Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 33 (1975)

Artikel: Ueber das luzernische Strassenwesen im 18. Jahrhundert
Autor: Wicki, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-718264

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ueber das luzernische Strassenwesen im 18. Jahrhundert

Hans Wicki

Grundzüge der geschichtlichen Entwicklung — Das luzernische Strassensystem zu Beginn des 18. Jahrhunderts — Organisation und Finanzierung des Strassenbaus — Der Ausbau der Transitstrasse Luzern-Basel — Der Kampf um den Unterhalt der neuen Basler Strasse — Die Zollrevision von 1765/66 — Die Strassen des alten Amtes Willisau — Ausblick ins 19. Jahrhundert

Grundzüge der geschichtlichen Entwicklung

Nicht erst das Zeitalter der Technik mit der Erfindung des Benzinmotors und der rasanten Entwicklung der Autoindustrie und der modernen Strassenbautechnik hat die historische Bedeutung eines wohlausgebauten Strassennetzes für das Leben der Völker, Nationen und Regionen begründet. Von jeher bildeten die Strassen einen wichtigen Faktor im befruchtenden Austausch wirtschaftlicher und kultureller Güter aller Art. Bis weit ins Mittelalter hinein leisteten die gut angelegten Römerstrassen neben den bequemeren Wasserwegen ihren völkerverbindenden und kulturvermittelnden Dienst. Zu ihnen gesellten sich im Laufe der Jahrhunderte, besonders seit der Entfaltung des Städtewesens, weitere wichtige Handels- und Verkehrswege, u. a. der für unsere Region so bedeutsame Gotthardpass.

Schon die alten germanischen Volksrechte unterschieden zwischen öffentlichen Strassen, die dem grossen Durchgangsverkehr dienten, und lokalen Verbindungswegen, die den Austausch unter den einzelnen Siedlungen sicherstellten. Die mittelalterliche Bezeichnung «Königsstrassen» bringt zum Ausdruck, dass die Hauptverkehrsstrassen Eigentum des Königs waren. Die Strassenbenützer standen unter dem besonderen königlichen Schutz. Der Herrscher war für den Unterhalt der Strassen besorgt, erhob für diese öffentlichen Dienstleistungen Zölle und Geleitgelder und bot die Untertanen zum Strassen- und Brückenbau auf. Schon zur Karolingerzeit waren Bau und Unterhalt der Strassen eine öffentliche Last, zu der alle Bewohner des Landes herangezogen werden konnten. In erster Linie wurden die Anstösser und häufigsten Benützer zu Strassenarbeiten aufgeboten. Bei grösseren Vorhaben hatten auch die weiter entfernt Wohnenden zu Fronarbeiten anzutreten. Als seit dem 13. Jahrhundert immer mehr Königsrechte an weltliche und geistliche Fürsten übergingen, setzte sich die territoriale

Hoheit über das Strassenwesen durch, in der auch die kantonale Strassenhoheit ihre rechtsgeschichtlichen Wurzeln hat.

Strassen und Strassenverkehr brachten den Anwohnern nicht nur Lasten, sondern auch mannigfache Vorteile. Gut unterhaltene Strassen erleichterten den Warenaustausch, schonten Zugtiere und Fuhrwerke, brachten Schmieden, Wagnern, Seilern, Wirten und Fuhrhaltern zusätzlichen Verdienst.

Den Inhabern der Strassenhoheit war aber die fiskalische Ausnützung der Strassen als staatliche Einnahmequelle oft wichtiger als die Interessen der Strassenbenützer. Es vergingen Jahrhunderte, bis man die Vorteile eines leistungsfähigen Strassenwesens erkannte.

Lange Zeit fehlten auch die technischen Voraussetzungen für einen verbesserten Strassenbau. Die alten Handelsstrassen waren meist nichts anderes als durch häufige Benutzung festgetretene und festgefahrene Naturwege, die eines festen Unterbaus entbehrten. Man baute Strassen mit Vorliebe dort, wo nach starken Regenfällen das Wasser leicht ablaufen konnte und nahm dafür Steigungen und Umwege in Kauf.

Trotz schlechter Wegverhältnisse und trotz wirtschaftlicher Hemmnisse aller Art hat der Kaufmannsstand mit seinen vielen Helfern und Helfershelfern doch zu allen Zeiten einen im allgemeinen recht gut funktionierenden, weitreichenden Handelsverkehr zu unterhalten vermocht, an dem auch die Schweiz mit ihren wichtigen Mittellandstrassen und Alpenübergängen einen bedeutenden Anteil hatte.

Um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert bestand ein weitreichendes internationales und lokales Strassennetz, das jedoch fast ausnahmslos in einem schlechten Zustand war und bis an die Schwelle zum 18. Jahrhundert kaum wesentliche Veränderungen erfuhr. Erst das Erstarken der landesherrlichen Gewalten im Zeitalter des Absolutismus und die Entwicklung des wirtschaftlichen Merkantilismus schufen die Grundlagen für eine zweckmässige Verbesserung der wichtigsten Handelsverbindungen. Der in Frankreich bereits im 17. und in den Niederlanden seit Beginn des 18. Jahrhunderts geübte Kunststrassenbau darf als Beginn einer neuen Aera im europäischen Strassenwesen gewertet werden[1].

Häufige Abkürzungen

GRP = Grossratsprotokoll
RP = Ratsprotokoll
RV = Regierungsverordnungen
Sch = Schachtel
StP = Staatsprotokoll

Alle zitierten Quellen befinden sich im Staatsarchiv Luzern

[1] *F. Bruns / H. Weczerka,* Hansische Handelsstrassen / 1967, 35—50

Das luzernische Strassensystem zu Beginn des 18. Jahrhunderts

Die Luzerner Landstrassen gingen fächerförmig von der Hauptstadt aus und stellten auf meist recht krummen Wegen die Verbindung zu den Nachbarkantonen her. Das zentrale Kernstück des ganzen luzernischen Strassensystem war die *Baselstrasse*, ein rund 40 km langer Abschnitt der internationalen Gotthardroute, die von Luzern über Emmenbrücke, Rothenburg, Wegscheide, Sempach, Sursee, Reiden Zofingen, Olten und den Hauenstein nach Basel und ins Rheinland führte. Sie stellte in Aarburg und Olten die Verbindung mit dem Wasserweg der Aare und den grossen ost-westlichen Handelsstrassen durch das schweizerische Mittelland her. Ihre südliche Fortsetzung bildete der Seeweg von Luzern nach Flüelen und der Gotthardpass. Neben diesem internationalen Transitweg durchzogen nur noch zwei Strassen von mehr als lokaler Bedeutung unseren Kanton. Die alte *Willisauer Landstrasse* stellte die kürzeste Verbindung mit Bern, Solothurn, Freiburg und der Westschweiz her. Sie strebte von Luzern nach Littau, St. Jost, Malters, Werthenstein, Buholz, Geiss und Ostergau der Grafenstadt Willisau zu. Von Willisau erreichte man Huttwil und das Bernbiet entweder über Oberwil, Lochmüli und Ufhusen oder über Oberwil, Zell und Hüswil. Die *Zürcher Landstrasse* verband Luzern über Ebikon, Gisikon, Zug und den Albis mit Zürich. Über die Gisikoner Brücke führte der nächste Verbindungsweg von Luzern ins Freiamt und nach Baden.

Zwischen diesen drei Hauptstrassen stellte ein dichtes Netz von lokalen Strassenzügen die Verbindung zu den einzelnen Regionen, Dörfern und Weilern her. Die wichtigsten von ihnen gingen gleichsam wie Äste und Zweige von der Baselstrasse, dem zentralen Stamm des luzernischen Strassensystems aus. So die Strasse von Gerliswil über Ryffig, Hellbühl, Ruswil, Buttisholz, Zinzerswil, Roth, Grosswangen nach Ettiswil und von hier weiter über Schötz und Altishofen nach Dagmersellen; die Strasse von der Wegscheide nordwestlich Rothenburg über Hildisrieden nach Münster und dem aargauischen Wynental; die Strasse von der Wegscheide über Chlewald, Urswil und Hochdorf nach Hitzkirch und ins untere Seetal; die Strasse von Sursee nach Münster und von Sursee über Ettiswil nach Willisau; die Strasse von Dagmersellen und Reiden über Langnau und den Guggersberg nach Pfaffnau und St. Urban.

Noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts befand sich das luzernische Strassennetz, wie das schweizerische ganz allgemein, in einem recht vernachlässigten Zustand. Die Unterhaltspflichtigen kamen ihrer Aufgabe nicht oder nur sehr schlecht nach und mussten stets von neuem an ihre Strassenarbeiten erinnert werden. Die obrigkeitlichen Mandate nützten meist nicht viel. Es fehlte vor allem an der fachmännischen Anleitung zum Strassenunterhalt. Da selbst die Hauptstrassen kein Steinbett hatten, verwandelten sie sich bei Regenwetter in Moraste, bei langer Trockenheit aber waren sie

mit einer dicken Staub- oder Sandschicht bedeckt. Grosse Löcher und Steinbrocken hemmten den Wagenverkehr. Die Klagen über die schlechten Luzerner Strassen rissen das ganze 18. Jahrhundert hindurch nicht ab[2]. Fremde und einheimische Fuhrleute schimpften laut darüber, dass man sowohl die Haupt- als auch die Nebenstrassen an manchen Stellen nicht ohne Gefahr für Pferde und Gefährt passieren konnte[3]. Der offizielle Postwagen, der jede Woche einmal den Transport der Frachtgüter zwischen Luzern und Basel besorgte, war noch um die Mitte des Jahrhunderts als «Basler Kotkarren» verschrien[4]. Zwischen Zofingen, Reiden und Dagmersellen war die Strasse zweitweilig derart von den Bächen überschwemmt, die auf die Wässermatten geleitet wurden, dass die Fuhrleute zur Zeit der Wässerungen stundenlang durch Wasser waten mussten[5]. Am meisten wurden die Strassen und Brücken durch die allzu schwer beladenen Güterwagen und die vielen Vorspannpferde, die bei der damals allgemein üblichen Gabelfuhr in einer Reihe hintereinandergespannt waren, in Mitleidenschaft gezogen. Daher suchte die Obrigkeit die Zahl der zulässigen Pferde zu regeln und setzte auch Höchstlasten fest. Eine Strassenordnung von 1657 liess nicht mehr als 6 Zugpferde zu[6]. 1714 wurde die Zahl der Zugtiere auf vier reduziert und 1723 freigestellt[7]. Seither spielte in den Fuhrleuteordnungen die Anzahl Pferde kaum mehr eine Rolle, ausschlaggebend war das Gesamtgewicht der Fuhren. Wohl wegen der Baufälligkeit der Rothenburger Brücke hat Luzern 1714 die zulässigen Höchstlasten herabgesetzt auf 10 Saum bei Weinfuhren, 12 Siebner Surseer Mäss bei Getreidefuhren, 5 Fass bei Salzfuhren und 30 Zentner inklusive mitfahrendes Bettelvolk bei andern Güterfuhren aller Art[8]. Von 1714 bis 1717 wurde die Rothenburger Brücke unter grossem Kostenaufwand neu gebaut[9]. Gleich darauf erhöhten die Fuhrleute willkürlich ihre Lasten wieder, so dass sich die Obrigkeit gezwungen sah, neue Höchstgewichte vorzuschreiben. Ab 1723 galt für Weinwagen eine Höchstlast von 40 Ohm oder 12 Saum, für Getreidewagen 15 bis 16 Siebner, für Salzwagen 5

---

[2] RV 4, 68, 13. Juni 1655; RV 8, 111, 28. Juli 1773; RV 8, 188, 20. April 1780; RV 9, 237, 16. Aug. 1798; StP 2, 202, 5. Juni 1739; Akten F 7, Landvogtei Wikon, Sch 600, Strassenwesen, 18. Dez. 1777

[3] RV 8, 188, 20. April 1780

[4] *M. Wandeler,* Das luzernische Postwesen bis 1848 / 1951, 11

[5] Akten F7, Handel Sch 899, Handel im allgemeinen 1728; StP 5, 349, 27. Dez. 1779

[6] RV 4, 74, 25. Febr. 1657

[7] RV 5, 280, 9. Jan. 1723

[8] 1 Saum = 172,875 Liter
1 Siebner = 7 Surseer Viertel = rund 170 kg
1 Zentner = 52,89 kg
RV 5, 226

[9] *F. Zelger,* Studien und Forschungen zur Geschichte der Freiherren von Rotenburg-Wolhusen / 1931, 219—221

[10] 1 Ohm = 51,868 Liter

bis 6 Fass, für allgemeine Güterwagen 40 bis 50 Zentner[10]. Zur besseren Kontrolle wurden Ladescheine vorgeschrieben, die an den Zollstätten vorgewiesen werden mussten. 1753 hat Luzern das Höchstgewicht für Weinfuhren auf 47 Ohm oder 14 Saum heraufgesetzt[11].

