

*Strecke LU 1*      *Luzern - Sursee (- Aarburg /- Olten /- Aarau)*  
*Landeskarte*      *1129, 1130, 1150*

### **GESCHICHTE**      *Stand Januar 1995 / hus*

Die von Luzern nordwärts Richtung Basel führende Strecke bildete mit ihren verschiedenen Linien und den von diesen abzweigenden, mehr oder weniger bedeutenden Verkehrswegen vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert das "Kernstück des ganzen luzernischen Strassensystems" (WICKI 1979: 467). Über Luzern und Sursee hinaus bestanden einerseits wichtige überregionale Verkehrsbezüge in die Innerschweiz, über den Gotthard und nach Italien und andererseits zu den wichtigen Verkehrswegen des Mittellandes und über die Juraübergänge nach Basel, dem Elsass und dem Rheinland.

#### Streckenendpunkte

Während des Mittelalters, ab dem 12. Jahrhundert, war Luzern zum grössten Marktort der Innerschweiz geworden. Seine geographische Lage am Ausfluss des Vierwaldstättersees war bezüglich des regionalen und überregionalen Verkehrs ausgezeichnet. Seit dem 13. Jahrhundert wurde Luzern Etappen- und Handelsort des Gotthardtransits. Zudem führten hier noch verschiedene andere bedeutende Verkehrswege zusammen (Brünig-, Zürich-, Bern-, Reusstal- und Seetalrouten, die Reuss, die Seeverbindungen und verschiedene regionale Verbindungen).

Auch wenn im Bereich dieser Route schon von älteren Wegen ausgegangen werden kann, bildeten sich die auf die Stadt Luzern ausgerichteten Bezüge vor allem in der Zeit gegen Ende des 14. und während des 15. Jahrhunderts aus, als es der Stadt gelang, sich die territoriale Herrschaft über die Landschaft zu sichern. Sie wurde mit dem Ausbau der Luzerner Herrschaft und mit der wirtschaftlichen Ausrichtung der Landschaft auf die Stadt bis ins 18. Jahrhundert laufend verstärkt und institutionalisiert.

Viele Bezüge ergeben sich zwischen dieser Strecke und der konkreten Entwicklung Luzerns als Geschichte der Herausbildung von Vorstädten und verkehrsbezogenen Infrastrukturen. Erste Nachweise dafür finden sich für das 13. Jahrhundert. In der Zeit zwischen 1230 und 1270 entwickelte sich der Brückenkopf der schon viel früher gebauten Reussbrücke zur Kleinstadt. Dies machte den Ausbau eines inneren Befestigungsringes um diese notwendig (um 1260; GLAUSER 1978: 105). Noch in das erste Viertel der 13. Jahrhunderts dürfte das Heilig-Geist-Spital zurückreichen, das in der Nähe des Tores an einer wichtigen Ausfallachse (LU 1.1, LU 6 und LU 100) dort errichtet wurde, "wo die bedeutende Landstrasse nach Basel den Platz und die Schifflande am Wasser verliess". Im Spital wurden die mittellosen Kranken gepflegt und armen Reisenden und Pilgern eine Unterkunft gewährt (GLAUSER 1978: 93). An der neuen Ausfallstrasse Richtung Kreuzstutz (LU 1.2 und 1.4), die sich noch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts durchsetzte (vor 1257), kristallisierten sich dann eigentliche Vorstädte, die Kleinstadt, die Pfistergasse, später die Senti heraus (GLAUSER 1978: 105). Ausserhalb des Baseltors lag das 1312 erstmals erwähnte Siechenhaus und Spital

von St. Jakob, das sogenannte Sentispital (GLAUSER 1978 : 93). Das Jakobus-Patrozinium der Spitalkapelle lässt vermuten, dass auch hier neben "Aussätzigen und Sondersiechen" (LIEBENAU 1937: 15) Pilger Aufnahme fanden, was auf eine seit damals bestehende Funktion der Strasse im regionalen und überregionalen Pilgerverkehr hindeuten würde.

