bis Anfang der 90er-Jahre war es dem Verkehrshaus gelungen, ohne regelmässige staatliche Unterstützung auszukommen. Um sich die finanzielle Beteiligung von Bund, Innerschweizer Kantonen und Stadt zu sichern und gemäss Bundesgesetz einen Leistungsauftrag zu erhalten, gliederte sich das Unternehmen in eine Betriebsgesellschaft für kommerzielle Aktivitäten und eine Stiftung für den musealen Bereich auf. Bestand der Vereinszweck 1958 darin, den schweizerischen Verkehr zu fördern, das Interesse für Verkehrsfragen zu wecken und zur Lösung praktischer Verkehrsaufgaben beizutragen, ist der Vereinszweck seit 2004, das Verkehrshaus im Interesse der Allgemeinheit zu betreiben. Museum und Themenpark für sämtliche Bereiche der Mobilität sollen das Verständnis für historische Zusammenhänge und für die Entwicklungen mit ihren Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt fördern. Die Plattform für Verkehr und Kommunikation entwickelte sich zum «Landesmuseum für Mobilität».¹⁴

11 Luzerner Neueste Nachrichten, 2. Juli 1982/3. Juli 1984; Luzerner Tagblatt, 3. Juli 1984; Vaterland, 1. Juli 1982/3. Juli 1984.

12 Jahresbericht des Verkehrshauses der Schweiz 1992, Staatsarchiv Luzern.

13 Jahresberichte des Verkehrshauses der Schweiz 1988 - 1996, Staatsarchiv Luzern; Hossli, Peter in: Facts, 27. Juni 1996.

14 Bundesgesetz über die Ausrichtung von Finanzhilfen an das Verkehrshaus der Schweiz, 19. Dezember 2003; Botschaft des Regierungsrates an den Grosse Rat, 14. März 2006; Statuten des Vereins Verkehrshaus der Schweiz, 1958/2004, Staatsarchiv Luzern/www.verkehrshaus.ch.

SPEKTAKULÄRE TRANSPORTE

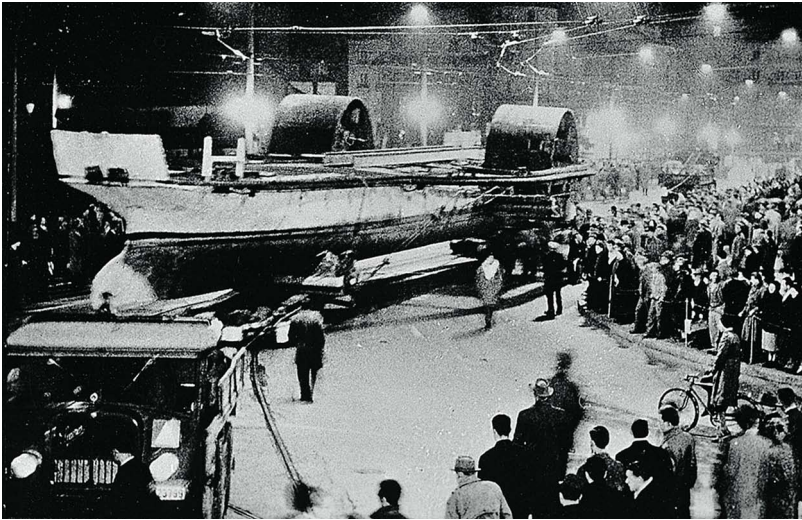
Eine speziell für das Verkehrshaus erbaute Weiche vereinfachte von Anfang an den Transfer von Schienenfahrzeugen. Andere Transportmittel benötigten sorgfältige Vorkehrungen:

Am Vormittag des 23. Dezember 1958 hob man den Raddampfer «Rigi», Baujahr 1884, vom Schwimmdock auf eine vorbereitete Geleiseanlage auf dem Vorplatz des Kunsthhauses. Zahlreiche Schaulustige beobachteten das Anbringen von Zugseilen am Schiffsrumpf, das langsame Anheben des Schiffes und den Verlad auf zwei Rollschemel. Punkt ein Uhr nachts setzte sich die Fuhre, mit einem Weihnachtsbaum geschmückt, über die Seebrücke Richtung Haldenstrasse in Bewegung. Die Strassenbeleuchtung blieb eingeschaltet. Ein neuer Scheinwerferwagen der Polizei sorgte zusätzlich für Licht. Im 5-km-Tempo ging es Richtung Verkehrshaus. Einige Halte zum Verstellen der Rollen mussten eingelegt werden. «Trotz später Nachtstunde» beobachteten Hunderte den Transport der «Rigi», die dem Verkehrshaus in den ersten Jahren als Restaurant diente.¹⁵