Die Weinfuhren aus dem Elsass spielten eine wichtige Rolle im Luzerner Handelsverkehr, denn der Weinkonsum der Luzerner zu Stadt und Land war gross und fiel den fremden Reisenden des 18. Jahrhunderts auf. 1765 schrieb der Basler Gelehrte Isaak Iselin, fast der vierte Teil der Luzerner seien Fuhrleute, deren ganze Beschäftigung darin bestehe, Wein herbeizuschaffen, den die übrigen drei Viertel müssig vertrinken[12]. Der Zürcher Pfarrer Johann Conrad Fäsi spricht von einer «fast unbegreiflich grossen Summe», die jährlich für fremde Weine ausgegeben werde. Er nennt 1765 die Zahl von 200 000 Gulden, «von welchen in der Hauptstadt allein 70 000 Gulden draufgehen»[13]. Der Luzerner Ratsherr und Historiker Felix Balthasar, der die Verhältnisse gut kannte, bezifferte zwanzig Jahre später die Zufuhr von Elsässerwein auf 14 bis 16 tausend Saum und rügte die hohe Summe von 400 000 Gulden baren Geldes, die allein für Wein und gebrannte Wässer Jahr für Jahr «ausser Landes geworfen werde»[14].

Da die Fuhren von Luzern nach Basel die Kantone Bern, Solothurn und Basel passieren mussten, ergaben sich immer wieder allerhand Schwierigkeiten für die Fuhrleute. In oft langwierigen Verhandlungen mussten die Vorschriften über die Höchstlasten aufeinander abgestimmt werden, wenn Bussen und andere Unannehmlichkeiten vermieden werden wollten. Mit Basel und Solothurn war es verhältnismässig leicht, ins reine zu kommen. Bern hingegen liebte es, in seiner Strassenpolitik etwas eigenmächtig vorzugehen und kümmerte sich im allgemeinen wenig um verkehrstechnische Verfügungen seiner Nachbarkantone[15].

Schon 1738 verbot Bern zur besseren Schonung seiner Strassen die Gabelfuhren auf seinem Hoheitsgebiet und beschränkte die Ladung der Deichselwagen auf 30 Zentner[16]. Die Gabelfuhren mussten bei der ersten

---

[11] RV 7, 47, 30. Juni 1753

[12] Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 24/1925, 209

[13] *C. Fäsi,* Staats- und Erdbeschreibung 2, 17

[14] *F. Balthasar,* Historische, Topographische und Ökonomische Merkwürdigkeiten des Kantons Luzern 1, 40

[15] Akten F7b, Strassenwesen Sch 2148, Kanton Basel, Korrespondenzen von 1723, 1731, 1744, 1746, 1753, 1756 etc.

[16] *Gabelfuhrwerk* = schmaler, mit einer gabelförmigen Vorrichtung zum Anschirren des Zugtieres versehener Wagen. Wenn zur Beförderung einer Last mehrere Zugtiere nötig waren, wurden sie in einer Reihe hintereinandergespannt. Dadurch wurde die Strassenmitte sehr stark ausgetreten, so dass das Regenwasser nicht abfliessen konnte. *Deichselfuhrwerk* = breiterer und schwererer Wagen mit einer Deichsel, die das Nebeneinanderspannen der Zugtiere erlaubte. Der Deichselwagen setzte sich nach der Mitte des 18. Jahrhunderts allmählich durch. Er

bernischen Zollstatt auf Deichselwagen umgeladen werden. Vergebens protestierten Basel und Luzern über diese Behinderung des Verkehrs; ihr Hauptinteresse galt im Gegensatz zu Bern nicht so sehr der Erhaltung ihrer Hauptstrassen als vielmehr der Förderung eines möglichst flüssigen Verkehrs. Die Ladung von nur 30 Zentner war den Kaufleuten nachteilig, da an den meisten Zollsätten der Zoll pro Wagen erhoben wurde und somit für 60 Zentner nicht nur zwei Wagen, sondern auch zwei Knechte erforderlich waren, was die Frachtspesen erhöhte. Bern hielt auch später strikte an niedrigeren Lasten fest[17].

Organisation und Finanzierung des Strassenbaus

Bau und Unterhalt der Strassen war im allgemeinen Aufgabe der Gemeinden und der an die Strassen stossenden Grundbesitzer. Einzig die Emmenbrücke, die Rothenburger- und die Gisikerbrücke wurden aus dem Staatssäckel finanziert, ebenso ein paar Strassenabschnitte rund um die Stadt Luzern. So war z.B. der Unterhalt der Basler Strasse bis zur Wegscheide, der Strassen nach Kriens, Littau, Ebikon und Meggen bis zur damaligen Luzerner Pfarrgrenze, der Strasse nach Ennethorw und des Strassenstücks von der Gisikerbrücke bis zum Dorfeingang von Dietwil, Sache des Staates. Für alle übrigen Hauptstrassen wurden nur gelegentlich Staatsgelder in Form von Subventionen aufgewendet. Bei grösseren Strassenbauten hatten die Gemeinden zum Frondienst anzutreten, für den ordentlichen Unterhalt waren die Anstösser verantwortlich. Bei grober Vernachlässigung der Strassenpflicht waren Bussen bis zu 20 Gulden vorgesehen. Zu den regelmässigen Unterhaltspflichten gehörte das Ausbessern schadhafter Strassenstellen, das Einziehen der durch Pferde und Wagenräder verursachten Geleise, das Zerschlagen oder Wegräumen grosser Steinbrocken, das Öffnen der verstopften und zerfahrenen Strassengräben und Dolen[18], das Abmähen der Strassenböschungen und Beschneiden der in die Strassen hineinragenden Baumäste und Hecken, die gebührende Pflege der «Helgenstöckli» und Strassenkreuze[19].

Der Obrigkeit oblag das Aufsichtsrecht über den Strassenbau und das gesamte Strassenwesen. Oberstes staatliches Aufsichtsorgan war der Strassenherr oder Strassenmeister, der zugleich das Amt des Unterbaumeisters innehatte und dem Kleinen Rat angehörte. Er hatte alle drei Jahre der Reihe

---

gestattete eine günstigere Lastenverteilung auf Achsen und Räder, so dass die Strassen auch bei schwereren Lasten weniger der Ruinierung durch Gleisbildung ausgesetzt waren.

[17] *R. Frey,* Das Fuhrwesen in Basel von 1642—1848. Diss. Basel 1932, 54ff

[18] unterirdische Wasserabzugskanäle

[19] RV 4, 68, 13. Juni 1655 und zahlreiche andere Strassenverordnungen

nach die Strassen der verschiedenen Vogteien zu visitieren, doch wurde diese dreijährige Kontrolle nicht regelmässig durchgeführt. Im Amt Willisau fand sie z. B. von 1650 bis 1700 nur alle vier bis fünf Jahre statt, von 1700 bis 1770 alle drei bis vier Jahre. Aufgrund einer Abmachung mit den zehn rebellierenden Ämtern zur Zeit des Bauernkrieges von 1653 mussten die Strasseninspektionen 14 Tage vorher öffentlich angekündigt werden. Wo der Strassenmeister Mängel fand, wies er die Säumigen zur Ausbesserung an. Er fällte Bussen, verzeigte Ungehorsame der Obrigkeit und wachte über die Einhaltung der Fuhrleuteordnungen. Er musste auch über einige technische Kenntnisse verfügen, denn das Pflichtenheft schrieb ihm vor, den Bauern im Bau von Strassengräben und Dolen mit Anweisungen an die Hand zu gehen. Selbstverständlich konnte er nicht immer und überall zur Stelle sein. Seine Vertrauensleute in den Gemeinden waren die Geschworenen. Bei der Überwachung der Fuhrleute standen ihm die Zolleinzieher und die Beamten auf dem Weinmarkt, im Kornhaus und in der Sust als beeidigte Helfer zur Seite[20]. Dem Strassenmeister direkt unterstellt waren zwei bis drei Strassenknechte, die jedoch nur die Strassenarbeiten auf jenen wenigen Strassenstücken besorgten, für die der Staatssäckel aufzukommen hatte[21].

Die staatlichen Aufwendungen für den Strassenbau waren den Umständen entsprechend nicht sehr bedeutend. Sie betrugen im 18. Jahrhundert etwa 4 bis 5 Prozent der gesamten Bruttoeinnahmen. Sie haben sich vom ersten bis zum letzten Drittel des 18. Jahrhunderts zahlenmässig immerhin verdoppelt. Fast verdoppelt haben sich in dieser Zeit aber auch die Staatseinnahmen.

	Staatseinnahmen[22]	*Strassenbauausgaben*[23]
1701—1731	1 600 874 Gulden	67 832 Gulden
1761—1790	2 739 425 Gulden	133 624 Gulden

In diesen Zahlen sind sowohl die ordentlichen als auch die erfassbaren ausserordentlichen Strassenbauausgaben wie die Neuerstellung der Rothenburger Brücke von 1716/17 und der Ausbau der Transitstrasse nach Basel 1759/61 inbegriffen[24]. Würden nur die ordentlichen Ausgaben gezählt, dann

---

[20] RV 5, 226, 229, 280

[21] Kod. 9845, Eid und Ordnung eines Unterbauherrn und Strassherrn von 1595, erneuert 1662 und 1784, fol. 67a—69b;
Akten F7b, Bauwesen Sch 2145, Strassen im allgemeinen, Beamte; Akten 27/149 B, Verzeichnis der Strassen, deren Unterhalt dem Staat obliegt, 1800

[22] Kod. 6900, 6905, 7090, Seckelmeisterrechnungen

[23] Akten F7, Bauwesen Sch 896, 897, Strassenmeisterrechnungen

[24] Nach F. Balthasar, Merkwürdigkeiten 2, 117 hat die neue Rothenburger Brücke 50 000 Gulden gekostet. Der Ausbau der Basler Strasse von Luzern bis zur Kantonsgrenze kostete 45 000 Gulden.

hätten sich die staatlichen Aufwendungen im Laufe des 18. Jahrhunderts verfünffacht[25].

Da die Obrigkeit bestrebt war, ausserordentliche Ausgaben für den Strassen- und Brückenbau durch Erhöhung der Zolleinnahmen wettzumachen, ist es nicht ohne Interesse zu wissen, in welchem Verhältnis Strassenausgaben und Zolleinnahmen zueinander standen.

