

Strecke LU 1 *Luzern - Sursee (- Aarburg /- Olten /- Aarau)*
Linienführung 5 *Chaussee 18. Jahrhundert*
Landeskarte *1129, 1130, 1150*

GESCHICHTE*Stand März 1994 / hus*

Die neue Hoch- oder Baselstrasse über Neuenkirch, Nottwil und Sursee zur Kantonsgrenze ist die erste Kunststrasse des Kantons. Nach ihrer Vollendung 1761 wurde sie zur wichtigsten Luzerner Strasse. Auf sie richtete sich nun fast das ganze regionale und überregionale Verkehrsnetz aus.

Kartographische Darstellung

Im Detail kann die Linienführung anhand der Ausbaupläne aus den 1820er Jahren (STALU, PL 3874 - 3887; Pläne von COLOMBARA, WEINGARTNER, SCHÜRMAN) belegt werden, nach denen der damals schlechte Strassenzustand behoben werden sollte, um so den Anschluss an die neue Gotthardstrasse und die erwarteten grösseren Verkehrsströme nicht zu verpassen. Die Verpflichtung dazu hatte sich mit dem Bau der fahrbaren Strasse über den Gotthard und dem 1826 abgeschlossenen Altdorfer Konkordat ergeben, indem die angeschlossenen Kantone den Ausbau der Zufahrtsstrassen vereinbarten. Es lagen verschiedene Projekte vor. Man wählte 1829/30 jedoch dasjenige, das nur in Details, in den Abschnitten LU 1.5.2 - LU 1.5.5 und LU 1.5.9 - LU 1.5.11 von der schon bestehenden, von 1758 bis 1761 angelegten Linienführung abwich. Die für die Chaussee wichtigen Karten und Pläne wurden von FREI (1982: 77ff.) in einer Lizentiatsarbeit ausgewertet. Frei kann für das Gebiet der LK HOCHDORF eine wichtige Änderung nachweisen: 1807 versank bei Büzwil ein ungefähr dreihundert Meter langes Strassenstück der Chaussee im See als Folge der Seeabsenkung um fast zwei Meter vom Vorjahr (LU 1.5.6, BÖLSTERLI 1867: 35). Diese Situation und die neue Umfahrung des gefährdeten Gebietes zwischen Unterwalden und Neuhaus wird gezeigt in zwei Projektplänen von SCHLATTER (1807). Weitere kleine Änderungen wurden im Rahmen dieses Ausbaus südlich von Nottwil, in Oberkirch (LU 1.5.9 und LU 1.5.10) und vor Sursee (LU 1.5.11) vorgenommen.

Geschichte der Linienführung

Die im Mittelalter aus der Stadt Luzern hinausführenden, westlichen Wege einer Nordverbindung über Hellbühl und Neuenkirch (LU 1.1 und LU 1.1.5) lassen auch auf eine mittelalterliche Verbindung auf der Westseite des Sempachersees Richtung Sursee schliessen. Siedlungsgeschichtliche Bezüge belegen dies. Zum Beispiel gehörte Neuenkirch während des Mittelalters zum grossen Kirchgang Sursee (GLAUSER, SIEGRIST 1977: 157).

Aus dem 15. und 16. Jahrhundert dokumentieren die Akten eines "kleinkarierten, lokalen Zollkriegs um den Sempachersee herum" eine solche Wegverbindung, aber gleichzeitig auch den Versuch, den Verkehr auf dieser einzuschränken. Da der Sempacher Zoll oftmals über Neuenkirch und Nottwil und durch das Rottal auf den Wegen des lokalen Verkehrs umgangen wurde, 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 II 1854: 295). Mit einigen für die Rottalstrasse (LU 26) wichtigen Einschränkungen wurde wiederum die Strasse über Sempach (LU 1.4 und LU 1.6) zur richtigen Landstrasse erklärt. Dass in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erneut ortsfremder Wagenverkehr die lokalen Wegnetze benutzte, geht aus den Eingaben von Neuenkirch, Nottwil und Ey hervor, die beklagten, die dortigen Fusswege würden vom Wagenverkehr beschädigt (BÖLSTERLI 1867: 34).