Am 2. Juni 1975 «schwamm» der Jet CV-990 Coronado HB-ICC mit dem Taufnahmen «St. Gallen» im Morgengrauen über den Vierwaldstättersee. Ursprünglich hatte man geplant, das Flugzeug mit einem russischen Armeehelikopter dem Standplatz im Verkehrshaus zuzuführen. Weil das Leergewicht ohne Triebwerke und Seitenleitwerk nicht unter vierundvierzig Tonnen gedrückt werden konnte, musste der Transport mit dem Floss Detachment 75 der Schweizer Armee durchgeführt werden. Da man Schmelzwasser erwartete, senkte man den Vierwaldstättersee eigens ab. Die Achereggbrücke wies in Höhe und Breite einen Spielraum von knapp einem Meter auf. Eine Schneise wurde in den Baumbestand am General-Guisan-Quai geschnitten, eine Rampe von hundert Metern Länge erbaut, und zusätzliche Parkplätze in Alpnach und rund um das Verkehrshaus geschaffen. Das Schmelzwasser kam nicht. Da der Wasserstand sich um weniger als sieben Zentimeter senkte, stand der Überführung nichts im Wege. Man hatte befürchtet, den Landeplatz beim Lido ausbaggern zu müssen. Als die Coronado um vier Uhr in der Früh ihre Reise antrat, verfolgten Tausende an Land und Hunderte zu Wasser das Spektakel. Das Motorschiff «Gotthard», mit Vertretern der polnischen, rumänischen, deutschen, russischen und amerikanischen Armee an Bord, begleitete den Jet. Da die Überführung zügig voranging und das Anlegen auf acht Uhr geplant war, legten die Lastschiffer in der Seeburg eine Pause ein. Mit Seilwinden zog man die Coronado an Land. Auf ausgelegten Stahlrosten wurde der Vogel gewendet. Im Abstand von dreissig Zentimetern passierte die Flügelspitze eine Pappel. Um vier Uhr nachmittags begann man mit der Umzäunung des Standplatzes. Um die Überführung bezahlen zu können, hatte das Verkehrshaus den Start des ersten Heissluft-Luftschiffes auf kontinentaleuropäischem Boden organisiert. Der Kleinzeppelin sollte mit zwei Personen an Bord zwanzigtausend Sonderbriefe von der Luzerner Allmend nach Zug und zurück transportieren. An seinem Tauftag konnte das Luftschiff wegen technischem Defekt nicht abheben. Einen Tag später flog es, aber nur bis Buchrain. Ein Motorschaden nötigte zur Landung. Die Philatelisten mussten auf ihre Couverts mit Ersttagsstempeln länger als vorgesehen warten.¹⁶

15 Luzerner Tagblatt, 24. Dezember 1958; Vaterland, 24. Dezember 1958.

16 Luzerner Neueste Nachrichten, 14. Mai/3. Juni 1975; Luzerner Tagblatt, 14./15./22./28. Mai, 3. Juni 1975.



VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ



VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

Die Transporte des Raddampfers «Rigi», 23. Dezember 1958
und der Coronado, 2. Juni 1975.

ALFRED WALDIS

Alfred Waldis, ehemals im Rechtsdienst der SBB tätig, wurde 1958 zum Direktor des Verkehrshauses gewählt. 1979 übernahm er den Posten eines hauptamtlichen Delegierten, von 1981 bis 1990 das Präsidium des Vereins Verkehrshaus der Schweiz. Alfred Waldis prägte das Haus für Mobilität und Kommunikation. Für sein Schaffen erhielt er zahlreiche Auszeichnungen, unter anderem den Innerschweizer Kulturpreis, die Luzerner Ehrennadel und den Ehrendoktor der Hochschule St. Gallen. Man honorierte «den hervorragenden Kenner der wirtschaftlichen, historischen und technischen Fragen des Verkehrs, den dynamischen Schöpfer und Gestalter des Verkehrshauses der Schweiz sowie den unermüdbaren Publizisten im Dienste der Volksbildung über Verkehrsprobleme in Gegenwart und Zukunft» und würdigte, dass er das Verkehrshaus «zu einer lebendigen Stätte der Begegnung von Mensch zu Mensch gestaltete».¹⁷

¹⁷ Bühlmann, Karl in: Alfred Waldis – Gastgeber Verkehrshaus der Schweiz, Luzern: Matihof Verlag, 1999; Luzerner Neueste Nachrichten, 3. Juli 1984.