Ebenfalls ins Mittelalter zurück reicht Sursee. Als Gebiet wurde es 1036 erstmals erwähnt. Für 1045 ist eine Kirche belegt, die sich wahrscheinlich bei Maria Zell, auf der Landzunge am Nordende des Sees befunden hatte. Diese war Zentrum einer Grosspfarrei (GLAUSER, SIEGRIST 1977: 174f.). In die Mitte des 13. Jahrhunderts fiel die Stadtgründung durch die Kyburger (KDLU IV: 413). Im Laufe des Spätmittelalters wuchs Sursee dann zum regional bedeutenden Marktort heran. 1415 geriet die Kleinstadt unter luzernische Herrschaft, behielt aber als regionales Zentrum dieser gegenüber eine relative Eigenständigkeit (BOSSARDT 1946: 11; BOSSARDT 1956: 103ff.). Sursee besass seit dem Mittelalter einen eigenen Stadtzoll (KÖRNER 1981: 23, 113ff.). Auch die verschiedenen Tavernen weisen auf die Bedeutung des Ortes als regionales Zentrum und als Etappe für den überregionalen Verkehr (KÖRNER 1915: 69f.). Am untern Ende des Sempachersees gelegen wurde Sursee zum Verkehrsknotenpunkt. Hier liefen verschiedene regional und überregional bedeutende Verkehrswege zusammen. Eine weniger bedeutende, überregionale Fortsetzung der Hauptstrasse Luzern - Sursee bestand seit dem Mittelalter durch das Suhrental nach Aarau, wo man über die Jurapässe Schafmatt, Staffelegg und Benkerjoch ebenfalls weiter nach Norden gelangen konnte (REBER 1970: 48ff. und 61ff.). Zudem war Sursee Streckenort einer wichtigen Ost-West-Verbindung (LU 30 und LU 31).

Wichtige Streckenorte waren bis 1761 das Städtchen Sempach, der Brückenort Rothenburg und die Emmenbrücke.

Sempach:

Nachdem wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts nahe bei der ursprünglichen Pfarrkirche Chilchbuel und dem hochmittelalterlichen Meierhof eine Siedlung entstanden war (HBLV VI: 338f.), entwickelte sich diese im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts zur Stadt (habsburgischer Gründungsakt). Verschiedene Autoren sehen die Stadtgründungen von Sempach und von Sursee in direkter Folge der Bestrebungen zur Kontrolle des einsetzenden Gotthardtransits (u.a. BOESCH 1948: 88ff.), im Falle von Sempach zur Beherrschung der Strasse, die hier eine Enge zwischen See und anstehendem Fels zu passieren hatte. Dem widerspricht GLAUSER (1986: 35), der solche, im 13. Jahrhundert entstandenen, kleinen Städte des Gebietes "in einem lokalen Kontext als verbesserte Herrschaftsmittelpunkte und nicht etwa als Stationen einer bedeutenden Strasse" begreift. Zweifellos hatte dann aber der Verkehr in der weiteren Entwicklung der drei, an der Strecke liegenden Städte grosse und prägende Bedeutung. Sie wurden zu eigentlichen Etappenorten, in denen das verkehrsbezogene Gewerbe - Gasthäuser, Futterproduktion, Schmieden, Wagnereien, Sattlereien, Fuhrhaltereien - grosses Gewicht hatte. 1642 bewilligte der Rat von Luzern den Sempachern zudem eine Sust (BOESCH 1948: 160). Sempach und Sursee erhoben Zölle, die sie auch unter Luzerner Herrschaft autonom nutzen konnten (KÖRNER 1981: 113ff. - In Sempach ist der Zoll bereits für die Zeit vor 1386 belegt; BOESCH 1948: 126).

#### Emmenbrücke:

Eine erste Emmenbrücke ist schon für das Jahr 1236 erstmals belegt (LIEBENAU 1874: 268f). Ihr Standort wird oberhalb des heutigen Emmenübergangs, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der alten Linienführung über Torenborg vermutet (LU 1.1 und LU 1.2; DOMMANN, GLAUSER 1979: 83). Der Ort des zeitlich folgenden, zweiten Emmenübergangs, die Emmenbrücke von 1412, konnte erst seit dem Wegsprengen einer Felspartie bei der Krummflue im Jahre 1305 (LIEBENAU 1874: 327) erreicht werden. Vor 1412 bestand dort eine Fähre oder ein Furdienst. Erst dieser Ort der Flussüberquerung machte die Linienführung der ab dem Spätmittelalter wichtigsten Strasse über Rothenburg möglich (LU 1.4).

#### Rothenburg:

In der Zeit, als das Rotbachtobel mit einer Brücke erschlossen wurde, Mitte des 14. Jahrhunderts, entwickelte sich Rothenburg aus der Vorburg zum Städtchen. Nach Rothenburg zog sich dann die lokale habsburgische Verwaltung zurück und richtete dort einen neuen Zoll ein, als sich die Stadt Luzern von ihrer Grundherrschaft emanzipierte (GLAUSER 1986: 35).