	Zolleinnahmen	*Strassenausgaben*
1701—1730	144 428 Gulden[26]	67 832 Gulden
1761—1790	818 247 Gulden[27]	133 624 Gulden

Während sich die Zolleinnahmen vom ersten bis zum letzten Drittel des Jahrhunderts mehr als verfünffachten, haben sich die Strassenausgaben nur gerade verdoppelt.

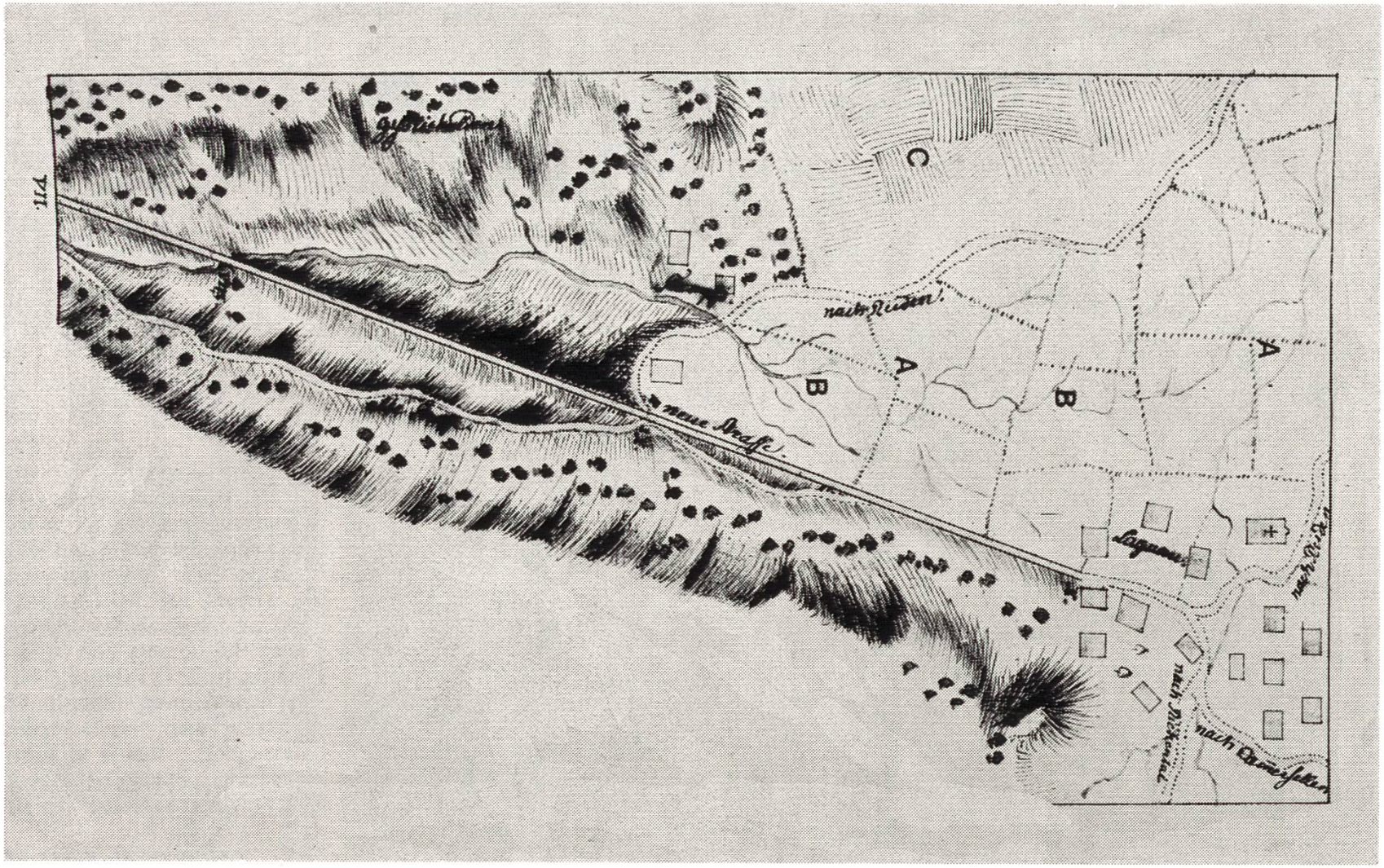
Eine nicht unbedeutende Rolle spielten auf der Einnahmenseite der Strassenmeisterrechnungen die Bussen für mangelhaften Strassenunterhalt. Von 1701 bis 1730 deckten die Bussengelder rund 55 Prozent der ordentlichen Strassenausgaben des Staates, von 1731 bis 1770 noch etwa 25 Prozent. Nach 1770 fielen die Bussen in den Strassenmeisterrechnungen nicht mehr ins Gewicht. 27 Prozent dieser Bussengelder flossen aus dem Amt Willisau. Von 1650 bis 1750 zahlten die Willisauer Bauern dem Strassenmeister durchschnittlich 60 bis 70 Gulden Bussen im Jahr, von 1750 bis 1770 120 bis 130 Gulden jährlich.

Der Ausbau der Transitstrasse Luzern-Basel

Die fünfziger und sechziger Jahre des 18. Jahrhunderts bedeuteten einen Marktstein in der Geschichte des luzernischen Strassenwesens, denn zu dieser Zeit hat der in wirtschaftlichen Belangen sonst eher genügsame aristokratische Stadtstaat eine ungewöhnliche Anstrengung entwickelt, um mit dem Einsatz bedeutender finanzieller Mittel und dem Aufgebot von Tausenden von Fronarbeitern sein Strassennetz auszubessern und die Voraussetzungen für Handel und Verkehr auf der Luzerner Landschaft zu verbessern. Der Anstoss dazu kam hauptsächlich von aussen. Als erster eidgenössischer Ort hat Bern sein Hauptstrassennetz im 18. Jahrhundert einer gründlichen Erneuerung unterzogen. An die Stelle des früheren Flickens und Verbesserns trat unter französischem Einfluss eine nach technischen Regeln durchgeführte Neukonstruktion ganzer Strassenzüge. Die alten, krummen Wege wurden gerade gezogen, Senkungen ausgefüllt, Bodenwellen durchschnitten.

---

[25] 1700—1729 durchschnittlich 635 Gulden pro Jahr
1770—1796 durchschnittlich 3264 Gulden pro Jahr
Kod. 10 315, Strassenmeisterrechnungsbuch

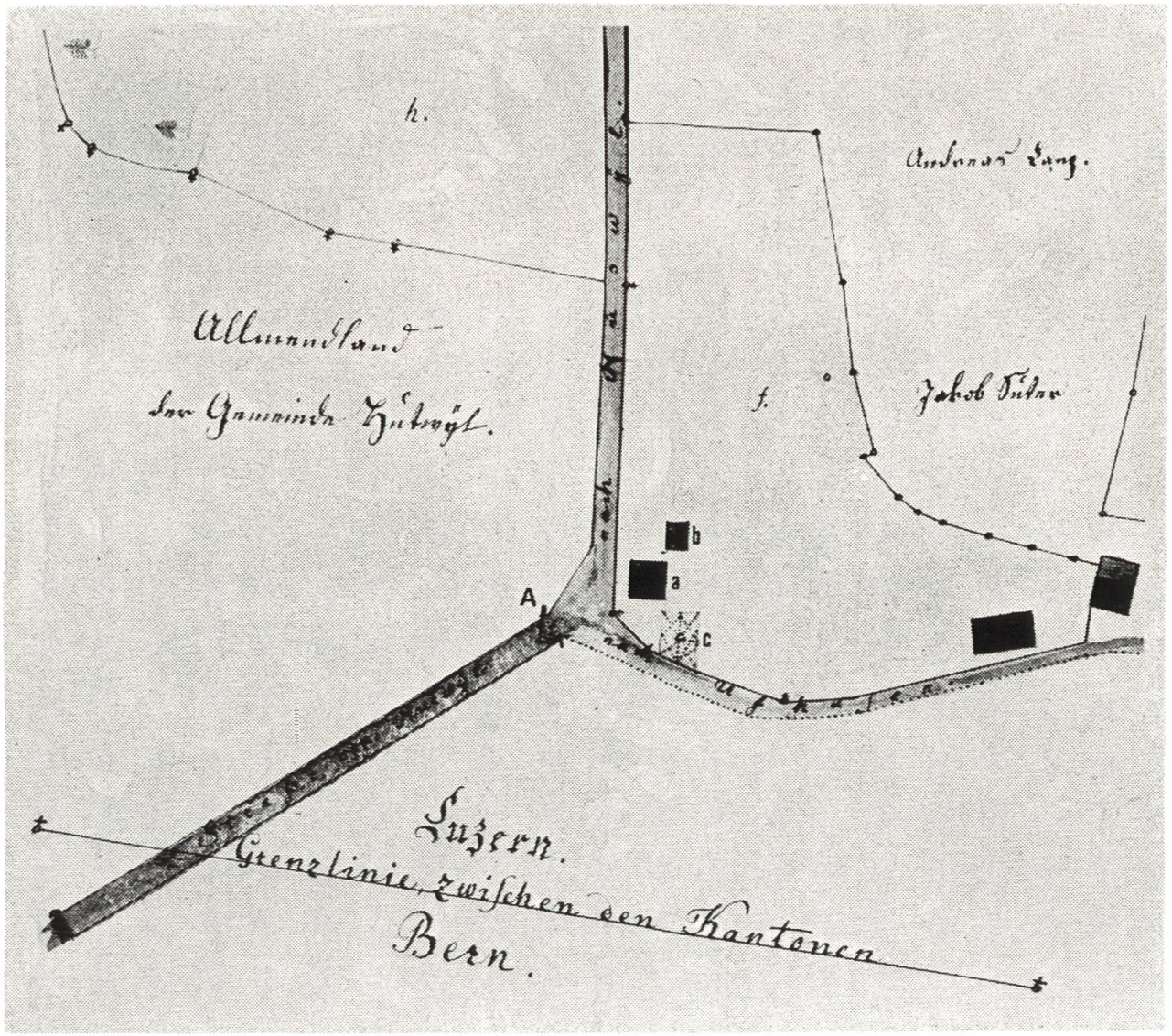


Aus den Plänen des Abtes Karl Ambros Glutz von St. Urban über die Korrektion der alten Langnauer Landstrasse von 1795. Das Bild zeigt das Strassenstück unmittelbar östlich des Dorfes Langnau (VIII-IX-X). Rechts der geradlinig geplanten neuen Strasse ist der alte, krumme Weg zu sehen. Links von Dorf und Strasse liegen die von Hägen (A) eingeschlossenen Wässermatten. Ganz deutlich ist das dichte System von Bewässerungsgräben (B) zu erkennen. Noch weiter links von den Wässermatten liegen die Ackerfelder (C). (Sch 2147 A)

Geometrischer Plan der Zollstätte Ufhusen aus dem Jahre 1837

In der Strassengabelung Huttwil-Hüswil-Ufhusen steht in einem 3 Jucharten umfassenden, dem Staate gehörender Baumgarten (f) das Zollhaus (a) mit Scheune (b) und Garten (c). Dem Zollhaus gegenüber, an der Abzweigung der Strasse nach Huttwil, etwa 80 m von der Kantonsgrenze entfernt, ist die Zollschranke (A) zu erkennen.

(Akten 28/85 C)



Sie erhielten ein solides Steinbett, darüber eine Lage Kies und in der Mitte eine leichte Wölbung, so dass das Regenwasser in die Seitengräben abfliessen konnte. Für die Hauptstrassen war eine Breite von 30 bis 40 Fuss vorgeschrieben, für die mittleren Strassen 20 bis 24 Fuss und für die Verbindungswege 14 bis 18 Fuss[28].