NUTZUNGSENTWICKLUNG IM BRÜELMOOSRIED, NICHT REALISIERTE PROJEKTE UND DAS SEEHOTEL HERMITAGE

Im Jahre 1811 schlossen sich die Riedbesitzer genossenschaftlich zusammen, um eine bessere Nutzung des Geländes zu erzielen. Jeder sollte seinen Boden nach Gutdünken bestellen, die gemeinschaftliche Bewirtschaftung als Weide wurde aufgegeben. Ein Riedaufseher überwachte den Unterhalt der Strassen, Gräben, Brücken und Marchen. 1900 erstellte der Stadtgeometer im Auftrag der Eigentümer einen Grundstückplan. Die Wasserwerke an der Reuss stellten ein Konzessionsbegehren, das eine Stauung des Vierwaldstättersees in Herbst- und Wintermonaten bis maximal 437.45 M.ü.M. vorsah. Ein grosser Teil des Rieds hätte unter Wasser gestanden, eine ordentliche Bewirtschaftung, insbesondere das Einholen der Streue, wäre unmöglich geworden. Die Einsprache der Riedbesitzer wies darauf hin, dass schon der Bau von Ufermauern, die Auffüllung von Gelände und die Überbauung von Parzellen die Anpflanzung erschwerten. So liess etwa der zu niedrig angelegte Entwässerungsgraben der Gotthardbahn das Wasser stagnieren. 1914 übernahm die Stadt Luzern, inzwischen der grösste Grundbesitzer im Brüelmoos, die Riedaufsicht.¹⁸

1904 setzte sich ein Verein für die Verschönerung der Stadt und ihrer Umgebung unter Berücksichtigung des Fremdenplatzes ein. «Eine der grössten Sehenswürdigkeiten in Luzern sind die Parkanlagen, die nicht existieren», hatte das Berliner Tagblatt geschrieben. Im Luzerner Tagesanzeiger konnte man lesen: «Alle andern Fremdenstädte, alle modernen Grosstädte und auch viele kleine Gemeinden zeigen die löbliche Tendenz, den öffentlichen Bedürfnissen nach Plätzen, Parks, Alleen und Gärten mehr Rechnung zu tragen: in Luzern, wo ein oberflächliches Nützlichkeitsprinzip zu herrschen scheint, ist es aber gerade das Gegenteil, ja man ist geradezu versessen, solche Plätze zu entfernen.» Schattenplätze und längere Spazierwege fehlten, entlang den Strassen Richtung Seeburg war es staubig und wegen der Kotplage unangenehm. Der Stadtbauplan von 1906 legte fest, dass die Seeufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollten. Als Standort eines Parks zog man das Tribschen- und das Brüelmoos in Betracht.

1912 fand man das Brüelmoosried für ein Villenquartier geeignet. Das Projekt der Gartenstadt sollte die Entwicklung Richtung Seeburg fördern und öffentliche Seepromenaden und Gartenanlagen schaffen.¹⁹ Kritiker bemängelten den «hygienisch nicht einwandfreien Baugrund», ein sumpfiges Gelände, das sich als Brutstätte für Mücken eignete. 1917 wurde die «Muggenburg» erbaut.

Als die Touristen im ersten Weltkrieg wegblieben, zeigte sich, wie abhängig Luzern von der Hotelindustrie war. Da die finanzielle Lage der Stadt misslich war, lehnte sie den Erwerb des ganzen Brüelmoosareals ab und genehmigte 1923 den Bauplan mit der Gartenstadt. Anfangs der 30er-Jahre bestimmte man das seeseitig der Seestrasse gelegene Terrain als öffentliche Anlage. Die Einwohnergemeinde erwarb sukzessive Land.

Während des zweiten Weltkriegs nutzte der Pflanzerverein das Gelände im Zeichen der Anbauschlacht.²⁰ Die 1945 initiierte «Aktion für die Sanierung von Hotels und Kurorten» schlug die Schaffung eines Hotelzentrums mit grossen Sportflächen, ausgedehnten Grünanlagen, die

¹⁸ B 3.29/A 48, Stadtarchiv Luzern.

¹⁹ B 3.30/A 47, Stadtarchiv Luzern.

²⁰ B 3.29/A 282, B 3.30/A 148.1–3, Stadtarchiv Luzern.



STADTARCHIV LUZERN, B3.29/A 282

Das Gartenstadtprojekt wurde 1923 vom Stadtrat genehmigt.

Vergrößerung des Strandbades und die Verlegung der Eisenbahnlinie in einen Tunnel vor. Aus finanziellen Gründen wurde die Idee nicht weiter verfolgt. 1947 reichten Privatbesitzer Wohnbauprojekte ein. Beschwerdeführer verlangten, dass das Brülmoos für die Bedürfnisse Luzerns als Tourismusort reserviert werden sollte.

