

- Signaturen Geländekarte

Wegformen

Lockermaterial

Fels

Stützmauer

Mauer/Brüstungsmauer

Baumreihe, Hecke

Randstein

Randplatten, steil gestellt

Zaun/Geländer

Wegoberflächen

Fels

Lockermaterial

Schotterung

Pflasterung

Hartbelag

Trittstufen
- Kunstabauten

Brücke

Brückenrest/Widerlager

Wasserdurchlass/Tombino

Tunnel
- Wegbegleiter

Distanzstein

Anderer Stein

Einzelbaum

Inschrift

Wegkreuz

Bildstock/Wegkapelle

Kapelle

Kirche

Burg/Schloss/Ruine

Profanes Gebäude

Gewerbebetrieb

Steinbruch/Grube

Anlegestelle/Hafen

Brunnen
- Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

Nationale Bedeutung

Regionale Bedeutung

Lokale Bedeutung

Substanz

Historischer Verlauf

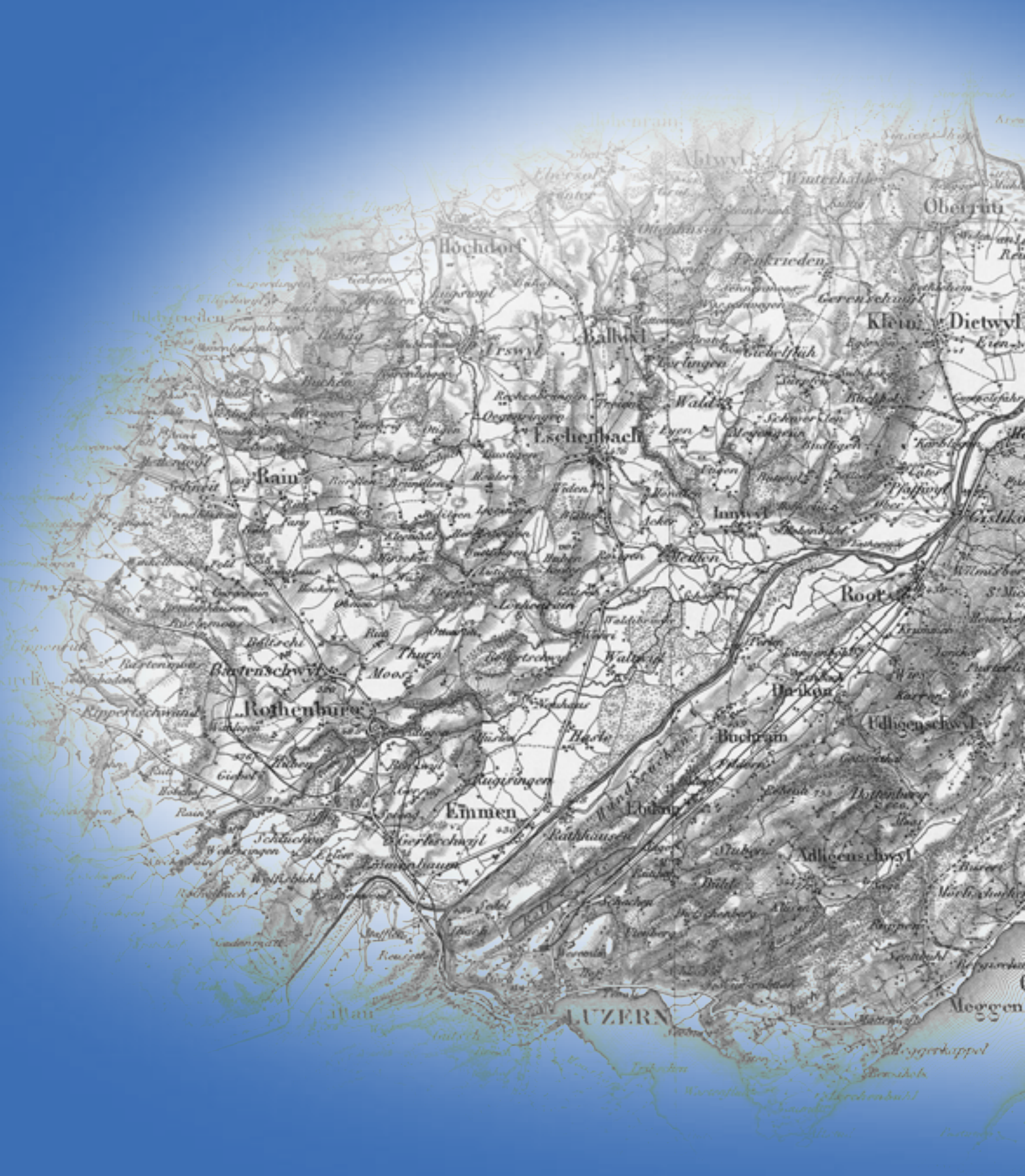
Historischer Verlauf mit Substanz

Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Luzern

LU

Titelseite

Historische Verkehrswege und ihre Wegbegleiter in der Luzerner Landschaft:
Ein Bildstock an der Alten Landstrasse von Beromünster nach Hitzkirch (links), ein Kilometerstein an der Kunststrasse des 19.Jahrhunderts von Sursee nach Huttwil (Mitte) und eine Eichenreihe an der Alten Willisauer Landstrasse (rechts). Unterlegt ist ein Ausschnitt aus der Ansicht Beromünster von Matthäus Merian, 1642. Durch die Strassen des Marktores wird auf einem so genannten Gabelfuhrwerk Wein transportiert.

Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1:100 000, Blatt VIII, erschienen 1861.

Bildnachweis

Staatsarchiv Luzern: S. 11 unten, 15 oben, 16 oben*, 23 oben, 25 oben, 26 oben*, 29*, 31 unten, 37*, 38, 44*.
Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo (xxxxxxx).
Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern, Graphische Sammlung: S. 17*.
Kantonsarchäologie Luzern: S. 18–20.
Martin Scharfe, Wegzeiger, Marburg 1998: S. 31 oben, S. 46.
Beat Fidel Zurlauben, Tableau de la Suisse, Paris 1786: S. 12 oben*.
Horat, Klöti 1986 (s. S. 27): S. 22.
(* Foto IVS)

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Luzern

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2007

xxx

2., überarbeitete Auflage

Der Inhalt dieser Publikation entspricht dem Stand der Erstausgabe von 2002.

Text und Fotos-

Martino Froelicher, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern

Redaktion, Layout, Kartografie

Andres Betschart, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern
Steiner & Buschor, Ingenieure und
Planer AG, Burgdorf

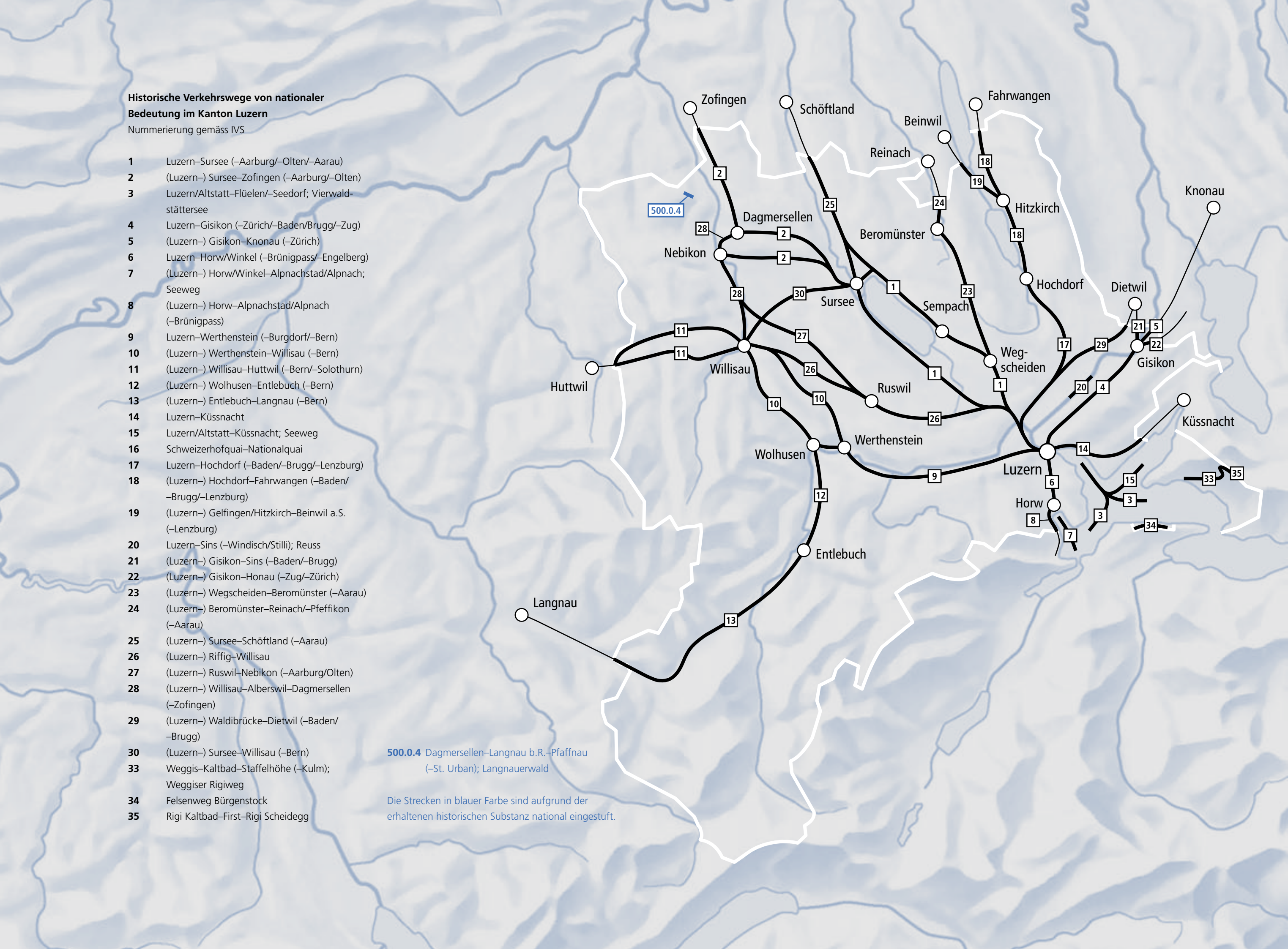
Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Luzern

Nummerierung gemäss IVS

- 1 Luzern–Sursee (–Aarburg/Olten/–Aarau)
- 2 (Luzern–) Sursee–Zofingen (–Aarburg/Olten)
- 3 Luzern/Altstatt–Flüelen/–Seedorf; Vierwaldstättersee
- 4 Luzern–Gisikon (–Zürich/–Baden/Brugg/–Zug)
- 5 (Luzern–) Gisikon–Knönau (–Zürich)
- 6 Luzern–Horw/Winkel (–Brünigpass/–Engelberg)
- 7 (Luzern–) Horw/Winkel–Alpnachstad/Alpnach; Seeweg
- 8 (Luzern–) Horw–Alpnachstad/Alpnach (–Brünigpass)
- 9 Luzern–Werthenstein (–Burgdorf/–Bern)
- 10 (Luzern–) Werthenstein–Willisau (–Bern)
- 11 (Luzern–) Willisau–Huttwil (–Bern/Solothurn)
- 12 (Luzern–) Wolhusen–Entlebuch (–Bern)
- 13 (Luzern–) Entlebuch–Langnau (–Bern)
- 14 Luzern–Küssnacht
- 15 Luzern/Altstatt–Küssnacht; Seeweg
- 16 Schweizerhofquai–Nationalquai
- 17 Luzern–Hochdorf (–Baden/–Brugg/–Lenzburg)
- 18 (Luzern–) Hochdorf–Fahrwangen (–Baden/–Brugg/–Lenzburg)
- 19 (Luzern–) Gelfingen/Hitzkirch–Beinwil a.S. (–Lenzburg)
- 20 Luzern–Sins (–Windisch/Stilli); Reuss
- 21 (Luzern–) Gisikon–Sins (–Baden/–Brugg)
- 22 (Luzern–) Gisikon–Honau (–Zug/–Zürich)
- 23 (Luzern–) Weggis–Beromünster (–Aarau)
- 24 (Luzern–) Beromünster–Reinach/–Pfeffikon (–Aarau)
- 25 (Luzern–) Sursee–Schöftland (–Aarau)
- 26 (Luzern–) Riffig–Willisau
- 27 (Luzern–) Ruswil–Nebikon (–Aarburg/Olten)
- 28 (Luzern–) Willisau–Alberswil–Dagmersellen (–Zofingen)
- 29 (Luzern–) Waldbrücke–Dietwil (–Baden/–Brugg)
- 30 (Luzern–) Sursee–Willisau (–Bern)
- 33 Weggis–Kaltbad–Staffelhöhe (–Kulm); Weggiser Rigiweg
- 34 Felsenweg Bürgenstock
- 35 Rigi Kaltbad–First–Rigi Scheidegg

500.0.4 Dagmersellen–Langnau b.R.–Pfaffnau (–St. Urban); Langnauerwald

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



Geleitwort aus dem Kanton Luzern

Die feierliche Eröffnung einer neuen Strasse vermag auch heute noch zahlreiche Menschen zu begeistern. Von der verbesserten Erschliessung einer Ortschaft oder einer Region verspricht man sich nicht nur verkürzte Reisezeiten, sondern in erster Linie auch eine höhere wirtschaftliche Attraktivität. Immer häufiger melden sich aber auch die Kritiker zu Wort: Die Beschäftigung mit den negativen Auswirkungen des stetig zunehmenden Strassenverkehrs ist zu einem Dauerthema und zu einer grossen Aufgabe geworden.



Bis weit in die Neuzeit betrachtete man den Strassenverkehr mit anderen Augen, da man – abgesehen von den Wasserstrassen – über keine Alternativen verfügte. Die Verkehrsachsen waren Lebensnerven, deren Nähe gesucht wurde, die Arbeit und Wohlstand verhies: Zölle und Gebühren wurden erhoben, Gäste verpflegt und beherbergt, Güter umgeladen. Es wurden jedoch nicht nur Güter und Menschen, sondern auch Informationen transportiert. Wer keinen Zugang zu einer Verkehrsachse hatte, befand sich im wahrsten Sinn des Wortes im Abseits.

Die politische, wirtschaftliche und technische Entwicklung unserer jüngeren Vergangenheit erfasste auch unser historisches Verkehrsnetz: Alte Hauptverbindungen verkamen zu Nebenachsen, Kunstbauten ersetzten oder zerstückelten die der Topografie angepassten Linienführungen. Selbst das Wissen um die Bedeutung eines alten Verkehrsweges ging in der Bevölkerung mit der Zeit verloren. Es ist nicht eine Liebhaberei, sondern eine Verpflichtung, das Strassen- und Wegnetz als Teil unseres kulturgeschichtlichen Erbes zu erkennen und diese Zeitzeugen entsprechend pfleglich zu behandeln.

Nachdem 1987 in einem Einsatzprogramm für Erwerbslose Erfahrungen gesammelt worden waren, wurde zwischen 1990 und 2000 das Luzerner Inventar der Historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung erstellt. In gedruckter Form wird dieses nicht nur ein wertvolles Planungsinstrument bilden, sondern auch die Öffentlichkeit für eine Gattung von unscheinbaren Denkmälern sensibilisieren und begeistern. Den Mitarbeitenden des IVS gebührt für die geleistete Arbeit Dank und Anerkennung.



Dr. Paul Huber

Regierungsrat, Vorsteher des Justiz-, Gemeinde- und Kulturdepartements des Kantons Luzern 1987–2003

Inhalt

3 DIE VERKEHRSWEGE

6 Die Luzerner Verkehrslandschaft – ein Netz entsteht

Eine kurze Verkehrsgeschichte

18 Was unter dem Erdboden verborgen und konserviert ist

Archäologische Untersuchungen von historischen Strassen

22 «Ein Berg von Plänen!»

Historische Wege auf alten Karten

28 Stundensteine und Wegweiser – Hilfsmittel zur Orientierung

In Stein gemeisselt, in Holz geschnitzt, in Eisen gegossen

32 Die «Alte Frutteggstrasse» – eine Bergstrasse wird neu entdeckt

Auf verwachsenem Pfade

36 Die Suhrebrücken von Oberkirch

Zwei Steinbrücken aus der Zeit der Chaussée und der Kunststrassen

40 Die Wege ins «schröcklich Gebirg namens Frakmont»

Der Pilatus – Luzerns verbotener Berg

44 Die Kalamitäten des Verkehrs

Dunkelheit, Witterung, Strassenzustand, Unfälle

47 DAS INVENTAR

48 Das IVS im Kanton Luzern

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Luzern immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Luzern, deren provisorische Fassung im Jahr 2000 abgeschlossen worden ist.



Oben: Hohlweg im offenen Gelände am Schärliberg in Richtung Schärlibad, Gemeinde Marbach. Vor dem Bau der heutigen Fahrstrasse wickelte sich der Verkehr jahrhundertlang über diese Wegachse ab. Hohlwege dieser Art sind in der Kulturlandschaft stark gefährdet: Da sie für die mechanisierte Landwirtschaft ein Hindernis darstellen, werden sie oft aufgefüllt.

Unten: Die Pflasterung auf dem Stationenweg von Schüpfheim nach Heiligkreuz ist in diesem Abschnitt sehr gut erhalten, weil er nicht befahren wird, kein Vieh darüber getrieben wird und keine intensive forstwirtschaftliche Nutzung stattfindet. Die Pflasterung aus flach gelegten Steinplatten mit einer soliden Randpflasterung zeichnet sich im Gelände deutlich ab.





Obere Reihe: Trotz unterschiedlichem Überprägungsgrad behalten viele historische Wege ihren Reiz:

Durch eine dicht bewachsene Baumhecke lässt sich der einstige Verlauf der Alten Willisauer Landstrasse verfolgen (links).

Der Gundelinger Mühlenweg, der zur Beromünsterer Landstrasse führte, entspricht in seiner heutigen Gestalt noch weitgehend einer Beschreibung von 1835. Dort heisst es, der Weg habe sich so im Gelände eingetieft, dass der Wagenknecht nicht wie von Gesetz und Paragraf vorgeschrieben neben dem Wagen gehen könne. Zudem sei er nur mit schmalen Wagen, so genannten Gabelfuhrwerken, zu befahren, die auf den Hauptstrassen nicht zugelassen waren (Mitte).

Die Hauptstrasse Sursee–Beromünster gibt den typischen Verlauf einer Kunststrasse des 19. Jahrhunderts wieder.

Alleeebäume markieren den Strassenraum und stabilisieren die Böschungen (rechts).

Unten: Der Felsenweg am Bürgenstock, 1903–1905 erbaut und 1921 vollendet, ist ein Denkmal des touristischen Wegbaus in der Zeit der Belle Epoque. Die historische Weganlage wurde 1991 mit Hilfe von Bund, Kantonen, Gemeinden und Spendern reaktiviert.

Eine kurze Verkehrsgeschichte

Die Luzerner Verkehrslandschaft – ein Netz entsteht

Im Jahre 1907 trugen Strassenarbeiter den ersten Asphalt auf Luzerns Strassen auf. Strafgefangene schaufelten im 19. Jahrhundert Senken zu und schütteten Dämme für den Bau der Kunststrassen auf. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts bauten Gemeindeangehörige im Frondienst die erste ingenieurmässig projektierte Strassenanlage. Seit dem frühen 15. Jahrhundert sicherte sich die Stadt Luzern über ein Netz von Landstrassen die Herrschaft über ihr Untertanengebiet. Mit Holzprügeln, Kiesschichten und Pflasterungen, mit Brücken, Stützmauern und Dämmen wurde über die Jahrhunderte der Strassenraum als Band in die Kulturlandschaft eingeschrieben. Das hat Spuren vielfältigster Art hinterlassen.

Mindestens seit dem Mittelalter hat der Verkehr im Gebiet des Kantons Luzern eine grosse, in mancher Hinsicht gar zentrale Bedeutung. Denn einerseits entwickelten sich die Flachtäler am Fuss der Voralpen zu lokalen und regionalen Verkehrsräumen, und andererseits etablierten sich über diese hinaus vermehrt auch überregionale Verkehrsbezüge, für die Luzern seit dem 12. Jahrhundert Markt- oder Etappenort wurde. Eine wichtige Stellung nahm der Gotthardtransit zwischen Nord und Süd ein, aber auch alte mittelländische Ost-West-Verbindungen führten über Luzerner Gebiet. Dabei waren die Wege und ihre Entwicklung – anders als im Alpenraum – weniger von den topografischen Verhältnissen geprägt, sondern vielmehr von politischen und wirtschaftlichen Prozessen. Auch im Kanton Luzern gab es und gibt es zwar unwegsame Gebiete, doch vor allem für den überregionalen Verkehr boten sich immer mehrere mögliche Linienführungen an. Die Herrschaftsverhältnisse bestimmten, welche den Vorzug erhielt.

Römerwege: Die Gewissheiten liegen unter dem Boden

Die vom Althistoriker Felix Staehelin in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gezeichnete «Karte der Schweiz in römischer Zeit» lässt alle Strassen abbrechen, noch bevor sie luzernisches Territorium erreichen. Anhand der Siedlungsbefunde lassen sich aber für die Gegend des Sempacher Sees, für das Suhrental, das Reusstal, das Seetal, das Wynental sowie für das Rottal und das Wiggertal römerzeitliche Verkehrswege voraussetzen. Archäologi-



Abb. 1: Die Alte Bern- und Solothurnstrasse im Abstieg von Oberwil an die Luthern. Die kontinuierliche Nutzung dieser Wegachse hat im Gelände einen markanten Hohlweg hinterlassen.