Von Bern aus verbreitete sich der Kunststrassenbau rasch in der übrigen Schweiz. Um die Mitte der fünfziger Jahre hatten Basel und Solothurn grössere Strassenverbesserungen vorgenommen. Auch Luzern wollte nicht zurückstehen, denn seine wirtschaftlichen, politischen und geistigen Beziehungen zu den Nachbarkantonen waren damals mannigfach und rege. Schon das erste bernische Postreglement von 1677 sah eine regelmässige Verbindung durch reitende Boten nach Luzern vor, die wöchentlich zweimal über Solothurn, Langenthal, Huttwil, Willisau und Sursee nach Luzern ritten, und im bernischen Memorial über den Strassenbau von 1742 war u.a. auch die Strasse von Luzern über Willisau, Huttwil und Burgdorf nach Bern als verbesserungswürdig aufgeführt[29].

Luzerns Strassenbaupläne nahmen bereits um die Mitte der fünfziger Jahre konkrete Formen an. Im März 1756 gab die Regierung einer zwölfgliedrigen Ehrenkommission aus sechs Kleinräten und sechs Grossräten den Auftrag, mit Hilfe eines erfahrenen Ingenieurs ein Projekt zur Verbesserung der Landstrassen auszuarbeiten[30]. Diese Strassenbaukommission war sich bald einig, dass zuerst der Abschnitt der internationalen Fernhandelsstrasse Luzern - Basel einer gründlichen Revision unterzogen werden sollte. Ihr Vorschlag ging dahin, die Basler Strasse zu verlegen. Sie sollte nicht mehr wie bisher von Aarburg über Zofingen, Reiden, Dagmersellen, Sursee, Sempach, Rothenburg nach Emmenbrücke und Luzern führen, sondern von Aarburg über Safenwil, Schöftland, Triengen, Sursee, Nottwil Neuenkirch umgeleitet werden, da diese Strecke kürzer und billiger sei[31]. Damit begann ein jahrelanges Feilschen um die Linienführung der neuen Basler Hochstrasse. Zwei Abschnitte standen zur Debatte: jener von Luzern nach Sursee und jener von Sursee bis zur nördlichen Kantonsgrenze.

---

[26]

Pfundzoll	*Obersinner*	*Schiffamt*	*Reiswaag*	*Weinzoll*	*Total*
137 243 Gl.	3370 Gl.	3224 Gl.	591 Gl.	—	144 428 Gl.

Kod. 7090, Einnahmenbuch des Seckelmeisters

[27]

Pfundzoll	*Obersinner*	*Schiffamt*	*Reiswaag*	*Weinzoll*	*Total*
610 527 Gl.	8983 Gl.	2233 Gl.	1734 Gl.	194 770 Gl.	818 247 Gl.

Kod. 6900/6905, Rechnungsbuch des Seckelmeisters

[28] *G. Baumann,* Das bernische Strassenwesen bis 1798/1924
R. Feller, Geschichte Berns 3 / 1955, 551—561

[29] *G. Baumann,* a. a. O., 95, 103

[30] GRP 1, 415, 10. März 1756

[31] GRP 1, 428, 11. Dez. 1756; Akten F7b, Bauwesen Sch 2146

Wenden wir uns zuerst dem Ringen um das Strassenstück Sursee - Kantonsgrenze zu, das in erster Linie mit der Berner Regierung ausgefochten werden musste. Sonderbarerweise scheinen sich die Gemeinden des unteren Wiggertales, insbesondere Reiden mit seiner alten Zollstatt, kaum für ihre historische Landstrasse gewehrt zu haben. Die neue Strasse konnte nur dann ins Surental verlegt werden, wenn Bern gewillt war, die völlig unzulänglichen Strassenverhältnisse von der Kantonsgrenze bei Marchstein bis Aarburg zu sanieren. Aber die Interessen von Bern und Luzern liessen sich im damaligen Zeitpunkt nicht auf einen Nenner bringen. An der Aare war man gerade mit dem Neubau der grossen Aargaustrasse beschäftigt und konnte nicht an die Verbesserung von Nebenstrassen denken. Dreimal setzte Luzern an, dreimal erhielt es einen abschlägigen Bescheid von Bern. Noch im August 1759 rechnete man in Luzern mit dem Bau der Surentalstrasse[32]. Besonders finanzielle Erwägungen schienen es zu verunmöglichen, die alte Route über Reiden zur Kunststrasse auszubauen. Insbesondere der Adelboden bei Wikon mit seinen «allzuvielen Gewässern und zahlreichen darin entstehenden Wasserquellen» stellte den Luzerner Planern technisch und kostenmässig fast unlösbare Probleme. Erst nach der dritten und endgültigen Absage Berns vom 7. September 1759 fand sich Luzern wohl oder übel mit dem Ausbau der bisherigen Linienführung von Sursee nach Wikon ab[33].

Diese unerwartete Wendung des beinahe drei Jahre dauernden Seilziehens war für die wirtschaftliche Entwicklung des unteren Wiggertales nicht ohne Bedeutung. Wäre sich Bern über die endgültige Linienführung seiner Aargaustrasse 1759 schon im klaren gewesen, hätten die Wiggertaler gegenüber den Surentalern ohne Zweifel das Nachsehen gehabt. Erst 1764 begann in Bern das grosse Debattieren um die Fortsetzung der Aargaustrasse nordöstlich Murgenthal. Nach einem Gutachten der obrigkeitlichen Zollkammer hätte die Strasse über Aarburg, Olten, Aarau weitergeführt werden sollen. Doch dieser offiziellen Meinung trat mit Vehemenz die Stadt Zofingen entgegen. Sie setzte sich für die Linienführung über Rothrist, Oftringen, Safenwil nach Lenzburg ein, da ihre weitsichtigen Bürger die neue West - Ost - Handelsstrasse möglichst nahe vor ihren Toren haben wollten. Sie scheuten auch vor finanziellen Opfern nicht zurück und setzten sich mit einem Kostenbeitrag von 10'000 Pfund für die Strasse über Oftringen nach Lenzburg ein. In der Grossratssitzung vom 5. Mai 1766 drang Zofingen durch. Wäre dieser Entscheid schon sieben Jahre früher gefallen, hätte sich Bern dem luzernischen Gesuch um Ausbau des Strassenstückes Marchstein - Safenwil kaum widersetzt, und Luzern hätte seine neue Basler Hochstrasse durch das Surental gebaut.

---

[32] GRP 1, 519, 521, 6. und 25. Aug. 1759

[33] Akten F7b, Bauwesen Sch 2148, einzelne Strassen ausserhalb des Kantons, Korrespondenz mit Bern von 1757 bis 1760

Noch wechselvoller gestaltete sich das Ringen um den anderen umstrittenen Strassenabschnitt Luzern - Sursee. Die im März 1756 eingesetzte Strassenbaukommission hatte dem grossen Rat schon im Dezember des gleichen Jahres die Ansicht eröffnet, dass die neue Strasse nach Sursee von Emmenbrücke über Ryffig, Neuenkirch, Nottwil auf das linke Ufer des Sempachersees zu verlegen sei. Rothenburg und Sempach sollten umfahren werden[34]. Ein diesbezüglicher Grossratsbeschluss erfolgte jedoch erst am 6. August 1759. Die neue Strasse sollte durchwegs eine Breite von 30 Schuh erhalten[35].

Gegen diesen Beschluss erhob die Stadt Sempach energischen Einspruch, da ihr durch Verlegung der Transitstrasse ans andere Ufer des Sees ein unersetzlicher Schaden entstehe[36]. Der Rat ordnete einen Augenschein an, der eindeutig zugunsten des Klägers ausfiel. Nach Aussage der Gutachter wies die alte Sempacher Strasse an vielen Stellen bereits die Breite von 30 Schuh auf, während der Weg über Neuenkirch höchstens 10 Schuh breit war. Somit erfordere der Ausbau der alten Route bedeutend weniger Land, was kostenmässig umsomehr ins Gewicht falle, als auch der Bodenpreis auf der Sempacher Seite wegen der geringeren Qualität niedriger sei. Bei einer Verlegung der Strasse sei zudem mit dem Widerstand der Untertanen zu rechnen, denn diese wünschten allgemein den Ausbau der alten Strasse. Angesichts der vielen Fronarbeiten und grossen Unkosten dürfe man schon aus Gründen der politischen Klugheit nicht einfach über die öffentliche Meinung hinweggehen. Selbst wenn man die neue Strasse trotzdem über Nottwil führe, komme man nicht darum herum, auch die alte Route noch zusätzlich auszubauen, teils wegen der immer stärker werdenden Durchfuhr von Kaufmannsgütern aller Art, die von Basel über Frick, Aarau, Münster nach Luzern gelangten, teils wegen der Zufuhr von Getreide aus der Vogtei Rothenburg und dem Michelsamt. Die Strasse durch das Fricktal sei bestens ausgebaut und werde auch deswegen von vielen Handelsleuten bevorzugt, weil der Weg über den Hauenstein nicht nur beschwerlicher, sondern wegen der vielen Zölle und Weggelder auch teurer sei[37].

Solchen Argumenten konnte sich der grosse Rat nicht verschliessen. Die neue Strasse sollte nun doch über Rothenburg und Sempach geführt werden. Mit der Oberleitung des grossen Werkes wurde Marschall Franz Ludwig Pfyffer von Wyher, Kommandant der Schweizergarde in Paris, betraut. Auch in Luzern machte man sich die technischen Errungenschaften der französischen Strassenbaukunst zunutze[38]. Franz Josef Dominik Peyer im Hof

---

[34] GRP 1, 428, 11. Dez. 1756; Akten F7b, Bauwesen Sch 2146, einzelne Strassen
[35] etwa 8½ m; GRP 1, 519, 521, 6. und 25. Aug. 1759. 1 Schuh = 28,42 cm
[36] GRP 1, 523, 10. Sept. 1759
[37] Akten F7b, Bauwesen, Sch 2146, Strassen, Amt Hochdorf
[38] Über Pfyffer siehe *Th. Ottiger,* General Franz Ludwig Pfyffer von Wyher 1716—1802. Festschrift Gletschergarten Luzern / 1972, 22—40

und Jakob Rudolf Mohr wurden Pfyffer als Adjunkte zur Seite gestellt. Ausserdem erhielt der Marschall freie Hand, eine Anzahl weiterer Mitarbeiter auszuwählen. Stadtleutnant Glutz aus Solothurn wurde als finanzieller Berater beigezogen[39].

Von anfangs Oktober bis Ende November 1759 wurde das Strassenstück Luzern - Gerliswil fertiggestellt. Inzwischen waren aber bereits wieder neue Zweifel über die endgültige Strassenführung von Gerliswil nach Sursee aufgetaucht. Es scheinen sich auch unter den Fachleuten heftige Auseinandersetzungen abgespielt zu haben. Schon im November reichte Marschall Pfyffer seine Demission als Oberingenieur des Strassenbaus ein, da man ihm ins Handwerk pfusche und mit Misstrauen und Missgunst begegne. Die Regierung sprach ihm aber ihr Vertrauen aus und bat ihn, sein Amt weiterzuführen. Pfyffer wollte nun endgültig Bescheid haben, ob er die Strassenbauten über Sempach oder über Neuenkirch weiterführen solle. Im Gegensatz zu den Persönlichkeiten, die im September zuvor ihr Gutachten zugunsten der Strasse über Sempach abgegeben hatten, setzte sich Pfyffer vor allem aus technischen Gründen für die Strasse über Neuenkirch und Nottwil ein. Es stand also schon damals Gutachten gegen Gutachten. Marschall Pfyffer drang als Fachmann von grosser Autorität mit seinen Argumenten durch und erhielt in der Strassenführung völlig freie Hand[40].