Zwischen 1937 und 1957 erhielt die Stadt diverse Gesuche um Überlassung von Land. Die Projekte sahen eine Tankstelle, eine Garage, Bootshafen, Wassersportanlagen, eine Miniaturstadt, Restaurants, ein Motel und Hotels vor. Die Ablehnung der Anträge begründete die Stadt mit den benötigten Erholungsflächen, der Ausarbeitung eines neuen Bebauungsplans und ab 1952 mit dem ungewissen Standort des Verkehrshauses. Unter den Bewerbern befand sich Josef M. Dittli vom Hermitage, der sich 1949 für eine zweite Hotelbaute von vierzig Betten stark machte.²¹ Weil auf dem anvisierten Land Grünflächen vorgesehen waren, blieb das Hermitage das einzige seewärts der Strassen gelegene Hotel des Quartiers. Ein Megger Weinhändler hatte seinen Gutshof 1907 in ein «Hotel & Pension Hermitage» umgebaut und 1931 durch ein kleines Strandbad erweitert. Ab Mitte der 50er-Jahre plante ein neuer Eigentümer ein allein stehendes hohes Gebäude, ein Punkthaus. Da man die Ansicht vertrat, dass in Seenähe keine Hochhäuser erstellt werden sollten, wurde die zugelassene Gebäudehöhe auf zwei und drei Geschosse reduziert. Als bald darauf das Verkehrshaus um eine Bewilligung für ein Punkthaus von rund dreiunddreissig Metern nachsuchte, mussten sich die Verantwortlichen mit dem Grundsatz der Rechtsgleichheit beschäftigen. Jedenfalls begann 1960 eine Baugesellschaft das kurz zuvor erworbene Areal mit

²¹ B 3.29/A 150; B 3.29/A 170.1, Stadtarchiv Luzern.

siebengeschossigen Häusern zu überbauen. 1966 trat die Einwohnergemeinde die für die Öffentlichkeit vorgesehene Seeburgmatte an den Yacht-Club ab. Die Absicht, die Uferpartie des Lidos ausserhalb der Badesaison den Spaziergängern zugänglich zu machen, konnte während der Wintermonate des Jahres 1976 verwirklicht werden.²²

STRANDBAD LIDO

Lido nannte, nach dem venezianischen Vorbild, im Jahre 1920 der Kaufmann Jean Wigger sein Etablissement auf der Insel vor dem Brülmoosried. Die Stadt begrüsst die Luft-, Sonnen- und Strandbadanlage aus hygienischen und gesundheitlichen Gründen, obwohl der Stadtrat das Wasser nicht für einwandfrei hielt: Im Hinterwürzenbach hatte man wiederholt Typhus festgestellt. Die Armenväter warben mit dem Argument, der Aufenthalt in einem Strandbad trage zur körperlichen Erstarkung bei, und wiesen auf die Ausgaben hin, die «unterernährte, rachitische Kinder, Blutarme und Tuberkulöse im Entwicklungsalter» verursachten. Auch wenn Wiggers Unternehmen, das über einen Holzsteg von der Haldenstrasse aus erreicht werden konnte, kein «Volksstrandbad» in der Nähe des Bevölkerungszentrums war, so traf es doch ein zunehmendes Bedürfnis der Menschen. Landungsstege für Motorboote und Dampfschiffe folgten in den Jahren danach. Die Anlage bot Abteilungen für Frauen und Männer und separate Einzelsonnenbäder. Frischwasserzuleitungen fehlten. Die städtischen Auflagen verlangten, den Inhalt der wasser- und luftdichten Abtrittsgruben nicht in den Würzenbach, in Gräben oder in den See zu entleeren. An allen Stellen, wo die «gefährliche» Seetiefe begann, waren Warntafeln anzubringen und Rettungsboote mit Ausrüstung und Bedienung bereitzuhalten. Thermometer zur Messung der Lufttemperatur und schattige Stellen sollten einen gesunden Aufenthalt ermöglichen. Die Öffnungszeit wurde durch Aufziehen einer Fahne signalisiert. Im Badekleid durfte man das Bad nicht verlassen. Schwimmkundigen war es verboten, den See zu benützen. Am Empfang konnten Broschüren über das Verhalten in Sonnen- und Luftbädern bezogen werden. An schönen Tagen suchten über tausend Personen Jean Wiggers Betrieb auf. 1928 lief der Pachtvertrag aus. Die Holzbauten wurden abgebrochen.²³

Für den Hotelierverein, das Kurkomitee und die Kurhausgesellschaft drängte sich eine Übernahme des Geländes auf: Es sollte ein des Fremdenplatzes Luzern würdiges Strandbad auf privatwirtschaftlicher Basis werden. Der Verein zur Hebung der Volksgesundheit hingegen setzte sich für eine öffentliche Anlage am Alpenquai ein. Er wollte einen «Lichtluftwassersalon» für jene Menschen, welche die körperliche Erholung am meisten benötigten und über wenig Freizeit verfügten. Auf der einen Seite besass die Stadt nicht die Mittel, um eine kommunale Badeanstalt zu erstellen, andererseits erachtete man ein Strandbad als «unentbehrliches Requisit und Propagandamittel» für Touristen. Das Lido-Projekt war für weite Kreise annehmbar, weil es reduzierte Taxen für Einheimische, ein Mitspracherecht der Stadt und die kostenlose Übergabe der im Baurecht erstellten Gebäude nach fünfundzwanzig Jahren vorsah. Arbeitslosen boten die Riedauffüllungen und die Herrichtung des Strandes Beschäftigung. Die Initianten gestalteten die Lidoinsel, die durch verschiedene Brücken mit dem Strandbezirk verbunden war, als Promenade und Ruheplatz für Nichtbadende um.