Abb. 2: Im flacheren Gelände haben sich die Wegverläufe weniger stark ausgeprägt. Blick auf die Alte Landstrasse durch das Wynental in ihrem Verlauf vor Unter Wine.

sche Befunde, die schlüssige Resultate über Art und Qualität der Strassenanlagen, Nutzungsfunktion und Verkehrsbedeutung liefern, sind allerdings erst ansatzweise vorhanden. Und es besteht auch (noch) keine Möglichkeit, mit den vorliegenden Untersuchungsergebnissen genaue Wegverläufe zu belegen.

Mit den historischen «Gewissheiten» sieht es anders aus: Noch immer werden römische Wege durch unser Gebiet als Teile von Transitwegen zwischen Italien und den nördlich gelegenen römischen Kolonien betrachtet. Verschiedene Autoren fassen solche Ansichten zusammen und schliessen auf eine Verbindung aus der Lombardei über Domodossola, die Pässe Gries, Grimsel und Brünig, Alpnach und Luzern und weiter durch das Seetal nach Vindonissa (Windisch) oder durch das Suhren- und/oder das Wiggertal über den Hauenstein nach Augusta Raurica (Augst).

Andere, in unseren Augen wahrscheinlichere Annahmen gehen von einer von Norden, vom Mittelland her erfolgten römischen Besiedlung des luzernischen Gebietes aus und sehen die hier ausgebildeten Wege als regionale und lokale Verbindungen zwischen den Siedlungsstellen und dem Mittelland.

Ein 1993 in Aesch in unmittelbarer Nähe der Alten Landstrasse freigelegtes römisches Strassenstück ist als 3–5 m breite, in leichter Wölbung festgestampfte Kies-schicht ausgebildet. Einen ähnlichen Befund lieferten die archäologischen Untersuchungen (Grabung 2000–2001) im *vicus* von Sursee (s. S. 18 f.).

Noch weiter zurückreichende Fundstellen lassen sogar annehmen, dass die zur Römerzeit gebräuchlichen

Wege zum Teil in viel älterer Tradition stehen. Und der Vergleich der Römerfundkarte mit frühmittelalterlichen Orts- und Flurnamen sowie mit alemannischen Grab-funden lässt auf eine Kontinuität der Verbindungen zum Mittelland zwischen Antike und Mittelalter schliessen. Genaue Wegverläufe lassen sich mit solchen Befunden und Vergleichen allerdings nicht belegen.

Frühe Wege für hohe Geistliche und Pilger

Das Hochmittelalter ist die Zeit der Herrschaft vom Pferderücken herab: Der Grundherr regierte über sein Territorium, indem er dieses bereiste. Er konferierte, administrierte und repräsentierte. In diesem Zusammenhang nimmt man für das Mittelalter die Existenz einer Verbindung zwischen dem Luzerner Kloster St. Leodegar im Hof und dem Kloster Murbach im Elsass an, dem das Luzerner Kloster gehörte. Man geht davon aus, dass dieser Herrschaftsweg, die «Murbacherlinie», von Luzern durch das Reuss- oder Seetal Richtung Norden führte.

Andere frühe Verkehrsteilnehmer waren die Pilger. Die erste schriftliche Quelle, die uns von einem Wegverlauf über Luzern und den Gotthard Richtung Süden berichtet, steht in Zusammenhang mit dem Pilgerwesen: Um 1240 beschrieb Albert von Stade in seinem Itinerar (Wegbeschreibung) für Rompilger die Route von Bellinzona über Luzern nach Zofingen.

Da die Verbindungen aus der Landschaft zur Stadt Luzern sich erst im 13. und 14. Jahrhundert abzeichnen begannen, als der Getreidemarkt Luzern wuchs und die Stadt zum politischen Zentrum wurde, hatten sich diese Gebiete zuvor wohl eher nach Norden orientiert.

Das Spätmittelalter – die Zeit der Landstrassen

Neben dem erstarkten Zentrum Luzern entstanden bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts die Burgen, Städtchen und Flecken im Norden des Kantonsgebiets. Sie waren nicht – wie oftmals angenommen – das Resultat eines überregionalen Verkehrsaufkommens, sondern dienten in einem lokalen Kontext als verbesserte Herrschaftsmittelpunkte. Sursee, Willisau, Sempach, Beromünster, Wolhusen und Ruswil, um nur einige zu nennen, entwickelten sich zu lokalen Markorten.

Von einiger Bedeutung für den Verkehr auf luzernischem Gebiet war ab jener Zeit die Entwicklung am Gotthard: Nachdem um 1300 ein durchgehender Saumweg eröffnet worden war, nahm der Transit über den Gotthardpass, der seine Fortsetzung über den Vierwaldstätter See nach Luzern und weiter nordwärts fand, stark zu. Auf luzernischem Gebiet folgte er zunächst den beiden frühesten und damals wichtigeren Routen durch das Reuss- und das Seetal. Seit dem 13. Jahrhundert gibt es aber Anzeichen dafür, dass auch der Weg über Sursee und Zofingen Richtung Hauenstein und Basel überregionale Verkehrsbedeutung gewann. Diese Route, die Baselstrasse, wurde um die Mitte des 14. Jahrhunderts von der lokalen Verwaltung der Habsburger in Rothenburg durch den Bau der Rothenburger Brücke gezielt gefördert. Das machte sie später, ab dem 15. Jahrhundert, zum wichtigsten Verkehrsweg des Luzerner Staates.

Betrachtet man die Entwicklung des Verkehrsnetzes in dieser Phase, fallen zwei Prozesse auf: Zum einen richteten sich die Strassen vermehrt auf die aufstrebende Stadt Luzern aus, und zum anderen löste sich der Verkehr vom Lauf der Reuss, der bis anhin als Leitlinie gegol-

ten hatte. Dieser Prozess zog sich vom 14. bis ins 17. Jahrhundert hin, erfuhr aber die grösste Beschleunigung in der Zeit zwischen 1350 und 1415 im Rahmen der erfolgreichen Luzerner Bestrebungen, die territoriale Herrschaft über die Landschaft zu erringen. Der Stadt ging es dabei in erster Linie um die sichere Versorgung des Luzerner Marktes, vor allem des Getreidemarktes. So beherrschte sie bis Mitte des 15. Jahrhunderts ein Gebiet, das über die heutigen Kantonsgrenzen hinausgeht. Mit dem Bau von Brücken lenkte man das Strassennetz in diesem Gebiet zur Stadt hin: 1412 wurde die Emmenbrücke im Norden der Stadt neu gebaut, 1418 der eingebrochene Steg bei Rothenburg durch einen Neubau ersetzt. Es folgten 1428 die Wandelenbrücke bei Langnau (vor Werthenstein), die dem Ost-West-Verkehr über Willisau Richtung Bern diente, und wenige Jahre später die Gisiker Brücke, die den Verkehr aus dem Freiamt erleichterte, um nur einige Beispiele zu erwähnen.

Die Herausbildung neuer Verkehrswege oder aber eine grössere, überregionale Bedeutung schon bestehender Strassen war die Folge davon. Diese Wegverläufe wurden, eher in einer Funktion als Fernverkehrsstrassen denn als eigentliche «internationale» Handelsstrassen, aufgewertet und zu «offenen Landstrassen» erklärt. Zusätzlich zur Baselstrasse betraf dies die Landstrassen durch das Suhrental und das Wynental, die Zürcher Landstrasse durch das Rontal und die Landstrassen durch das Rottal nach Bern und in die Westschweiz sowie über Werthenstein nach Willisau und Huttwil.

Im Gegensatz zu einer Vielzahl von lokalen Kirch-, Müller- und Flurwegen waren diese Strassen keinerlei lokalen Nutzungseinschränkungen unterworfen. Vom 15. Jahrhundert an erscheinen sie in den schriftlichen Quellen, zum Beispiel als «rechte landstrass nach Willisau, Pernbiet und Burgünden».

Die Landstrassen waren bestimmt besser als ihr Ruf

Über die Bauarbeiten an den Alten Landstrassen – abgesehen von den Brücken, deren Bau immer ein markantes und kostenintensives Unterfangen darstellte – wissen wir wenig Bescheid. Die schriftlichen Quellen erwähnen punktuelle Ausbesserungsarbeiten (Lieferung von Prü-



Abb.3: Die «Sagelibrücke» an der Alten Ruswiler Landstrasse, eine der wenigen erhaltenen Steinbrücken aus der Zeit der Alten Landstrassen, bedarf einer sachgerechten Sanierung.



gelholz, Grienfuhren) oder örtliche Korrekturen (Felsbearbeitung). Ansonsten berichten uns vor allem Strassenklagen über den lamentablen Zustand der Verkehrswege. Dabei ist allerdings zu vergegenwärtigen, dass uns die Klagen nur eine Facette der Wirklichkeit zeigen: Die Landstrassen waren erbärmlich schlecht und überdies so schlecht wie ihre schlechteste Stelle. Mit kritischem Verstand gilt es auch die Beschreibungen des 19. Jahrhunderts zu lesen, die vor dem Hintergrund der laufenden Bemühungen, das überlieferte Strassennetz zu verbessern, entstanden sind, so etwa diejenige Kasimir Pfyffers: «Die meisten derselben, übel besorgt und immer mehr und mehr ausgefahren, bildeten auf lange Strecken Hohlwege, beschattet von grossen Hecken und Gesträuchen. Viele dieser Hohlwege mussten noch den Dienst einer Wasserleitung versehen. Die Strassen hatten meistens nur die nöthige Breite, um einen Wagen passiren zu lassen; das Ausweichen eines andern Fuhrwerks geschah entweder auf freiem Felde oder auf eigens bestimmten Ausweichplätzen, wo die Fahrbahn erweitert war» (K. Pfyffer, Der Canton Luzern, in: Historisch - geographisch - statistisches Gemälde der Schweiz, St. Gallen und Bern 1859).

Die Qualität und Beschaffenheit der Landstrassen kennen wir – abgesehen von ihren vielfältigen Spuren,

Abb. 4: Eine malerische Szene an der Alten Landstrasse durch das Seetal auf dem Pfannenstil-Hügel. Der steinerne Bildstock ist ein typischer sakraler Wegbegleiter; seine Nische ist ausgemalt

die sich als Hohl- und Hangwegausprägungen in der Kulturlandschaft erhalten haben – erst aufgrund einiger weniger strassenarchäologischer Untersuchungen. Von einer Grabung in Sursee wissen wir, dass die wichtigste Verkehrsader des Luzernischen Staatsgebietes, die Alte Baselstrasse, als nicht gepflasterter, aber mit Steinmaterial verstärkter Erdweg ausgestaltet war (s. S. 19).

Der Unterhalt der Landstrassen wurde auf obrigkeitliche Verordnung hin im so genannten Herrschaftsfron getätigt. Dabei gab es zeitweilig verbindliche Vorschriften für den Zustand der Strassen. In den luzernischen Ämtern etwa mussten die Landstrassen im ausgehenden Spätmittelalter so hergerichtet werden, dass sie ohne Gefahr zu Fuss oder zu Pferd begangen werden konnten. In die Strasse ragende Äste von Bäumen und Lebhägen mussten so zurückgeschnitten werden, dass sie den Durchpass nicht erschwerten. Auch Versuche zur Normierung von Strassenbreiten wurden unternommen: Verliefe eine Landstrasse gerade, hatte sie eine Breite von

Abb. 5: Die Rothenburger Brücke von 1714–1717 ist eine der beiden Holzbrücken der Landstrassenzeit im Kanton Luzern, die bis heute überlebt haben. Die 7.5 m breite Fahrbahn mit Sprengwerk liegt 21 m über der Talsohle; sie wird von zwei Brückenpfeilern gestützt.



Spuren im Gelände:

Die Alten Landstrassen

Die bisherigen archäologischen Befunde (s. S. 18 f.) und die schriftlichen Quellen lassen vermuten, dass unsere Alten Landstrassen keine eigentlichen Strassenbeläge aufwiesen. In steigendem und abfallendem Gelände entstanden daher Hohl- und Hangwege: Die stetige Auflockerung des Erdmaterials durch Tritt- und Karrenspuren, die unkontrollierte Vernässung und die starken Wirkkräfte der Erosion verursachten eine Eintiefung der Wegverläufe; die weit verbreitete Methode, bei der Talfahrt in steilem Gelände die Räder mit einem Knüppel oder einer Eisenkette zu blockieren, förderte diese Entwicklung zusätzlich. Die Hohlwege sind vor allem in weniger intensiv bewirtschafteten Fluren und in Wäldern bis heute vorzufinden, darunter auch in vielen Verläufen der Alten Landstrassen (Abb. 1). Etwas anders verhält es sich im flacheren Gelände. Hier lassen sich die Verläufe der spätmittelalterlichen oder frühneuzeitlichen Alten Landstrassen nach Basel, Bern, Zürich, Aarau und in andere Zentren im Verlauf von Feldwegen, Schotterstrassen oder unscheinbaren Güterwegen festhalten (Abb. 2). Einseitige Hecken als Wegbegrenzung oder die Ausprägung als markante Hangwege mit beidseitigen, von Baumhecken bewachsenen Böschungen

sind weitere Merkmale der Alten Landstrassen im Gelände. Diese Lebhäge dienten einerseits der Eigentumsabgrenzung, andererseits wurde ihre Anpflanzung auch von der Obrigkeit angeordnet, da die Hecken die Schrackenzäune ersetzten und sich damit der Holzverbrauch einschränken liess.

Brücken

Von den Holzbrücken des übergeordneten Landstrassennetzes sind ausser jenen von Rothenburg (Abb. 5) und Werthenstein keine mehr erhalten. Zwei davon gingen im Sonderbundskrieg von 1847 in Flammen auf – ohne dass dies den Luzernern, die sie aus militärischtaktischen Gründen anzündeten, etwas genützt hätte.

An die Emmenbrücke beim Seetalplatz in Luzern erinnert nurmehr das Portal. Nach einer Reise ins ehemalige Zollhaus direkt nebenan und der Vergabung ans Landesmuseum in Zürich steht es inzwischen wieder am Emmeufer. Das andere Portal dient als Vorbau einer Kapelle in Schachen bei Malers, rund 20 km vom ehemaligen Brückenstandort entfernt. Das Brückenbild schliesslich befindet sich im Historischen Museum Luzern.

Neben diesen Holzbrücken, die auf Steinpfeilern standen, wurden auch mehrere Steinbogenbrücken errichtet, die ihres Aussehens wegen heute

oft als «Römerbrücken» bezeichnet werden. Einige dieser Steinbrücken haben sich dank glücklicher Umstände bis auf den heutigen Tag erhalten – etwa dort, wo die Linienführung der späteren Kunststrasse vom Verlauf der Landstrasse abweicht. Einem solchen Fall ist der Erhalt der «Sagelibrücke», Teil der Alten Ruswiler Landstrasse, zu verdanken (Abb. 3).

Wegbegleiter

Äusserst zahlreich sind die sakralen Wegbegleiter im Kanton Luzern: Nicht weniger als 1117 Wegkapellen, Bildstöcke und Wegkreuze, die sich zum Teil schon im 13. Jahrhundert nachweisen lassen, haben Eingang gefunden ins Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz. Ihre Lage, teilweise fernab der heutigen Strassen, lässt auf den Verlauf früherer Verkehrswege schliessen (Abb. 4).

Besonders die West- und die Nordgrenze des Kantons Luzern sind mit mehreren auf die Verläufe der Alten Landstrasse ausgerichteten Grenzsteinen bestückt. Einige davon, an der Grenze zum Kanton Aargau, stammen aus dem 17. und 18. Jahrhundert und gehen auf die Herrschaftsabgrenzung zwischen Bern und Luzern zurück (Abb. 6).



Abb. 6: Aus der Lage der Wegbegleiter lässt sich der Verlauf früherer Weggenerationen ablesen wie hier an der Grenze zum Kanton Aargau bei Mosen: Der neuere Grenzstein von 1936 steht an der heutigen Kunststrasse, der ältere, auf 1600 datierte Stein hingegen findet sich höher im Hang.

Abb. 7 (unten): Das beinahe vollständige Netz der Alten Landstrassen auf einem Plan des luzernischen Landvermessers Josef Hess von 1760/61. Die eben erst fertig gestellte Chaussée, die Neue Baselstrasse, ist hervorgehoben.

18 Werkschuh (rund 5m) aufzuweisen; in den Kurven musste sie sich auf 21 Werkschuh (rund 6m) verbreitern. Die Gräben beidseits der Strasse verlangten zur Schonung des Strassenraumes nach Pflege. Wurde ihr Unterhalt vernachlässigt, drohten den Fehlbaren saftige Busen. Im Gegensatz zu den Landstrassen waren an den Strassen und Wegen innerhalb des dörflichen Wirtschaftssystems die jeweiligen Anwohner unterhaltspflichtig. Die Pflichten hafteten als Servitute auf den Liegenschaften und mussten bei Verkäufen offen gelegt und weitergegeben werden.

Der Gotthardtransit: Nicht so bedeutend, wie vielfach angenommen

Der Gotthardtransit war gewiss eng mit der Bedeutung und dem Wachstum der Stadt Luzern verbunden – doch nicht so grundlegend, wie vielfach angenommen wird. Luzerns Entwicklung zur Stadt und zum wichtigen regionalen Marktort hatte sich hauptsächlich unabhängig vom Gotthardtransit vollzogen. In den Jahren 1494–1498 wurde die Stadt durchschnittlich von nur rund 40–50 Kaufleuten berührt, die nicht mehr als 750–1200 Saum Waren mit sich führten, was 5–8 Eisenbahnwagen à 15 t entspricht. Und zwischen 1493 und 1503 – in einer Zeitspanne, für die gesicherte Daten vorliegen – transportierte man im internationalen Transit durchschnittlich 170 t Waren jährlich über den Gotthard-Saumweg. Zum Vergleich: Über den Brenner wurden damals 4500 t Waren pro Jahr geführt! Dieses Transportvolumen erreichte der Saumweg über den Gotthard bis zum Bau der Fahrstrasse in den 1830er-Jahren nicht. Die neuere Forschung sieht im Gotthard einen zwar wichtigen Pass, der für die

wirtschaftliche Entwicklung der Lombardei, der Innerschweiz, des Mittellandes, Basels und des Rheinlandes bedeutend war – eine dominierende Rolle wird ihm aber für den europaweiten Handel zwischen Italien und Nord-europa abgesprochen. Seine Bedeutung für Luzern und die Innerschweiz lag vor allem darin, dass die oberitalienischen Märkte mit den Exportgütern (Vieh, Hartkäse) bedient werden konnten, während man aus dem Süden etwa Getreide, Reis und Wein einfuhrte.

Das Wegnetz der frühen Neuzeit

Um 1500, also gegen Ende des Spätmittelalters, stand in unserem Gebiet das Verkehrsnetz so fest, wie es sich unter Luzerner Herrschaft herausgebildet hatte. Und so blieb es im Wesentlichen bis zum grossen Umbruch des

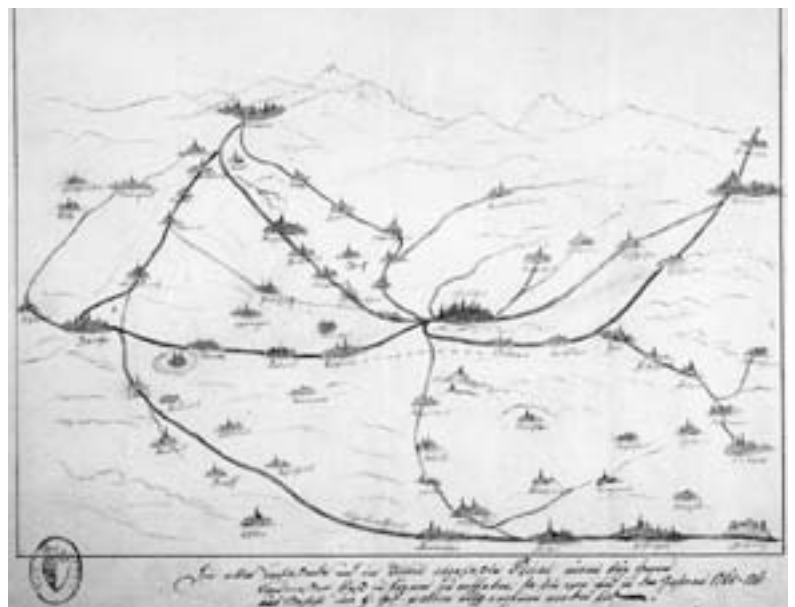




Abb. 8 (oben): Diese Darstellung der Chaussée bei der Krummflue zwischen Luzern und Reussbühl von 1786 zeigt, dass Anspruch und Wirklichkeit auch auf Luzerns modernstem Strassenbau voneinander abwichen: Deutlich ist auf der Abbildung die morastige, ausgefahrene Strassenoberfläche zu erkennen.

Abb. 9 (unten): Blick auf die Chaussée Pfyffers im Riffigwald zwischen Emmenbrücke und Neuenkirch. Das massive Steinbett der Weganlage liegt offen; der Kies darüber ist ausgewaschen. An den Strassengraben lässt sich die ehemalige Strassenbreite von 7 m ablesen.



18./19. Jahrhunderts bestehen und lässt es sich auch heute noch nachvollziehen.

Die wichtigsten Funktionen hatten die auf das Zentrum Luzern ausgerichteten Landstrassen. Sie dienten dem überregionalen Verkehr und verbanden die Regionen, die beherrschte Landschaft, mit Luzern. Der Handel, der Transport, ja die ganze Wirtschaftspolitik diente in erster Linie der Hauptstadt. Daneben waren die Landstrassen in ihren örtlichen Bezügen noch durch verschiedenste lokale Funktionen geprägt.