Die frondienstpflichtigen Bauern hatten mit allen erforderlichen Werkzeugen, Pferde- und Ochsenzügen gratis zum Strassenbau anzutreten. Nur minderbemittelte Kleinbauern wurden mit einer Brotspende und einem Taglohn von einem Batzen entschädigt. Auch unvermögliche Fuhrleute erhielten täglich ein Mass Hafer zugeteilt. Im März 1760 wurde der Frondienst wegen der beginnenden Feldarbeiten unterbrochen und erst im darauffolgenden Herbst wieder aufgenommen[41]. Im Frühjahr 1761 war die neue Strasse bis zur Kantonsgrenze bei Wikon fertiggestellt. Nicht weniger als 8256 Fronarbeiter mit 2272 Pferden und 3544 Ochsen taten ihren Dienst. Jeder Gemeinde war ein genau nach ihren Möglichkeiten bemessener Strassenabschnitt zugeteilt. Vom Frondienst ausgenommen waren nur die Bürger und Handwerksleute der Stadt Luzern sowie die Gemeinden des Amtes Habsburg und des Entlebuchs. Die Habsburger wurden für den Ausbau der Zürcher Strasse freigestellt, die Entlebucher hatten 1756 die Strasse durch ihr Tal instandgestellt[42].

Die Fronmannschaften des Amtes Willisau und des benachbarten Surentales arbeiteten am Strassenstück vom Surseer Wald bis zur Kantons-

---

[39] GRP 1, 522, 527, 528, 530; StP 4, 119
[40] GRP 1, 335, 22. Dez. 1759; St.P 4, 126, 29. Dez. 1759
[41] GRP 1, 528, 530; StP 4, 137
[42] Akten F7b, Strassenbau Sch 2146, einzelne Strassen, Einteilung der Mannschaften; RP 106, 448, 15. März 1756

grenze bei Adelboden. Ihre Leistung ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

Strecke Surseer Wald - Uffikon

Gemeinden	*Anzahl Schuh*	*Anzahl Leute*	*Pferde*	*Stiere*
Hergiswil	3000	186	17	92
Amt Knutwil	5380	206	62	84
Stadtkirchgang Willisau	4800	335	51	202
Luthern	2700	152	43	150
Geuensee	1100	74	27	13
Kottwil/Seewagen	700	37	10	20
Buchs	1000	35	10	44
Hilferdingen	528	27	16	24
Ufhusen	1200	61	10	60
Ettiswil	1200	53	23	10
Alberswil	800	30	19	10
Uffikon	1500	49	16	40
Total	23908	1245	304	763

Strecke Uffikon - Dagmersellen

Gemeinden	*Anzahl Schuh*	*Anzahl Leute*	*Pferde*	*Stiere*
Büron	3440	176	56	6
Triengen	2500	167	66	46
Briseck	1100	22	8	6
Dagmersellen	3268	123	19	96
Zell	1000	68	8	58
Gettnau	1020	52	10	10
Total	12328	608	167	222

Strecke Dagmersellen - Reiden

Gemeinden	*Anzahl Schuh*	*Anzahl Leute*	*Pferde*	*Stiere*
Schötz	2400	134	20	34
Altishofen	1400	90	14	24
Wil	304	14	2	4
Ohmstal	522	24	—	10
Wauwil	700	33	10	20
Egolzwil	700	30	26	44
Nebikon	1000	54	5	26
Ebersecken	350	15	4	62

Fischbach	1350	77	—	56
Bergzwing	740	43	—	82
Grossdietwil	1172	65	6	58
Total	10638	579	87	420

Strecke Reiden - Kantonsgrenze

Gemeinden	*Anzahl Schuh*	*Anzahl Leute*	*Pferde*	*Stiere*
Reiden	3250	119	34	56
Altbüron	1772	95	15	36
Pfaffnau/Roggliswil	3330	179	40	98
Langnau/Richenthal/ Mehlsecken	2800	131	28	132
Winikon	1150	76	13	39
Wikon	1500	87	13	40
Total	13802	687	143	401

Von den 141'276 Schuh von Luzern bis zur Kantonsgrenze baute das Amt Willisau mit total 2496 Mann, 490 Pferden und 1657 Stieren 48'256 Schuh (rund 14 km). Es baute somit 34 Prozent der ganzen Strecke und Stellte 30 Prozent der Fronarbeiter, 21,5 Prozent der Pferde und 46,7 Prozent der Stiere.

Die Gesamtkosten für den Neubau beliefen sich auf 45'000 Gulden. Die wichtigsten Ausgabeposten sind aus folgender Aufstellung ersichtlich:[43]

Fronlöhne, Taglöhne, Fuhren	13247 Gulden
Löhne für Handwerker (Zimmerleute, Maurer, Schmiede)	8153 Gulden
Aufseher und Inspektoren	8597 Gulden
Materialien und Werkzeuge	4488 Gulden
Brücken	2358 Gulden
Wirtsrechnungen für Unterkünfte und Verpflegung	2042 Gulden
Ritt- und Pferdelöhne	177 Gulden
Verschiedenes	341 Gulden

Auffallend ist, dass trotz der Fronarbeiten die Arbeitslöhne mit 13247 Gulden ein gutes Drittel der Gesamtrechnung ausmachten. Auch die Honorare für Aufseher und Strasseninspektoren stehen mit 21,8 Prozent verhältnismässig hoch in Rechnung. Das ist vor allem daraus zu erklären, dass auch fremde Fachleute zu Rate gezogen wurden, denen man hohe Entschädi-

[43] Akten F7, Bauwesen Sch 897, Strassenrechnungen

gungen zahlen musste. So forderte z.B. Inspektor Karl Waldkirch, Ratsherr und Wirt zum Roten Ochsen in Zurzach, der schon beim Strassenbau von Zurzach nach Brugg eine wichtige Rolle gespielt hatte und von der Luzerner Regierung mit einer Begutachtung ihres Strassenbaus beauftragt worden war, den hohen Taglohn von 6 Gulden (1 Dukaten). Er musste sich dann allerdings mit 5 Gulden im Tag begnügen, bezog aber immerhin für seine Dienste die stattliche Summe von 2120 Gulden[44].

Verschiedene mit dem Strassenbau zusammenhängende Ausgaben sind nicht in der Strassenmeisterrechnung enthalten, so u. a. das Ehrengeschenk für Oberinspektor Marschall Pfyffer, das ihm der Rat vor seiner Rückkehr nach Frankreich verehrte, und die Summe von 5174 Gulden für Landkäufe für die Strassenerweiterung. Die höchsten Landpreise wurden im unteren Wiggertal bezahlt. In Adelboden, Reiden, Dagmersellen, Buchs galt die Juchart Mattland 350 bis 550 Gulden, das Ackerland 120 bis 250 Gulden. In Oberkirch und Neuenkirch hingegen erreichte das Mattland nur einen Preis von 140 bis 200 Gulden, das Weideland 100 bis 160 Gulden[45].

Im Frühjahr 1761 war die Basler Strasse bis zur Kantonsgrenze zur 30 Schuh breiten Kunststrasse ausgebaut und durfte bei schweren Lasten nur noch von Deichselwagen mit mittlerer oder breiter Spurweite befahren werden. Gabelfuhren waren bei der hohen Busse von 40 Gulden nur noch mit höchstens zwei Pferden zugelassen[46]. Die breiteren und schwereren Deichselwagen brachten eine günstigere Verteilung der Lasten auf die Achsen und Räder und erlaubten das Nebeneinanderspannen der Zugtiere, so dass die Strassen weniger der Zerstörung durch Gleisbildung ausgesetzt waren. Zwecks einer gemeinsamen Vereinbarung über verkehrspolizeiliche Vorschriften lud Luzern die Vertreter der Stände Basel, Bern und Solothurn zu einer Besprechung ein[47]. Aufgrund dieser Verhandlungen setzte die Luzerner Fuhrleuteordnung von 1762 die Höchstlasten auf der neuen Strasse folgendermassen fest: gewöhnliche Fuhren 50 Zentner, Weinfuhren 12 Saum, Getreidefuhren 16 Siebner bei Deichselwagen und 7 Siebner bei Gabelfahrzeugen, Salzfuhren 5 Fässer bei Deichselgespann und 3 Fässer bei Gabelgespann. Fuhren, die von den engen Zufahrtsstrassen, auf denen das Nebeneinanderspannen der Zugtiere nicht möglich war, in die Hauptstrasse einmündeten, mussten umspannen, was unliebsame Umtriebe verursachte[48]. Ein reibungsloser Verkehr war erst dann zu erwarten, wenn auch die Nebenstrassen auf Deichselfuhrbreite ausgebaut waren. Daher war schon 1761 der

---

[44] StP 4, 143, 2. April 1760; Akten F7, Bauwesen Sch 897, Strassenrechnungen
[45] Kod. 10320, Information der geschehenen Landabmessung 1761, 58
[46] RV 7, 137, 138, 140
[47] Akten F7b, Bauwesen Sch 2148, Strassen ausserhalb des Kantons, Kanton Solothurn, 27. Juni 1761
[48] RV 7, 161, 173, 18. Juni 1762 und 4. Juli 1763

Ruf ergangen, alle Nebenwege auf 10 bis 12 Schuh (3 bis 3½ Meter) zu erweitern. Es dauerte jedoch Jahre, bis es überall so weit war[49].

Die Obrigkeit führte einen ununterbrochenen Kampf mit den Fuhrleuten, die sich immer wieder über die strassenpolizeilichen Vorschriften hinwegsetzten und sich nicht an die vorgeschriebenen Höchstlasten hielten. Da nützten auch die obligatorischen Ladeausweise oft wenig, die an den Zollstätten vorgewiesen werden mussten. 1766 verordnete der Luzerner Rat, es sollten in den wichtigsten Dörfern an der Basler Strasse öffentliche «Waage- und Gewichtsstationen» errichtet werden, um die rücksichtslosen Übertreter der Fuhrvorschriften leichter kontrollieren zu können.[50] Nicht nur das Überbelasten, sondern auch das Bremsen der schweren Wagen mit Ketten ruinierte die Strassen. Daher gebot ein Strassenmandat von 1767, alle Güter-, Wein-, Kernen- und Salzfuhren mit sogenannten «Schleipfen» oder «Radschuhen» zu versehen[51]. Auch sollten die Fuhrleute nicht immer die gleichen Gleise benutzen, sondern bald die Mitte, bald die Seiten der Strasse einhalten. Insbesondere war darauf zu achten, dass mehrere Wagen nicht hintereinander, sondern gestaffelt fuhren[52]. Um den hohen Bussen zu entgehen, griffen die Fuhrleute zu allerhand Schlichen. So wurden etwa zu schwere Lasten vor dem Passieren der Zolllstatt auf zwei oder drei Wagen verteilt und nachher wieder auf einen einzigen umgeladen. Daher verschärfte man die Vorschriften über die Frachtbriefe. Es durfte unterwegs keine Fuhre mehr verändert werden; alles musste so gelassen werden, wie es die von den Kaufhäusern und Susten ausgestellten Ladekarten bescheinigten. In den Frachtbriefen musste auch verzeichnet sein, was unterwegs auf- und abgeladen wurde[53].