²² B 3.29/A 169; B 3.29/A 170.2; B 3.29/A 282, Stadtarchiv Luzern; 50-Jahre Yacht-Club Luzern, ZHB Luzern.

²³ B 3.30/A 142, Stadtarchiv Luzern.

An der Eröffnung des Strandbads Lido am 29. Juni 1929 waren die Tische mit weissen Tischtüchern gedeckt. Man ass mit Silberbesteck, ein «Pâtisseriesfräulein» machte die Runde und im Pavillon spielte das Kurhausorchester zum Tanz auf. Bierrestaurant, Coiffeursalon und Fotoatelier warteten auf Kunden.²⁴ Fremde bezahlten 1.50 Franken, Einheimische 80 Rappen. Für Arbeiter machte das Eintrittsgeld fast einen halben Tageslohn aus. Das Strandbad Lido war nicht für alle da.

Die Garderoben waren zwar für Frauen und Männer getrennt, aber das Strandleben liess sich erstmals in Luzern in Gemeinsamkeit geniessen. Allerdings waren die Kleidervorschriften rigoros: Badehosen waren nicht zugelassen, vollständige Badeanzüge oder Strandpyjamas Pflicht. Den Männern war das Aufknöpfen der Träger untersagt. Die Sitte wurde mit der Zeit gelockert und einseitiges Aufknöpfen am Strande toleriert. Im Badeanzug durfte nicht getanzt werden, und im Restaurant waren zumindest Bademäntel zu tragen.

Da sportliche Betätigung zum festen Bestandteil des Strandlebens gehörte, kamen sich Ruhe- und Bewegungssuchende in der ersten Saison in die Quere. Deshalb erweiterte die Strandbad AG das Lido um eine Sportwiese: Der erste Volleyballmatch fand statt, 1932 die erste Seeüberquerung. Darbietungen des Stadtturnvereins und Sportfeste belebten die Saison. 1930 organisierte das Strandbad die erste Bademodeschau in der Schweiz. Sie wurde als Wettbewerb in fünf Kategorien inszeniert.²⁵ Die prämierten Kostüme waren in der Stadt, im Schaufenster bei Nordmann, zu besichtigen. Der modernen Frau, die um die Wichtigkeit von Sonne, Wasser, Luft und Bewegung wusste, empfahl man, auf Farbenfreude und Passform zu achten. Die neuen wollgestrickten Einteiler würden das «vielgefürchtete» Dehnen und Ausleiern verhindern.²⁶

In den ersten zwei Saisons konnte den Aktionären eine Dividende ausbezahlt werden. Die 92 279 Eintritte des Jahres 1930, wovon 25 000 Hotelgäste und 10 000 Auswärtige waren, wurden erst wieder in den 80er-Jahren erreicht. In den folgenden Sommern machte sich die Wirtschaftskrise bemerkbar. Deutsche Gäste blieben weg, weil ihr Heimatland die Ausreisebestimmungen verschärft hatte. Zudem herrschten lange Schlechtwetterperioden. Die Aktiengesellschaft musste um Erlassung der Pachtzinsrate nachsuchen und die Eintrittspreise reduzieren.²⁷ 1936 richtete das Strandbad einen Schiessstand ein. Auf den Wiesen pflanzte man Kartoffeln und Weizen an. Das Territorial-Batallion 189 sorgte für die Überwachung der Seeufer und übernahm den nächtlichen Kontrolldienst. Militäreinheiten bezahlten 15 Rappen pro Mann. 1943 mietete der Katholische Frauenbund das östliche Ende des Areals und trennte das Frauenbad mit einer Holzwand ab. Ende des Krieges verlängerte die Stadt die Konzessionsdauer für den Betrieb. Weil der Seewasserstand nicht mehr genügte, das Becken voll Schlamm und Ungeziefer war, und die finanziellen Mittel für eine Ausbaggerung fehlten, schüttete man den «Lidokanal» zwischen 1960 und 1963 zu. Die Lidoinself hatte aufgehört zu existieren.