Allerdings bestehen keine Spuren dieser alten Wege mehr. Wo man sie durch die neue Chaussee nicht überprägte, wurden sie wegen des Funktionsverlustes aufgegeben.

Im 18. Jahrhundert wurden einerseits das gestiegene Transport- und Verkehrsaufkommen und andererseits die auch finanziell erstarkte Landesherrschaft die Grundlage für eine auf ihrer ganzen Länge erbauten Strassenanlage. Dabei orientierte man sich am französischen und holländischen Beispiel und engagierte den späteren Generalleutnant Franz Ludwig Pfyffer von Wyher, den in französischen Diensten im Festungs- und Strassenbau gebildeten und erfahrenen Kommandanten der Schweizergarde in Paris.

Allerdings zeigte man sich in Luzern zunächst doch eher knausrig und prüfte alle Möglichkeiten der leichten und billigen Verbesserungen. Allein die Steilheit des Weges bei der Rothenburgerbrücke und der initiative Druck, der vom Staate Bern ausgeübt wurde, liessen bis 1758 den Entschluss zur Neuanlage einer sogenannten Chaussee - ab Gerliswil mit einer neuen Linienführung - reifen. 1761 war die neue Strasse bis an die Kantonsgrenze fertiggestellt. Die Art der Anlage - die Begradigung der kurvenreichen Passagen, das Ausfüllen von Senken, das Durchschneiden von Bodenwellen, ein solides Steinbett, darüber eine Kieslage, eine gewölbte Fahrbahnmitte und Seitengräben für die Entwässerung des eigentlichen Strassenkörpers - wurde für das ganze 19. Jahrhundert zum wegweisenden Beispiel aller Neuanlagen und Ausbauten.

Der Bau wurde wesentlich in Frondiensten vorangetrieben. Jede Gemeinde hatte einen ihr zugemessenen Abschnitt zu besorgen. Löhne, Materialien, Werkzeuge und die Wirtsrechnungen für Unterkunft und Verpflegung gingen zu Lasten des Staates.

Als die Strasse von Luzern bis an die nördliche Kantonsgrenze fertiggestellt war, wurde für den Unterhalt eine den ganzen Kanton umfassende Organisation der Gemeinden notwendig (WICKI 1979: 473ff.). Dass auch dies offensichtlich nicht genügte, geht aus den Klagen um 1800 hervor und aus den Bemühungen des helvetischen Staates, den damals schon wieder lamentablen Zustand der Chaussee zu beheben (STALU, AKT 27/149B).

Gegen die Neuanlage, die das Städtchen nicht mehr berührte, hatte sich insbesondere Sempach gewehrt. Und es ist interessant, dass es seine frühere Bedeutung in der Folge verlor, obwohl ihm erlaubt wurde, seinen Zoll und die Sust zum Seehüsli an die neue Strasse zu verlegen, um so weiter am Verkehr partizipieren zu können

(HELFENSTEIN 1965: 160). Der grosse Verlust betraf zuerst die verkehrsbezogenen Gewerbe.

Die Anlage der Chaussee führte zunächst zur Verschärfung struktureller Probleme. Während der überregionale und der regionale Verkehr auf der Strasse erleichtert wurde, schaffte die neue, breite Strasse dem lokalen Verkehr am Anfang eher mehr Probleme, als sie löste. Das übrige Strassennetz wurde durch sie eher isoliert. Auf der neuen Strasse waren die Gabelfuhrwerke mit den hintereinander angespannten Tieren nicht mehr zugelassen, weil sie grössere Wegschäden verursachten. Doch die breiteren Deichselwagen waren nicht von einem Tag auf den anderen vorhanden. Zudem waren grosse Teile des bestehenden Wegnetzes durch die bisher üblichen Gabelfuhrwerke gleichsam genormt; die Hohlwege und die Wegspuren hatten sich in ihrem schmaleren Felgenabstand ins Gelände eingegraben. So ergaben sich Zeiten und Zustände, in denen die Bauern oder die Müller für die Wegstrecke auf der Chaussee ihre Fuhre von Gabel- auf Deichselwagen umladen mussten, mit denen sie aber wiederum die engen lokalen Wege nicht befahren konnten.

