

*Strecke LU 1*      *Luzern - Sursee (- Aarburg /- Olten /- Aarau)*  
*Linienführung 4*    *Alte Basel- oder Hochstrasse*  
*Abschnitt 2*        *Rothenburger Brücke*  
*Landeskarte*        *1150*

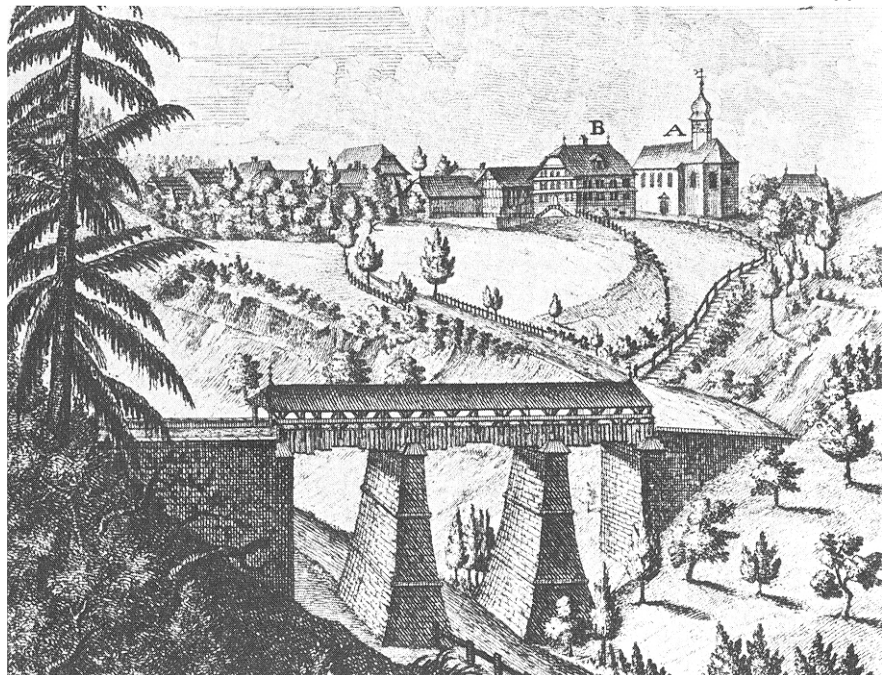
**GESCHICHTE**      *Stand April 1991 / hus*

Das Rotbachtobel war die schwierigste Stelle, die zu überwinden war. Ursprünglich hatte man diese bei Rüklingen über eine Furt (LU 1.3.3) oder über Hellbühl (LU 1.1 und LU 1.2) umgangen. Wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Burg und der sich um diese bildenden Siedlung wurde in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts im Bereich der heutigen Brücke ein Steg gebaut. 1418 wurde dann ein Neubau notwendig, da ein Fuhrmann zusammen mit seiner Ladung Wein durch die alte Brücke brach und ins Tobel stürzte. Dieser Unfall ist belegt durch das Vogteirechnungsbuch der Stadt Luzern: "Item es ist ze wüssent, als Burkhart Karrer von Basel ze Rotenburg leider verfallen ist mit sim win und geschirr, daz vnser herren jm abgleit (vergütet) vnd abgetragen hant, nemlich hant wir sin wib abgleit und ir bezalt 10 gulden an gelt ..." (zit. nach ZELGER 1931: 217). In den dreissiger Jahren des 15. Jahrhunderts wurde die Brücke dann neu auf steinernen Pfeilern errichtet. Bemerkenswert ist dabei wiederum das zeitliche Zusammenfallen mit dem Neubau der Emmenbrücke (siehe LU 1.4.1).

Hundert Jahre später (1570/77) wurde sie wieder ersetzt durch einen eindrucklichen Neubau. Dieser ist bei Cysat (1545 - 1614) erwähnt: "Ao. 1575 liessent Mg. H. die nüwe hohe gewölbte steinine brugg über den Rotbach glych vunder dem zerstörten schloss vnd flecken Rotenburg anstatt der kurzen schlechten allten höltzinen brugk, so ein guts bas vunden In der tieffe gstanden, zu grossem vorthail der fürlüten ouch ryttenden vnd gehnden besser vff die höhe hinuff von grund vff nüw buwen durch jren burger vnd werckmeister Ulrich Roten. Ein gewalltig vnd stattlich werck hatt by 16,000 gl. kostet" (zit. nach ZELGER 1931: 219).