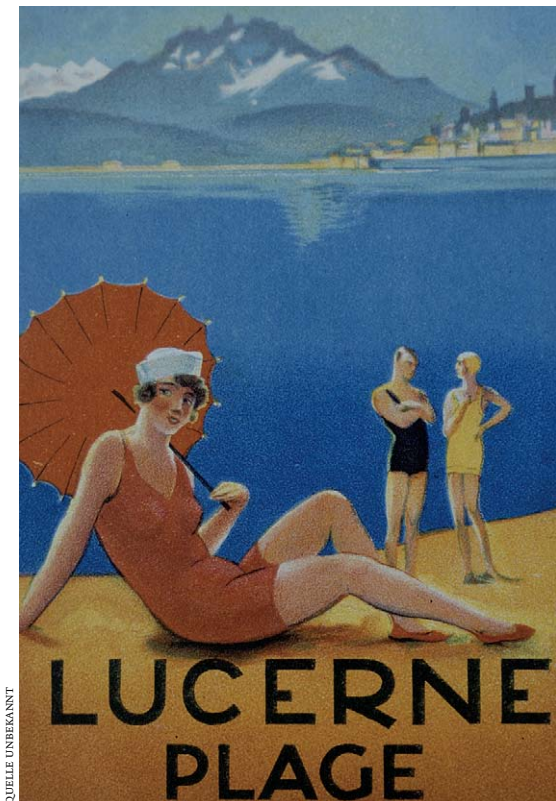
Ölrückstände von Motorbooten und Abwässer aus Schiffstoiletten trübten das Schwimmvergnügen. Die Strandbadverantwortlichen reagierten mit Kinderbassin, heizbarem Schwimmbad und einem allmäh-

24 B 3.20/A 50, Stadtarchiv Luzern; Luzerner Tagblatt, 28./29. Juni/1. Juli 1929; Vaterland, 1. Juli 1929/18. September 1979.

25 B 3.30/A 143.1–3, Stadtarchiv Luzern.

26 Luzerner Tagblatt, 13. Juni 1930; Hörsch, Waltraud: Bäder und öffentliches Baden in Luzern: Vom Mississippi-Dampfer zum Lido, in: Hautnah. Zur Körpergeschichte von Frauen, Verein Frauenstadtrundgang Luzern (Hg.), Luzern, Stuttgart: Rex-Verlag, 1996.

27 B 3.30/A 143.1–3, Stadtarchiv Luzern.

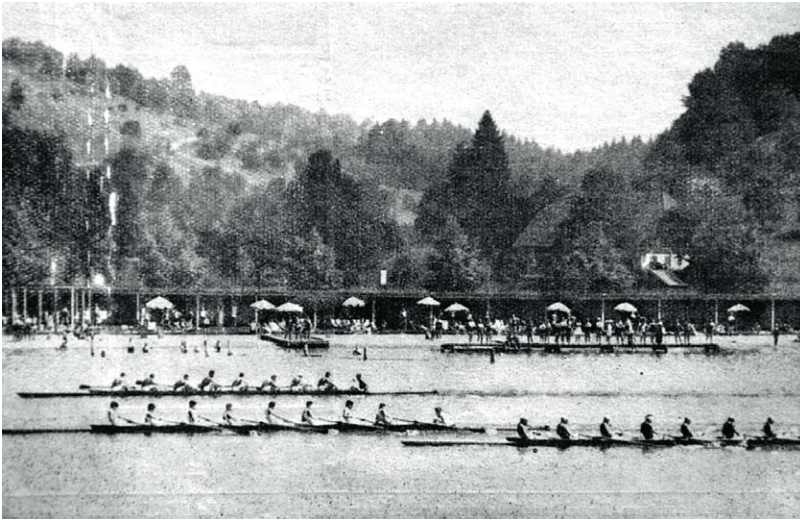


QUELLE UNBEKANNT



QUELLE UNBEKANNT

*Lido Werbeplakat und
Strandleben, 1932.*



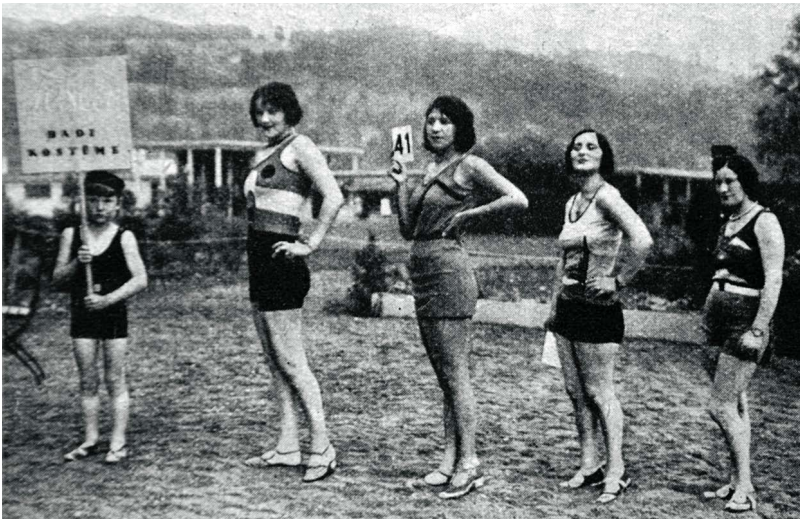
STADTARCHIV LUZERN, ILLUSTRIERTE LUZERNER CHRONIK

Nationale Ruderregatta, 1940.