Im Verkehrssystem jener Jahrhunderte stellte die sogenannte Alte Hoch- oder Baselstrasse den wichtigsten überregionalen Verkehrsweg dar. Grosse Teile des Wegnetzes waren direkt oder indirekt auf sie ausgerichtet. Ab dem 17. Jahrhundert verstärkte sich der Verkehr aber auch wieder auf den anderen Nord-Süd-Routen durch das Seetal, das Wynental und das Suhrental, denen zeitweise nur regionale Funktionen zugekommen war. Diese

Entwicklung beruhte einerseits auf dem allgemeinen Anstieg des Verkehrs- und Transportvolumens und andererseits auf dem immer häufigeren Bestreben, den hohen Gebühren, den Brücken-, Weg- und Stadtzöllen der über Sempach und Sursee führenden Baselstrasse auszuweichen. Vielfach lagen die Gründe für den Vorzug einer Route vor den anderen auch weit ausserhalb des Luzerner Gebietes, etwa im besseren oder schlechteren Unterhalt und Ausbau der Jurapassstrassen.

Die lokalen Zentren waren über ein Netz von regionalen Wegen untereinander verbunden. Von den Siedlungen, aber auch von den Landstrassen aus war die Umgebung, die Flur und der Wald, in vielfältiger, funktional und zum Teil auch saisonal differenzierter und oftmals nicht fest im Gelände ausgebildeter Weise erschlossen.

An vielen Orten bestanden neben den Fahr- auch noch Fusswege; oftmals waren sie Linienführungen von

bedeutenden überregionalen und regionalen Verkehrsverbindungen. In den Grenzen der Ämter, des Kirchgangs, aber auch im lokalen Einflussbereich bedeutender Siedlungen gab es zudem zahlreiche Verbindungswege zwischen den Zentren, den Weilern und den Einzelhöfen. Von den Siedlungen führten Wege zu den landwirtschaftlichen Nutzungsflächen und zu den Wäldern. Andere bedeutende lokale und regionale Wegziele waren die Mühlen und die Kapellen, die sich zu Wallfahrtsorten entwickeln konnten.

Entlang der wichtigen Verkehrsachsen und bei Kreuzungen entstanden schon im Spätmittelalter – oftmals aus Einzelhöfen – so genannte Vorstädte oder Neudörfer. In ihnen konzentrierte sich entlang der Strassen nicht selten das verkehrsbezogene Gewerbe: die Schmieden, Wagnereien und Sattlereien, die Gasthäuser und später die Talkäsereien. In der Zeit des luzernischen Stadtstaates setzte sich dieser Prozess fort. Diese Siedlungsentwicklung hatte zur Folge, dass sich der Linienverlauf der Strassen nun deutlicher in die Landschaft einschrieb.

Die Chaussée: Aufbruch in die Moderne

In den Jahren 1758–1761 ging der Staat Luzern daran, die wichtigste Strasse seines Gebietes intensiv zu verbessern: Die Baselstrasse über Rothenburg und Sempach nach Zofingen wurde durch eine Neuanlage ersetzt. Diese Neue Baselstrasse führte nun dem linken Ufer des Sempacher Sees entlang. Als erste Strasse auf Luzerner Staatsgebiet wurde sie ingenieurmässig geplant und durchgehend von Luzern bis an die Grenze vor Zofingen mit einem soliden Strassenkörper versehen.

Planung und Bau dieser neuen Strasse lagen in den Händen von Franz Ludwig Pfyffer von Wyher. Der in französischen Diensten im Festungs- und Strassenbau gebildete und erfahrene Kommandant der Schweizergarde in Paris baute sie als so genannte Chaussée gemäss der Technik, die er in Frankreich kennen gelernt hatte und die in Bern bereits seit einigen Jahren Anwendung fand: Ein solides Steinbett wurde mit gegen oben feiner werdendem Schotter verfüllt, verdichtet und durch den Auftrag von Grien zu einer gewölbten Fahrbahn von 7 m Breite mit seitlichen Entwässerungsgräben ausgestaltet.

Für den Bau der Chaussée waren die zu Frondienst verpflichteten Gemeinden aus dem ganzen Kanton mit bis zu 8000 Arbeitskräften im Einsatz. Jede Gemeinde hatte einen ihr zugemessenen Abschnitt zu besorgen, wobei Löhne, Materialien, Werkzeuge und Verpflegung zu Lasten des Staates gingen. Beinahe 6000 Zugtiere wurden für die Grienfahren, Steinlieferungen und Erdarbeiten eingesetzt.

Als Folge des Chausséebaus verloren sowohl die Alte Hochstrasse als auch das nun umfahrene Städtchen Sempach ihre frühere Bedeutung. Zudem bildete sich eine neue, über die Chaussée und Sursee nach Ettiswil und Hüsli führende Variante der Westroute Richtung Bern aus.

Die Neuanlage der Chaussée brachte wohl für den regionalen und überregionalen Verkehr eine markante Verbesserung. In den weiteren, direkt oder indirekt auf diesen Verkehrsweg bezogenen Bereichen des Wegnetzes führte sie jedoch zur Verschärfung struktureller Probleme. Das alte Wegnetz wurde zunächst isoliert, denn auf der neuen Strasse waren die Gabelfuhrwerke mit den hintereinander gespannten Zugtieren nicht mehr gestattet, da sie die Wege stärker belasteten. Doch die Umstellung auf die breiteren und mit nebeneinander gespannten Tieren verkehrenden Deichselfahrzeuge konnten sich viele nicht leisten, zudem standen die breiteren Deichselwagen nicht von einem Tag auf den andern zur Verfügung, und grosse Teile des bestehenden Wegnet-

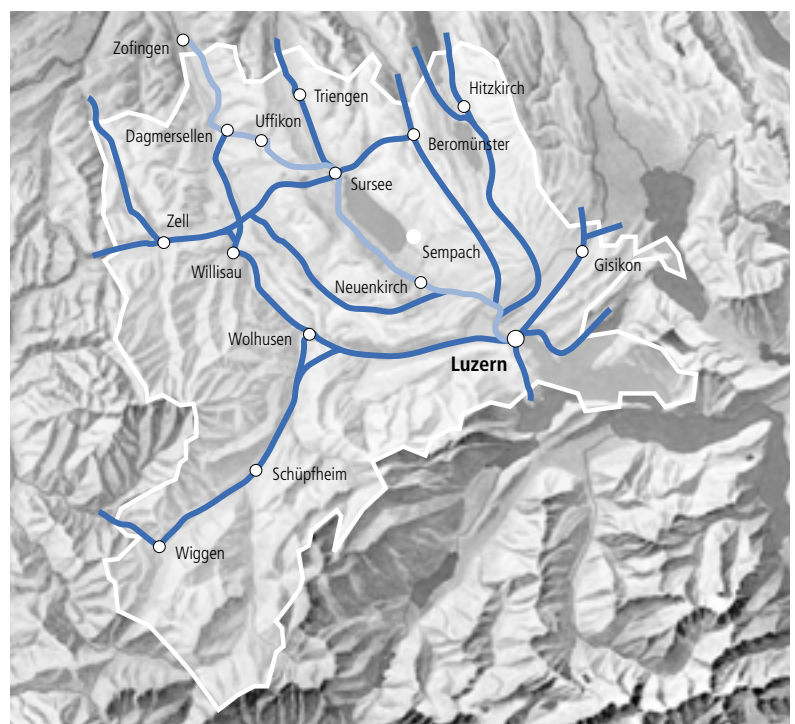


Abb. 10: Die «Autobahnen» von damals:
Die Chaussée von Franz Ludwig Pfyffer, erbaut
1758–1761 (hellblaue Linie), und die Kunst-
strassen des frühen 19. Jahrhunderts
(dunkelblau).

Spuren im Gelände: die Chaussée und die Kunststrassen

Die 1758–1761 erbaute Chaussée von Luzern dem Sempacher See entlang nach Zofingen ist weitgehend durch neuere Strassenbauten überprägt. Nur dort, wo für den ersten Ausbau der Strasse im 19. Jahrhundert eine neue Linienführung gewählt wurde, ist die Chaussée bis heute erhalten geblieben, so etwa im Ryffigwald zwischen Emmenbrücke und Neuenkirch (Abb. 9). Andere Teile der Chaussée sind heute eingewachsen, ihr Verlauf lässt sich nur an der Farbe der Vegetation erkennen. Deutliche Spuren haben die Kunststrassen im Gelände hinterlassen, die nach dem Vorbild der Chaussée in den Jahren ab 1820 die Alten Landstrassen ersetzten: Viele führten auf Dämmen durch die feuchten Talböden, die zuvor umgangen worden waren; Senken wurden aufgefüllt und Geländekanten

durchschnitten (Abb. 11). Als Strassenbegrenzung und zur Stabilisierung der Böschung wurden Alleen angelegt. Die meisten dieser Formen sind heute durch Ausbauten überprägt.

Die Brücken der Kunststrassen hatte man mit grösster Sorgfalt erbaut. Im Entlebuch und auch in anderen Gebieten mussten wegen der grösseren Fahrzeuge (besonders der Postkutschen) mehrere der bestehenden gedeckten Holzbrücken der Landstrassen weichen. Einige der Kunststrassenbrücken sind noch heute – wenn auch zum Teil beeinträchtigt – Verkehrsträger, wie die Brücke bei Oberkirch, die 1830 als Bestandteil des Gotthardzubringers gebaut wurde (s. S. 36 f.). Andere, wie diejenige bei Hüswil von 1849, bedürfen näherer Abklärung, wie sie wieder aufgewertet und besser sichtbar gemacht werden können.

Auch verschiedene Arten von Wegbegleitern aus

der Zeit der Kunststrassen sind heute noch im Gelände zu finden. Es sind dies zum einen kleinere Objekte wie Stundensteine (später Kilometersteine) und Wegweiser, zum anderen aber auch die überwiegend im 19. Jahrhundert nochmals neu errichteten Zollhäuser, die mit der Aufhebung aller inländischen Zölle mit der Bundesverfassung von 1848 ihre Funktionen (Zollabfertigung, aber auch Arrestanten- und Ausschankstube) endgültig verloren und teilweise umgenutzt wurden. Jenes in Wissenbach, auf der Kantonsgrenze bei Kröschenbrunnen, ist als Folge einer fehlenden Nutzung vom Abbruch bedroht (Abb. 15).

zes waren durch die bisher üblichen Gabelfuhrwerke gleichsam genormt. So ergaben sich im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts Umstände, in denen die Lands-, Bauers- oder Müllersleute für ihre Wegstrecke auf der Chaussée die Lasten von Gabel- auf Deichselfuhrwerke umladen mussten, mit denen sie aber die engen lokalen Wege nicht befahren konnten. Mit dem Ausbau der anderen Strassen und mit den fast ein Jahrhundert dauernden Bemühungen um eine Normierung der Verkehrsmittel sollte diesen Missständen abgeholfen werden. Verordnungen zur Felgenbreite, zum Felgenabstand, zur Wagenbreite und zum maximalen Ladegewicht, ein Rad-

schuh-Obligatorium und anderes mehr zeitigten aber nicht die gewünschten Resultate.

Die Kunststrassen verändern die Verkehrslandschaft nachhaltig

Das 19. Jahrhundert brachte die tiefgreifendsten Veränderungen des Wegnetzes mit sich. Zunächst hingen diese zusammen mit den fundamentalen Reformen in der Landwirtschaft und mit dem sich durchsetzenden Kunststrassenbau, später dann mit der Eisenbahn, die die Verkehrsbeziehungen grundlegend neu regelte. Übersehen wird dabei aber oft, dass im 19. Jahrhundert allein schon

Abb. 11: Der eindruckliche, mit viel Aufwand erbaute Kunststrassendamm vor Hitzkirch ist 400 m lang und beidseitig mit Pappeln in gleichmässigen Abständen bestückt.





Abb. 12 (oben): Die Eröffnung des Postwagenkurses zwischen Bern und Luzern machte in den späten 1840er-Jahren den Bau mehrerer Steinbrücken nötig. Auf dem Plan der Brücke über den Rotbach zwischen Schüpfheim und Escholz matt von Anton Weingartner sind die Radabweiser als typische Elemente gut zu erkennen.

Abb. 13 (unten): Die «Lauibrügg» zwischen Marbach und der Kantonsgrenze bei Schangnau BE ist eine Steinbogenbrücke aus der späten Kunststrassenzeit. Eine erste Brücke wurde 1891 weggeschwemmt. Der heute noch benutzte Nachfolgebau entstand 1895/96 am selben Standort.



der Staat für den Bau der Kunststrassen gesamthaft mehr finanzielle Mittel einsetzte als für die Eisenbahnen und insgesamt auch mehr Kantonsstrassen- als Eisenbahnkilometer erstellt wurden.

In den 1820er-Jahren konzipiert und zum Teil schon geplant, wurden die Kunststrassen im Wesentlichen zwischen 1818 und 1860 angelegt. Angesichts des lamentablen Zustandes des bestehenden Landstrassennetzes, der wenig Wirkung erzielenden Strassenverordnungen und des gestiegenen Transport- und Verkehrsaufkommens erklärte man den Strassenbau ab den Zwanzigerjahren des 19. Jahrhunderts zu einer zentralen Aufgabe der Staatsverwaltung. Hinter diesem Schritt standen die liberalen Politiker und ihr Bestreben, die Staatskasse zu öffnen und die Wirtschaft zu fördern. Die Projektierung und Realisierung lag weitgehend in den Händen des Ingenieurs Anton Weingartner.

Nach dem Vorbild der Chaussée wurden zunächst

die Alten Landstrassen als Kunststrassen neu gebaut. Sie ersetzten die alten kurvenreichen Verläufe und waren darauf angelegt, die wirtschaftlichen Kernräume des Luzerner Staates zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammenzuschweissen. Das Bild des neuen Wegnetzes prägten die so genannten Talstrassen: Die neuen Kunststrassen durchquerten auf Dammanlagen die feuchten Talböden, denen frühere Verkehrswege nach Möglichkeit ausgewichen waren, und um starkes Gefälle zu vermeiden, wurden Senken aufgefüllt und Geländekanten durchschnitten. Alleen begrenzten die Strassen und stabilisierten die Böschungen.

Der Aufbau der Kunststrassen war gegenüber dem der Chaussée leicht vereinfacht: Zuerst wurden Steine der Höhe nach gestellt und solid verankert. Mit zertrümmerten und kleineren Steinen glich man diese Lage aus. Den so entstandenen Strassenkörper verdichtete man anschliessend mit einem schweren Rammholz, so

dass auf diese Unterlage eine dicke Schicht gegen oben immer feiner werdendes Grien aufgetragen werden konnte. Laut Strassengesetz von 1832 mussten die Kantonsstrassen zweiter Klasse 6–7 m Breite erreichen und einen separaten Fussweg aufweisen.

Gebaut wurde nach eigentlichen Strassenbaulehrbüchern. Während sich die Werke des 17. und frühen 18. Jahrhunderts oft noch einem vermeintlichen römischen Ideal verpflichtet fühlten, orientierten sich die Handbücher des 19. Jahrhunderts mehr an der Praxis. Der Strasseningenieur jener Zeit erwarb, bevor die Schweizer Polytechniken entstanden, sein Expertenwissen an den Technischen Hochschulen der europäischen Hauptstädte. Die Fronpflichtigkeit der Gemeinden zum Strassenbau blieb ein Streitpunkt. Dennoch fehlte es nicht an billigen Arbeitskräften: Die Insassen des Schellenwerks, also die Strafgefangenen, wurden zum Bau der Strassen abkommandiert. Neu für die Zeit war, dass fortan dem Unterhalt der Strassen mehr Beachtung geschenkt wurde, indem die Organisation des Strassenwesens über Gesetze (Erstes Strassengesetz 1832) und Personal (Wegknechte) aufgebaut wurde.

Das Zeitalter der Postkutschen

Mit dem Ersatz der Alten Landstrassen durch die neuen Kunststrassen begann ab den 1830er-Jahren das «Zeitalter der Postkutschen». Die Gotthardkantone und mit ihnen Luzern hatten sich in jenen Jahren verpflichtet, eine fahrbare Kunststrasse über den Gotthard zu erstellen und gleichzeitig ihre eigenen Passzufahrten auszubauen. Entsprechend erfuhr die bereits 1758/61 als Chaussée errichtete Baselstrasse einen erneuten Ausbau. Das Postkutschenwesen auf den neuen Strassen wurde kontinuierlich verbessert und erweitert: Regelmässige Postwagenkurse verbanden Luzern mit den umliegenden Zentren; vierspännige Diligencen (Eilposten) stellten tagsüber wie nachts Verbindungen mit Milano, Basel, Bern und Zürich her. Der Fremdenverkehr entwickelte sich zum wichtigsten Wirtschaftszweig.

Auch die regionalen und lokalen Verbindungen richteten sich nun neu auf diese Kunststrassen aus; als so genannte Gemeindestrassen (Klassifikation nach den Strassengesetzen von 1832 und 1864) wurden viele von ihnen – vor allem in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – neu angelegt. In der Regel ging mit dem Bau der neuen Strassen auch die Errichtung von Bachverbauungen und Entwässerungen einher. Diese Trockenlegungen zogen sich bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts hin, und die damit erst mögliche intensive landwirtschaftliche Nutzung führte in weiten Bereichen zu einem völlig neuen Wegnetz. Weiterer Anlass zu grossen Veränderungen der Wegverläufe waren und sind die Güter- und Waldzusammenlegungen des 20. Jahrhunderts.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte auch der Eisenbahnbau zu lokalen Veränderungen der Wegnetze, indem die Bahnstationen zu wichtigen neuen Verkehrszielen wurden. Das Ende der Postkutschenzeit ist aber nicht dem Bau der Eisenbahnen zuzuschreiben, denn die Postkutschen übernahmen die Feinverteilung der Reisenden von den Bahnhöfen in die regionalen Zentren. Erst die Motorisierung durch das Automobil führte zur Einstellung der Pferdeposten.



Abb. 14 und 15: Darstellung aus dem Plansatz von 1833 zum Neubau der Zollstelle Wissenbach auf der Grenze gegen Bern (oben). Ausgeführt wurde eine etwas reduzierte Form (unten). Der Bau wird heute nicht mehr angemessen genutzt und ist so vom Verfall bedroht.

Spuren im Gelände: (Früh-)touristische Bergstrassen und Weganlagen (1818–1905)

Der aufblühende Tourismus hat seit dem späten 18. Jahrhundert in Form von (früh-)touristischen Bergstrassen und den etwas später folgenden Promenadewegen Spuren im Gelände hinterlassen. Aus der Fülle der Objekte ragen drei heraus: der Weggiser Rigiweg als frühtouristische Bergstrasse, über die man sich mit Hilfe von Sänftenträgern, Führern und Lasttieren die Bergwelt erschloss, die städtische Quaianlage in Luzern, die die Berge – bedeutend bequemer – als Kulisserie in die Fremdenstadt holte, und schliesslich der Felsenweg am Bürgenstock, eine alpine Promenade in der rauen Bergwelt, von der sich der Blick zurück auf die Stadt erschloss (Abb. 16).



Abb. 16: Der Felsenweg am Bürgenstock, 1905 eröffnet, ermöglichte den Damen und Herrschaften von Welt im frühen 20. Jahrhundert einen spektakulären, aber gefahrlosen Spaziergang über dem Abgrund.

Das 20. Jahrhundert – ein Ausblick auf das Automobilzeitalter

Den Anfang des Automobilverkehrs in Luzern machten die fremden Gäste. Im Jahre 1895 fuhr der erste Automobilist über den Gotthard und nach Luzern, sieben Jahre später wurden die ersten acht Automobile im Kanton Luzern immatrikuliert. Der Widerstand gegen das neue Verkehrsmittel wegen seiner übersetzten Geschwindigkeit, der Belästigung durch den Strassenstaub und der Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer war gross; mit Heufuhrwerken, in den Weg gelegten Baumstämmen und über die Strassen gespannten Seilen mobilisierte die Bevölkerung dagegen. Bald bewirkte aber die Rücksicht auf die Fremdenindustrie eine Umkehr. Mit der Asphaltierung der Strassen wurde ab 1907 wenigstens in der Stadt der leidigen Staubplage ein Ende gesetzt; auf der Landschaft hingegen blieben die Strassen noch lange gegriert und wurden in den 1930er-Jahren lediglich mit örtlichen Pflasterungen den steigenden Anforderungen durch den Automobilverkehr angepasst. Im selben Zeitraum trug man auch die ersten Walz- oder Teerasphaltbeläge auf. Zudem förderte der Kanton seit 1908 durch Beitragsleistungen auch die Anlage von neuen Güterstrassen. Im Jahre 1935 umfasste das aktuelle Netz 296 km Kantonsstrassen, 504 km Gemeinde- und 822 km öffentliche Güterstrassen.

Eine neue Epoche der luzernischen und schweizerischen Verkehrsgeschichte setzte Mitte des 20. Jahrhunderts ein: 1955 konnte das erste Teilstück des Schweizer Autobahnnetzes im Raum Horw–Kriens dem Verkehr übergeben werden. Diesmal übertönte der allgemeine Jubel die wenigen kritischen Stimmen bei weitem.

Literatur

Frei, Jean-Marc: Die Entwicklung des luzernischen Hauptverkehrsnetzes im Zeitalter des Chausseenbaus (1750–1850). Lizentiatsarbeit bei Prof. K. Aerni am Geographischen Institut der Universität Bern, unpubliziert. Bern 1982.

Glauser, Fritz: Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493–1505. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18: 177–245. Zürich 1968.