#### Kartographische Darstellung

Die erste Darstellung, die für einen Teil des Gebietes Wegverläufe zeigt, ist der sogenannte Martiniplan aus dem Jahre 1597. In diesem sind die Klein- und die Vorstadt Luzerns und der stadtnahe Verlauf der alten Basel- oder Hochstrasse (LU 1.4) genau abgebildet (MARTINI 1597). Zudem bestehen für einzelne Abschnitte Karten aus dem 18. Jahrhundert (u.a. SCHERRER 1769).

Die ersten Karten, die für das Gebiet nördlich von Rothenburg Wegverläufe zeigen, sind Gygers Karten des Kantons Zürich (GYGER 1620 und 1667) und Hans Wägmanns sehr genaue, kolorierte Aufnahme der Sempacher Allmend aus dem Jahre 1642 (WÄGMANN 1642). Und obwohl diese nur das Gebiet zwischen Sempach und der Kleinen Aa zeigt, sind in südlicher Richtung auch über die Karte hinaus Rückschlüsse möglich auf die drei Verkehrswege durch das Gebiet, dem ersten über Buehusen, Rümliken, Trutigen und Bänziwinkel (LU 1.4), dem zweiten über Adelwil und Seesatz (LU 1.6) und dem dritten durch das Sempacher Feld (LU 1.9). Die Fahrstrassen kommen auch in Carlo Colombaras Strassenbauplänen zur Darstellung, der um 1826 die alte und die neue Hochstrasse (LU 1.4, 1.6 und LU 1.5) in ihren bisherigen Verläufen zeigt (COLOMBARA 1826). Die 1758/61 erbaute sogenannte Chaussee auf der anderen Sempacherseeseite über Neuenkirch (LU 1.5) wurde anlässlich ihrer Verbesserung und Korrektur in den 1830er Jahren (bis 1836) im Detail aufgenommen (WEINGARTNER 1830ff.; SCHÜRMANN).

Die erste Karte, welche die ganze Linienführung der alten Basel- oder Hochstrasse (LU 1.4) zwischen Luzern und Sursee und auch die Fortsetzungen bis zur Kantonsgrenze zeigt, ist die Karte von FASSBIND (1752).

Frühe Nachweise der ganzen Strecke und der wichtigsten Linienführungen (LU 1.4, LU 1.6 und LU 1.5) sind das zwischen 1762 und 1786 entstandene Relief der Urschweiz von PFYFFER (1762/86), dessen Kartenumsetzung von CLAUSNER (1786/99)

und der Atlas Suisse (AS No.7/1796 und AS No.6/1798. - Das Blatt Nr.7 zeigt zwischen den Wegscheiden und Sempach die Linienführung LU 1.6.

Mit den über die Strassenbaupläne der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts möglichen Schlüssen auf Linienänderungen und frühere Linienführungen können die Vorarbeiten zur Dufourkarte (STRYIENSKI 1854, MOHR ERNST RUDOLF 1856ff.: 121, 132 und 133) und der Topographische Atlas (205 Luzern 1890, 203 Emmen 1888, 202 Rothenburg 1889, 188 Sempach 1887, 186 Münster 1888 und 183 Sursee 1889) den besten Aufschluss geben über die historischen Weg- und Strassenverläufe.

Zudem liegt mit der Lizentiatsarbeit von FREI (1982) eine wichtige Untersuchung der Strecke und ihrer wichtigsten beiden Linienführungen, LU 1.4 und LU 1.5, vor.

#### Geschichte der Verbindung

Es gibt in den weiteren geographischen Bezügen der Strecke schriftliche und vor allem materielle Hinweise, die auf ein sehr hohes Alter von Verbindungen durch das Suhren- und das Wiggertal und Richtung Alpnach und Brünig schliessen lassen. Entlang der ganzen Strecke sind römische und frühmittelalterliche und für das Gebiet der LK HOCHDORF und LK SURSEE auch vorrömische Siedlungsspuren nachzuweisen. Es ist jedoch kaum möglich, die verschiedenen verkehrsgeschichtlichen Hypothesen (u.a. WANDELER 1968: 30ff.) als heute noch vorhandene Linienführungen zu belegen. Am ehesten könnte dies noch für die Streckenabschnitte entlang des Sempacher Sees aufgrund der Villen- und Siedlungsfunde in Sursee, Schenkön, der Buechmatt (LK SURSEE), in Chilchbüel oberhalb von Sempach (MEYER-FREULER 1993: 189ff.) und bei Bärtiswil nördlich von Rothenburg, das heisst für die Linienführung LU 1.4 gelingen.

Aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts häufen sich in grossräumiger Betrachtung die Hinweise auf eine Nord-Süd-Route durch das obere Suhrental und das Wiggertal. Um 1240 beschrieb Albert von Stade in seinem Itinerar für Rompilger die Route von Bellinzona über Luzern nach Zofingen (LIEBENAU 1874: 251). In dieser Zeit bildeten sich entlang dieser Verbindung auch die ersten verkehrsbezogenen Infrastrukturen, in Luzern zwischen 1230 und 1270 die Kleinstadt und eine eigentliche Vorstadt (GLAUSER 1978: 93 und 105). Aus dem Jahre 1236 datiert die erste schriftliche Erwähnung einer Emmenbrücke (LIEBENAU 1874: 268f.), die ohne eine Richtung Norden führende Strasse kaum erklärbar wäre. Im Norden deuten der für 1239 belegbare Zoll und die um diese Zeit gegründete Johanniterkommende von Reiden (SCHNYDER 1942: 55) und ein Ausbau des Untern Hauensteins (REBER 1970: 114ff.) auf überregionale Verkehrsbezüge hin. Verschiedene Autoren sehen auch die Stadtgründungen von Sempach und Sursee in direktem Zusammenhang mit einer Transitstrasse und mit regem Transitverkehr (siehe oben).

Glaser hinterfragt allerdings den direkten Zusammenhang dieser Hinweise mit einer eigentlichen, wichtigen Durchgangsstrasse (GLAUSER 1986: 35). Die Gebiete des Suhren- und des Wiggertales lagen damals noch nicht im Gesichtsfeld und im Interessenkreis der Stadt, von der aus man das Rotbachtobel vor Rothenburg aufwendig westlich und östlich umgehen musste (LU 1.1/1.2 und LU 1.3). Die beiden Täler bildeten vielmehr gegen

Norden hin orientierte, relativ abgeschlossene Verkehrsräume, deren wichtigste Wege bei Bedarf auch dem noch spärlichen überregionalen Verkehr dienten. Mit Sicherheit kann davon ausgegangen werden, dass die bis ins 14. Jahrhundert bedeutenderen Wege der Reusstal- und der Seetalroute (LU 20, LU 21, LU 17 und LU 18) vom gegen Ende des 12. Jahrhunderts einsetzenden Transitverkehr von Luzern stärker benutzt wurden.

Erste schriftliche Nennungen der Strecke finden sich im 14. Jahrhundert. Allerdings wurde sie zunächst im lokalen Kontext erwähnt. 1301 wurde ein Vergleich notwendig zwischen dem Stift Beromünster und der Stadt Sempach wegen der Strassen und Güter in Trutigen. Diese Schlichtung betraf auch "ein offenn Strasse", die von der Sempacher Allmend her durch das Gut Trutigen führte (LIEBENAU I 1906: 289).

Eine spätere Erwähnung der Strecke in der Chronik von Melchior Russ aus dem Jahr 1482 bezieht sich ebenfalls auf den Beginn des 14. Jahrhunderts. Besonders interessant ist sie darum, weil Russ vom im Jahre 1305 vollzogenen Wegsprengen der Felsnase bei der Krummflue (Luzern) schrieb, was eine neue stadtnahe Linienführung ermöglichte (LU 1.4). Ebenfalls berichtete er, dass der neue Weg entlang der Reuss nun anders als der frühere Weg über den Berg (LU 1.1) nicht mehr nur zu Fuss oder mit Saumpferden begangen sondern auch mit Karren befahren werden konnte (LIEBENAU 1874: 327). Es ist jedoch problematisch, letzteres auch auf den weiteren Verlauf der Strecke zu beziehen, da nach dem Emmenübergang auch Wege durch das Emmen- und Haslifeld (LU 17.3) bestanden zu den damals sicher noch wichtigeren Wegen der Reuss- und Seetalrouten.

In ihren regionalen Bezügen wurde die Strecke mehrfach im Sempacher Zinsrodel des Klosters St. Blasien aus dem Jahr 1371 erwähnt: Bei Seesatz führte ein "pfat gen Lucern". Und in der Beschreibung einer Zelg beim nahen Aabach wurde auf einen "herweg" Bezug genommen: "In der zelg am Aspach ... stossent an den herweg" (QW 1933 ff., II,2: 15 und 20). Aufgrund dieser Belege und des Trutigen betreffenden Dokuments von 1301 kann darauf geschlossen werden, dass schon im 14. Jahrhundert südlich von Sempach mehrere, zum Teil funktional geschiedene Wege nebeneinander existierten, ein Heerweg und ein Pfad - wahrscheinlich ein Fussweg - bei Seesatz und im Gebiet der kleinen oder grossen Aa und eine offene Strasse über Trutigen. Dies entspricht genau der Situation, die WÄGMANN noch 1642 zeigte. Ebenfalls ein "Herweg" kann bei Littau, durch Torenborg, Baumgarten und Chrattenbach nachgewiesen werden (SEGESSER 1851: 488ff. - LU 1.1).