STADTARCHIV LUZERN, ILLUSTRIERTE LUZERNER CHRONIK

Gymnastik im Strandbad, 1934.



STADTARCHIV LUZERN, ILLUSTRIERTE LUZERNER CHRONIK

Erste Schweizer Bademodeschau vom 14. und 15. Juni 1930.

lich vergrösserten Spielplatz auf die sich ändernden Bedingungen. 1970 kündigte der Katholische Frauenbund den Mietvertrag für das Frauenbad. Geschlechtergetrenntes Baden entsprach nicht mehr einem Bedürfnis. Die Strandbadverwaltung befand, dass das Lido als Ort der Begegnung, der Erholung, der Entspannung und des Sports zum festen Bestandteil des Lebens der Stadtbevölkerung werden müsse. 1979 fielen die Bauten an die Stadt. Anfangs der 90er-Jahre erachtete man eine Gesamtsanierung der baufälligen Anlage nicht als vordringlich. 1995 reichte ein überparteiliches Komitee die Initiative «Für die vollständige Erhaltung des Luzerner Lido» ein. 1999 erlebte ein neu erbautes Lido seine erste Saison: Selbstbedienung, Shorts, Copacabana-Cup und Beach-Party. Vor allem Einheimische bevölkern die «Bühne»,²⁸ das mondäne Strandbad der Hoteliers hat sich zum städtischen Familienbad gewandelt. Kaum einer verspürt das Bedürfnis, ausserhalb der Anlage zu baden.

Als in den 30er-Jahren Zeltenden westlich des Lidos Platz zur Verfügung gestellt wurde, gesellten sich zu den auswärtigen einheimische Badelustige. Das Auskleiden von Erwachsenen vor Kindern, unhygienische Zustände und die Belegung des angrenzenden Privaterrains führten zu Klagen. Das Anbringen von Stacheldraht war seit 1889 untersagt, einfache Zäune, Verbotstafeln und Strafanzeigen halfen wenig. Einheimische verstanden nicht, weshalb sie im Gegensatz zu den Campierenden verklagt wurden und einige Meter weiter Eintritt bezahlen sollten. 1949 erliess der Stadtrat ein amtliches Verbot, welches das Benutzen des öffentlichen Grundes zu Wasser-, Luft- und Sonnenbädern ausserhalb der Badeanstalten untersagte. Trotzdem betraten bei guter Witterung viele Badefreudige den Landabschnitt. Die Polizei musste zum Rechten sehen und sich unangenehmen Auseinandersetzungen aussetzen. Zur Freude der Zuschauer entzogen sich die Fehlbaren der Personalienabnahme mit einem Sprung ins kalte Nass. Die Ordnungshüter kontrollierten selten, das Publikum gewöhnte sich an das kostenlose Bad und wuchs von Jahr zu Jahr. Die Verlängerung des Quais unterband nicht nur das wilde Baden, sondern auch das wilde Zelten.²⁹

CAMPING LIDO

Weil die Wasserwanderer im Gegensatz zu den Landwanderern kaum Übernachtungsmöglichkeiten fanden, verlangte die nautische Sektion des Touring Clubs der Schweiz, die der Faltbootfahrer, 1936 einen Zeltplatz. Anlässlich des Internationalen Camping Kongresses in Zürich gestattete die Bundesbehörde 1939, dass «sogenannte» Wohnwagen im Land zirkulieren durften. Provisorisch gab die Stadt den Spielplatz nördlich des Lidos für Automobile und den westlichen Terrainstreifen für Zelte frei. Die sanitären Anlagen des Strandbades konnten gegen eine Gebühr von 50 Rappen pro Person und Tag benutzt werden. Bei privaten Riedbesitzern machte sich Unmut breit. «Solch schädigende Freiluftlager» könnten neben Liegenschaften, wo Villenbauten vorgesehen seien, nicht geduldet werden. Missstände auf den Arealen veranlassten den Camping Club Luzern, der 1938 als Zusammenschluss von

²⁸ B 3.29/A 341, Stadtarchiv Luzern; Bosshard, Max: Eine Grossform für den Alltag: das Strandbad Lido in Luzern. Chronik eines Projektes, in: *Werk, Bauen + Wohnen*, Jg. 87, Nr. 11, 2000; Eggspühler, Roland: Schwebender Beton statt massive Mauer, in: *Hochparterre*, Jg. 12, Nr. 8, 1999; ... Jahresbericht der Verwaltung an die Aktionäre der Strandbad Lido AG in Luzern über das Geschäftsjahr ...; Stadt Luzern (Hg.): *Neubau Strandbad Lido*, 1999, ZHB, Luzern; *Luzerner Tagblatt*, 1. Juli 1972.