Glauser, Fritz: Luzern und das Luzernbiet im Spätmittelalter. In: Alltag zur Sempacherzeit. Luzern 1986.

Glauser, Fritz: Verkehr im Raum Luzern – Reuss – Rhein im Spätmittelalter. In: Jahrbuch der historischen Gesellschaft 9: 2–19. Luzern 1987.

Meyer, Thomas: Der Anfang des Automobilverkehrs in Luzern. Luzern 1989.

Wicki, Hans: Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert. Luzern und München 1979.

Wicki, Hans: Über das luzernische Strassenwesen im 18. Jahrhundert. In: Heimatkunde des Wiggertales 13: 9–33. Willisau 1975.

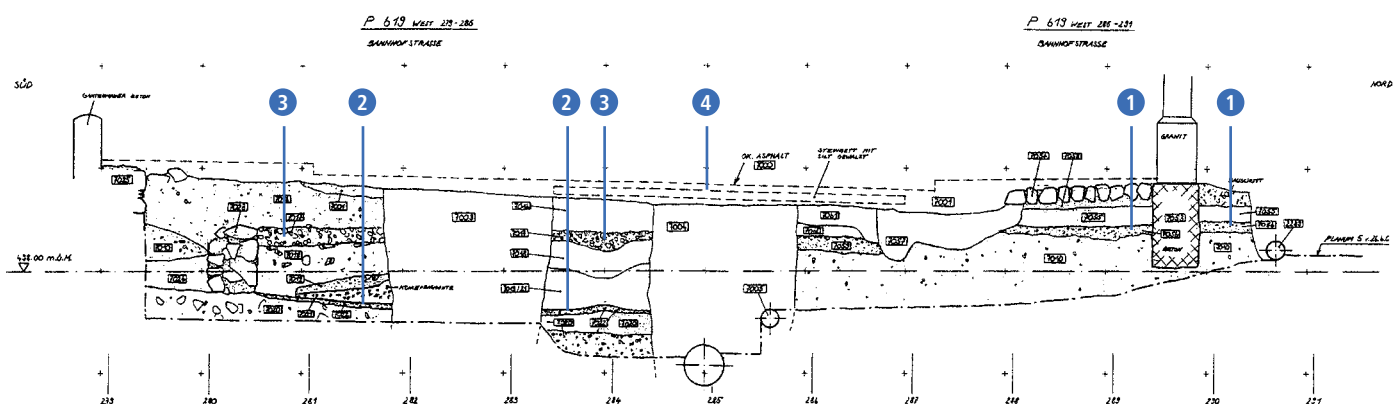
Was unter dem Erdboden verborgen und konserviert ist

Im IVS werden nur die heute noch sichtbaren Wegverläufe erfasst. Umso mehr interessieren uns die Befunde der Luzerner Kantonsarchäologie, die Aufschluss geben darüber, von welcher Qualität die Überreste ehemaliger Strassen unter dem Boden sind. Aufgrund zweier Grabungen, die 1978 und 2000–2001 durchgeführt worden sind, erfahren wir mehr über die Vergangenheit unserer Verkehrswege.

Unsere Vorstellungen von «Römerstrassen» sind durch die *via Appia* oder die *via Flaminia* in Italien geprägt: breite, gepflasterte und wohl ausgebauten Anlagen. Dieses Bild ist aber aus zwei Gründen nicht zutreffend: Erstens müssen wir uns von der traditionellen Vorstellung lösen, eine «Römerstrasse» sei eine nach einheitlichen Richtlinien und einem generellen Bauplan errichtete Weganlage. Die Schriften, die das suggerieren, stammen aus dem 17. und 18. Jahrhundert und hatten zur Absicht, den damals neuen Kunststrassenbau in eine antike Tradition zu stellen. Und zweitens müssen wir auch für die römische Zeit davon ausgehen, dass Wege mit unterschiedlicher Funktion und Bedeutung und damit auch mit unterschiedlicher Ausbaugüte bestanden haben. In Analogie zu späteren Epochen gab es auch damals neben den grossen Transitrouten regionale und lokale Wege, die der Binnenerschliessung dienten.

Römerstrassen jenseits der Legenden

Anhand der Siedlungsbefunde lassen sich für die Gegend des Sempacher Sees, für das Suhrental, das Reusstal, das Seetal, das Wynental sowie das Rot- und das Wiggertal römische Verkehrswege voraussetzen (s. S. 6). Archäologische Befunde, die schlüssige Resultate über die Art, Qualität, Funktion und Verkehrsbedeutung der Strassen liefern, sind aber erst ansatzweise vorhanden. 1993 fanden Archäologen in Aesch ein in die Römerzeit datiertes Strassenstück. Der Fund bestätigte im Wesentlichen die allgemeine Annahme, dass die Fahrbahn der damaligen Strassen aus einer 3–5 m breiten, in leichter Wölbung festgestampften Kiesschicht bestand. Ähnlich lautet der provisorische Befund der Grabung in Sursee aus dem Jahr 2001, die eine römische Strassenanlage im *vicus* von Sursee erfasst hat.



Die Strassengrabung in Sursee:

Weggeschichte im Zeitraffer

Vor der Neuüberbauung der Käppelmatte in Sursee führte die Luzerner Kantonsarchäologie 2000/2001 eine Grabung durch, die den vermuteten römischen *vicus* von Sursee in eindrücklicher Art bestätigte. Dabei wurde im Bereich der heutigen Bahnhofstrasse, gleich ausserhalb des Stadttors, ein Strassenzug ansatzweise freigelegt, der sich über vier Baugenerationen zurückverfolgen lässt (Abb. 1). Der Grabungsbereich ist durch Leitungsbauten stark beeinträchtigt, doch deuten sich im Bereich der für den Kanton Luzern lange Zeit äusserst wichtigen Baselstrasse dennoch einige interessante Aufschlüsse an.

Die römische Strassenlage

Eigenartigerweise fand sich die römische Strassenlage in den höheren Schichten und nur rund einen halben Meter unterhalb des heutigen Trottoir-Niveaus. Es scheint, dass spätestens im Spätmittelalter das römische Trasse verlassen und der Strassenbereich leicht nach Süden verschoben wurde. Das reichte schon, um einen Teil der römischen Strassenlage zu erhalten. Sie besteht aus einer kiesigen Schicht, die sehr kompakt und verdichtet ist. Der Kies hat einen Durchmesser von 1–8 cm; die Zwischenräume sind mit sandigem Material aufgefüllt (Abb. 2).

Die spätmittelalterliche/frühneuzeitliche Strassenlage der Alten Baselstrasse

Bis auf den natürlichen Untergrund hohlwegartig abgesenkt, liegt 1.3 m unter der heutigen Fahrbahn eine spätmittelalterliche Strassenlage. Erkennbar ist eine Wegober-



Abb. 2: Die römische Strassenlage in Sursee zeigt eine stark verdichtete und kompakte Kiesschicht.

fläche aus kleinen und mittelgrossen Kiesel (Durchmesser 12 cm) sowie Grobkies (Durchmesser 3–4 cm). Die Anlage ist unregelmässig und nicht speziell verfestigt. Für den Unterhalt wurde bei Bedarf jeweils behelfsmässig Material nachgeschüttet. So finden sich Kohlefragmente und viel Brandschutt in der Strassenlage, die allmählich eine Dicke von 80 cm erreichte.

Die Chaussée von 1758/61

Als 16–20 cm dicke Zone findet sich jene Strassenlage, die der Staat beim Bau der Neuen Baselstrasse durch Franz Ludwig Pfyffer von Wyher ausführen liess. Es handelt sich um eine stark kiesige Schicht, die mit Mörtelinseln durchsetzt ist. Durch das Befahren hat sich eine breiter ausgewalzte Rinne gebildet. Ein eigentliches Steinbett der Chaussée liess sich nicht feststellen. Vielleicht wurde darauf verzichtet, weil sie hier auf einen bereits verfestigten Wegkörper zu liegen kam.

Die Alte Baselstrasse gibt ihre Geheimnisse preis

So wie in Sursee stiess man auch an anderen Orten bei archäologischen Grabungen auf die Überreste der spätmittelalterlichen/frühneuzeitlichen Landstrasse. Sie erscheinen als Wegbereiche von unterschiedlicher Breite, die mit wenig baulichem Aufwand ausgestaltet waren und ohne eigentliche Wegbegrenzungen auskamen. Ihr Unterhalt bestand im Auftragen von Grienfuhren und Prügelholz.

Abb. 1: Provisorische Profilskizze der Strassengrabung in Sursee.

- 1 Die römische Strassenlage
- 2 Die spätmittelalterliche/
frühneuzeitliche Strassenlage
(Bestandteil der Alten Baselstrasse)
- 3 Die Chaussée von 1758/61
(Bestandteil der Neuen Baselstrasse)
- 4 Die heutige Bahnhofstrasse

Abb. 3: Im Rümlikewald in der Gemeinde Neuenkirch wies die Alte Baselstrasse im feuchten Untergrund zum Teil Verstärkungen mit Prügelagen auf.



Beim Bau der Nationalstrasse zwischen Luzern und Sursee führte die Luzerner Kantonsarchäologie im Jahre 1978 im Rümlikewald in der Gemeinde Neuenkirch eine Grabung durch, bei der die spätmittelalterliche/frühneuzeitliche Strassenlage der Alten Baselstrasse an verschiedenen Profilstellen ansatzweise freigelegt wurde. Schon mehr als 20 Jahre vor den Grabungen in Sursee konnte hier der seinerzeit wichtigste Strassenzug des Staates Luzern untersucht werden.

Unter einer Humus- und Auffüllschicht von 10 cm Dicke kam die alte Strassenlage in einer Breite von 3.3 m zum Vorschein. Dabei liessen sich zwei Steinsetzungen



unterscheiden: Die untere befand sich in einem festen, siltigen Sandbett. Darüber ruhte eine zweite, sehr kompakt verdichtete Lage, die aus 8–12 cm dicken Steinen bestand, die teilweise flächig, teilweise gestellt ineinander gefügt waren. Die Zwischenräume waren mit siltigem, dunklem Waldhumus ausgefüllt. Die ganze Strassenlage erschien sehr gut verdichtet, hart gepresst und sehr dauerhaft. Seitliche Entwässerungsgräben fehlten.

An anderen Grabungsorten lagen die faustgrossen Steine nicht mehr so stark verdichtet wie bei der beschriebenen Situation, teilweise ruhten sie unter und auf Prügel. Die Rundhölzer zeigten deutliche Spurrillen mit einem Abstand von 1.4–1.5 m. Vermutlich deckten sie einmal die ganze Strassenbreite und wurden dann allmählich abgefahren oder verfaulten (Abb.3). Über die Lieferung von Prügelholz für die vernässungsanfällige Alte Baselstrasse im Rümlikewald und bei Trutigen wissen wir aus schriftlichen Quellen Bescheid: Im Jahre 1561, als ein Sturmwind gegen 1000 Tannen gefällt hatte, stellte der Staat den Sempachern das Tannenholz, «das brügel git uff die Strassen», zur Verfügung.

Abb. 4: Flickwerk an der wichtigsten Strasse des luzernischen Verkehrssystems: Eine Schwachstelle im Untergrund der Alten Baselstrasse im Rümlikewald wurde laufend mit Prügelagen aufgefüllt, so dass allmählich eine Gitterstruktur entstand.

Ein regelrechtes Flickwerk innerhalb der Strasse zeigte sich an einer dritten Profilstelle: Die Strassenlage mit faustgrossen Steinen wies auf der rechten Fahrbahnhälfte offenbar eine Schwachstelle auf. Weil daher das rechte Wagengeleise sich immer wieder stark eintiefte, wurde es mit einer kreuz und quer liegenden Prügellage gleichsam untermauert (Abb. 4). Die Holzlage wurde sehr wahrscheinlich bei jedem weiteren Absinken um eine weitere erhöht, womit eine Gitterstruktur aus 5–10 cm dicken Prügeln entstand. Am linken Strassenrand fand man einen Pfosten, der der Vermutung nach einmal den ausgelegten Prügeln Halt geben und sie am Wegrollen hindern sollte. Mit Erstaunen musste jedoch festgestellt werden, dass es sich dabei um einen gewachsenen Baum handelte, der möglicherweise bei der Anlage der Strasse geschlagen wurde. Eine nähere Untersuchung ergab, dass der Baum um 1200 gefällt wurde. Falls er tatsächlich der Strasse weichen musste, reichte also die Benützung dieser Strasse bis in jene Zeiten zurück.

Was sagen die zeitgenössischen Abbildungen aus?

Diebold Schillings Schweizer Chronik von 1513 enthält eine grosse Zahl von Illustrationen, die das zeitgenössische Luzern und die damalige Eidgenossenschaft in grösster Pracht darstellen. Während Schillings Miniaturen die Bauten oft in überraschender Detailtreue wiedergeben, orientiert sich die dargestellte Landschaft nur ganz grob an den tatsächlichen Gegebenheiten. Beachtung schenkte der Chronist hingegen den Landstrassen: Als wegbegrenzende Elemente zeigt er Lebhäge, Zäune und Gatter wie auch sakrale Wegbegleiter. Die Landstrassen erscheinen als unbefestigte Erdwege; ansatzweise ist die natürliche Wegoberfläche sehr grob verstärkt mit einzelnen Steinen von unterschiedlichem Korn. Diese sind allerdings nicht im Sinne einer Pflasterung verlegt, sondern eher behelfsmässig eingebracht (Abb. 5).

Die archäologischen Befunde der Alten Baselstrasse in Sursee und im Rümlikewald bestätigen nach heutigem Stand der Kenntnisse die Darstellungen des Luzerner Chronisten.

Literatur

Die Grabungen in Sursee und im Rümlikewald sind noch nicht publiziert; die Ausführungen stützen sich auf die Unterlagen der Kantonsarchäologie und besitzen provisorischen Charakter, bis die umfassenden Auswertungen durch die Fachleute der Kantonsarchäologie vorliegen.



Abb. 5: Ritter Renward Göldli wird vor der Aarebrücke in Olten gefangen genommen. Miniatur in Diebold Schillings Schweizer Chronik von 1513. Die grösseren Strassen sind behelfsmässig mit Feldsteinen verstärkt.

Historische Wege auf alten Karten

«Ein Berg von Plänen!»

Die ersten Karten und Pläne, die zuverlässige Rückschlüsse auf die konkreten Verläufe der Strassen und Wege erlauben, wurden im 17. und 18. Jahrhundert aufgenommen. Mit Erscheinen der ersten Feldvermesser und Topografen im 18. Jahrhundert nimmt der Detaillierungsgrad zu und erlebt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Strassenplänen des Kantonsingenieurs Anton Weingartner ihren Höhepunkt – «einen Berg von Plänen» habe er hinterlassen, schrieb schon ein Zeitgenosse in Weingartners Nachruf im Jahre 1871. Einen umfassenden und grundlegenden Überblick über die Entwicklung des «alten» hin zum «neuen» Wegnetz erlauben schliesslich die Aufnahmen Ernst Rudolf Mohrs zur «Topographischen Karte des Kantons Luzern» von 1864–1867.

Eine um 1500 entstandene Pilgerkarte Mitteleuropas, die die wichtigsten Pilgerstrassen nach Rom darstellt, verzeichnet zwar den Ort Luzern. Eine Route über die Stadt und den Gotthard ist aber nicht eingetragen, obwohl sie mit Gewissheit auch für Rompilger bestanden hat. Der Grund ist einfach: Der Schöpfer der Karte gab dem Weg über die Bündnerpässe den Vorzug. Ebenfalls noch keine Darstellung findet das Wegnetz in der Luzerner Karte von Hans Heinrich Wägmann und Renward Cysat, der ersten Karte des Standes Luzern

und einer der ersten «Kantonskarten» der Schweiz überhaupt. Das Werk wurde 1597 in Auftrag gegeben und 1613 als sehr detaillierte Federzeichnung abgeliefert.

Die Herausgabe als Kupferstich wurde nie realisiert, dafür setzte Wägmann, der Schöpfer des Bilderzyklus auf der Kapellbrücke, die Karte als repräsentatives Ölgemälde um. Im Stil der Zeit erscheinen die Siedlungen als Ansichten und ebenso die Berge, wobei der Pilatus aufgrund seiner Form gut zu erkennen ist. Strassen sind keine verzeichnet, die Brücken hingegen sind teilweise

Abb. 1: Ausschnitt aus der Karte des Standes Luzern von Hans Heinrich Wägmann und Renward Cysat von 1613. Die Verkehrswege sind auf dieser Karte nicht verzeichnet, lediglich die wichtigsten Brücken. Im wiedergegebenen Ausschnitt ist die gedeckte Holzbrücke von Gisikon zu erkennen.



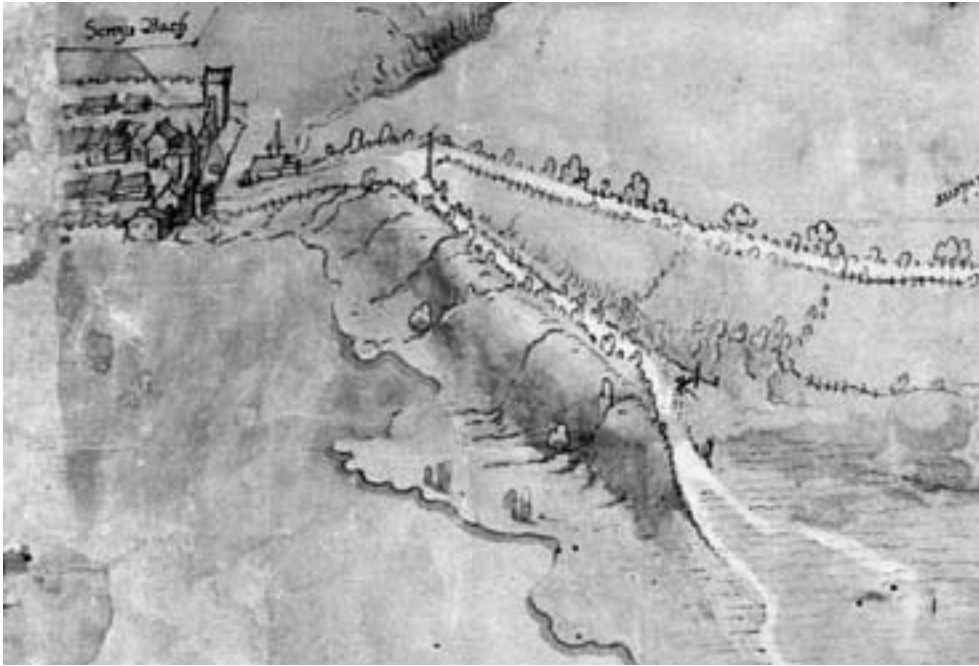


Abb. 2: Ausschnitt aus dem Plan der Sempacher Allmend aus dem Jahre 1642 von Hans Ulrich Wägmann, dem ersten mit einem vermessungstechnischen Anspruch aufgenommenen Plan in unserer Region. Zu erkennen ist im Vordergrund die Seesatzgass vor Sempach, die auf die kleine Geländeerhebung über dem See steigt und dieser entlangführt. Die Böschungen zeigt Wägmann beidseitig mit Baumhecken bewachsen.

eingetragen. Sie waren die Konstanten der damaligen Strassen und Wege, auf sie hin bündelte sich der Verkehr.

Die Strassen erscheinen

Mit dem detailreichen Plan der Sempacher Allmend von Hans Ulrich Wägmann, dem Sohn des oben genannten Hans Heinrich, öffnet sich im Jahr 1642 der Blick auf das Verkehrsnetz: Das auf kleinmassstäblicher Vermessung beruhende Werk gibt detailgenau die Wege, Strassen,

Brücken, Wegkreuze, aber auch Zäune, Böschungen und Hecken im Gelände wieder (Abb. 2). Dieses Strassennetz ist, die Wegkreuze und Hecken inbegriffen, auf der Sempacher Allmend heute noch nachvollziehbar, wenn auch einzelne Elemente dem Druck der sich ausbreitenden Siedlung weichen mussten (Abb. 3).

Etwa zur selben Zeit erfasste auch Hans Conrad Gyger für seine grosse Karte des Kantons Zürich von 1667 einige Teile des Kantons Luzern im Gebiet des Baldegger und Sempacher Sees. Obwohl die Karte – für das heutige Verständnis – ein stark verzerrtes Abbild des Gebietes wiedergibt, sind über das dichte Netz der Siedlungen, über die relativ genaue Aufnahme der Seen und zum Teil auch im Bezug zu den Wäldern und Bächen Schlüsse auf einzelne Linienführungen damaliger Verkehrswege möglich.



Abb. 3: Die Seesatzgass ist 350 Jahre nach Wägmanns Plan (Abb. 2) noch immer eindrücklich erhalten. Seit sie nach der Seeabsenkung im Jahre 1806 zugunsten einer neuen Strassenlinie aufgegeben wurde, dient sie nur noch dem lokalen Fussverkehr. Noch heute ist sie – zumindest bergseitig – von einer markanten Eichenhecke und einer Felsböschung begleitet.

Kartografie und Gelände:

Der Aufstieg Aesch–Rüediken

Die Aufstieg von Aesch nach Rüediken kann schon für das späte Mittelalter als Teil weiter reichender Bezüge Richtung Hitzkirch, Richensee und Beromünster nachgewiesen werden. Eine erste Darstellung der Strecke findet sich in der Karte von Johann Adam Riediger von 1722 (Abb. 4). Ebenfalls noch im 18. Jahrhundert wurde der Weg in den Plan der Örtlichkeiten Aesch, Schongau, Rüediken und Müswangen aufgenommen, den der Feldvermesser Josef Hess zwischen 1779 und 1784 anfertigte (Abb. 5). In den Karten des 19. Jahrhunderts, in denen die Strassen und Wege aufgrund ihrer Breite und Beschaffenheit klassiert sind, ist die Verbindung als «Fahrweg ohne Kunstanlage» gezeigt. 1865 fand sie Eingang in die Übersichtskarte der Kantons- und Gemeindestrassen des Kantons Luzern, und im Verzeichnis der Gemeindestrassen und in den Strassenbauakten der 1880er-Jahre wurde der Aufstieg als Teil einer weiter reichenden Verbindung Aesch–Rüediken–Niederschon-

gau–Kantonsgrenze Richtung Fahrwangen beschrieben.