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts wurde die Strecke dann mehrfach in ihren überregionalen Bezügen genannt, so im 1371 von den Habsburger Herzögen Albrecht und Leopold verliehenen Burgrecht für Rothenburg. In diesem sind schon viele Elemente des überregionalen Verkehrs durch den Aargau nach Luzern - "durch vnser Land ze Ergöw ... gen Lutzeren" - erwähnt: Wagen- und Karrentransporte, Pferde als Zugtiere, Fuhrmänner, ein den Rothenburgern allein vorbehaltenes Recht, zwischen Luzern und Rothenburg den Vorspann zu stellen, und Transportgüter wie Wein, Salz, Wolle oder Gewänder (zitiert nach ZELGER 1931: 327ff.; SEGESSER I 1851: 429).

Für die Streckengeschichte zentral wurde das 14. Jahrhundert, während dem sich, als "Willensakt der österreichischen Verwaltung", eine neue sogenannte Hochstrasse als wichtigster Luzerner Verkehrsweg etablieren konnte (GLAUSER 1986: 35). GLAUSER (1987: 14f.) beschreibt diesen Prozess auch als langsame Loslösung des mittelalterlichen Verkehrs von dem früher noch bestimmenden Wasserweg der Reuss.

Den Habsburgern war es bis um 1300 gelungen, zur beherrschenden Kraft der Innerschweiz zu werden, so dass als Rationalisierungsmassnahme alle Zölle zwischen Reiden und Hospental in Luzern zusammengefasst werden konnten (HABSBURGISCHES URBAR 1894 - 1904, I: 218). Entlang der Strecke wurde ebenfalls als bewusste verkehrspolitische Massnahme 1305 der Fels bei der Krummflue (LK LUZERN) weggesprengt und damit ein Weg aus der Stadt entlang der Reuss ermöglicht (LIEBENAU 1874: 327). Mitte des Jahrhunderts kam es dann zu den grossen Veränderungen in und um Rothenburg. Das Rotbachtobel wurde mit einer Brücke erschlossen. In Rothenburg, das sich in dieser Zeit von einer Vorburg zum Städtchen entwickelte, wurde nun von der habsburgischen Lokalverwaltung ein Zoll erhoben. Und nach Rothenburg wurde - vor dem Hintergrund der allmählichen Emanzipation der Stadt Luzern von ihrer Grundherrschaft, den Habsburgern - auch die lokale habsburgische Verwaltung verlegt (GLAUSER 1986: 35).

Der Rothenburger Zoll wurde ein erstes Mal in einer Quelle von 1358 erwähnt (ZELGER 1931: 86). Eine Auflistung des Rothenburger Brücken- und Wegzolls existiert aus der Zeit vor 1386 (transkribiert abgedruckt in: SCHNYDER 1938: 194). Sie kann einen seltenen Einblick geben auf die Transportgüter, die Transportarten und auf die damals gebräuchlichen Verkehrsmittel. Vorab wurde festgesetzt, dass Luzerner Bürger von Zöllen befreit seien und nur einen sogenannten Wegzoll, eine Gebühr für den Strassenunterhalt, zu zahlen hätten. In der Zollliste erwähnt wurden Wolle, Gewänder, Spezereien (Gewürze), 'goldene' und seidene Tücher aus der Lombardei, Schürliitz, Wein, Korn, Mühlesteine, Hausgeschirr, Öl, Schahle, Leder, Salzscheiben, graues Tuch, Zieger, Ochsen, Kühe, Pferde, Schafe. Transportiert wurde in Ballen und Säcken oder als Saum, wobei diese auch Masseinheiten des Transportes waren. Als Transportmittel wurden Wagen, Karren, im speziellen mit Pferden angespannte Karren, und Saumtiere erwähnt.

Ein Teil dieser Güter ist dem sogenannten Gotthardtransit zuzurechnen. Ein grosser Teil aber betrifft den auf den Luzerner Markt bezogenen überregionalen, regionalen und lokalen Austausch (in diesem Zusammenhang ist auf die Arbeiten von SCHNYDER [1938: 163] und von GLAUSER [1968 und 1979] hinzuweisen, die das relativ geringe Volumen des überregionalen Transitverkehrs über den Gotthard für das Spätmittelalter beschreiben).

Schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts erwuchs dann den Habsburgern auch nördlich des Rotbachtobels Konkurrenz von der zum zentralen Getreide- und zum wichtigen Viehmarkt der Innerschweiz aufgestiegenen Stadt Luzern. Die Ausburgeraufnahmen entlang der Strecke und vor allem die burgrechtliche Verbindung von Sempach nach Luzern der Jahre 1385 und 1386 dokumentieren eine nachhaltige Umorientierung des Interessenkreises der Stadt Luzern auf das durch die Strassen

dieser Route erschlossene Gebiet. Dies führte in direkter Folge zur Auseinandersetzung mit den Habsburgern in den Sempacherkriegen um 1386. Nach dem Sieg über die Habsburger, mit dem allgemeinen Burgenbruch und mit der allgemeinen Vertreibung des Adels aus dem Gebiet wurde die Stadt Luzern in den Jahren von 1385 bis 1415 zur beherrschenden Territorialmacht des Gebietes, auf die sich nun auch das ganze Verkehrsnetz auszurichten hatte. In diesem Kontext ist auch der zwischen 1410 und 1412 in städtischer Regie erfolgte Bau einer neuen Emmenbrücke zu sehen (MARCHAL 1984: 522ff. - Die alte Emmenbrücke des 13. Jahrhunderts bestand schon lange nicht mehr).

In dem sich ab dem Ende des 14. Jahrhunderts herausbildenden, wirtschaftlich und politisch auf die Stadt Luzern bezogenen Territorialstaat war die alte Hochstrasse über Rothenburg und Sempach bis ins 18. Jahrhundert die bedeutendste Strasse. Sie hatte sowohl dem überregionalen Transit zu dienen, für den Luzern wichtige Etappe war, als auch der Versorgung des Luzerner Marktes mit den Gütern des überregionalen und regionalen Austauschs aus Handwerk, Bergbau und Landwirtschaft.

Bis zum Bau der Chaussee über Neuenkirch (LU 1.5), auf die ausser dem Verkehr nach Beromünster und ins Wynental (LU 23/24) alle überregionalen Verkehrsfunktionen der alten Linienführungen übergingen, kann man die alte Basel- oder Hochstrasse als ein System verstehen von lokal verschiedenen, funktional ausdifferenzierten und gleichzeitig nebeneinander existierenden Wegen und Strassen, die nur bei wichtigen Punkten, Städten oder Brücken, zusammenführten.

Von Rothenburg Richtung Norden sind zwischen dem 14. und dem 18. Jahrhundert mindestens vier verschiedene Wege nachzuweisen. Zwei wichtige Möglichkeiten werden anhand eines "kleinkarierten, lokalen Zollkriegs um den Sempachersee herum" greifbar. Allerdings führte dieser Zollkonflikt zum Versuch einer genaueren Festlegung des Verkehrs nördlich von Rothenburg: Da der Sempacher und möglichst auch der Surseer Zoll oftmals auf der anderen Seeseite und durch das Rottal auf den Wegen des lokalen Verkehrs umgangen wurden, klagte die Stadt Sempach beim Luzerner Rat. Dieser stellte "auf Drängen der Stadt Sempach 1436 ausdrücklich fest, dass die linksufrige Sempacherseestrasse über Nottwil 'kein rechte lantstrass' sei, weshalb für den gesamten Verkehr die rechtsufrige Strasse benutzt werden musste, damit Sempach zu seinen Zolleinnahmen gelangte. Genau zwanzig Jahre später klagten die Sempacher erneut ..." (GLAUSER 1974: 60f.; SEGESSER 1854: 295). Mit einigen für die Rottalstrasse (LU 26) wichtigen Einschränkungen wurde wiederum die rechtsufrige Strasse über Sempach zur richtigen Landstrasse erklärt. Dass die Hauptlinie über Sempach (LU 1.4) aber weiter umgangen wurde, kann aus Akten des Jahres 1570 geschlossen werden, in denen sich Neuenkirch, Nottwil und Ey beklagten, ihre Fusswege würden vom Wagenverkehr beschädigt (BÖLSTERLI 1867: 34).

Der im Laufe der Jahrhunderte bedeutend anwachsende Verkehr rief im 18. Jahrhundert nach einer Verbesserung dieser Strasse. Sie bestand aus "meist nichts anderem als durch häufige Benutzung festgetretenen und festgefahrenen Naturwegen" (WICKI 1975: 10), die einen von der Nutzung des Umlandes geprägten und eingeebten, mehr oder weniger breiten Strassenbereich bildeten. "Erst das Erstarken der landesherrlichen Gewalten im Zeitalter des

Absolutismus und die Entwicklung des wirtschaftlichen Merkantilismus schufen die Grundlagen für eine zweckmässige Verbesserung ..." (WICKI 1975: 10) und im Falle der Basel- oder Hochstrasse zur Neuanlage einer sogenannten Chaussee in den Jahren 1758 - 1761 (LU 1.5).