Der Kampf um den Unterhalt der neuen Basler Strasse

Die Luzerner Obrigkeit scheute keine Mühe, um die mit grossen Kosten erstellte Transitstrasse in gutem Zustand zu erhalten. Doch die bestgemeinten Vorschriften nützten wenig. Der Verkehr nahm ständig zu, und schon nach kurzer Zeit befand sich die Strasse wieder in völlig ausgefahrenem Zustand. Jahr für Jahr mussten die Gemeinden, die mit der Erweiterung der Nebenstrassen vollauf beschäftigt gewesen wären, auch noch

---

[49] RV 7, 138, 179, 14. Febr. 1761 und 17. Sept. 1763
RV 8, 82, 3. Febr. 1772

[50] RP 51, 228b, 31. Dez. 1766

[51] Die Schleipfe oder der Radschuh war ein keilförmiges, mit einer Hohlrinne versehenes Stück Hartholz, das am Wagen befestigt war und beim Abwärtsfahren dem Rad unterlegt werden konnte. Die Radfelge passte so in die Höhlung des Holzes, dass das Rad nicht hinausgleiten konnte.

[52] RV 7, 230, 22. Aug. 1767; Akten 27/149 A, Strassenreglemente, 4. März 1799

[53] RV 8, 191, 30. Sept. 1780

zur Neubekiesung der Basler Strasse aufgeboten werden. Zudem hätten die Anstösser wöchentlich zweimal die Gleise einziehen sollen[54]. Diese ständig wiederkehrenden Strassenlasten wurden für die Bauern allmählich zu drückend. Weiter entlegene Gemeinden verweigerten den Frondienst. Die Gemeindebehörden von Neudorf mögen im Namen vieler gesprochen haben, wenn sie rund heraus erklärten, sie würden nur noch gegen eine angemessene Entschädigung an Heu, Hafer und Brot zur Strassenarbeit antreten, denn sie hätten das ewige Fronen satt. Die Luzerner Herren möchten doch kommen und ihnen ihre verschuldeten Heimwesen abkaufen; sie seien lieber Knechte als frondienstpflichtige Bauern[55].

Wer sollte denn eigentlich die von allen Gemeinden unter Leitung des Staates erstellte Strasse in Zukunft unterhalten? Sollten weiterhin abwechslungsweise alle Gemeinden zum Strassendienst herangezogen werden, oder sollte der Unterhalt den Anstössergemeinden überlassen werden, wie es vor der Instandstellung von 1759/61 der Fall gewesen war? Darin gingen die Meinungen auseinander. Die Strassenbaukommission liess sich eingehend orientieren, was in den Nachbarkantonen Basel, Bern und Solothurn üblich war. Wie dort sollten auch im Kanton Luzern die Anstössergemeinden die Hauptlast tragen. Doch diese weigerten sich energisch, eine ewige Unterhaltspflicht auf sich zu nehmen. Der Streit der Meinungen endete schliesslich in einem Kompromiss. Zu grösseren Arbeiten, wie Kiesfuhren und Neubekiesung des Strassenbetes, wurden die 41 nächstgelegenen Gemeinden verpflichtet. Kleinere Arbeiten, wie das regelmässige Gleichziehen, hatten die Anstösser zu besorgen. Auch der Staat war gewillt, einen Teil der Lasten auf sich zu nehmen. Er zahlte auf jeden Schuh der neuen Basler Strasse eine Unterhaltsentschädigung von 1 Schilling pro Jahr, was eine zusätzliche jährliche Strassenausgabe von 2866 Gulden ergab. Die Stadt Luzern und die Stadt Sursee besorgten ausserdem auf eigene Kosten drei Strassenabschnitte von insgesamt 26'633 Schuh (rund 7½ km).

Zu den 41 unterhaltspflichtigen Gemeinden zählten:

Luzern	Neuenkirch	Büron	Wauwil
Sursee	Nottwil	Triengen	Dagmersellen
Sempach	Ruswil	Winikon	Langnau
Kriens	Buttisholz	Kottwil	Richenthal
Horw	Grosswangen	Buchs	Mehlsecken
Littau	Oberkirch	Uffikon	Reiden
Malters	Eich	Schötz	Wikon
Rothenburg	Schenkon	Altishofen	Pfaffnau
Emmen	Geuensee	Nebikon	Roggliswil
Gerliswil	Knutwil	Egolzwil	Ebersecken/Altbüron[56]

[54] RV 7, 145, 150, 161, 164, 200, 1761—1766

Im Amt Willisau war man über diese Lösung höchst unzufrieden. Zwei Beispiele aus dem unteren Wiggertal mögen die allgemeine Misstimmung illustrieren.

1766 reklamierte die Gemeinde Reiden, sie sei ausserstande, die 2 km Landstrasse zu unterhalten, die ihr von der Strassenkommission zugewiesen worden waren. Reiden sei eine der ärmsten Gemeinden des Kantons und nur mit wenig Zugvieh versehen. Ebersecken, Fischbach, Grossdietwil, Altbüron und der Bergzwing, welche die Reidener mit Geldbeträgen hätten unterstützen sollen, verweigerten diesen Dienst, da sie von der neuen Strasse nur sehr wenig Nutzen hätten. Wohl sei die Durchfuhr mit dem Bau der neuen Strasse etwas erleichtert worden, doch dafür müssten sie nun höhere Zölle entrichten. Den grössten Vorteil hätten nicht die Bauern, sondern die Basler Fuhrleute, die Stadt Luzern und die Geistlichen mit den vielen Zehntenfuhren. Die Wiggertaler Bauern sähen nicht ein, warum nicht auch die Geistlichen das ihre zum Unterhalt beitragen sollten, da sie doch mit ihren Reitpferden, Kutschen und Fuhrwerken die Strasse ebensoviel gebrauchten wie die unterhaltspflichtigen Anstösser. Die Reidener Gemeindebehörden verlangten auch die Wiederherstellung der alten Zolltarife[57], denn der Verkehr habe so stark zugenommen, dass die Zolleinnahmen auch ohne Taxerhöhung grösser würden. Im übrigen wolle man nichts von weiteren Strassenbauten wissen, der gemeine Mann habe mit seiner eigenen Not mehr als genug zu tun[58].

Ähnlich tönte es aus Dagmersellen. In einer Beschwerdeschrift der Gemeindebehörden hiess es, wenn nicht alle Gemeinden des Kantons in gleicher Weise zum Unterhalt der neuen Strasse beitragen müssten, dann möchten sie lieber im äussersten Winkel des Landes wohnen. Sie hätten vergebens gehofft, aus der neuen Transitstrasse Nutzen zu ziehen. Nun sei sie aber nichts anderes als gleichsam ein grosser, reissender Strom, der die anliegenden Gemeinden das ganze Jahr mit einer Flut von allerhand Bettelgesind und Handwerksburschen überschwemme. Oftmals seien Haus und Hof den grössten Gefahren ausgesetzt, von denen die abseits stehenden Dörfer nie etwas zu riechen bekämen. Zwar gaben die Dagmerseller Gemeindeväter zu, dass sie ihren Teil der Landstrasse schon früher ohne fremde Hilfe unterhalten hätten. Doch das habe sie jahraus, jahrein keinen Heller gekostet. Man habe einfach die Bäche auf die Strasse geleitet, und so sei dieselbe von selbst in sauberem Zustand erhalten worden. Dagmersellen beklagte sich auch schwer darüber, dass seit dem Bau der neuen Strasse der Ertrag ihrer Wiesen und

---

[55] Akten F 7b, Bauwesen Sch 2146, einzelne Strassen, 23. Dez. 1765;
Akten F 7, Strassen Sch 544, Neudorf, 10. Juli 1767

[56] Akten F 7b, Bauwesen Sch 2146, Basler Strasse, 23. Dez. 1765

[57] Über den Zollstreit siehe nächstes Kapitel

[58] Akten F 7b, Bauwesen Sch 2147, Strassenwesen, Amt Willisau, 2. Nov. 1766

Matten von Jahr zu Jahr abgenommen habe, was die Zehntherren leicht bestätigen könnten. Die an der Strasse gelegenen Mannwerche seien im Wert um mindestens 150 Gulden gesunken. Sie hätten von der Landstrasse so wenig Nutzen wie irgendeiner im hintersten Enzi. Die Gerechtigkeit fordere daher, dass alle Gemeinden in gleicher Weise zum Unterhalt der Landstrasse beitragen müssten, wie dies in deutschen und welschen Landen allgemein üblich sei. Auch ein Geldzuschuss der entlegeneren Gemeinden nütze ihnen wenig. Dagmersellen sei zwar eine grosse Gemeinde, doch hätten sie nur noch etwa zehn ganze Züge, die immer vollauf zu tun hätten. Ausser der Hauptstrasse müssten sie auch wichtige Nebenstrassen, wie jene nach Willisau und St. Urban, unterhalten[59].

Aus den Eingaben der beiden Wiggertaler Gemeinden spricht eine tiefgreifende Verbitterung. Die allgemeine Erregung der Gemüter wurzelte aber nicht allein im Ueberdruss über die vielen Frondienste und im Streit um die Unterhaltspflicht der neuen Basler Strasse, die scheinbar nicht nur lauter Vorteile brachte. Eine ebenso wichtige Ursache der Unzufriedenheit bildete die Erschliessung neuer Einnahmequellen durch den Staat.

Die Zollrevision 1765/66

Die Finanzierung der ausserordentlichen Strassenbauten von 1759 bis 1761 und die damit verbundene Erhöhung der jährlich wiederkehrenden Strassenausgaben bereiteten der Obrigkeit einiges Kopfzerbrechen. Im Grossen Rat wurden die verschiedensten Möglichkeiten diskutiert, um die Staatseinnahmen zu verbessern. Man dachte an die Einführung neuer indirekter Steuern auf Wein, Branntwein, Tabak, Spielkarten und Salz. Auch ein freiwilliger Beitrag des Welt- und Ordensklerus wurde in Erwägung gezogen. Ebenso fiel der Vorschlag, etwa 120 000 Gulden Staatskapital aus dem Wasserturm in sichere Hypotheken anzulegen und den Zins davon für Strassenbauten zurückzulegen.[60] Die meisten dieser Vorschläge stiessen scheinbar auf unüberwindliche Hindernisse, so dass schliesslich im Wirrwarr der Meinungen der Plan einer durchgreifenden Zollreform als der einfachste Weg erschien, zusätzliche Staatseinkünfte zu erschliessen.

Das Zollwesen war von jeher mit dem Strassenwesen aufs engste verbunden. Ursprünglich dienten die Zölle wohl ausschliesslich dem Unterhalt der Strassen und der Sicherung des Strassenverkehrs, doch wurden sie schon im Laufe des Mittelalters ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung mehr und mehr entfremdet. Die Zölle nahmen den Charakter von indirekten Steuern an, die einen nicht unwesentlichen Teil der Staatseinnahmen ausmachten. Wenn es auch im alten Luzern nicht zutraf, dass die Zolleinkünfte die öf-

---

[59] a. a. O., 11. Dez. 1766
[60] GRP 1, 431ff, Januar 1757

fentlichen Ausgaben zum grössten Teil deckten oder sogar übertrafen, so hat es die Luzerner Regierung des 18. Jahrhunderts doch auch verstanden, die Zölle fiskalisch auszunutzen. Machten die Zolleinnahmen im ersten Drittel des Jahrhunderts nur rund 11 Prozent der gesamten Staatsausgaben aus, so waren es im letzten Drittel mehr als 33 Prozent. Während sich die Staatsausgaben nicht ganz verdoppelten, haben sich die Zolleinnahmen mehr als verfünffacht.