Der Weg diente den Rüedikern als Verbindung zum Talboden und als Marktweg. Vor der Ablösung von der Mutterkirche Hitzkirch und der kirchlichen Neuorientierung nach Schongau hatte er auch die Funktion eines Kirchweges. 1886 stellte die Strasseninspektorat fest, dass der Weg nur noch eine untergeordnete Bedeutung habe und lediglich von den Anstössern benutzt werde. Daher wurde der Aufstieg per Regierungsratsbeschluss zur Güterstrasse zurückklassiert und den Anwohnern überlassen. Diese Zurückstufung hatte zur Folge, dass der Weg weder ausgebaut noch in anderer Weise stark verändert wurde. Die lange Dauer der Nutzung hat zu einer markanten Hohlwegausprägung geführt (Abb. 6), die bereits im Blatt 172 des «Topographischen Atlas der Schweiz» von 1887 festgehalten ist.



Das 18. Jahrhundert: Die Feldvermesser und Topografen gehen in die Details

Umfassende kartografische Aufnahmen des ganzen Luzerner Kantonsgebietes liegen erst mit den kleinmassstäblichen Karten des 18. Jahrhunderts vor, der Kantonskarte von Franz Ignaz Fassbind aus dem Jahre 1752 sowie dem epochalen Relief der Urschweiz, das der Luzerner Strassenbaumeister Franz Ludwig Pfyffer von Wyher in den Jahren 1762–1786 anfertigen liess und das Josef Clausner als topografische Karte umsetzte. Das Werk von Fassbind besticht dabei weniger durch seine kartografische Qualität als durch die Tatsache, dass es erstmals das gesamte übergeordnete Strassennetz verzeichnet. Pfyffers Skizzen, sein Relief und dessen Umsetzung als Karte zeigen uns die Verläufe der Luzerner Landstrassen, Brücken und Stege, einige regionale Verbindungen und selbst lokale Fusswege vor dem grossen Umbruch der Kunststrassenzeit. Sie geben so Teile des Strassennetzes wieder, das sich seit dem Spätmittelalter in die Landschaft und in die Rechtssetzung gleichsam eingeschrieben hatte. Und natürlich fehlt auch Pfyffers eigenes grosses Bauwerk nicht, die Chaussée der Neuen Baselstrasse, die zu Beginn der Arbeiten am Relief fertig gestellt wurde. Die Strassen und Wege sind auf dem Relief mit dünnen Schnüren dargestellt, die von Nagel zu Nagel gespannt sind; Fusswege werden mit einer Reihe

Stecknadeln angezeigt. Als Referenzpunkte sind Standorte von Wegkreuzen und -kapellen figürlich festgehalten. Zeitgenossen stellten fest, Pfyffer zeige die Dinge wie nach der Natur: «Die Strassen weiss wie Staub. [...] Die Brücken und Stege wie Holz, bedeckt oder unbedeckt.»

In der grossen Menge von Karten, die im 18. Jahrhundert unter anderem als Folge der verstärkten Verwaltungstätigkeit entstanden sind, finden sich weitere Aufnahmen des Kantons oder von Kantonsteilen sowie qualitativ hervorragende Detailpläne. Die Feldvermesser nahmen eine amtliche Aufgabe wahr, indem sie bei Eingegungen und Landteilungen genaue Karten und Verzeichnisse herzustellen begannen. Während sich etwa Moritz Anton Kappeler um 1726 an einer Grundriss-Darstellung des Pilatusgebietes mit Wegverläufen versuchte, entwarf der erfahrene Feldvermesser Johann Adam Riediger im Jahre 1722 eine Karte des Freiamts. In dieser Karte finden sich grosse Teile des Wegnetzes im oberen Seetal (Abb. 4). Daneben wirkten eine Reihe weiterer Feldvermesser wie der schon genannte Josef Hess oder Josef Heinrich Hecht, der vorwiegend um Willisau und im Rahmen der klösterlichen Verwaltung St. Urbans sein Talent entfaltete. Eine rege, qualitativ hervorragende Tätigkeit entwickelte der Feldvermesser Franz Josef Scherrer, der teilweise bereits in den noch in den Anfängen

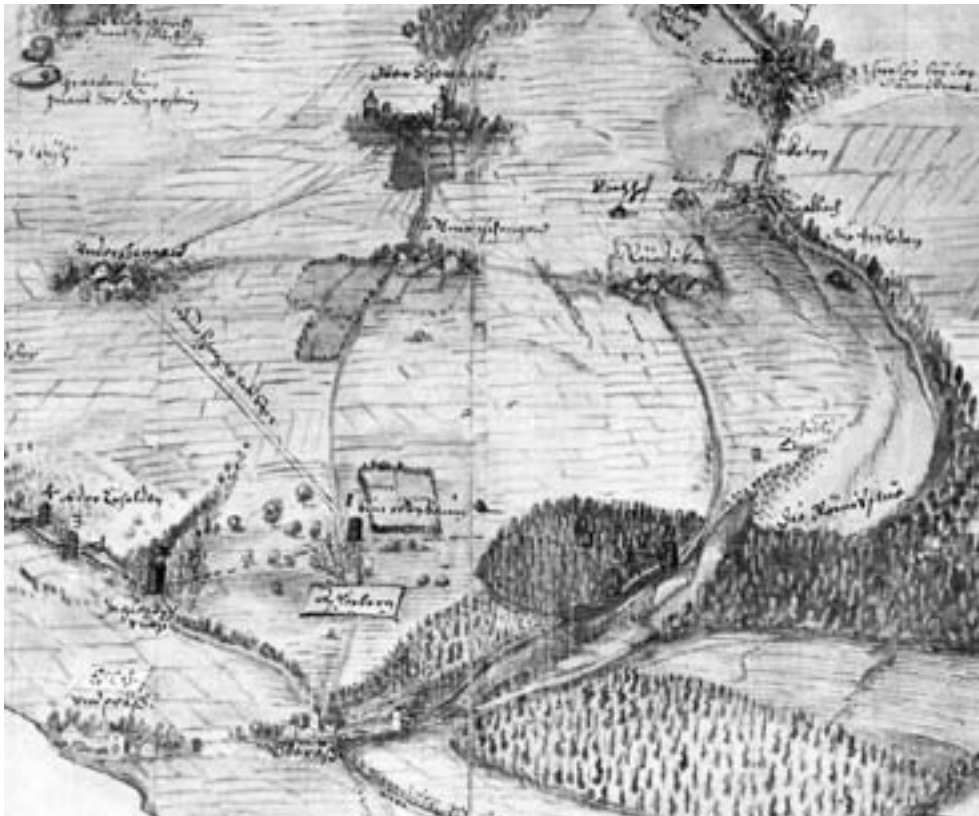


Abb. 4–6: Ausschnitt aus der Karte von Johann Adam Riediger aus dem Jahre 1722 (linke Seite). Die Topografie des Geländes und seine Nutzung – bis ins 19. Jahrhundert Weinbau oberhalb von Aesch und Ackerbau unterhalb von Rüediken – bestimmten in hohem Masse die Linienführung.

Der Plan von Josef Hess (links) entstand in den Jahren 1779–1784. Auch er zeigt neben der Strasse von Hitzkirch über Oberaesch und Oberschongau nach Fahrwangen den Aufstieg von Aesch nach Rüediken (Ausschnitt).

Einblick in eine der Hohlwegpassagen des Aufstiegs (unten). Die Aufnahme Rüedikens in die Gemeinde Schongau zu Beginn des 19. Jahrhunderts veränderte die Verkehrsbezüge, wodurch der Weg seine Bedeutung verlor und nicht mehr ausgebaut wurde.

steckenden Bereich des Strassen- und Flussbaus eingriff (Abb. 7). Einen Sonderfall stellen schliesslich die Werke Franz Josef Schnyders von Wartensee dar. In den Jahren 1782 und 1783 erschienen seine Karten der Talschaft Entlebuch, die als Darstellungen einer Region lange Zeit einzigartig blieben.

Die Strassenpläne Anton Weingartners

Für den Nachweis von Strassenlinien stellen die Projektpläne der Kunststrassen aus dem 19. Jahrhundert eine hervorragende und grundlegende Quelle dar. Die detailreichen Pläne, von denen das Staatsarchiv Luzern Hunderte hütet, stammen fast ohne Ausnahme vom Strasseninspektor und späteren ersten Luzerner Kantonsingenieur Anton Weingartner. Neben den geplanten neuen Kunststrassen belegen die zwischen 1818 und 1860 entstandenen kleinmassstäblichen Strassen- und Brückenpläne immer auch die alten, bestehenden Wegverläufe. Kleinste Details wie Wegkreuze und Stundensteine, aber auch Zollhäuser, Wirtschaften und Brücken sind darin festgehalten (Abb. 8). Ebenso detailliert, doch ausschliesslich auf die neuen Kunststrassenlinien bezogen sind die so genannten Vermessungskarten. Sie entstanden zwischen 1844 und 1850, als die Kantonsstrassen vermessen wurden, um die Strassenpflichtigkeiten fest-

zulegen. Die bis zu 3 m langen, handlich gerollten Dokumente bieten eine hervorragende Möglichkeit, Infrastruktur und Wegnetz im Bereich der neuen Kunststrassen zu erfassen.



Abb. 7: Die gefährliche und berüchtigte Fluh zwischen Langnau und Werthenstein an der Alten Werthensteiner Landstrasse, wie sie Franz Josef Scherrer in seinem Plan 1769 festhielt: eine brüchige Wand mit heruntergefallenen Felstrümmern. Über Jahrhunderte erschwerte die Felswand das Befahren der Landstrasse, und noch heute gilt die Wegpassage, die als Güterstrasse Bestandteil des «Jakobsweges» ist, als steinschlaggefährdet.



Solide Basis: Die nationalen Kartenwerke des 19. Jahrhunderts

Das Netz der lokalen und regionalen Wege lässt sich erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts auch in seinen Verläufen genau belegen. In jener Zeit entstand das erste nationale Kartenwerk, die «Topographische Karte der Schweiz» oder «Dufourkarte». Die Grundlage für dieses Kartenwerk im Massstab 1:100 000 bildeten im Kanton Luzern die Geländeaufnahmen, für die der Nachfolger Anton Weingartners, der spätere Kantonsingenieur Ernst Rudolf Mohr, unter Beizug weiterer Kartografen verantwortlich zeichnete. Sie stellten die erste flächendeckende Vermessung des Kantons Luzern dar. Der Vertrag des Luzerner Regierungsrates mit dem Topographischen Bu-

reau Guillaume-Henri Dufours kam zwar bereits 1846 zustande, doch verhinderten die politischen Auseinandersetzungen rund um den Sonderbundskrieg die Inangriffnahme der Arbeit bis 1853. Acht Jahre später konnte Mohr die so genannten Messtischblätter im Massstab 1:25 000 vorlegen. Sie wurden in eine zehnblättrige Karte umgesetzt, die in Kupfer gestochen und von der Luzerner Regierung 1864–1867 als «Topographische Karte des Kantons Luzern» herausgegeben wurde. Es entstanden zwei Versionen: eine einfarbige mit Höhenkurven und eine zweite, zukunftsweisende Serie mit Relieftönung. Die Aufnahmen Mohrs befinden sich heute im Archiv der Landestopographie in Bern. Die darauf basierende Kantonskarte ist zu Unrecht eher in Vergessenheit

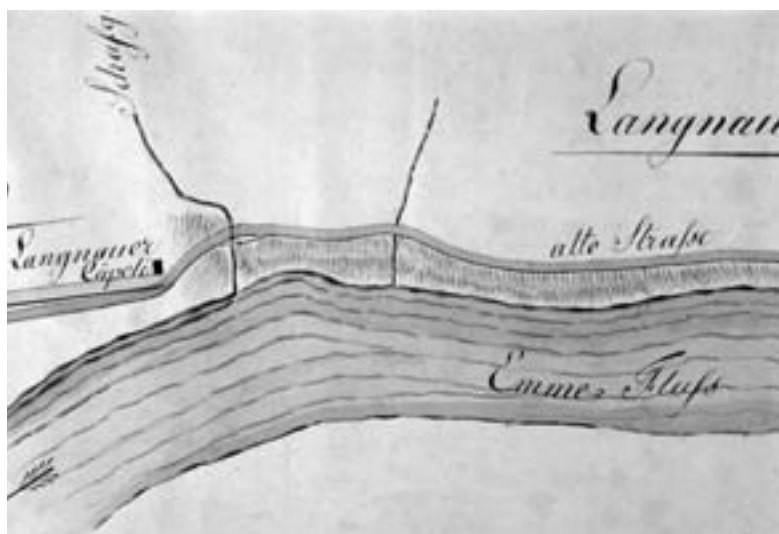


Abb. 8: Der vergrösserte Ausschnitt aus einem Plan der alten Werthensteiner Landstrasse von Anton Weingartner aus dem Jahre 1831 zeigt für den Bach neben dem «Langnauer Cäpeli» einen Furtübergang für den Fahr- und einen Steg für den Fussverkehr. Die Wallfahrer und Lastenträger auf der Alten Landstrasse dürften diesen geschätzt haben.



Abb. 9 und 10: Ausschnitte aus zwei Standard-Kartenwerken des 19. Jahrhunderts: Oben die Vorarbeiten von 1855 für die «Topographische Karte des Kantons Luzern» und unten der «Topographische Atlas der Schweiz», die «Siegfriedkarte» (Blatt 189) von 1885. Auffällige Veränderungen sind die neue Bahnlinie Rotkreuz–Luzern, die Papierfabrik Perlen mit Fabrikkanal und Bahnanschluss und die Domestizierung der Reuss. Die Strasse über Hohenbühl (Strecke Gisikon–Inwil) hat einen neuen gestreckten Verlauf erhalten.

geraten; Versuche zu einer Neupublikation sind bisher gescheitert. Für die Arbeiten am IVS bildeten Kopien der Vorarbeiten und der später herausgegebenen Kantonskarte, in der bereits Änderungen berücksichtigt sind, eine zentrale Rolle.

Für die Analyse des Wegnetzes aufschlussreich ist der Vergleich der Vorarbeiten und der «Dufourkarte» mit den Blättern des zwischen 1884 und 1897 entstandenen «Topographischen Atlas der Schweiz», der so genannten «Siegfriedkarte» (Abb. 10). Diese halten die Veränderungen im Wegnetz fest, die einerseits auf die Kunststrassenbauten der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und andererseits auf die neuen Verbindungsstrassen zu den Eisenbahnstationen zurückzuführen sind. Der «Topographische Atlas» stellt im Gebiet des Kantons Luzern grundsätzlich eine Nachführung jener Aufnahmen dar, die Ernst Rudolf Mohr und seine Mitarbeiter einige Jahrzehnte zuvor bewerkstelligt hatten. Die Blätter wurden

in stets überarbeiteten Auflagen bis zu ihrer Ablösung durch die heutige «Landeskarte der Schweiz» in den 1950er-Jahren neu herausgegeben.

Die Karten und Pläne sind eine hervorragende Quelle zur Erforschung der Landschaftsgeschichte. Der reiche Informationsgehalt des Mediums Landkarte liegt darin, dass sie eine selektionierte Wahrnehmung wiedergeben. Mit der nötigen Quellenkritik erschliessen sie Welten.

Literatur

Cavelti Hammer, Madlena: Herstellung und Auswirkungen des Reliefs der Urschweiz von Franz Ludwig Pfyffer. In: Cartographica Helvetica 18, Murten 1998, S. 11–18.

Horat, Heinz; Klöti, Thomas: Die Luzernerkarte von Hans Heinrich Wägmann und Renward Cysat 1597–1613. In: Geschichtsfreund, 139. Band, Stans 1986, S. 47–100.

In Stein gemeisselt, in Holz geschnitzt, in Eisen gegossen

Stundensteine und Wegweiser – Hilfsmittel zur Orientierung

Die Versuche der Menschen, etwas gegen das Irregehen zu unternehmen, brachten erst im 19. Jahrhundert brauchbare Resultate. Vorher begnügte man sich mit einer Orientierung, die auf den bekannteren Siedlungen, den gut sichtbaren landschaftlichen Merkpunkten, den wegbegleitenden Objekten wie etwa Bildstöcken, der Befragung von Einheimischen oder dem Engagieren eines lokalen Führers beruhte. Die Errichtung von Stundensteinen und Wegweisern wurde daher als grosse Errungenschaft gefeiert, die sich der Staat auch etwas kosten liess. Um 1900 schliesslich konnte die noch gründlichere Organisation des öffentlichen Raumes beginnen.

Um 1500 nutzte Hermann König von Fach in seinem Pilgerführer die markante Geländeerhebung des Pilatusberges, um den Reisenden den Weg auf der Alten Landstrasse von Luzern nach Bern zu weisen: «Den [Pilatus] lass da ligen zu der lincken handt». Vadian bestieg 1519 das Mittagsgüpfli am Pilatus, indem er vom Eigental aus einen Alphirten als Führer engagierte. Für die Besteigung der Rigi galten bis zum Bau der Bergbahn fixe Führertarife. Und noch 1796 empfahl der Reiseschriftsteller Johann Georg Heinzmann seinen Leserinnen und Lesern, wenn sie den Weg von Bern nach Luzern über Langnau wählten, müssten sie von Langnau aus «lieber einen Bauern zum Begleiter durch das Entlibuch mitnehmen, um nicht irre zu gehen».

Mit dem Strassengesetz von 1832 wurde im Kanton Luzern eine Strassenklassierung geschaffen, die eine Unterscheidung von Strassen 1. Klasse und 2. Klasse beinhaltete. In der Umsetzung bedeutete dies, dass die Baselstrasse ihrer herausragenden Bedeutung wegen zur Strasse 1. Klasse erklärt wurde, während alle anderen übergeordneten Verbindungen, also etwa die Zürichstrasse und die Bernstrasse, als Strassen 2. Klasse eingestuft wurden. In der Verhandlung des Grossen Rates vom 20. Dezember 1834 diskutierte man in der Folge die Bestimmung und kam zum folgenden Entschluss: «Der Kleine Rath wird eingeladen, auf der Kantonsstrasse erster Klasse Stundensteine, auf den Kantonsstrassen zweiter Klasse Wegweiser mit Angabe der Entfernung von den Hauptorten aufzustellen.»

Doppelte Arbeit an der Neuen Baselstrasse

Damit kam es 1835 zur Errichtung von Stundensteinen an der Baselstrasse zwischen Luzern und der Kantons-grenze bei Zofingen. Gemäss den Akten im Staatsarchiv Luzern wurde ihr Entwurf von Ludwig Pfyffer von Altishofen, Bauinspektor der Stadt Luzern von 1803–1838, angefertigt (Abb. 1).

Der Zeitpunkt für diese Arbeit war ein denkbar ungünstiger, fiel er doch mitten in den Wechsel zu einem neuen Masssystem. Die Stunde, die in diesem Zusammenhang keine Zeiteinheit, sondern ein Streckenmass war, entsprach nach herkömmlicher luzernischer Ordnung einer Distanz von 5.279 km, was dem Stundenmittel eines zügig ausschreitenden Fussgängers entspricht. Dieses Mass galt, als die Stundensteine an der Baselstrasse errichtet wurden. Zu dieser Zeit hatte sich der Kanton Luzern zusammen mit elf weiteren Kantonen allerdings bereits durch ein Konkordat zur Einführung eines einheitlichen schweizerischen Mass- und Gewichtssystems auf den 1. Januar 1838 verpflichtet. Dieses stellte zwischen den landesüblichen Massen und dem französischen dezimalen Meter-Kilogramm-System eine praktische Relation her. Als Grundeinheit wurde nicht der französische Meter, sondern drei Zehntel davon (30 cm) gewählt und Schweizer Fuss geheissen; dieser unterteilte sich in 10 Zoll zu 10 Linien. Spätestens im Jahre 1837 oder 1838 müssen daher die Stundensteine gemäss der neuen Masseinheit versetzt worden sein; eine Stunde entsprach jetzt 4.8 km.



Abb. 1 und 2: Entwurf für die Stundensteine an der Baselstrasse von Ludwig Pfyffer von Altishofen, 1835 (links), und das Modell des Stundensteins von Steinhauermeister Bargezi aus Solothurn für die Strassen 2. Klasse, 1840 (rechts).

Aufträge für die Luzerner Steinmetze

Fünf Jahre nach Errichtung der Stundensteine an der Baselstrasse wurden ab 1840 auch die Kantonsstrassen 2. Klasse mit Stundensteinen bestückt. Die Entwürfe und Offerten dazu holte der damalige Strasseningenieur Anton Weingartner ein. Die Aufträge gingen an verschiedene Steinmetzunternehmen und mussten von der Baukommission genehmigt werden.

Die Baumeister Jost Weibel und Sohn verpflichteten sich, «...die Stundensteine für den Canton Luzern laut eingegebenem Muster in natürlicher Grösse, einschliesslich die Lieferung des Steines, das Behauen derselben laut Muster nebst der Schrift per Stück à vierzig Franken franko Luzern zu liefern. Die Dicke des Steines soll auf dem Sockel einen Fuss seyn. Die Höhe des Steines unten am Sockel (für Befestigung in die Erde) soll wenigstens zwey Fuss seyn» (14. 2. 1840).