Grosse Änderungen der überregionalen Verkehrsfunktionen der Strecke ergaben sich im 19. Jahrhundert mit dem Bau der Gotthardstrasse in den 1820er Jahren, in dessen Folge auch das Luzerner Strassennetz ausgebaut wurde. Im Gefolge des 1826 abgeschlossenen Altdorfer Konkordates verpflichteten sich die angeschlossenen Kantone, auch die Zufahrtsstrassen zur neuen Gotthardstrasse qualitativ zu verbessern. So musste auch Luzern die 1758/61er Chaussee in einigen Orten ausbauen oder korrigieren (siehe z.B. LU 1.5.10). Trotz der nun leichteren Möglichkeit, Luzern grossräumig zu umfahren, brachte die Gotthardstrasse zunächst einen Anstieg des Transitverkehrs auf dem Vierwaldstättersee und der Hochstrasse (Chaussee). Dann aber führten die Eisenbahnbauten - in den 1850er Jahren die Strecke Basel-Olten-Luzern und ab 1882 die Gotthardbahn - dazu, dass die Hochstrasse ihre vorher so wichtige Funktion für den überregionalen Verkehr verlor.

#### Linienführungen

Zu den frühesten Linienführungen aus der Stadt Luzern gehört der Weg über den Gütsch, Torenborg, Hellbühl und Neuenkirch (LU 1.1). Unklar ist, ob von dort Fortsetzungen über Sempach oder sicher auch schon vorhandene Wege über Nottwil benutzt wurden. In seinem stadtnahen Verlauf erfuhr dieser Weg um die Mitte des 13. Jahrhunderts (vor 1257) eine Änderung dadurch, dass nun bequemer ein Weg über den Kreuzstutz nach Littau und Torenborg begangen werden konnte (LU 1.2).

Als zweite wichtige Möglichkeit, aus der Stadt Richtung Norden zu gelangen, bot sich ein Weg durch Lugaten (heute Nölliturm) entlang der Reuss nach Ibach. Eine Fähre führte von dort an einem nicht mehr genau feststellbaren Ort zum murbach-luzernischen Hof Emmen und dann einerseits ins Seetal (LU 17.2 und LU 17.3) und andererseits über Rüklingen zum Sempachersee und nach Sursee (LU 1.3). Dieser Weg aus der sogenannten Grossstadt war vor dem Bau der Emmenbrücke (1412) und der Öffnung des Bruchtals 1378 (heute Löwendenkmal; siehe LU 4.1) die Route, die auch der Murbacher Abt benutzte, um seinen Besitz am Vierwaldstättersee zu besuchen (Gfd. 1843: 159).

Diese frühen Linienführungen verloren ihre Bedeutung für den überregionalen Verkehr im 14. Jahrhundert mit der Öffnung einer Linie über Rothenburg nach Sempach und Sursee (LU 1.4). Eine solche wurde erst möglich mit dem Wegsprengen der Felsnase bei der Krummflue im Jahre 1305 und mit der Überwindung des Rotbachtobels durch die Rothenburger Brücke Mitte des 14. Jahrhunderts. Spätestens seit dem Bau der Emmenbrücke, 1412, wurde die nun sogenannte alte Hoch- oder Baselstrasse die wichtigste Strasse des luzernischen Territoriums.

Bis Mitte des 18. Jahrhunderts führten zwei dem Wagen- und Karrenverkehr offene Strassen von der Wegscheide nach Sempach, der Weg über Adelwil (LU 1.6), und die offene Strasse über Trutigen (LU 1.4). Zudem gab es zwischen diesen beiden Strassen einen Fussweg durch das Sempacher Feld (LU 1.9). Von



Sempach aus bestand als Fortsetzung einerseits die oftmals benutzte Möglichkeit der Schiffsverbindung auf dem Sempachersee (LU 1.7), und andererseits die alte Landstrasse über Chilchbüel, Eich und Schenk nach Sursee (LU 1.4). Später, im 19. Jahrhundert, wurde anstelle eines schon bestehenden Wegs eine Kunststrasse (LU 1.8) entlang des Sees angelegt.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts, 1758/61, kam es dann zu einer grundlegenden Veränderung der Funktionen der bisherigen Strassen dieser Verbindung. Gegen den harten Widerstand der Sempacher wurde eine neue Kunststrasse, eine sogenannte Chaussee (LU 1.5) angelegt, die nicht mehr über Rothenburg und Sempach führte, sondern auf der anderen Seeseite den lokalen Wegen über Neuenkirch und Nottwil folgte. Diese zog den ganzen überregionalen und grosse Teile des regionalen Verkehrs an. Zudem bot sie, auch wenn dies ein Umweg war, für den Verkehr Richtung Westen eine viel benutzte Alternative zu den beschwerlicheren traditionellen Bernrouten (LU 9 - LU 13). Obwohl die Stadt durch die Verschiebung ihres Zolls an die neue Chaussee immer noch am überregionalen Nord-Süd-Verkehr partizipieren konnte (BOESCH 1948: 129), sanken Sempach und die alten Landstrassen in der Folge fast zur Bedeutungslosigkeit ab. Dies kann illustrieren, wie wichtig die Lage an einer grossen, verkehrsreichen Strasse damals war.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 15. Januar 1995 / mf*