	1701—1730	*1761—1790*	*Zunahme*
Staatsausgaben[61]	1 301 883 Gl.	2 452 556 Gl.	88%
Zolleinnahmen[62]	144 428 Gl.	818 247 Gl.	466%

Diese auffallende Zunahme der Zolleinkünfte war zum Teil dem wachsenden Verkehr als Folge der Bevölkerungsvermehrung und der Verbesserung der Strassenverhältnisse zu verdanken. Sie war aber auch der Vermehrung der Grenzzollstätten und der rigoroseren Handhabung der Zollvorschriften zuzuschreiben. So wurde 1763 der 80-jährige Zöllner von Emmenbrücke aus dem Dienst entlassen, weil er seiner Aufgabe schon lange nicht mehr gewachsen war. Zur gleichen Zeit ergriff die Obrigkeit auch Massnahmen zur regelmässigeren Handhabung des Wasserzolls.[63] Nach Ansicht der Staatsökonomiekommission war eine gründliche Revision des Zollwesens dringend nötig geworden, nicht nur wegen der vielen Missbräuche und Betrügereien, son-

Wenn es schon schwer fiel, dem Landmann den Strassenbau schmackhaft

dern auch wegen des ständig zunehmenden Verkehrs und der grösseren Unkosten für den Strassenbau. Der Staat brauchte unbedingt mehr Geld. So erliess der Rat im Juni 1766 eine neue Zollverordnung, die allenthalben auf der Landschaft Aufregung und Widerstand erregte, trotzdem die Obrigkeit beteuerte, eine für Stadt und Land gerechtere Ordnung zu schaffen, und im wesentlichen nichts anderes zu tun, als schon längst geltende Vorschriften zur strafferen Anwendung zu bringen.[64]

Wenn es schon schwer fiel. dem Landmann den Strassenbau schmackhaft zu machen, der doch am meisten zu seinem unmittelbaren Nutzen diente, so hielt es noch viel schwerer, in Vergessenheit geratene Zölle und Abgaben wieder in Gang zu bringen.[65] Was vor allem den Unwillen des Landvolkes weckte, war die Erhöhung der Abgaben auf Salz, Wein und Branntwein und die Errichtung einer ganzen Reihe neuer Grenzzollstätten zur besseren Kon-

---

[61] Kod. 6890, 6900, 6905, Seckelmeisterrechnungen
[62] Kod. 7090, 6900, 6905, Seckelmeisterrechnungen
[63] Akten F 8, Zollwesen Sch 926, Zollstätten, Juli 1763; StP 4, 178, 31. Jan. 1761
[64] RV 7, 199, 28. Jan. 1765; 209, 20. Juni 1766
[65] So schrieb schon im April 1765 der Basler Ratsherr Isaac Iselin an den Luzerner Politiker Felix Balthasar / Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 24/1925, 209.

trolle der Ein- und Ausfuhren. Es ging der Obrigkeit vor allem darum, der immer häufiger werdenden Umfahrung der Zollstätten zu steuern.

Die im 18. Jahrhundert geltenden Zollabgaben lassen sich in drei Kategorien teilen: 1. in Durchgangs-, Ein- und Ausfuhrzölle, 2. in Marktzölle und 3. in den Kaufhaus- oder Zentnerzoll. Zur ersten Gruppe gehörten die Grenz-, Tor- und Brückenzölle, zur zweiten das Umgeld, der Böspfennig, der Pfundzoll und der Waaglohn. Das Umgeld war eine Umsatzsteuer auf Wein und Salz, die vom Wirt oder vom Salzausmesser zu entrichten war. Der Böspfennig belastete alle fremden Weine, die in einem Keller eingelagert wurden. Der Pfundzoll war eine Umsatzsteuer, die fremde Händler von den auf den Märkten verkauften Waren zahlten. Das Waaggeld schliesslich hatte jeder zu entrichten, der die öffentliche Waage, z.B. die Anken- oder Reiswaage in Anspruch nahm. Der Kaufhaus- oder Zentnerzoll war eine Sustgebühr von 10 Schilling pro Zentner, die von solchen Kaufmannsgütern zu entrichten war, welche in der Sust abgeladen oder umgeladen wurden; von 1766 an musste der Zentnerzoll zusätzlich von allen jenen Waren bezahlt werden, die irgendwo im Lande, auch ausserhalb der Sust, abgeladen wurden.[66]

Aufgrund der Zollreform von 1765/66 stieg die Zahl der Grenzzollstätten von 13 auf 31. Die Zahl der Binnenzölle veränderte sich nicht.

Uebersicht über die luzernischen Zollstätten von 1680 bis 1798

Grenzzölle bis 1765	*Neue Grenzzölle nach 1765*
Reiden	Reiden Hintermoos
Mehlsecken (1691)	Luthern
Hüswil	Grossdietwil
Ufhusen	Altbüron
Triengen	Ludligen
Winikon (1691)	St.Urban
Münster	Pfaffnau
Hochdorf	Etzelwil
Horw	Pfeffikon
Winkel (1696)	Rickenbach
Oberwynen (1716)	Ermensee
Mosen (1731 vorübergehend)	Gisikon
Altbüron (1736 vorübergehend)	Meggen
Reiden Vordermoos (1759)	Greppen

[66] *Segesser,* Rechtsgeschichte 2, 291ff; 3/13, 26ff

Oberschongau (1760)	Udligenswil
	Malters
	Marbach/Weissenbach
	Glashütte in der Fontannen
Brückenzölle	*Torzölle (Munizipalzölle)*
Emmenbrücke	Luzern Weggistor
Wolhuser Brücke	Luzern Untertor
Gisiker Brücke (1720)	Luzern Obertor (1737 vorübergehend)
Werthensteinerbrücke (1720)	Sempach
	Sursee
Wasserzölle	Willisau
Seezoll zu Luzern	
Reusszoll zu Rathausen (1763)	Münster [67]

Der Unwille des Landvolkes über die verhasste Zollreform machte sich u.a. auch in Willisau, Ettiswil, Alberswil, Zell und Dagmersellen in Gehorsamsverweigerung und Schmähreden gegen die Regierung Luft.[68] Der Willisauer Stadtschreiber Jakob von Sonnenberg warnte die Obrigkeit vor dem ausgelassenes Treiben mancher Willisauer Bürger, die bis spät in der Nacht die Zeit mit Spielen, Schwören, Fluchen und allerhand verdächtigen Reden wider die von Gott gesetzten gnädigen Herren vertrieben. Ein dreister Willisauer hatte sich sogar erfrecht, wider die strenge obrigkeitliche Sittenordnung bis morgens vier Uhr unter lautem Trompetenschall die Taufe seines Sohnes zu feiern. Als der Stadtschreiber zur Ruhe mahnte, drohten ihm die angeheiterten Trinkgesellen, er möge sich hüten, einem Willisauer Bürger etwas dreinzureden, sonst werde man ihm nicht nur mit Trompeten, sondern auch mit Pfeifen und Gröhlen und mit Geisselklöpfen die Nachtruhe versüssen. Der verschüchterte Stadtschreiber bat die Obrigkeit fast flehentlich, doch etwas zu unternehmen, um ihr verletztes Ansehen wieder herzustellen und ihre Beamten vor der Wut des Volkes zu beschirmen.[69]

Die gnädigen Herren bekamen es mit der Angst zu tun. Die unglaubwürdigsten Gerüchte gingen unter den Bauern um, die Obrigkeit wolle auf jede Juchart Land und auf jeden Obstbaum eine Steuer legen. In der Stadt vermutete man, die Landschaft stehe in geheimer Verbindung mit den Landsgemeindeorten der Innerschweiz. Das Gespenst von Aufruhr und Rebellion

---

[67] Die Torzölle zu Sempach, Sursee und Willisau flossen in die Kasse dieser drei Landstädte. Der Zoll zu Münster gehörte zur Hälfte dem Stift, zur Hälfte dem Staat.

[68] Akten F4, Landvogtei Willisau Sch 617, Unruhen, 1763, 1764, 1766, 1767

[69] a. a. O., 1. Aug. 1764

ging durch die Reihen der Räte. In aller Eile wurden zwei Heimlicher[70] ernannt, die mit Hilfe von «aufrichtigen, getreuen und verschwiegenen Spionen» alles bei ihren Eiden erkunden sollten, was Verdächtiges geredet und gehandelt werde.[71] Zugleich suchte man die erregte Stimmung zu Stadt und Land durch ein obrigkeitliches Mandat zu beruhigen. Darin hiess es: Die Neubesetzung eingegangener und die Errichtung neuer Zollstätten, die Gleichstellung der Bürger und Untertanen in der Entrichtung von Zollabgaben, die Massnahmen gegen Betrügerei und Umfahrung der Zölle verfolgten keinen anderen Zweck, als die Bequemlichkeit der Handelsleute und damit die Förderung von Handel und Verkehr, den regelmässigen Bezug der schon von altersher üblichen Abgaben sowie die Abwendung von Lebensmittelknappheit und von Teuerung[72].

Aber auch unter den geistlichen Hirten des Volkes gärte es scheinbar recht bedenklich. Der Klerus war aufgebracht darüber, dass die Obrigkeit in unkluger Missachtung veralteter, aber deshalb in den Augen des Volkes nicht weniger unantastbarer Privilegien der Kirche auch von der Geistlichkeit einen angemessenen Beitrag an die Strassenbaukosten verlangen wollte. Man war auch erbost über allerhand kirchenpolitische Reformideen im damaligen führenden Flügel der Regierungsmänner, die unter nicht allzu glücklichen Umständen das Verhältnis zwischen Kirche und Staat in ihrem Sinne den Erfordernissen der Zeit anzupassen gedachten. Wenn der Klerus mit dem Volk gegen die Regierung gemeinsame Sache machte, dann war es um das aristokratische Regime geschehen. Darum mobilisierten die nervös gewordenen Luzerner Politiker wieder einmal die «religiösen Gefühle des Volkes», um eine heikle politische Situation zu meistern. Der Rat appellierte an die Geistlichkeit, sich verantwortungsbewusst für die Ehre Gottes und seiner obrigkeitlichen Stellvertreter auf Erden einzusetzen, das unerfahrene Volk auf dem rechten, gottgewollten Weg des Gehorsams zu erhalten und die «leibs- und seelenheilvergessenen» Störenfriede von ihren gefährlichen Irrwegen zurückzuführen; «denn die Aufwiegler und Unglücksstifter handeln wider Gott, Religion, Eid und Treue und rennen unweigerlich dem zeitlichen und ewigen Verderben zu.»[73] Die Aufregung auf dem Lande beruhigte sich erst, nachdem 1769/70 ein Regierungswechsel stattgefunden hatte, der für die Weiterentwicklung der luzernischen Geschichte nicht unbedingt von Vorteil war.[74]

Inzwischen gewöhnte man sich an die neue Ordnung der Dinge, und die tägliche Erfahrung lehrte bald einmal, dass die Zollabgaben den einfachen

---

[70] eine Art geheimer Staatspolizei
[71] StP 4, 315f, 29. März 1765
[72] RV 7, 201, 22. April 1765
[73] a. a. O.
[74] Vgl. *F. Balthasar,* Der neunundsechziger Handel zu Luzern, in: Helvetia 1, 193—295 und *Ch. Weber-Hug,* Der Klosterhandel zu Luzern 1769/70, Bern 1971

Mann auf dem Lande nicht sehr stark berührten. Sie belasteten vielmehr die einheimischen und fremden Händler, die Kaufleute und die Reisenden. Zu einer Zeit, wo direkte Steuern eine seltene Ausnahme, wenn nicht gar unbekannt waren, war der Staat auf genügend Einnahmen aus indirekten Steuern angewiesen, wenn er seinen Aufgaben gerecht werden wollte. Auch mit der neuen Strassenordnung fand man sich ab, denn auch hier musste das Volk einsehen, welchen Vorteil die verbesserten Strassen auch für den kleinen und grösseren Alltagsverkehr bedeuteten und nicht bloss für den weiträumigen Transitverkehr.

