

Ein Stiefel, ein Garten und viele Erinnerungen

Autor(en): **Meyer, Peter A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zenit**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-820706>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Einmal war alles ganz anders. Dann kamen die 68er-Jahre, und es wurde nochmals alles anders. Geblieben sind Erinnerungen an eine Zeit, die von der heutigen wie durch galaktische Räume getrennt ist. Dabei sind seither kaum 50 Jahre vergangen.

VON PETER A. MEYER

Aufstehen! – Rumpelnd holperte der Tramzug durch die Luzerner Baselstrasse, voll von Arbeitern, die zur Schicht in die Industrie von Emmenbrücke fuhren. Über die eiserne Brücke donnerte ein Zug, gezogen von einer Be 4/6. Gegenüber ging der Rollladen der Molkerei hoch. «Anderthalbe ond es Bälleli», lautete die Order der Grossmutter. Damit waren 1,5 Liter Milch und 100 Gramm Butter gemeint. Das Milchkeseli wurde gefasst. Bald schon dampfte der Milchkaffee, und das dick bestrichene Butterbrot gab Substanz für den Tag.

Das war einmal. Heute lebt man anders als in der sogenannten Nachkriegszeit, die am 8. Mai 1945 begann und mit dem Globus-Krawall vom 29. Juni 1968 endete. Man lebte nicht schlecht, auch wenn der Franken nicht so locker in der Tasche lag. Aber die Läden nahmen Rücksicht auf das Wenige, das man hatte. Das Bürlü zum Znüni kostete einen Batzen und der Nussgipfel 25 Rappen.

In der Nachkriegszeit begann sich die Stadt zu wandeln. Das Hotel Du Lac an der Bahnhofstrasse wurde in Trümmer gelegt, und an bester Lage an der Reuss entstand ein mit Maschinen gefülltes Haus der damaligen PTT. Vor dem Bahnhof regelte der legendäre Polizist Lötcher den aufkommenden Verkehr, und weil die Autos mehr Platz verlangten, wurde zuerst die Terrasse und dann das ganze Hotel Gotthard Terminus entfernt, um einem verbreiterten Bahnhofplatz und einer Bank Raum zu bieten. Die Motorisierung begann, und mit ihr wuchs der Glaube an eine neue und bessere Stadt. Das Tram war im Weg, und Luzern sah die Zukunft im Busverkehr. Im Stadtparlament votierte ein Politiker, ganz auf den öffentlichen Verkehr zu verzichten, da bald jeder ein Auto haben werde. Vorstadthäuser machten Spekulationsbauten Platz und verdrängten die Gärten, in denen Hennen gackerten, und die Industrie zog in die Vororte.

Die Idee des Fortschritts

Dass der Freiraum in der Stadt immer mehr schwand und auch heute noch schwindet, wurde von den damaligen Jungen kritiklos akzeptiert. An schönen Sommertagen setzte man sich aufs Velo und fuhr über den Sedel



Anno dazumal verbrachte die Jugend ihre Freizeit unter anderem in der «Pfiestern» und hörte Musikbox.

Ein Stiefel, in Garten und viele Erinnerungen

nach Emmenbrücke ins Schwimmbad Mooshüsli, das erste Bad dieser Art in der Zentralschweiz. Die Sedelstrasse, heute ein Zubringer zur Autobahn, war noch eine Naturstrasse. Der Bademeister in «Klein-Maggligen», wie man das Sportzentrum Emmen nannte, wurde raffiniert ausgetrickt. Der erste der Buben löste legal eine Eintrittskarte und reichte sie durch die Abschrankung an einen Kameraden weiter. Dieser Kreislauf sorgte dafür, dass bis zu zehn Buben mit einer einzigen Karte einen Nachmittag geniessen konnten.

Der Trick funktionierte später auch bei den Verkehrsbetrieben. Kam eine Kontrolle, zeigte der Erste das Billett und reichte es dann hinter dem Rücken an die mitfahrenden Kollegen weiter. Ganze Schulklassen kamen damit günstig ins Verkehrshaus. Es wurde 1959 eröffnet.

Tricks brauchte es keine, denn der Eintritt betrug 50 Rappen für Minderjährige und 1 Franken 50 für Erwachsene. Ausgestellt war, was die Eltern bereits an der Landi 39 gesehen hatten. Man konnte auch die Dampflok bewundern, die in den 50er-Jahren noch jeden Morgen über die Bahnbrücke an der Baselstrasse geschnauft kam. Die legendäre Landi-Lok war aber noch voll auf den Schienen. Täglich schleppte die Ae 8/14 einen schweren internationalen Schnellzug ins Tessin. War die Vorbeifahrt angesagt, war dies ein Ereignis, insbesondere im Sommerlager in Capolago. Hinter dem Koloss waren Wagen aus aller Herren Länder eingereiht. Blau gestrichene und goldverzierte Schlafwagen, ein rauchender Speisewagen und was sonst noch auf den Schienen war. Die Bahn war das wichtigste Transportmittel, aber der

Flugverkehr setzte erste markante Zeichen. Ein Reisebüro im Zentrum der Stadt präsentierte die Preise. Ein Flug nach New York kostete rund sieben Monatslöhne eines qualifizierten Handwerkers. Unter dem Preisschild abgebildet waren die DC-4 oder die legendäre Super Conny.