Betrachtet man die verschiedenen Linienführungen dieser rund 22 - 25 Kilometer langen Strecke auf der Inventarkarte IVS, fällt die starke Verästelung auf: keine andere Strecke im luzernischen Verkehrsnetz, die Seetallinie (LU 17, LU 18) ausgenommen, erfuhr so weiträumige Verlagerungen der Verkehrswege wie diese Verbindung ab Luzern in Richtung Norden. Verantwortlich dafür sind in erster Linie topografische Gründe wie der bis ins 14. Jahrhundert unwegsame Flaschenhals im Bereich der Reuss bei Reussthal (Felsnase bei der Krummfluh), die Emmen- und Reussübergänge und das Rotbachtobel, das sich als verkehrerscherwendes Hindernis ab Rainmühle (Koord. 661.000/214.500) bis ins Haslifeld (Koord. 665.000/216.500) in West - Ost Richtung durchzieht. Entsprechend dieser topografischen Bedingungen sind Umgehungen der Hindernisse in den frühen Linienführungen LU 1.1, LU 1.2 und LU 1.3 auszumachen. Vom 14./15. Jahrhundert an verlieren die topografischen Voraussetzungen jedoch an Bedeutung: mit der Eröffnung der Krummfluh und dem Bau der Emmen- und Rothenburgerbrücken findet, als politischer Willensakt zu verstehen, eine Verlagerung auf die Linienführung LU 1.4 statt. Ersetzt wird diese erst im 18. Jahrhundert durch die Chaussee LU 1.5, als erstarkte landesherrliche und merkantilistische Interessen strassenbauliche Bemühungen auslösen. Diese Chaussee wiederum, im 19. Jahrhundert korrigiert, hat bis ins Autobahnzeitalter als wichtigste Nord-Südachse im luzernischen Strassennetz Bestand.

In sämtlichen Linienführungen sind, von unterschiedlicher Art und Qualität, Wegsegmente mit Substanz festzustellen. Diese besteht in den frühen Linienführungen etwa in Form von Hohlwegbündeln (LU 1.1.3, LU 1.3.3), wegbegleitenden Baumhecken (LU 1.6.1, LU 1.4.9), Hohlwegausprägungen in Steigungszonen (LU 1.4.5, LU

1.4.6, LU 1.4.8, LU 1.4.9) oder im Erhalt der Linienführung im substanziellen Gehalt einer Schotterstrasse.

Ein Strassenkörper der alten Basel- oder Hochstrasse ist im Abschnitt LU 1.4.6 konserviert. Ebenfalls auf den damaligen Gebrauch dieser Strasse zurück gehen drei erhaltene Brücken (LU 1.4.2, LU 1.4.5 und LU 1.4.6). Eine Vielzahl sakraler Wegbegleiter ist festzustellen, die in ihrem Standort in eine weitere Vergangenheit belegt werden können.

Der Strassenkörper der neuen Basel- oder Hochstrasse ist in den Abschnitten LU 1.5.2, LU 1.5.5 und LU 1.5.8 konserviert. Dammkonstruktionen, die seit ihrer Errichtung nicht erneuert wurden, finden sich verschiedenenorts (z.B. LU 1.5.1, LU 1.5.4). Brücken der neuen Basel- oder Hochstrasse aus dem frühen 19. Jahrhundert haben sich in den Abschnitten LU 1.5.7, LU 1.5.9 und LU 1.5.10 erhalten. Lückenlos vorhanden sind die funktionalen Wegbegleiter der Kunststrassenzeit, die Distanzsteine.

Die Elemente der Infrastruktur, die sich entlang der für das luzernische Wegnetz wichtigsten Verkehrsachse allmählich entwickelten (Stadt Tore, Spitäler, Susten, Gasthäuser u.s.w.) sind im Rahmen dieser Arbeit nur ansatzweise mitberücksichtigt.

— Ende des Beschriebs —