Etwas teurer war die Arbeit beim Steinhauermeister Bargezi in Solothurn, der einen grösseren Auftrag bekam und auch das Grundmodell entwarf (Abb.2): «Ihrem gütigen Auftrage zu folge sende ich Ihnen laut beiliegendem Plan 5 Zeichnungen von Stundensteinen zu Ihrer beliebigen Auswahl. Derjenige laut Plan mit 3 bezeichnet habe vor einigen Jahren für den Canton Bern zur allgemeinen Zufriedenheit ausgeführt. Da die Arbeit bei allen 5 Stücken beinahe die gleiche ist, so sodann Stück mit Inbegriff der Polierung der Inschrifttafel franco

an die Schiffllände Aarburg geliefert Fr. 26, für die Gewinnung der Buchstaben und Zahlen der Inschrift sodann per Stück nur 1 Btz.» (28. 2. 1840). Die Steine kamen alles inklusive schliesslich auf 48 Franken plus 1 Batzen zu stehen (10./14. 4. 1840).

Günstiger waren die Stundensteine aus Sandstein, die der Baumeister Jost Schürmann verfertigte: «Stundensteine von dauerhafter Qualität, sauber gearbeitet, mit siedendem Oel 2 mahl angestrichen, und alsodann mit einer steinfarbigem Oelfarb angestrichen. Buchstaben und Zahlen sauber gehauen mit gehöriger Tiefe. Hr. Jost Schürmann übernimmt das Stück nach vorgeschriebener Zeichnung für Franken sechsunddreissig» (21. 2. 1840).

Baumeister Schürmann wurde wenig später allerdings mit einer teureren und qualitativ besseren Bearbeitung in Granit oder «Tellimarmor» beauftragt: «...aus Granit sauber zu arbeiten, und nach der Stadt zu liefern, auf Kosten des Überweisers. Die Steine sollen nach dem gearbeiteten Modelstein gearbeitet werden, das Stück franco Luzern für 50 Franken. Die Granit Construction soll aus mittelmässigem Quarz bestehen, auch übernimmt Herr Schürmann auf Verlangen der Baukommission solche aus wildem Tellimarmor zu arbeiten, jedoch kömmt das Stück wegen grösserer Transport-Kösten das heisst auch franco Luzern auf 58 Franken» (1. 4. 1840).



Abb. 3: Ein besonderer Distanzstein ist an der Baselstrasse vor Oberkirch erhalten geblieben: Für die Korrektur auf das metrische System in den 1870er-Jahren wurde nicht wie sonst üblich die bestehende Inschrift weggespitzt und durch die neue Angabe ersetzt, sondern die Rückseite des Stundensteines verwendet. So hat sich die Inschrift des alten Stundensteines erhalten.

Ein gefährdetes Kulturgut

Im Jahre 1841 genehmigte die Baukommission einen Kredit von 2500 Franken für die Bestellung weiterer Stundensteine, und Weingartner konnte erneut Aufträge vergeben. Da neben Arbeit und Material der Transport der schweren Steine ein nicht unwesentlicher Kostenfaktor war, wurden wenn möglich die in der Region ansässigen Steinhauermeister berücksichtigt. Weingartner legte in den Berichten an die Baukommission genau fest, wo die Stundensteine an den jeweiligen Strassenzügen der Kantonsstrassen zu stehen hatten, und in der Vermessung der Kantonsstrassen sind sie als Referenzstellen lokalisiert. So kann ihr Standort noch heute rekonstruiert werden.

Mit der landesweiten Einführung des metrischen Systems durch ein Bundesgesetz auf das Jahr 1875 mussten die Stundensteine erneut umbeschriftet und umgesetzt werden; sie gaben nun die Entfernung von Luzern in Kilometern an. Drei Stundensteine und 22 Kilometersteine sind heute noch erhalten (Abb. 3). Die älteren Steine sind durch Witterungseinflüsse akut gefährdet und bedürfen einer raschen Sanierung.

Die Wegweiser – eine zweifelhafte Hilfe

Über die Existenz von Wegweisern erfahren wir erstmals zu Beginn des 19. Jahrhunderts, und zwar sowohl über

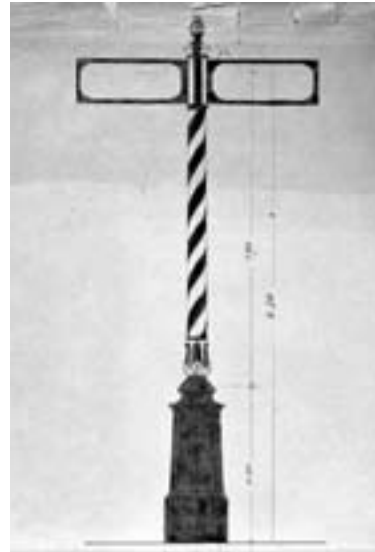
Abbildungen als auch über eine Verordnung aus dem Jahre 1805. Darin heisst es: «Die Stege und Brücken sollen sicher gemacht, die abgegangenen Wegweiser wieder hergestellt, auch die Kreutze und Heiligenstöcklein an den Strassen und Wegen anständig unterhalten werden.»

Als der Grosse Rat 1834 die Errichtung von Wegweisern an den Strassen zweiter Klasse beschloss, waren sie also auf der Landschaft keine Neuheit mehr. Und bereits das im Vorjahr ausgearbeitete Reglement zum Strassengesetz von 1832 enthielt die Bestimmung, Wegweiser zu erstellen: «Auf sämtlichen Kantonsstrassen erster und zweiter Klasse sollen die nöthigen Wegweiser aufgestellt und auf diesen nebst der Bezeichnung der Orte auch ihre Entfernung angegeben werden. Die Gemeinden haben die Stöcke auf ihre Kosten anzuschaffen; die Arme und deren Bezeichnung aber bestreitet der Staat.»

Die Wegweiser blieben jedoch eine unsichere Konstante für die Reisenden jener Zeit (Abb. 4). Aus einer Auseinandersetzung im benachbarten Kanton Bern wissen wir, dass die Errichtung von steinernen Wegweisern diskutiert wurde, weil die Schilder aus Holz Probleme verursachten. Die Kritik des Berners Jean-Amadée Watt von 1833 ist wohl von allgemeiner Gültigkeit:

«Sehr wünschbar war die in den letzten Jahren bewerkstelligte Einrichtung von Wegweisern, der Art, wie solch ausgeführt wurde, aber kann ich meinen Beifall nicht zollen. Sie sind von Holz mit gemalten Buchstaben, sehr hoch gestellt um sie vor Beschädigung zu sichern. Daran finde auszusetzen, dass in ein paar Jahren das Holz faulen wird und so einen beständigen Unterhalt erfordert; desgleichen werden vorher noch der Buchstaben mehr oder minder verwittern und unleserlich werden. Den Hauptvorwurf aber, den ich unsern Wegweisern zu machen habe, ist der, dass Nachts, just wann der Reisende ihrer am meisten bedürfte, wenn er keine Ortsbewohner mehr antrifft, ihm die jetzigen Wegweiser ihren Dienst versagen; wie Tantalus bearbeitet ihn das Bedürfnis, er weiss die Hülfe ob seinem Kopfe und kann sie nicht erlangen; er muss aufs gerathe wohl hinfahren, oder Pferde, Wagen und Effekten stehen lassen und in der Finsternis nach Nachricht umhertappen; man muss sich selbst in diesem Fall befunden haben, um die peinliche Verlegenheit zu schildern, deren der Reisende hierdurch unterworfen ist.

Steinerne anstatt hölzerne Wegweiser, mit eingehauenen Buchstaben würden allen Vorwürfen abhelfen; ob schon anfangs etwas kostbarer als hölzerne, wären sie



endlich doch wohlfeiler, weil keine Unterhaltung nöthig ist; von weissem harten Stein gemacht, sind sie auch Steinerne anstatt hölzerne Wegweiser, mit eingehauenen Buchstaben würden allen Vorwürfen abhelfen; ob schon anfangs etwas kostbarer als hölzerne, wären sie endlich doch wohlfeiler, weil keine Unterhaltung nöthig ist; von weissem harten Stein gemacht, sind sie auch Nachts gleich zu finden; die Buchstaben können nicht verwischt werden, und die Hauptsache, die Nacht mag noch so finster seyn, so kann der Reisende solche mit dem Finger lesen, und also nie in Verlegenheit gerathen.»

Jean-Amadée Watts Anregungen fanden kaum Gehör, und die Wegweiser blieben ein leidiges Thema. So hatte sich im Kanton Luzern die Baukommission noch im Jahre 1843, also fast zehn Jahre nach Erlass der Anordnung, Wegweiser mit Angabe der Entfernung von den Hauptorten aufzustellen, damit wieder zu befassen: «Auf die gemachte Wahrnehmung, dass an einigen wichtigen Strassenscheiden in hiesigem Kanton Wegweiser fehlen, hat die Baukommission erkannt: Die Strassen-Inspektion ist bemächtigt, an den nöthigen Stellen und besonders längs der Kantonsstrassen, Wegweiser auf Kosten des Staats errichten zu lassen» (29. 7. 1843).

Um 1900 hatten die Wegweiser aus Holz ausgedient. Ein gusseiserner, mit den Standesfarben bemalter Norm-Wegweiser für den Kanton Luzern wurde entworfen, und es begann die systematische Ausstattung der Strassen mit diesen neuen Orientierungshilfen (Abb. 5). In ausführlichen Verzeichnissen wurden 156 Wegweiser zur Neubemalung mit vorgegebenen Kilometerangaben festgelegt.

Abb. 4 (links): Um 1825 entstand diese Karikatur des Wanderers, der seinen Wegweiser gleich mit sich führt. Der naturwissenschaftlich motivierte Ausflügler ist vermutlich im Rigi-gebiet unterwegs; der dreiarmige Wegweiser zeigt die Richtungen nach «Ury» und «Schwyz». Die ersten Wegweiser hatten die Form von Armen mit dem richtungsgebenden Zeigefinger und ahmten so die Geste eines Ortskundigen nach, der dem Reisenden die Richtung weist.

Abb. 5 (rechts): Entwurf für einen gusseisernen, blau-weiss bemalten Wegweiser für den Kanton Luzern von 1900. Die Luzerner Strassen wurden systematisch mit diesen Orientierungshilfen ausgestattet.

Die systematische Verbreitung der Wegweiser zeigt das Bestreben nach einer gründlichen Organisation des öffentlichen Raumes im beginnenden 20. Jahrhundert. Heute bewegen wir uns durch einen Schilderwald, ohne dass wir diesen überhaupt als solchen wahrnehmen.

Quellen und Literatur

Staatsarchiv Luzern: AKT 27/150B; 410A/328.

Heinzmann, Johann Georg: Nachrichten für Reisende in der Schweiz. Nebst einer neuen Karte der Hauptstrassen und der Entfernungen von einem Ort zum andern. Bern, Basel, Schaffhausen, St. Gallen und Lausanne 1796.

Scharfe, Martin: Wegzeiger. Zur Kulturgeschichte des Verirrrens und Wegfindens. Marburg 1998.

Watt, Jean Amadée: Notizen über Land- und Wasserstrassen im Kanton Bern. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. Bern 1833.

Auf verwachsenem Pfade

Die «Alte Frutteggstrasse» – eine Bergstrasse wird neu entdeckt

In der kleinräumigen lokalen Verkehrslandschaft gibt es eine Kategorie von äusserst attraktiven und bezüglich ihres Erlebnispotenzials herausragenden historischen Wegen und Strassen: Verbindungen, die im Zeitalter des modernen Strassenbaus in Vergessenheit geraten sind und ihre traditionelle Gestalt bewahrt haben.

Die «Alte Frutteggstrasse» in der Gemeinde Schüpfheim am Eingang zum Tal der Waldemme ist eine davon. Ihre Sanierung könnte der Region interessante touristische Perspektiven eröffnen.

Die «Alte Frutteggstrasse» wurde 1872/73 erbaut und darf als eines der herausragendsten strassenbaulichen Denkmäler des Entlebuch und der weiteren Region bezeichnet werden. Der Bau der kunstvollen Anlage, die einzig lokalen Interessen diente, stellte eine grosse Herausforderung dar und bedeutete eine hohe finanzielle Investition. Er fiel in eine Zeit, in der die Landwirtschaft allgemein in einer grossen Krise steckte, von der allerdings der Käsehandel mit seinem Exportgeschäft weit gehend ausgeschlossen war. Als Fahrweg zu den höher gelegenen Alpen an der Schafmatt wurde die Strasse denn auch in erster Linie für Transporte im Zusammenhang mit der Käseproduktion erbaut; diese Funktion erfüllte sie bis in die Fünfzigerjahre des 20. Jahrhunderts. Da ein Neubau der Verbindung 1957 in einer ganz neuen Linienführung erfolgte, ist die alte Frutteggstrasse mit ihren eindrücklichen Stützmauern bis heute erhalten.

Know-how aus dem Süden?

Der Bau der Strasse war sehr aufwändig: Sie führt durch abschüssiges Gelände und als Baumaterial diente teilweise die schwierig zu verarbeitende lokale Nagelfluh,

ein wenig stabiles Konglomeratgestein. Entsprechend hoch waren mit 28 000 Franken die Baukosten, die ohne Staats- oder Gemeindegzuschüsse beigebracht wurden. Die hervorragende Qualität der bis zu 4 m hohen Trockenmauern, die teilweise mittels handgeschmiedeter Eisenanker verfestigt sind, beeindruckt noch heute; sie lässt vermuten, dass ausgewiesene Fachleute am Werk waren. Nahe liegend ist, dass die Strasse von Italienern oder Tirolern erbaut wurde, die in jenen Jahren für den Eisenbahnbau in der Innerschweiz angeheuert wurden. Sie hatten den Ruf hervorragender Bauleute und besaßen das für den Bau von Trockenmauern nötige Know-how. Dem Baubeginn ging allerdings eine erbitterte Diskussion um die zu wählende Linienführung voraus.



Abb. 1: Die «Alte Frutteggstrasse» (LU 783) am Eingang zum Waldemmetal, gut 2 km südlich von Schüpfheim. Auszug aus der IVS Geländekarte, Landeskarte 1:25 000 Blatt 1169 «Schüpfheim», provisorische Fassung. Erklärung der Signaturen auf der Umschlagklappe hinten.



Abb. 2: Blick auf die «Alte Fruttegstrasse» im Fruttegwald. Der 2.2 m breite Weg weist hier Stützmauern von 1–2 m Höhe auf. Ankersteine stabilisieren die Böschungen. Gemäss der Beschreibung ihres Erbauers, des Ingenieurs Trucco, war sie mit einem hölzernen Lattenzaun gesichert und mit Wasserabzügen versehen. Noch in den 1950er-Jahren wurde sie befahren, genügte aber den Anforderungen des motorisierten Verkehrs nicht mehr.

Diskussionen um die Linienführung

Die drei Liegenschaftsbesitzer der damaligen Alpen Loch, Änggenlauen, Bargelen, Baumgarten und Farneren gelangten im Jahre 1872 mit einem Gesuch um Anlegung einer Güterstrasse an den Gemeinderat von Schüpfheim. Sie schlugen drei mögliche Linienführungen vor. Untersuchungen durch den Ingenieur (Albert?) Trucco nahmen die drei Varianten auf und beurteilten die Vorschläge aufgrund der jeweiligen Geländebedingungen. Truccos Abklärungen ergaben grosse Vorteile für die Linie Hungbühl–Fruttegg; ihre Kosten wurden auf 14 500 Franken veranschlagt. Gerade diese Variante hatten die Initianten selbst aber am wenigsten favorisiert, weshalb sie ihr Gesuch zurückzogen und Projektierungsarbeiten für die beiden anderen Linienführungen forderten. Der Gemeinderat von Schüpfheim lehnte dies jedoch ab, und die Gemeinde sprach sich mit Beschluss vom 29. August 1872 für den Bau der von Trucco vorgeschlagenen Linienführung vom Chlusboden über Hungbühl und Fruttegg aus.

Gegen diesen Beschluss rekurierten nun die drei Liegenschaftsbesitzer zusammen mit sieben weiteren Anstössern beim Regierungsrat. Dieser fand es aufgrund der Wichtigkeit der Sache angemessen, den Kantonalen Strasseninspektor Ernst Rudolf Mohr (s. S. 26) zum Lokaltermin an Ort und Stelle zu entsenden, um ihn dann Bericht erstatten zu lassen. Mohr, durch seine Arbeiten an der «Dufourkarte» mit der Topografie des Geländes bestens vertraut, stützte den Entscheid des Gemeinderates und sprach sich ebenfalls für die Hungbühl–Fruttegg-

Linie und gegen die beiden anderen Varianten aus, die das Gebiet von Staufien her weiter südlich erschlossen hätten. Der Regierungsrat als Rekursinstanz schloss sich den Argumenten seines obersten Strassenaufsehers an und wies den Rekurs unter Berufung auf das Strassengesetz zurück. Damit war der Weg frei für den Bau der Linie Hungbühl–Fruttegg. Die Regelung der Höhe der Beitragssätze der Strassenanstösser, der angenommene Wertzuwachs für die Alpen und Waldungen durch die neue Strasse und andere Fragen gaben in den nächsten Jahren noch einigen Konfliktstoff ab, was bei einem Projekt von solchen Dimensionen nichts Unübliches war.

Aufwand und Nutzen des Neubaus

Welche Erleichterung der Bau der Fruttegstrasse ihren Anstössern brachte, lässt sich aus der Korrespondenz zum Rekursfall ersehen, die heute im Staatsarchiv Luzern aufbewahrt wird. So führt der Strasseninspektor Mohr in seinem Bericht an, dass die drei Liegenschaftsbesitzer (zusammen mit 17 weiteren, die jedoch weniger prominent erscheinen) «nicht allein für ihren Viehtrieb einen verbesserten Strassenzug verlangen, sondern um ihre Alpenprodukte leichter (mit Wagen und Schlitten) und am kürzesten gegen Schüpfheim bringen zu können». Von Chlusen bis Fruttegg habe bisher kein Fahrweg, sondern nur ein Fussweg bestanden.

Im Streit um die Beitragspflicht der Strassenanstösser nach Vollendung des Baus wird der Nutzen der neuen Strasse nochmals betont: «Der Transport von Holz, Futter und Streu ab der in der Umgegend der Klausen–Frut-

egg-Strasse befindlichen Liegenschaften über den in der gleichen Richtung bestehenden schlechten Weg war sehr schwierig und nur im Winter möglich [wenn bei gefrorenem Boden über die fremden Wiesen Wegrecht gegeben wurde]. Auf- und Abfahrt mit den Viehherden, das Transportieren der Käse, Alpgeräthschaften etc. musste auf weiten Umwegen geschehen [über Chneubrächen, mit 1 Std. Umweg]. Alle diese Übelstände sind nun beseitigt, da die neue Strasse jederzeit bequem zu befahren ist.» Auch sei es auf der neuen Strasse möglich, jederzeit mit Fuhrwerken bis ganz nahe an die jeweiligen Waldparzellen zu gelangen, was gewiss auch den Wert derselben gesteigert habe. Von einem Einsprecher wird berichtet, dass keiner der beitragspflichtigen Güterbesitzer die neue Fruttleggstrasse soviel benutze wie er, «... denn er betreibt eine bedeutende Alpwirtschaft und besitzt auf seinen Alpsommerungen grosse und schöne Waldungen, aus welch letzteren er wohl in jüngster Zeit sehr viel Holz zu hohen Preisen verkauft, was nicht hätte geschehen können, wäre die Klusen–Fruttlegg-Strasse nicht erstellt gewesen.»

Die Fruttleggstrasse – beschrieben von ihrem Projektverfasser

In seiner Aufnahme der drei vorgeschlagenen Varianten liefert der Ingenieur Trucco im Frühjahr 1872 eine detaillierte Schilderung der Strassenanlage. Er beschreibt ihren präzisen Verlauf, die Art der Trockenmauern, ihren nötigen Anzug, die Brückenbauten, die Brustwehr, den Latenzaun und die Bekiesung. Die Schilderung lässt sich auch heute noch im Gelände nachvollziehen. Sie führt von oben nach unten.

«3. Fruttlegg-Hungbühllinie

Dieselbe [hat] von oberhalb Distels [Franz Distel, Fruttlegg] bis zu Fränzis [vermutlich Chlusen] eine ungefähre Länge von 7850 Fuss [2.23 km] bei einem [Höhenunterschied] von beiläufig 1270 Fuss [360 m]. Da diese bei grösster Nähe gegen Schöpfheim, die günstigsten Steigungen hat, auch die Weiden und Wiesen etc. möglichst schont, ist sie am meisten zu empfehlen.

Ganz oben am Staubbach erhält man eine 100 Fuss [28.4 m] Bachcorrection, nach der sie dann jenen waldigen Hügel umgeht und zuunterst in Distels Matten den Gustiweidbach etwa 6 Fuss [1.7 m] hoch überbrückt. Die Widerlager werden in Bruchstein aufgemauert und die eigentliche Überbrückung von Holz hergestellt. Bis zum sog. tiefen Graben geht hiermit die Linie so ziemlich ge-

rade stets die Berglehne möglichst günstig benützend. Bis hier sind ohne ziemliche Stütz- und Futtermauern und die benannte Bachcorrection und Brücke etwa 3 Dohlen [Strassengräben?] und zwei Schaaalen [Querabschläge?] anzubringen.