Conny hiess auch ein damals bekannter Schlagertext, der einst im Luzerner Kunsthaus zusammen mit Peter Kraus auftrat. Der Saal war voll. Wenig später gab Rudolf Schock, damals der populärste Tenor deutscher Stimme, ein Gastspiel. Es kamen lediglich 17 Personen. Schock war geschockt, und die Veranstalter waren frustriert. Die Zeitungen kommentierten: «Berühmte Grössen finden in Luzern nur dann ein Publikum, wenn sie an der Internationalen musikalischen Festwoche auftreten.» Stars dieser Veranstaltung waren damals Wilhelm Furtwängler, Karl Böhm und Herbert von Karajan, die drei von Hitler ernannten Generalmusikdirektoren. Luzern bot ihnen nach dem Krieg einen ersten Auftritt. Es störte niemanden, dass einige Gäste in den besseren Rängen nicht applaudierten, sondern mit erhobener rechter Hand salutierten.

Karajan wurde mit dem Luzerner Kulturpreis geehrt. Er bedankte sich für die Ehrung mit einem Vortrag auf dem Cembalo. Das kümmerte aber die damalige Jugend nicht. Man sass im «Stiefel», im «Fritschli» oder in der «Pfiestern» und hörte Musikbox. Juliane Werding war für die Halbstarke, wie man damals die Teenies nannte, bedeutender als Karajan. Natürlich waren die erwähnten und einige andere Beizen den besseren Bürgern ein Dorn im Auge. Aber wohin sollte die Jugend?

Es gab mit Ausnahme der «Teestube» keine Jugendhäuser, keine Partylokale, keinen McDonald's und keinen Kebab. Man ass Schnipso. Besonders beliebt war diesbezüglich der «Untergrund». Der Teller mit der beliebten Spezialität war für einsatzfähig zu haben, der Becher Bier dazu wurde mit 40 Rappen verrechnet. Das Schnitzel war gross, bestand zur Hauptsache aus Panade, und die Riesenportion Pommes frites kullerte vom Teller. Wer den beruflichen Einstieg geschafft hatte, verpflegte sich im «Astoria» mit Chateaubriand. Die Portion kostete damals achtvierzig.

Touristenort mit vielen Möglichkeiten

Ging das Geld zur Neige, wechselte man ins Mövenpick. Dort gab es Riz Casimir, das erste orientalische Gericht, erfunden vom Zürcher Systemgastroponier Ueli Prager. Man sass an der Bar und wartete auf Abenteuer. Die Erwartungen wurden aber kaum je erfüllt. Die Jungen sass nicht an der Bar am Grendel, sondern sie schielten nach den Domizilen von Touristen. Mit klapperndem

VW-Käfer strebte man den Hotels in umliegenden Destinationen zu, die eine Tanzfläche boten. Schliesslich wollte man seine Englischkenntnisse anwenden. Junge Engländerinnen, die mit einer gewissen Fülligkeit dem Twiggy-Zeitalter entgegentraten, empfingen die Luzerner Jugend mit buchstäblich offenen Armen. Im Gegensatz zu heute, wo die Partys bis weit in den Morgen hinein dauern, war damals rund um Mitternacht Schluss. Trotzdem kam man meist erst am frühen Morgen nach Hause. Den Grund dafür zu analysieren, überlassen wir der Fantasie der Leserschaft.

Von der Beschaulichkeit des Sonntags

Dem international angehauchten und ganz auf den ankommenden Tourismus ausgelegten Samstag folgte dann der biedere Schweizer Sonntag. Er begann meist mit einer mit Honig bestrichenen Züpfle, und setzte sich fort im Kirchengang. Im Anschluss daran gönnten sich die Männer, stilvoll mit Hut und Kammgarn-Anzug bekleidet und die Sonntagszigarre im Mund, einen Spaziergang, während sich die Frauen daheim dem Rollbraten widmeten. Man wollte sich etwas gönnen. Nach dem Verspeisen des Nachtisches, der oft aus einem Ring Dosen-Ananas, garniert mit etwas Schlagsahne, bestand, kam der zweite Teil der Pflichtübung. Es gab verschiedene Möglichkeiten. Am Quai warteten die Dampfschiffe, im Brüelmoos dampften die grossartigen Modell-Lokomotiven der Brüder-Brast-Bahn, die einst selbst Walt Disney entzückten, und auf dem Dietschberg absolvierten die Modelle der Gotthardbahn ihre Runden. Der Ausflug war beliebt. Man liess sich von der überfüllten Dietschbergbahn auf die «Kleine Rigi» fahren und wanderte dann über den Golfplatz nach Adligenswil, wo im «Rössli» ein belegtes Zvierbrod winkte.