²⁹ B 3.20/A 50, Stadtarchiv Luzern.



STADTARCHIV LUZERN, B 3.29/A 71.1

Campingplatz Lido, 1954.

Sportsfreunden gegründet worden war, sich für einen offiziellen Platz einzusetzen. Das Zelten, der «Sport der modernen Romantik», rief nach Organisation. In den «ambulanten» Dörfern müsse Ordnung, Disziplin und Sitte herrschen. Nebst der Förderung des Camping-Sports verfolgte der Verein die «Hebung des Zeltwesens auf eine ethisch möglichst hohe Stufe». In Fronarbeit errichteten die Mitglieder die Infrastruktur für das Camping Lido auf städtischem Terrain. Als 1949 die erste Saison stattfand, verschafften Clubangehörige dem Reglement Nachachtung. Zäune umgaben den Platz. Passanten zeigten ein reges Interesse. Hoteliers fürchteten, sofern sie Zeltende nicht prinzipiell als «unerwünschte Elemente» empfanden, die Konkurrenz. Zählte der erste Sommer 1800 Logiernächte, so waren es im dritten Jahr 7500, im fünften 44 400 und im zwanzigsten 80 000. Der Platz musste stetig ausgebaut werden. Die Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten, das neue Anrecht auf Ferien und der Wunsch, gesellschaftlichen Konventionen für eine gewisse Zeit zu entfliehen, liessen den neusten Tourismuszweig boomen. Der Komfort der Camper nahm zu. Wohnwagen verdrängten die Zelte. 1960 benannte sich der Verein in «Camping- & Caravaning-Club Luzern» um. 1963 schuf der Kanton ein Camping-Gesetz, das die Anforderungen an Ordnung, Hygiene und Gewässerschutz sowie die polizeiliche Meldepflicht regelte. 1971 blieb das Lido Camping erstmals im Winter geöffnet. Das Lagern im Freien hatte seinen ganzjährigen, ordentlichen Betrieb.³⁰ Ein anderes Unternehmen dagegen musste aufgeben.

DIE DAMPFMODELLEISENBAHN DER BRÜDER HANS UND VIKTOR BRAST

1947 versuchten die Gebrüder Brast, die Liliputbahn von Horw ins Brüelmoos zu verlegen. Verhandlungen mit dem Pflanzerverein, dessen Parzellen teilweise mit Unkraut überwuchert waren, führten zu keinem Ergebnis. Das Strandbad vertrat den Standpunkt, «auf dem Lido keinerlei Veranstaltungen oder Einrichtungen zuzulassen, die den ruhigen gesundheitlichen Bade- und Sportbetrieb stören könnten.» Die Verkehrskommission hingegen empfahl die eisenbahntechnische Sehenswürdigkeit, weil sie das zu schaffende Verkehrshaus gut

³⁰ Illustrierte Luzerner Chronik, 15. Juni 1949; B 3.29/A 134; B 3.29/A 171.1–3, Stadtarchiv Luzern.



E. DAHINDEN



E. DAHINDEN

Die Dampfmodelleisenbahn, die sogenannte «Liliputbahn» der Gebrüder Brast, 1960.

ergänzen würde. Am 2. Juni 1951 konnte die Modelleisenbahn ihren Betrieb auf dem Gelände eines Privatbesitzers mit einer Geleiselänge von 573.4 m aufnehmen. Der im Massstab 1:8 erbaute Wagenpark umfasste vier Lokomotiven (u.a. eine schweizerische des Typs NOB, eine Royal Scot und eine George V der englischen LMS) und sechzehn Zwei- und Vierachser, unter denen «sich Wagen befanden, die sogar zwei erwachsene Personen zu tragen vermochten». Die Bahn konnte zwanzig bis fünfundzwanzig Personen befördern. Die maximale Geschwindigkeit betrug 40 km/Std, aus Sicherheitsgründen beschränkte man die Betriebsgeschwindigkeit auf 15 km/Std. Anfangs der 60er-Jahre musste die Dampfmodelleisenbahn wegen der Wohnüberbauung ausquartiert und nach Grenchen verkauft werden. Auf dem Brüelmoosried fand sich kein Gelände mehr.³¹

³¹ Luzerner Tagblatt, 5. Mai 1954; B 3.29/A 170.2; B 3.29/A 241; B 3.3/A 90.1, Stadtarchiv Luzern.