Im tiefen Graben, wo die Linie beiläufig auf 0 steht, ist eine grosse Schaaale zu erstellen. Immer auf dieselbe Weise die Lehne benützend, kommt man dann mit einigen ziemlichen Mauern und einer Dohle, 3 Schaaalen, knapp beim Fruttleggbrunnen vorbei auf den Eggschild. Bis hier haben wir den kostspieligsten Theil der Linie, da ohne die Mauern bei den Felsbändern noch Felsporengungen vorgenommen werden müssen. Hier sei auch bemerkt, dass oberhalb der Stützmauern und bei den Felsbändern eine Art Brustwehr angebracht werden muss, am zweckmässigsten, indem $\frac{1}{2}$ fussige [0.14 m] Pfosten 3 Fuss [0.8 m] hoch in die Mauer eingelassen und angeklammert werden, an denen dann zwei Latten angenagelt werden.

Vom Buchwald nach dem Eggschild bis zu Fränzis Stall ist die Richtung wieder eine Gerade und wir haben bis dort keine Mauern aber 2 Dohlen und 2 Schaaalen. 10 Fuss [2.8 m] unterhalb Fränzis Stall geht die Linie durch und kurz nach an der nun wieder etwas steilen Lehne der Stel, wo auch etwas Mauerwerk nothwendig sein wird, bis zum Bach vor Hungbühl, hier ist ein gemauerter Durchlass von 3 Fuss [0.85 m] Breite und 4 Fuss [1.1 m] Höhe nöthig. Hier biegt nun die Linie in den Hungbühl und geht dann die Wiesen möglichst schonend und von Schmidts an den Bachrand benützend (mit Bachrandmauerwerk) an die Strasse bei Fränzis Milchgaden links vorbei.

Ohne die angeführten Dohlen und Schaaalen können vielleicht noch etwa 4 kleinere auf der ganzen Linie nothwendig sein. Die erste Bekiesung der zu erstellenden 8 Fuss [2.2 m] breiten, etwas gegen den Berg geneigten Strasse müsste etwa 3 Zoll [7 cm] hoch sein. Ohne dies nun müssten auf der ganzen Linie etwa 5 Ausweichplätze möglichst nahe bei Kiesfundorten angelegt werden. Sämtliche Mauern sind natürlich in zweckmässigster Dicke mit $\frac{1}{10}$ Anzug und die übrigen Böschungen solid (gegen das Rutschen) zu erstellen.

Die Baukosten dieser Linie würden sich ohne die Holzarbeit auf 14500.– Fr. belaufen.»



Abb. 3: «Sämtliche Mauern sind natürlich in zweckmässigster Dicke mit $\frac{1}{10}$ Anzug [...] zu erstellen», hält der Ingenieur Trucco in der Beschreibung des Projekts von 1872 fest. Die Stützmauern sind bis 4 m hoch und sehr kunstvoll aufgebaut. Abklärungen durch Spezialisten im Trockenmauerbau der Stiftung Umwelt-Einsatz Schweiz (SUS) weisen auf die Dringlichkeit der Sanierung hin, um den weiteren Zerfall zu verhindern.

Neues Leben für ein einmaliges Bauwerk

Ab den späten 1950er-Jahren wurden die Fruttogg und die Alpen an der Schafmatt durch eine neue Strasse erschlossen, die weit oberhalb der bestehenden Verbindung im Eggenwald verläuft. Die alte Strasse wird seither nicht mehr unterhalten und ist so auf längere Frist dem Verfall preisgegeben. An Stellen, an denen die Mauerkrone oder die Ankersteine abgerutscht sind, weisen die Stützmauern bereits starke Beeinträchtigungen auf. Schadhafte Stellen bilden auch die ehemaligen Brückenübergänge. Die Bausubstanz ist jedoch insgesamt von sehr hoher Qualität.

Von Seiten der bisher beteiligten Luzerner Amtsstellen, der Gemeinde Schüpfheim, der Grundeigentümer, der Luzerner Wanderwege und des IVS besteht ein grosses Interesse, ein konkretes Sanierungs- und Reaktivierungsprojekt für diese einmalige Strassenanlage auszuarbeiten. Die «Alte Fruttoggstrasse» könnte durch eine sachgerechte Sanierung zu neuem Leben erweckt werden. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist die Finanzierung jedoch noch nicht gesichert.

Ein Projekt im Sinne des Biosphärenreservats

Das Entlebuch besitzt seit September 2001 den Status eines UNESCO-Biosphärenreservats. Es verpflichtet sich damit als Modellregion zu einem nachhaltigen Umgang

mit der traditionellen Natur- und Kulturlandschaft.

Die Sanierung und Reaktivierung der «Alten Fruttoggstrasse» steht mit den Zielen des Biosphärenreservats in perfektem Einklang. Denn zum einen kann so ein bedeutendes kulturhistorisches Objekt, das in engem Zusammenhang mit der traditionellen Landwirtschaft der Region steht, vor dem Verfall bewahrt und einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Zum anderen entsteht ein direkter Wanderweg vom Dorf Schüpfheim in das Gebiet von Finishütten und Klein Entleental, das als Moorlandschaft von nationaler Bedeutung einen hohen Erholungswert aufweist. Und schliesslich soll der Weg auch der Naherholung im Gebiet Fruttoggwald dienen.

Die weit gehend intakte Landschaft des Entlebuch mit ihren Naturschönheiten bietet für viele Menschen aus der Zentralschweiz und den angrenzenden Kantonen ein nahe gelegenes Erholungsgebiet. Das Angebot, auf historischen Wegen in einer aufgewerteten Natur- und Kulturlandschaft zu wandern, ist attraktiv und entspricht einem ausgewiesenen Bedürfnis. So fördert das Projekt «Wiederinstandstellung Alter Fruttoggweg» den sanften Tourismus, der mit sorgfältigem Marketing der Region langfristig materielle Vorteile bringt. Und auch die Bewirtschafter der angrenzenden Flächen können aus dem Projekt einen direkten materiellen Nutzen ziehen, denn die traditionelle Pflege dieses Gebietes entspricht den Zielen der Landwirtschaft und des Naturschutzes und kann entsprechend abgegolten werden.

Karten und Quellen

Mohr, Ernst Rudolf: Vorarbeiten zur Dufourkarte. Luzern 1860.

Topographischer Atlas der Schweiz, Blatt 372 «Schüpfheim», 1892.

Staatsarchiv Luzern: AKT 37/366 A.4; 410C/3258; 410C/3262.

Die Suhrebrücken von Oberkirch

Ein besonderes Brückenensemble findet sich in der Nähen der ehemaligen Mühle von Oberkirch am Sempacher See: Zwei steinerne Bogenbrücken aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts überspannen hier nur wenige Meter voneinander entfernt die Suhre. Die Geschichte dieses Übergangs ist gut belegt, und sie reicht noch viel weiter zurück: Schon im 17. Jahrhundert stand hier eine Steinbrücke.

Bereits auf den ersten Blick erscheinen die beiden Brücken von Oberkirch sehr unterschiedlich: massiv und wuchtig die eine, offensichtlich neuere, über die heute die Kantonsstrasse verläuft, luftiger die andere, ältere, die nurmehr als Fussgängerweg genutzt wird und dringend einer Sanierung bedürfte (Abb. 1). Man würde kaum vermuten, dass die Entstehungszeit der beiden Bauten weniger als 25 Jahre auseinander liegt. Doch die Quellen geben darüber eindeutigen Aufschluss.

Brückenbauten hinterlassen Akten

Ein Übergang über die Suhre bei Oberkirch soll nach ungesicherten Quellen schon im Mittelalter bestanden haben; belegt werden kann er für die Mitte des 17. Jahr-

hunderts: Im Zusammenhang mit einem Streit um die 1650–1652 erbaute Mühle von Oberkirch ist eine bildliche Darstellung der Anlagen am Ausfluss des Sempacher Sees überliefert, die eine dreibogige Steinbrücke zeigt (Abb. 2). Zum Konflikt kam es, weil für den Neubau der Mühle die Wehranlagen im Unterbau der Brücke verändert wurden, wodurch der Abfluss der Suhre aus dem See gestört wurde und Überschwemmungen auftraten.

Ein nächster Hinweis findet sich im Brückenverzeichnis aus dem Jahre 1800, das für das Gebiet des Kantons

Abb. 1: Die alte Suhrebrücke von 1806 – hier unter dem Nachfolgebau hindurch fotografiert – dient heute nurmehr als beinahe funktionslose Fussgängerbrücke und wird durch Gewerbe- und Wohnbauten hart bedrängt.





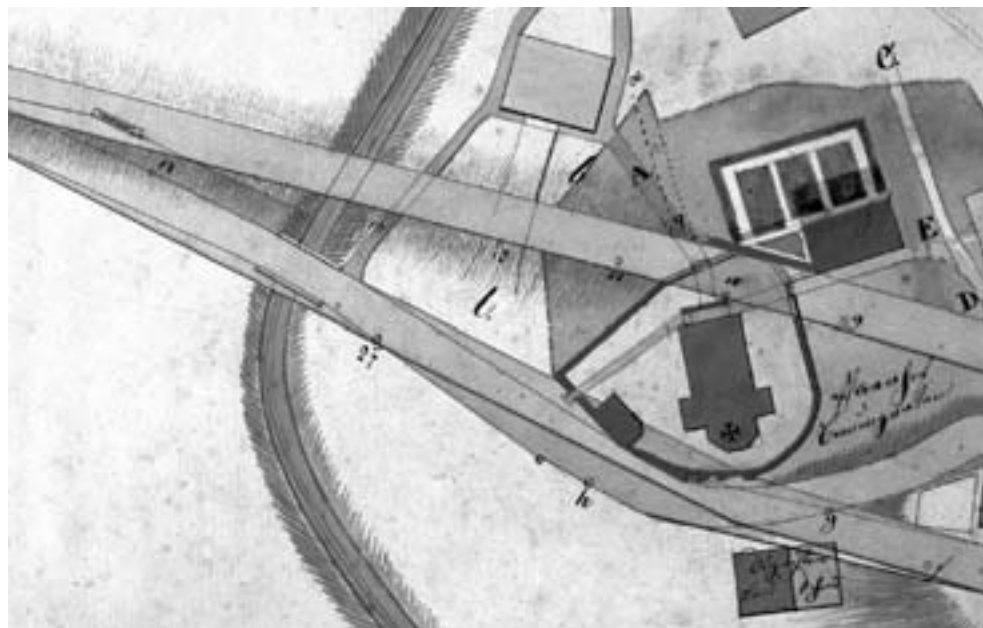
Abb. 2: Beim Neubau der Mühle Oberkirch von 1650–1652 wurden namentlich beim Wehr im Unterbau der damaligen Steinbrücke Anpassungen an den neuen Standort der Mühle vorgenommen. Weil darauf der Abfluss der Suhre aus dem See gestört wurde, kam es zu Überschwemmungen und Klagen. In diesem Zusammenhang ist der abgebildete Situationsplan (Ausschnitt) entstanden. Er stammt vermutlich vom Kartografen Hans Ulrich Wägmann.

Luzern angelegt wurde. Dieses führt die Oberkircher Brücke auf und vermerkt bezüglich ihrer Unterhaltspflicht, sie sei «von der ehemaligen Landeshoheit erbaut», müsse aber von der Gemeinde Oberkirch unterhalten werden.

Ab 1805 lässt sich die Baugeschichte der heutigen Brücke aufgrund von Dokumenten im Staatsarchiv Luzern fassen: Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Absenkung des Sempacher Sees nehmen im Dezember

dieses Jahres der luzernische (Holz-)Werkmeister Josef Ritter, der Feldmesser Josef Hess und Augustin Schmid beim Ausfluss des Sees, der Suhre bei Oberkirch, einen Augenschein vor. Sie erkennen unter anderem, dass für eine erfolgreiche Tieferlegung des Sees die Suhre zu kanalisieren und im Bereich der Brücke zu korrigieren sei, und erwähnen, dass dann «die ohnehin schon alte und baufällige Brücke» ersetzt werden müsse. In einem zusätzlichen Schreiben beurteilt Werkmeister Ritter den

Abb. 3: Anton Weingartners Projekt von 1830 für die Strassenkorrektur in Oberkirch (Ausschnitt). Die erste Variante (unten) folgt der Linie der bestehenden Strasse und hätte den Abbruch der alten Brücke und des Beinhauses der Kirche bedingt. Durch den Vorzug der zweiten Variante (oben) kam es zu einer neuen Linienführung und zum Bau der neuen Suhrebrücke unter gleichzeitiger Erhaltung der Brücke von 1806.



Zustand der Brücke als sehr schlecht und weist erneut darauf hin, dass das Unterfangen eine gute Gelegenheit biete, die Brücke zu erneuern, die offenbar von einem älteren Strassenbau ohne wesentliche Modifikationen in die Chaussée von 1758/61 übernommen worden war.

Während das Projekt der Seeabsenkung in der Folge wegen der diversen Holzverbauungen des Schwellenwerks die Aufgabe des Zimmermanns Josef Ritter blieb, übernahm der Steinmetz und Baumeister Niklaus Purtschert die Projektierung der Brücke. Beide waren sie zu ihrer Zeit bedeutende und über die Region hinaus tätige Werkmeister: Ritter erneuerte unter anderem die Spreuerbrücke in Luzern und erbaute die Emmenbrücke bei Reussbühl, Purtschert projektierte und baute zahlreiche Kirchen und Profanbauten in der Zentralschweiz, so etwa die Kirchen in Ruswil und Schüpfheim sowie das Rathaus in Altdorf.

In Purtscherts Kostenvoranschlag sind die Masse der Brücke genau festgelegt: «Diese brugg solle in Ihrer Öffnung oder weite werden 18 Schuo in Ihrer breite 24 Schuo. Das Fundament unter dem Deich 7 Schuo das Wider Lager bis unter das gewelb höch und dick 6 Schuo. Das gewelb mit einem gantzen Zirkhell in der höhe höch 9 Schuo; das gewelb in der Wite dick 2 ½ Schuo, die Brust Mauern darauf hoch 4 Schuo. Und auf jeder Seite In Ihrer Lenge 28 Schuo; Dicke Fundamente Widerlager sambt gewelb» (1 Schuh = 1 Pariser Fuss = 32.484 cm).

Diese Vorgaben werden im Werkvertrag vom 26. April 1806 mit dem Baumeister Martin Sidler von Nottwil bestätigt. Weiter erfährt man in diesem Dokument, dass

die Brüstung drei Schuh hoch sein soll – diesmal Luzerner Fuss zu 28.4 cm – und auf beiden Seiten der Brücke drei «gute harte gerarbeitete Wehrsteine» zu stehen hätten. Sidler erhielt für die Bauarbeiten und das Material eine Entschädigung von 1600 Franken, zu der eine Gratifikation von 160 Franken kam, falls sich das Werk ein Jahr nach seinem Bau als dauerhaft erweisen und die Regierung damit zufrieden sein sollte.

Kurzer Einsatz – langes Leben

Es ist anzunehmen, dass Sidler seine Gratifikation erhalten hat, denn die alte Suhrebrücke hat inzwischen bald 200 Jahre überdauert und gilt als eine der herausragendsten der heute noch erhaltenen Steinbrücken im Kanton Luzern (Abb. 4). In lokalgeschichtlichen Beiträgen wird sie zuweilen als «Alte Römerbrücke von Oberkirch» bezeichnet. Dies dürfte einerseits auf die klassische Bauweise der Bogenbrücke zurückzuführen sein, andererseits ist sie wohl auch mit den verschiedenen archäologischen Streufunden in der Gegend, die teilweise bis in die römische Zeit reichen, in Verbindung gebracht worden. Und gewiss ist es auch die unmittelbare Nachbarschaft zur wuchtigen «neuen» Brücke, die den ersten Bau als besonders alt hat erscheinen lassen. Auch wenn die alte Suhrebrücke keinerlei Bezug zur römischen Antike aufweist, so ist sie doch in höchstem Masse erhaltenswürdig.

Dem Verkehr auf der Neuen Baselstrasse, Luzerns wichtigster Nord-Süd-Achse, diente der Bau allerdings keine 25 Jahre: Bei der Korrektur dieser Strasse, die



Abb. 4 und 5: Die alte und die neue Suhrebrücke im heutigen Zustand. Die alte Brücke (oben), 1806 vom Luzerner Baumeister Niklaus Purtschert entworfen, ist als höchst schützenswert einzustufen.

Die 1830 nach einem Entwurf von Anton Weingartner errichtete neue Brücke (unten) ist wiederholt ausgebaut worden und noch heute Teil der Kantonsstrasse von Luzern nach Sursee. Seit den 1930er-Jahren zierte sie auch das Gemeindewappen von Oberkirch.

letztlich auf den forcierten Bau der Kunststrasse über den Gotthard zurückgeht, sollte auch der Abschnitt in Oberkirch eine Erneuerung erfahren. Im Jahre 1830 legte der Strasseninspektor Anton Weingartner dafür zwei Varianten vor (Abb.3): Bei der ersten, nicht realisierten, wäre die nur wenige Jahre vorher erbaute Brücke abgerissen und an gleicher Stelle in grösseren Dimensionen neu erbaut worden. Allerdings hätte der Ausbau der Strasse die Pfarrkirche beeinträchtigt und den Abbruch der Beinhauskapelle bedingt. So wurde die zweite Variante vorgezogen, die eine neue Brücke im Abstand von wenigen Metern von der alten vorsah, was einen gestreckten Verlauf der Strasse vor der Kirche von Oberkirch hindurch ermöglichte.

Diese neue Suhrenbrücke steht nun schon seit bald 175 Jahren im Einsatz; dank Ausbauten in den Jahren 1846/47 und 1930 sowie verschiedenen Renovationen ist sie auch dem heutigen Verkehr noch gewachsen

(Abb.5). Der Kirche von Oberkirch ist die Brücke von 1830 mit der neuen Linienführung der Baselstrasse hingegen zum Verhängnis geworden: Der 1687 errichtete Barockbau fiel 1975 einer Strassenverbreiterung zum Opfer.

Quellen und Literatur

Staatsarchiv Luzern: AKT 27/149B; 27/165A; 27/199A.

Wägmann, Hans-Ulrich [?]: Umgebung der neuen Mühle Oberkirch [Plan ohne Titel], Staatsarchiv Luzern, A1F1/Sch 878.

Der Pilatus – Luzerns verbotener Berg

Die Wege ins «schröcklich Gebirg namens Frakmont»

Die Legende will, dass die Leiche des Pontius Pilatus nach seinem Selbstmord in das Bergseelein am Pilatus geworfen worden sei, worauf seine irrende Seele das Bergmassiv verunsichert und die Stadt Luzern mit Unwettern überzogen habe, wenn man sie reizte. Während Jahrhunderten wurde daher das «schröcklich Gebirg namens Frakmont» dämonisiert und mit einem obrigkeitlichen Betretungsverbot versehen. Was sagen die historischen Quellen und die Geländebefunde über die frühere Begehung der Luzerner Seite des Pilatus aus?

Die Kargheit und Abgeschiedenheit des Pilatusgebietes regte nicht nur in früheren Jahrhunderten zur Bildung von Sagen und Legenden an – auch in jüngerer Zeit belebte sie die Fantasie von Geschichtsforschern, die am Pilatus Spuren frühgeschichtlicher menschlicher Kultur zu entdecken glaubten. Deutungsversuche von Flurnamen oder in naturwissenschaftlichen Abhandlungen festgehaltene Beobachtungen wie Schriftzeichen und Steininformationen, die keltischer, germanischer oder römischer Herkunft sein sollen, führten mitunter zu Mythen, die ihrerseits wiederum zu Hypothesen über frühgeschichtliche Wege verleiteten.

Aufgrund pollenanalytischer Untersuchungen sind heute bronzezeitliche Rodungen im Eigentaler Forrenmoos sowie römerzeitliche Rodungen im Forrenmoos

und auf der Oberalp nachgewiesen. Für die römische Kulturphase wird der Anbau von Getreide im Eigental vermutet, für das Mittelalter ist er durch schriftliche Quellen wie durch die Pollenanalyse belegt, womit eine ganzjährig bewohnte Siedlung im Eigental vorausgesetzt werden kann. Verkehrsgeschichtliche Bezüge innerhalb dieser Wirtschaftssysteme und hochmittelalterliche Verbindungen zum städtischen Markt nach Luzern sind anzunehmen, bis ins Spätmittelalter jedoch nicht nachzuweisen.

Gute Quellenlage dank Besteigungsverbot

Am Ende des 14. Jahrhunderts und im Laufe des 15. Jahrhunderts gelang es der Stadt Luzern, ihre territorialen Ansprüche auch im Eigental durchzusetzen. Auslöser da-



Abb. 1: Der alte Aufstieg von Luzern ins Eigental zwischen Blattig und Holderchäppeli. Die Hohlwegausprägung ist markant.



für war die sich in den Niederungen vollziehende Umstellung von der extensiven Feldgraswirtschaft auf die intensivere Dreifelderwirtschaft. So war auch die Stadt Luzern gezwungen, für die Vieh- und Weidewirtschaft neue Gebiete zu erschliessen. Das Eigental wurde als Allmend zur Stadt geschlagen; die Höfe im Eigental funktionierte man zu Alpen um.

Mit dem Eintritt des Eigentals in den Herrschaftsbereich der Stadt Luzern werden die Verkehrsbezüge fassbarer, was den Nachweis erster Strecken erlaubt. Die Liegenschaft Rotstock geht 1345 als Lehen in den Besitz eines Stadtluzerners über, und für das Jahr 1381 ist eine Verbindung von Luzern nach Gantersei nachgewiesen. Auch in den höheren Regionen kann auf Wegbezüge geschlossen werden: So wird die Alp Gumm 1363 als «Ruogersguma» erwähnt, die Alp Oberalp nachweislich bereits vor 1447 vom Eigental aus bestossen. Ein Zugang zur Alp Stafel und von dort zum Pilatus-See ist 1460 und 1490 bezeugt.