Zwischen 1715 und 1717 wurde die heute noch existierende, aber für den Automobilverkehr nicht mehr aktuelle, von Johann Bosshart projektierte Brücke gebaut, ein grandioses Bauwerk und schon damals eine der grössten Sehenswürdigkeiten um Luzern (ZELGER 1931: 216ff.).

*Kupferstich von David Herrliberger von 1758. Die 1714 - 1717 gebaute Rothenburger Brücke war eine grosse, weitherum bekannte Sehenswürdigkeit (ZBZH, Graphische Sammlung).  
Abb. 1*



#### Rothenburger Zoll

Die Erstarkung der Stadt Luzern und ihre Emanzipation von der habsburgischen Herrschaft im 14. und 15. Jahrhundert war nicht zuletzt Folge ihrer verkehrsgünstigen Lage als regionaler Markt mit einem grossen, vor allem über den Vierwaldstättersee erschlossenen Einzugsgebiet und als Etappe und Umladeort des Gotthardtransits. Die dabei mit der Herrschaft entstandenen Konflikte führten zur Verlegung des Zolls nach Rothenburg. Eine dortige Zollstelle wird ein erstes Mal in einer Quelle von 1358 erwähnt (ZELGER 1931: 86). Die Erstarkung von regionalen Kräften neben den Habsburgern, allen voran die der Stadt Luzern, führte wieder zu einer vermehrten Partikularisierung der Verkehrsinteressen. Eine Auflistung des Rothenburger Brücken- und Wegzolls von vor 1386 (1381?) (in SCHNYDER 1938: 194) kann einen seltenen Einblick geben auf die Transportgüter, die Transportarten und auf die damals gebräuchlichen Verkehrsmittel: Zuoberst wurde festgesetzt, dass Luzerner Bürger - als Folge der Konflikte - von Zöllen befreit seien und nur einen sogenannten Wegzoll, eine Gebühr für den Strassenunterhalt, zu zahlen hätten. Transportiert wurden Wolle, Gewänder, Spezereien, 'goldene' und seidene Tücher aus der Lombardei, Schürlietz, Wein, Korn, Mühlesteine, Hausgeschirr, Öl, Schahle, Leder, Salzscheiben, graues Tuch, Zieger, Ochsen, Kühe, Pferde, Schafe. Transportiert wurde in Ballen und in Säcken oder als Saum, wobei diese auch Masseinheiten des Transportes waren. Als Transportmittel wurden Karren, im speziellen mit Pferden angespannte Karren und Saumtiere erwähnt. Hier wird zudem in aller Deutlichkeit klar, dass wohl die wenigsten der transportierten Güter dem sogenannten

Gotthardtransit zuzurechnen sind (siehe Abb. 2). In diesem Zusammenhang muss auf die Arbeiten von Schnyder und Glauser hingewiesen werden, die das geringe Volumen des überregionalen Transitverkehrs im Spätmittelalter nachgewiesen haben (SCHNYDER 1938: 163, GLAUSER 1968 und 1979).

*Rothenburger Zoll, Waren, Verkehrsmittel und Tarife (SCHNYDER 1938: 194).  
Abb. 2*

### Brückenzoll und Wegzoll zu Rotenburg, vor 1386.

Staatsarchiv Luzern, Urk. Fasz. 60, Landvogtei Rotenburg. -- Druck: Archiv f. schweiz. Geschichte, Bd. 20, S. 113, Nr. 214, hg. v. Herin v. Liebenau.

Item das ist der zoll ze Rotenburg und ouch der weglon<sup>a</sup>:

- Item ein wolsak git 1 ß ze zolle, ist aber dú wolle eins burgers ze Lucern, so git ein sak nit me denne 4 ð stebler ze wagenlon.<sup>b</sup>
- Item ein gewant vardel git 2 ß stebler ze zolle, ist aber das gewant eins burgers ze Lucern, so git ein vardel nit me denne 6 stebler ze wegelon und keinen zoll.
- Item ein vardel mit spezri oder mit guldinen oder sidinen tüchen, das von Lamparten uss gat, git 2 ß stebler ze zolle, ist aber das güt eins burgers ze Lucern, so git ein vardel nit me denne 6 stebler ze wegelon.
- Item ein schurlitz vardel git 1 ß stebler ze zolle, ist es aber eins burgers ze Lucern, so git es 4 ð ze wegelon und keinen zoll.
- Item ein wagen, der win treit oder korn oder müli stein oder husgeschirr, git ie das rat 6 stebler ze zolle, ist aber der wagen und die ross eins burgers ze Lucern, so git ein wagen nit me denne 6 stebler ze wegelon.
- Item ein karre mit zwein rossen, der win oder korn treit oder husgeschirre, git 1 ß stebler ze zolle, ist aber der karre und die ross eins burgers ze Lucern, so git er 4 ð ze wegelon und keinen zoll.
- Item ein karre mit einem rosse, der win oder korn treit, git 6 ð ze zolle; ist aber das ross und der karre eins burgers ze Lucern, so git er nit me denne 2 stebler ze wegelon.
- Item ein sôm oleis, ein sôm schachels, ein sôm leders git 1 ß stebler ze zoll, ist aber das güt eins burgers ze Lucern, so git ein sôm nit me denne 4 stebler ze wegelon.
- Item ein schibe saltz git 16 stebler ze zolle, ist aber eins burgers ze Lucern, so git si 4 stebler ze wegelon.
- Item ein phert mit einem sôm sattel, das korn treit, git 4 stebler ze zolle, ist aber das phert eins burgers ze Lucern, so git er 1 stebler ze wegelon.
- Item eins ochse 2 stebler zolle, ein kü 2 stebler ze zoll, ein phert 2 stebler ze zolle, ist aber es eines burgers ze Lucern, so git ein höpt nit me denne 1 alten phening ze wegelon.
- Item ein schaf 1 stebler zoll, ist es aber eins burgers ze Lucern, so gent 2 schaf 1 alten ð.
- Item ein gra tüch ein gantz 1 stebler ze wegelon.
- Item 1 ziger 1 stebler ze wegelon.

<sup>a</sup> Darüber: « istud nolunt cives dare », ein wichtiger Hinweis für die Datierung. -- <sup>b</sup> sic.

Obwohl Rothenburg ab 1385, der Eroberung und Zerstörung der Burg durch die Luzerner, nur noch als Flecken galt, wuchs es infolge des Verkehrs zu einem Ort von regionaler Bedeutung an. So finden sich hier um 1600 neben anderen Wirtshäusern zwei

Wirtsrechte als Ehafte. Von diesen erfahren wir, weil sich der Bären- und der Ochsenwirt bei der Obrigkeit wegen der Nebenwirthshäuser beklagten (KORNER 1915: 59).

**GELÄNDE** *Aufnahme 15. April 1991 / mf*

Eine zusammenfassende Beschreibung der heutigen Rothenburger Brücke von 1714/17 gibt Reinle (KDLU VI: 247ff): "Die Fahrbahn der Brücke liegt auf ungefähr halber Höhe des Tals. Die beiden langen Widerlager sind ungedeckt, mit steinernen Brüstungen versehen und an der Stirnseite mit Strebepfeilern seitlich verstärkt. Auch die beiden Brückenpfeiler haben gotisierende, schlanke Form in der Art von Strebepfeilern. Sie sind querrrechteckig, von der Talsohle an 21m hoch, verjüngen sich nach oben und besitzen als gotisierende Gliederung zwei unprofilerte, als rechtwinklige Platte ringsum vorstehende Gurtgesimse. Das Mauerwerk besteht aus rohen, unverputzten Quadern. Die 7,5m breite, hölzerne, flache Fahrbahn mit Sprengwerk ist von einem leicht abgewalmten Ziegeldach überdeckt. Auf beiden Eingangsseiten sind die das vorkragende Dach stützenden Strebehölzer als Voluten mit Knorpelmasken kraftvoll geschnitzt. Die Hängepfosten endigen in Artischockenform. Ungewohnt ist das zwischen Brüstung und Dach in halber Höhe durchgezogene, schützende Klebedächlein auf beiden Längsseiten. Im Innern ländliches Ölgemälde des kreuztragenden Erlösers, auf Holz, etwa 80x120cm. Anfang 19. Jahrhundert."

*Die Rothenburger Brücke von 1714/17 von Nordwesten her gesehen. Mit zunehmendem Automobilverkehr wurde sie durch eine westlich davon das Rotbachtobel überspannende neue Brücke ersetzt.  
Abb. 3 (mf, 1. 3. 1995)*



Die Zufahrt auf der südlichen Seite ist vor einigen Jahrzehnten durch die Anlage eines Fussweges zerstört und aufgehoben worden. Die Fortsetzung Richtung Rothenburg ist asphaltiert. Während der Kupferstich von Herrliberger (Abb. 1) als Wegbegrenzung einen Holzzaun, eine Hecke und eine freistehende Mauer andeutet, ist heute eine andere Strassenbegrenzung vorzufinden: ein teilweise noch vorhandenes Geländer aus Steinpfeilern mit einem aufgesetzten Geländerholm aus Eisen (vgl. Abb. 3).

— Ende des Beschriebs —