Der Bauboom beginnt

Aber auch Beschaulichkeiten nehmen oft ein unerwartetes Ende. In der Nachkriegszeit wollte Luzern grösser und schöner werden. Heute vergessene Experten sprachen von einer Schweiz mit zehn Millionen und einer Stadt Luzern mit 100 000 Einwohnern. Es wurde kräftig



Grossereignis: 1959 wurde das Verkehrshaus Luzern feierlich eröffnet. Der Eintritt betrug 50 Rappen für Minderjährige und 1 Franken 50 für Erwachsene.

Foto: KeyStone/Photopress-Archiv/SH

gebaut. Neue Quartiere entstanden, überstellt mit Wohnblöcken, die man zu Zeiten der DDR als Arbeiterschliessfächer bezeichnete.

Der grüne Hügel Obergütsch wurde überstellt und entstellt, entlang des Würzenbachs und der Schädritstrasse entstanden Wohnsiedlungen von fragwürdiger Qualität und wo nahe der Stadtgrenze zu Horw einst Schilf wuchs und Frösche quakten, wuchs eine Siedlung in die Höhe, die bald den Spitznamen Klein-Manhattan erhielt.

Mitten in diesem Wirrwarr erstellte der Parade-architekt Alvar Aalto ein Hochhaus, und daneben entstand das erste Einkaufszentrum der Schweiz. Auch begrünte Plätze der Innenstadt sollten überbaut werden, darunter der Sempacherplatz, die einzige Grünfläche des zentralen Stadtraumes. Der Prozess geht weiter, und das Volk nickt. Umgebaut werden sollte auch die Altstadt. Ein Haus am Kapellplatz, geschmückt mit Malereien

von Hans Holbein, wuch ein Warenhaus. Das Hotel Jura wurde zum «Astoria», und ein damals bekannter Architekt hatte die Idee, das Zur-Gilgen-Haus am See niederzumachen, um ein Hochhaus hinzustellen. Die Projekte und Ideen wurden bejubelt. Ein Journalist aber äusserte Bedenken und verurteilte den Neubau des Wa-

renhauses ABM mit kritischen Worten. Er wurde fristlos entlassen.

Dann sollte des Leszinsky-Haus, ein Riegelbau und das älteste Warenhaus der Stadt, in einen Betonwürfel verwandelt werden. Ein Modehaus hatte die Liegenschaft gekauft, in der auch der bekannte Kunstmaler Leopold Haefliger wohnte. Das Projekt brachte das Fass zum Überlaufen. Vornehmlich die Jungen gingen auf die Strasse. Ihre Demo, als Fackelzug inszeniert, hatte Erfolg. Das Modehaus wich vom ursprünglichen Projekt ab, setzte dem Betonkubus ein Satteldach auf und verblendete das Haus mit einem Pseudo-Fachwerk aus rot getünchten Brettern.

Es war die Zeit, als man alles und jedes mit dem Auto erreichen wollte, obwohl das Auto noch lange kein Massentransportmittel war. Aber sie kurvten durch die engen Gassen der Altstadt. Parkuhren, die man mit einem Zwanziger füttern musste, standen bald in Reih und Glied. Altstadtplätze – oder besser gesagt Plätzchen – waren überstellt.

Nur einmal im Monat gab es eine Zäsur. Dann wurde der Parkplatz Kornmarkt gesperrt. Ein wohlbeleibter Polizist sorgte dafür, dass nur die Mitglieder des Stadtrates und des Grossen Stadtrates ihren Wagen vor dem Rathaus abstellen konnten. Hinter den Mauern wurde dann über die autogerechte Stadt debattiert. Gegenstimmen verhallten.

Jemand plädierte, der Rathausquai solle autofrei werden. Die dort ansässigen Wirte stiegen auf die Barrikaden. Erst als ein VW-Käfer samt Fahrerin in den Fluten der Reuss versank, gab es andere Signale. Heute ist der Rathausquai kein Parkplatz mehr, sondern eine Flaniermeile und eine Goldgrube für ansässige Wirte.



Das waren noch Zeiten ... als man sich von der überfüllten Dietschbergbahn auf die «Kleine Rigi» transportieren liess.

Foto: ZfB Luzern Sonderausstellung



Mit einem Legat

**für betagte Menschen trägt
Ihr Vermögen Früchte – über
Ihre Lebenszeit hinaus.**

**Verlangen Sie kostenlos unseren Leitfaden
«Wissenswertes zum Testament»**

**Bundesplatz 14, Postfach 4009, 6002 Luzern,
Telefon 041 226 11 88**