Das obrigkeitliche Verbot, den Pilatus-See aufzusuchen, verhilft zu einer Reihe von Belegen für den entsprechenden Aufstieg. Um 1460 heisst es etwa in einem den Hof Gantersei betreffenden Lehensbrief: «Der [Pächter] soll auch den Berg und die Strasse zum Pilatus-

Abb. 2: Blick in den Fruttweg, der den (verbotenen) Zugang zum Pilatus-See ermöglichte.

Sew, so gut er kann, bewaren und versorgen, damit niemand hin uf gehe, davon Schaden oder Unheil entstehen möchte».

Wie dieses Verbot durchgesetzt wurde, hält ein Chronist um 1600 rückblickend fest: Jährlich zu Beginn des Alpsommers besuchte ein Weibel der Stadt Luzern alle Alpen am Pilatus, und die Sennen mussten ihm schwören, dass sie keinen Menschen zum Seelein liessen, «wär auch der sye, geistlich oder weltlich, Edel oder unedel, Bürger oder Buren, Herr oder Knecht, heimisch oder fremd, jung oder alt».

Aus verschiedenen Lehensbriefen (Höfe und Alpen) gehen die Stückzahlen an Vieh hervor, was weitere Rückschlüsse auf das Wegnetz zulässt. Es wird auch klar, dass der Begriff «Strasse» gemessen am heutigen Sprachgebrauch ein irreleitender Begriff ist.

Der Forschertrieb erwacht am verbotenen Berg

Hat der spätmittelalterliche Eintritt des Eigentals in den Herrschaftsbereich der Stadt die damaligen Verkehrs-

bezüge bereits deutlicher hervortreten lassen, so findet eine weitere Klärung und damit der Nachweis weiterer Strecken in der frühen Neuzeit statt. Die im 16. Jahrhundert einsetzende naturwissenschaftliche Forschung am Pilatus gilt den sagenumwobenen Naturmerkwürdigkeiten – dem Pilatus-See, dem Mondmilchloch und später auch dem Dominikloch – und den leichter zugänglichen Gipfelregionen, also dem Mittaggüpfli und dem Widderfeld.

Der St. Galler Humanist und Reformator Joachim von Watt oder Vadianus, der 1519 mit behördlicher Erlaubnis das Mittaggüpfli besteigt, schildert den gesamten Aufstieg von Luzern her: «Vor Tagesanbruch verliessen wir zu Pferde die Stadt und langten auf rauem, ungebahntem Wege [Abb. 1] auf die Mitte des Berges an, von wo wir uns jedoch derselben nicht mehr bedienen konnten, und liessen sie daher auf den benachbarten Weiden zurück [im Eigental]; hier nahmen wir nun einen Schäfer als Führer mit und bestiegen, auf unsre Bergstöcke gestützt, den Pilatus [Mittaggüpfli], indem wir an der Seite von Felswänden einen schmalen Pfad einschlugen, der nicht für Jedermann gangbar ist.»

1555 beschreibt der Zürcher Conrad Gessner, ebenfalls mit behördlichem Segen am verbotenen Berg unterwegs, denselben schmalen Pfad als «sehr bequemen Weg, welchen auch Kühe zu benutzen pflegen». Die unterschiedliche Einschätzung ergibt sich aus der Tatsache, dass Gessner den Fruttweg (Abb. 2), um den es sich in der Beschreibung handelt, im Abstieg anscheinend rich-

tiggehend genoss, nachdem er den Aufstieg andernorts in steilem, weglosem Gebiet, bisweilen auf allen Vieren kriechend, als äusserst mühsam erlebt hatte. Den Aufstieg über das Felli ins Obwaldnerische erwähnt Gessner als bestehenden, aber schwierigen Abstieg vom Berg.

Für das 17. Jahrhundert sind die Belege spärlicher, denn die naturwissenschaftliche Forschung am Pilatus stagniert – dies, obgleich mit der Entwässerung des Pilatus-Sees 1594 der Bann gebrochen worden war und der Berg damit frei zugänglich wurde.

Ein interessanter Aufschluss über einen regionalen Verkehrsbezug im Eigental ergibt sich aufgrund von Wegstreitigkeiten in den Jahren 1608 und 1650. Im ersten Fall werden die Horwer angehalten, ihre Alp im Entlebuch gefälligst über die Landstrasse (Horw–Kriens–Malters–Schachen–Bramegg) zu bestossen. Es wird ihnen nur erlaubt, einzelnes, während des Sommers ab- oder zugeführtes Vieh – und dieses erst noch «gefangen» – über den kürzeren Weg durchs Eigental zu treiben. Offensichtlich war der Konflikt jedoch nicht bereinigt, denn die Horwer trieben ihr Vieh weiterhin durchs Eigental. 1650 beschwerte sich der Besitzer der Alp Stafel, die Horwer würden mit ihren durchziehenden Tieren grossen Schaden anrichten; er sei aber nicht verpflichtet, ihnen die Durchfahrt ins Entlebuch zu gewähren. Die Horwer beriefen sich in dieser Auseinandersetzung auf ein Wegrecht aus alter Gewohnheit, konnten aber keine urkundlichen Beweise vorlegen.

Erneut erwacht das naturwissenschaftliche Interesse



Abb. 3: Eine der Kehren des Bründlenwegs. Die Weganlage wurde 1735 in steilem Gelände errichtet und weist mehrere bauliche Elemente wie diese Trockenmauer auf.



Abb. 4: Die Neuanlage des Bründlenweges am Pilatus wurde 1735 in felsiges und abschüssiges Gelände getrieben.

am Pilatus im 18. Jahrhundert. 1735 kommt es zu einer Neuanlage eines Weges, des so genannten Bründlenweges (Abb. 3 und 4). Vermutlich ist der Wegbau in diesen Jahren nicht mehr nur durch lokale alpwirtschaftliche Interessen veranlasst, sondern auch von weiteren Absichten geleitet, wird doch nach der obrigkeitlich angeordneten Trockenlegung des Pilatus-Sees das Dominikloch oberhalb der Bründlenalp zum neuen Ziel der Pilatusfahrer.

Die Touristen kommen von der anderen Seite

Im 19. Jahrhundert schliesslich wird das Pilatusgebiet zum Ziel eigentlicher Bergfahrten. Der Forschertrieb wird durch den Drang nach alpinistischer Leistung abgelöst, die Bergwelt ihres Erholungscharakters wegen aufgesucht. Das Interesse der Bergsteiger und -wanderer verlagert sich allmählich vom Eigental und den hinteren Pilatusgipfeln auf das Tomlishorn, das Klimsenhorn und auf das heutige Kulm. Diese Entwicklung lässt den Pilatusmonografen Peter Xaver Weber im Jahr 1914 begeistert ausrufen: «Wege und Herbergen entstehen, die Völker wandern, und des Jubelns ist kein Ende!»

Mit der Zunahme der Besucher, mit der Entwicklung des Pilatus-Tourismus zu einem wirtschaftlichen Faktor, mit dem Bau der Hotels auf Klimsen 1858 und auf Kulm 1860 sowie der Zahnradbahn von Alpnachstad 1889 ändern sich auch die Wegbezüge. Im Ob- und Nidwaldnerischen Pilatusgebiet werden nun die Wege im grossen Stil ausgebaut und als Felsenweg-Promenaden neu an-

gelegt. Das Eigental erhält 1913–1918 eine durchgehende Fahrstrasse.

Das traditionelle Netz von Fusswegen aber bleibt bis auf wenige Ausnahmen bestehen. Früh einsetzende Bestrebungen von Organisationen wie der Pro Pilatus oder der Sektion Pilatus des Schweizer Alpen-Clubs sichern den Unterhalt und sorgen dafür, dass die Luzerner Seite des Pilatus noch heute ein attraktives Wandergebiet ist. Für die heutigen Unwetter, die die Stadt Luzern zuweilen überziehen, trifft Pontius Pilatus gewiss keine Schuld.

Literatur

Brülisauer, Josef (Hg): Horw. Die Geschichte einer Gemeinde zwischen See, Berg und Stadt. Horw 1986.

Froelicher, Martino; Schiedt, Hans-Ulrich: Historische Verkehrswege. In: Eigental. Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern 32, 1991, S. 53–65.

Gehrig, Regula: Pollenanalytische Untersuchungen zur Vegetationsgeschichte des Pilatusgebiets. In: Eigental. Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern 32, 1991, S. 127–143.

Weber, Peter Xaver: Der Pilatus und seine Geschichte. Luzern 1913.

Weber, Peter Xaver: Die Bedeutung des Pilatus in der Alpenkunde. Festrede anlässlich der Jubiläumsfeier zum 50-jährigen Bestehen des Schweizer Alpenclubs (SAC). In: Jahrbuch des Schweizer Alpenclubs 49, Bern 1914, S. 157–169.

Wyss, Beat: Der Pilatus. Entzauberungsgeschichte eines Naturdenkmals. In: Das Denkmal und die Zeit. Alfred A. Schmid zum 70. Geburtstag. Hg. von B. Anderes, G. Carlen, R. Fischer, J. Grünenfelder, H. Horat. Luzern 1990, S. 180–194.

Die Kalamitäten des Verkehrs

Die Klagen über den schlechten Zustand der Strassen sind so alt und weit verbreitet wie das Gejammer über das Wetter. Wo ein Weg, ist auch die Klage. Ein Blick in die Akten aus früheren Zeiten lässt uns die kleinen alltäglichen Widerwärtigkeiten von Transport und Reise erahnen. Als Akteure treten auf: Gewerbetreibende, denen ein Hohlweg das Geschäft erschwert, und ein Zöllner, der sich um die Sicherheit der Nachtfahrer sorgt.

In einer Petition an den Grossen Rat von Luzern schreiben die Wirte und Grempler (Kleinhändler) des Amtes Entlebuch im Jahr 1822 zum Übergang über die Bramegg, «... dass es unmöglich ist, durch denselben bey Tag und Nacht zu passieren, ohne Gefahr zu laufen Hals und Bein zu brechen, und bey einbrechender Finsterniss und stürmender Wetternacht, wo es oft unmöglich wird auf was immer für eine Weise über diesen Berg ein geschlossenes Licht tragen zu können, über ein steiles Port, oder in einen Graben zu stürzen, wie leider schon oft der Fall sich zugetragen hat. [...] Seit vielen Jahren ist nichts mehr verbessert, sodass bei nassem Wetter und bei anhaltender Regenzeit unmöglich ist trockenen Fusses durch die Pfützen zu kommen, ja so gahr an manchem Ort fast zur Unmöglichkeit wird trotz aller Gewahntheit, und allem Fleiss und Sorgfalt ohne zu glitschen und zu stürzen frey und sicher fort zu schreiten.»

Die Rede ist hier bemerkenswerterweise von einem immerhin regionalen Übergang, der Bramegg, die als so genannte «Säumerstrasse» eine vorrangige Verbindung zwischen Luzern und dem Entlebuch darstellte.

Zwei Jahre später unternehmen die Luzerner Metzger einen erneuten Vorstoss. In ihrer Petition ist zu lesen: «Es kann hochdenselben nicht unbekannt seyn, dass entweder wir selbst oder unsere Knechte allwöchentlich das Land Entlebuch zu besuchen und Kälber anzunehmen genöthiget sind, wo es sich gewöhnlich zuträgt, dass man in der Hinreise die Bramegg zur Nachtzeit passieren muss. Schon vor Jahren ist die Klage allgemein, in welch schlechtem Zustand diese Wege sich befinden, aber leider ist seither minimal nichts verbessert worden. Wir können hiebey nicht umhin Hochselbe in Kenntniss zu setzen, dass wir mit den Kälbern nicht durch den Fussweg passieren dürfen. Und die so genannte Säumer-



Abb. 1: Vor dem Bau der Kunststrasse über die Rengg in den 1825er-Jahren führte die wichtigste Verbindung von Luzern ins Entlebuch über die Bramegg oder den «Bromeck Berg», wie sie in Gabriel Walsers Kantonskarte von 1763 bezeichnet ist (Bildmitte).



Abb. 2: Die einstmals gefürchtete «Säumerstrasse» über die Bramegg ist mit ihren Hohlwegpassagen auch heute noch beeindruckend.

strasse ist in solchem unwegbaren Zustande, dass die Kälber an einigen Orten fast unmöglich über die grossen schroffen Steine hinschreiten können, so dass man nicht nur sich selber, sondern auch die armen Thiere und Hunde fast zu Tode martern muss. [...] Hochdieselben mögen sich daher leicht vorstellen in welchem Zustande diese seit vielen Jahren so sehr durch Ungewitter und Regengüsse ausgefressenen und zerfallenen Wege seyn müssen.»

Die Hohlwege als ständiges Ärgernis

Es ist kein Zufall, dass gerade die Händler, Wirte und Metzger sich über den schlechten Zustand der Strassen beklagten, denn sie waren mit Lasten und beladenen oder getriebenen Tieren unterwegs und somit auf die ausgefahrenen Landstrassen angewiesen. Fussgänger konnten eher auf bessere Fusswege ausweichen, auf denen, wie in der Eingabe der Metzger von 1824 zu lesen ist, das Treiben von Kälbern ausdrücklich verboten war, da diese die Fusswege wiederum schnell in Schlammbahnen verwandelt und die Tiere sich überdies am fremden Gras gütlich getan hätten.

Und die Klagen sind typisch für die Hohlwege der Alten Landstrassen, die sich im 19. Jahrhundert mehr und mehr als Hindernisse für den wachsenden Handelsverkehr erwiesen. Immer wieder wurde berichtet, die Hohlwege seien «überaus hogricht und roh, kaum zu befahren», sie seien «eine gar schrecklich karren strass», so eng, dass zwei Wagen sich nicht ausweichen könnten

und schon ein Fuhrwerk allein mit den zu engen Hohlwegböschungen Schwierigkeiten bekomme. Ausserdem seien sie, ohne etwas Holz zum Grund – gemeint sind Prügel –, «schlüpfricht, sumpficht und böse». Und bei dunkler Nacht sei in ihnen kein Fortkommen, da der Mondschein und das Sternenlicht nicht in sie dringen möge.

Der aufmerksame Zöllner von Hüswil

Allerdings gab es nicht nur natur- und wetterbedingte Verkehrsbehinderungen auf den alten Strassen, sondern es waren zuweilen auch von Menschen in den Weg gestellte Hindernisse, die die Reisenden gefährdeten. Davon handelt eine weitere Quelle, die hier vorgestellt werden soll. Sie stammt aus dem Umfeld der Zollstätte von Hüswil (zwischen Zell und Huttwil), die 1848 neu errichtet wurde als Ersatz für das einstige Zollhaus im benachbarten Ufhusen, das eidgenössische Truppen im Sonderbundskrieg im Jahr zuvor eingeäschert hatten.

Bald nach dem Bezug der Zollstelle musste sich der neue Zöllner, Konrad Vonesch, besorgt an die hohe Regierung wenden: «Da nun der Zollbezug, nicht wie ehemals, an der Kantonsgrenze bei Ufhusen stattfindet, was und warum Ihnen schon bekannt, sondern da wo sich hiefür nirgends besser als in Hüswil eignete, daselbst bestimmt wurde, zufolge dem, und auf Ihre daherigen Befehle sie an letztbenanntem Orte auch ein Zoll und Schlagbaum errichtet wurde, was letzten wirklich den meisten Nichtkantonsangehörigen, wie auch vielen un-

seren Kantonsbürgern unbekannt ist, was ich aus Erfahrung weiss, schon manchmal nach Schliessung des Baumes solchen Unglück verursachte, von einem solchen Ihnen schon früher Kenntnis gegeben worden.

Ein ähnliches, wie noch mehrere, ereignete sich auch am 27^{ten} Oktober $\frac{1}{4}$ nach 10 Uhr, zu welcher Zeit laut Gesetz der Baum zugeschlossen, noch ein Herr, angeblich aus Solothurn Stadt mit einem Fuhrwerk dahergefahren kam, nicht an einen Baum denkend, und der finstern Nacht wegen denselben auch unmöglich wahrnehmend, mit dem Pferd heftig anfuhr, worauf selbes dadurch erwidet, über den darunter sich befindlichen ca. 3 Schuh hohen Hag sprang. Als ich den Hülferuf dieses Menschen hörte, eilte ich mit Licht dorthin. Angekommen beim Zollbaum, sah ich ein Fuhrwerk etwa 14 Schritte von der Strasse auf dem Acker stehen, an dem die Lande abgebrochen und der Vorwagen wie noch anderes stark beschädigt und das Pferd wüthend war. Es wurde demselben geholfen Pferd und Wagen auf Zell thun.

Auf dies Gefahren hin fand ich für nothwendig Hochdenselben Ihnen dies zur Kenntnis zu bringen, und die Einfrage zu stellen, ob, um ähnliche kleine oder dan vielleicht auch grössere Unglück zu verhüten, bei dem Zollbaum nicht eine Laterne angebracht werden solle, in welcher nur bei finsternen Nächten vom Schliessen des Baumes bis zur Öffnung desselben ein Licht angezündet werden müsste, was den fremden Reisenden, die hieran unbewusst sind, zur Warnehmung dienen würde.» Das Finanzdepartement antwortete dem Zöllner darauf um-

gehend: «Sie machen [...] auf die Nothwendigkeit der Anbringung einer Leuchte bei dem neuen Schlagbaum aufmerksam, um für die Zukunft Unglücksfälle zu verhüten, die sich leicht bei finsterner Nacht ereignen können. Wir sind mit Ihrer Ansicht ganz einverstanden und beauftragen Sie deshalb, bei dem Zollbaum eine Laterne anzubringen, in welche zur Nachtzeit nach dem Schliessen bis zur Oeffnung desselben ein Licht brennen soll.»

So war diese Gefahr dank des aufmerksamen Zöllners Konrad Vonesch gebannt. Bald wurde allerdings seine Laterne überflüssig, denn noch im selben Jahr 1848 verkündete die neue Bundesverfassung die Abschaffung aller Binnenzölle im schweizerischen Staatsgebiet, und auch der Schlagbaum in Hüswil wurde so für immer hochgezogen.

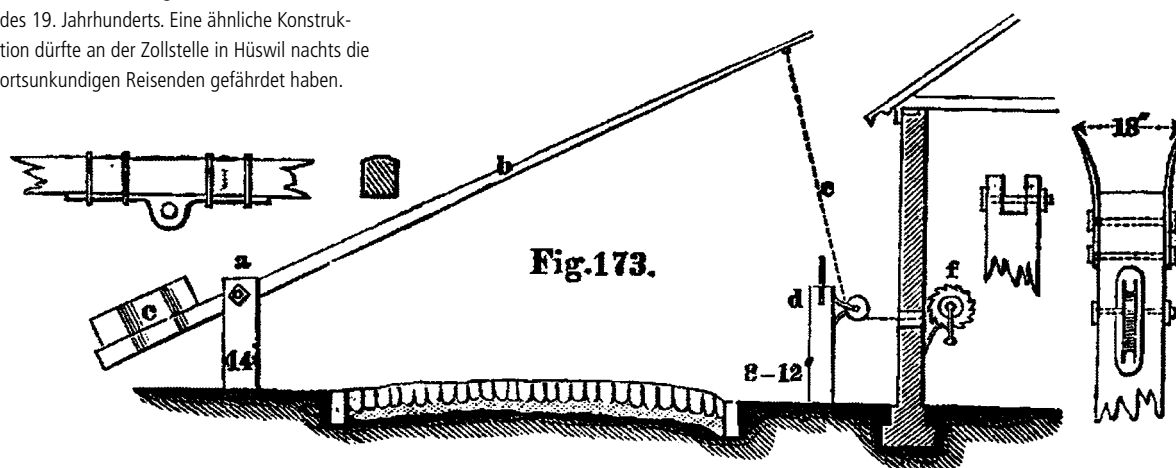
Die Strassen ändern sich, das Jammern bleibt

Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch abseits der Haupttrouten brachte erst der forcierte Bau von Kunststrassen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die modernen Verkehrswege entsprachen dem wachsenden Volumen im Warenaustausch und den Handelsbeziehungen. Allerdings: Aus dem Jammern über den Zustand der Strassen, die schlechter als an ihrer schlechtesten Stelle sind, aus Klagen über die Dunkelheit, die das Fortkommen mehr als nur hindert, und aus Beschwerden über die halsbrecherischen Gefahren, die in den «gar schrecklichen» Hohlwegen lauern, sind jene über Stau, Tempobeschränkungen und Promillegrenzen geworden.

Quellen

Staatsarchiv Luzern: AKT 27/154B; AKT 28/85C

Abb. 3: Strassenschlagbaum der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Eine ähnliche Konstruktion dürfte an der Zollstelle in Hüswil nachts die ortsunkundigen Reisenden gefährdet haben.



Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen insbesondere die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS im Kanton Luzern

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späte-

ren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Luzern

Die IVS Dokumentation Kanton Luzern entstand in den Jahren 1990–2000. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Feldaufnahmen und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeiteten die Mitarbeiter von ViaStoria (Universität Bern) Martino Froehlicher und Hans-Ulrich Schiedt. Der Grossteil der historischen Informationen basiert auf der Auswertung von Sekundärliteratur. Für die Festlegung des Streckennetzes grundlegend war die systematische Auswertung der wichtigsten älteren Kantonskarten, der Dufourkarte und der Erstaussage der Siegfriedkarte sowie die Berücksichtigung von zahlreichen Manuskriptkarten des Staatsarchivs aus dem 18. und 19. Jahrhundert.