Was nun folgte, waren einerseits Bemühungen des besseren Ausbaus auch der anderen Landstrassen und andererseits die fast über ein Jahrhundert dauernden Bemühungen um eine Normierung der Verkehrsmittel, eine Entwicklung, die erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts abgeschlossen war.

Die Diskussion und die Planung des umfassendsten Ausbaus der Strasse fielen noch in die 1820er Jahre. Der Strassenausbau begann dann, als Folge des Altdorfer Konkordates von 1826, im Jahre 1830. 1832/33 war dieser wahrscheinlich abgeschlossen (FREI 1982: 101). Im Wesentlichen folgte man der alten Chaussee und bei Seehüsli/Büezwil der 1807/08 entstandenen Änderung. Nur südlich von Neuenkirch (LU 1.5.2 - LU 1.5.5) sowie in Oberkirch und Sursee (LU 1.5.10 und LU 1.5.11) wählte man für kurze Abschnitte neue, leicht veränderte Linienführungen. Später wurde dann südlich von Oberkirch wegen einer Überführung über die Eisenbahngleise für einen kurzen Bereich eine letzte, schon ins 20. Jahrhundert fallende Veränderung der Linienführung notwendig (LU 1.5.8).

GELÄNDE *Aufnahme 15. März 1994 / mf*

Die neue Hoch- oder Baselstrasse, erste Kunststrasse des Kantons Luzern, weist zwischen Luzern und Sursee eine Länge von 22 Kilometern auf. Sie ist heute als Kantonsstrasse über weiteste Teile überprägt. Dennoch sind abschnittweise Substanzelemente erhalten, die auf die Kunststrassenzeit zurückgehen.

Die Wahl der Linienführung belegt sämtliche Merkmale der mittelländischen Chaussee: direkter Verlauf in einer projektierten Anlage, das Gelände wird zielstrebig von der Strasse durchzogen. Verschiedentlich sind ausgesprochen aufwendige Dammkonstruktionen nötig (Erddämme; LU 1.5.1, LU 1.5.4), um Steigungsverluste auszugleichen oder Vernässungen zu passieren. Sie sind Bestandteil des damaligen Chausseebaus und wurden bis heute nicht erneuert. Aufgrund der Linienführungskorrekturen in den 1830er Jahren hat sich in drei Abschnitten der ursprüngliche Strassenkörper erhalten (LU 1.5.2, LU 1.5.5, LU 1.5.8). In allen drei

Fällen ist die Strassenanlage nicht zerstört, jedoch eingewachsen oder infolge beträchtlicher Verringerung der heutigen Wegnutzungsbreite schwer zu erkennen. Vorzufinden sind vier Brücken, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts oder beim Ausbau von 1830 errichtet wurden (LU 1.5.6, LU 1.5.7, LU 1.5.9, LU 1.5.10). Einer besonderen Würdigung bedarf dabei die steinerne Bogenbrücke in Oberkirch (siehe LU 1.5.9). Ebenfalls vorhanden sind alle vier, im 5-Kilometerabstand gesetzten Distanzsteine. Sie wurden zwei Jahre nach Einführung des Pariser Masses, im Jahre 1840, von Strasseninspektor Anton Weingartner in Auftrag gegeben und ersetzt die anlässlich des Strassenausbaus im Jahre 1834 neu angefertigten Stundensteine (Spezialfall: Stunden- und Distanzstein in LU 1.5.8; zur Thematik STALU, AKT 27/150B).

— Ende des Beschriebs —