Die Strassen des alten Amtes Willisau

Die alte Landvogtei Willisau spielte eine bedeutende Rolle im luzernischen Strassensystem des 18. Jahrhunderts. Der nordöstliche Teil des äusseren Amtes war auf einer Strecke von etwa 14 Kilometern von der Transitstrasse Luzern-Basel durchzogen. Die Stadt Willisau war Etappenort an der Landstrasse Luzern-Bern, die über Werthenstein, Buholz, Geiss, Ostergau Willisau erreichte, und dann über Oberwil und Ufhusen oder Hüswil dem bernischen Huttwil zustrebte. Schon in einem alten Strassenbauprojekt aus der Zeit um 1756/59 war die Rede davon, auch die Lokalstrasse Sursee, Ettiswil, Willisau zur 12 Schuh breiten Landstrasse auszubauen. Von 1760 an bemühte sich die Stadt Willisau um den Bau einer neuen Talstrasse, welche die Grafenstadt über Gettnau, Zell mit Huttwil verbinden sollte. Beide Pläne mussten immer wieder aufgeschoben werden, weil nach dem Ausbau der Transitstrasse nach Basel zuerst die Nebenstrassen des Kantons auf 10 Schuh verbreitert werden mussten, um sie für Deichselfuhren passierbar zu machen. Zudem verweigerten die Bauern des äusseren Amtes den Frondienst an der Talstrasse nach Huttwil. Die Stadt Willisau musste sich damit zufrieden geben, die alte Strasse über Oberwil nach Zell von 10 auf 12 Schuh zu verbreitern. Der Ausbau der Talstrasse konnte erst in den achtziger Jahren verwirklicht werden, nachdem zuvor der Verbindungsweg von Sursee nach Willisau zur Landstrasse erweitert worden war. Der Landvogt hatte seine bittere Not mit den Willisauern, wenn es um Strassenarbeiten ging. Immer wieder befanden sich die Strassen des Amtes in einem beklagenswerten Zustand, weil viele Bauern das Wasser ihrer Wässerwiesen einfach auf die Strassen leiteten und auch sonst ihren Strassenpflichten schlecht nachkamen[75].

---

[75] Akten F 7b, Bauwesen Sch 2146, einzelne Strassen, undat. Projekt; Sch 2147, Strassenbau, Amt Willisau, Nov. 1761 und Aug. 1787; RV 7, 138, 179, 14. Febr. und 17. Sept. 1763.
RV 8, 188, 20. April 1780; RP 109, 48, 10. Dez. 1760; RP 54, 31b, 277b, 24. Nov. 1773 und 17. Jan. 1776; StP 4, 216, 20. Nov. 1761; StP 5, 32f, 349, 384f, 25. Jan. 1773, 27. Dez. 1779, 12. Febr. 1781

1795 tauchte im Amt Willisau das Projekt auf, die Strassen von Dagmersellen und Reiden über Langnau und den Guggersberg nach Pfaffnau, St. Urban und Langenthal zu einer 25 Schuh breiten Landstrasse auszubauen. Die enge, steile und kurvenreiche sogenannte Langnauer Strasse wurde seit dem Ausbau der Basler Transitstrasse fast nicht mehr benutzt. Der Urheber des Projektes war Abt Karl Ambros Glutz von St. Urban[75a]. Er versprach sich von seinen Plänen einen wirtschaftlichen Vorteil für die Region Langnau-Pfaffnau-St. Urban und eine zusätzliche Einnahmequelle für den Kanton Luzern. Seitdem die Langnauer Strasse zerfallen war, schlugen italienische und einheimische Güterfuhren, Equipagen und Fussgänger, die nach der Westschweiz reisten, den längeren Weg über Zofingen, Rothrist, Murgenthal ein. Dasselbe taten die Fuhren, die in umgekehrter Richtung aus den Kantonen Bern und Solothurn Luzern zustrebten.

Interessant ist die Rechnung, welche der Mentor des Projektes über die Verluste anstellten, die sich aus dieser Umfahrung für den Kanton Luzern und insbesondere für das Amt Willisau ergaben. Für Güter, die aus Italien nach Bern, Solothurn oder Neuenburg reisten, setzte er pro Tag eine Mittags- und eine Abendmahlzeit für den Fuhrmann sowie die Zehrung für vier Pferde ein und errechneten daraus eine jährliche Summe von 3650 Gulden. Für ebensoviele verlorene Zehrungen bei Equipagen zu 4 Personen samt Kutscher und 2 Pferden stehen 5475 Gulden in der Rechnung; für kleinere Fuhren aus den Inneren Kantonen 1095 Gulden; für 6000 Fussgänger im Jahr, von denen jeder im Durchschnitt 15 Schilling ausgebe, 2250 Gulden, für verlorene Schmied- und Wagnerlöhne 2000 Gulden; zusammen 14 470 Gulden in Richtung Westschweiz und ebensoviel in umgekehrter Richtung. Dazu könne mit dem Ausbau der Langnauer Strasse die Zollstatt Zofingen umfahren werden, was bei 43 800 Zentnern Fracht zu 2 Schilling eine jährliche Zolleinsparung von 2190 Gulden bringen würde. Andererseits gingen dem Luzerner Zoll etwa 300 Gulden an Einnahmen verloren, weil verschiedene Berner Dörfer, die sonst die kürzere Langnauer Route benützen würden, beim jetzigen Zustand der Strasse den Umweg über Zofingen vorzögen. Da die Langnauer Route um 31 880 Schuh kürzer sei, bringe das den Luzerner Händlern und Kaufleuten eine jährliche Frachtersparnis von 5475 Gulden ein. So versprach man sich bei einem grosszügigen Ausbau der Langnauer Strasse für die Luzernische Volkswirtschaft eine zusätzliche Jahreseinnahme von insgesamt 36 905 Gulden. Die Strasse hätte ohne Frondienst durch einen privaten Strassenbauunternehmer unter staatlicher Kontrolle ausgeführt werden sollen.[76]

Bis zur Zollrevision von 1765/66 wies das Amt Willisau laut Pfundzollrechnungen zwei deutlich in Erscheinung tretende Verkehrsregionen auf:

[75a] Ueber Abs. Glutz siehe *H. Wicki* in Gfr. 121/1968, 125—170

[76] Akten F 7b, Bauwesen Sch 2147, Strassenbau, Amt Willisau, St. Urban, 1795

Das untere Wiggertal an der internationalen Handelsstrasse Luzern-Basel mit Reiden als der wichtigsten Grenzzollstatt des Kantons und die Region Willisau-Hüswil-Ufhusen an der Landstrasse Luzern-Huttwil-Bern. Nach der Mitte des Jahrhunderts traten auch die Region Pfaffnau-St.Urban und die Strasse von Zell über Altbüron nach Melchnau etwas stärker in Erscheinung.

Am Ende des 17. Jahrhunderts gab es im Amt Willisau ausser Reiden nur noch die drei Zollstätten Hüswil, Ufhusen und Mehlsecken. Im Laufe des 18. Jahrhunderts kamen acht weitere dazu: 1735-1753 Altbüron, 1758 Reiden Vordermoos, 1766 Luthern, Grossdietwil, Altbüron, St.Urban, Pfaffnau, 1768 Ludligen zwischen Altbüron und St. Urban und Reiden Hintermoos. Die relative Bedeutung all dieser Zölle ist aus den Zehnjahresdurchschnitten der Pfundzollrechnungen auf nebenstehender Tabelle ersichtlich.[77]

Aus dieser Tabelle geht einmal die überragende Stellung von Reiden innerhalb der Willisauer Zollstätten hervor. Bis zur Zollrevision von 1765/66 flossen rund 90 Prozent aller Zolleinnahmen des Amtes aus der Zollstatt Reiden. Am Ende des 18. Jahrhunderts waren es noch rund 80 Prozent. Auch innerhalb des Kantons nahmen die Zölle des Amtes Willisau einen wichtigen Platz ein. Bis Ende der fünfziger Jahre machten die Willisauer Zolleinnahmen 1/5 bis 1/4 aller Strassen- und Brückenzölle des Kantons aus; seit den sechziger Jahren machten sie fast gar die Hälfte aus.

Nach der Zollreform lässt sich ein ruckartiges Ansteigen der Zolleinnahmen feststellen. Es fällt auch auf, dass in den letzten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts die Zollstatt Ufhusen durch jene von Hüswil deutlich überflügelt wurde, wohl eine Folge des Ausbaus der Talstrasse Sursee, Ettiswil, Gettnau, Zell. Jedenfalls hatte der Verkehr auf dieser Strasse am Ende des 18. Jahrhunderts stark zugenommen. Um 1800 wurde diese Strecke fast so viel befahren wie die beiden Hauptstrassen Luzern-Zofingen-Basel und Luzern-Zug-Zürich. 1823 wurden die Strassen von Sursee nach Huttwil und von Zell über Altbüron nach St. Urban unter die «Hochstrassen» eingereiht.[78]

---

[77] Kod. 6810, Pfundzollrechnungen
[78] Akten 27/149 B und C, 23. Nov. 1800, 4. Nov. 1823

Zehnjahresdurchschnitte in Gulden der Willisauer Strassenzölle vom Ende des 17. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts

	Reiden	Mehlsecken	Reidermoos	Hüswil	Ufhusen	Luthern	Grossdietwil	Altbüron	Ludligen	St. Urban	Pfaffnau	Total Amt	Rotal Reiden	Total Kanton
1691—1700	185	2		13	46							244	187	1200
1701—1710	209	2		30	22							263	211	2370
1711—1720	311	2		7	3							343	313	1526
1721—1730	809	2		11	9							831	811	2851
1731—1740	894	14		29	19			5				961	908	4195
1741—1750	777	9		22	20			4				832	786	3693
1751—1760	864	2	2	21	18							907	868	3468
1761—1770	3037	3	22	35	146	68		20		126	63	3520	3062	7295
1771—1780	3523	1	22	155	96	144	38	15	22	250	125	4391	3546	9016
1781—1790	3375	1	23	457	149	131	29	20	21	189	41	4436	3399	9763
1791—1796	3585	2	25	270	105	106	19	23	12	202	25	4374	3612	9470

Eine zeitgemässe Förderung und Entwicklung des öffentlichen und privaten Verkehrs musste so lange fragwürdig bleiben, als die Regelung des Fuhrwesens und die Festlegung der Masse und Gewichte ausschliesslich Sache der Kantone war. Trotzdem wird man der Luzerner Regierung die Anerkennung nicht vorenthalten dürfen, dass sie ähnlich wie Basel, und sehr oft in enger Zusammenarbeit mit Basel und anderen Nachbarkantonen, bestrebt war, ihre Gesetzgebung immer wieder den wechselnden Verkehrsverhältnissen anzupassen. Dies trat schon im 18. Jahrhundert recht deutlich zutage.

Einen ersten, missglückten Versuch zur Vereinheitlichung des Verkehrswesens brachte die Helvetik mit dem Gesetz vom 4. März 1799, welches das auf den öffentlichen Strassen zulässige Bruttogewicht der Höchstlasten für die ganze Schweiz auf 65 französische Zentner oder rund 3200 Kilo festsetzte. Dagegen erhob sich jedoch ein allgemeiner Sturm der Entrüstung von Seiten der Transportunternehmer. Da schon ein schwerer Güterwagen 25 Zentner wog, blieben für die Fracht nur noch etwa 2000 kg übrig. Mit solch geringen Lasten vermochte ein Fuhrmann kaum zu bestehen, wenn man die schlechten Strassen, den hohen Preis der Zehrung für Menschen und Zugtiere und die kostspieligen Vorspanne auf steilen Strassenabschnitten bedachte. Das Gesetz wurde daher kaum befolgt. In Luzern und anderswo liess man ungestraft Fuhren bis zu 60 und 70 Zentner laden.[79] Die Mediationszeit überliess das Fuhr- und Strassenwesen wieder der Kompetenz der einzelnen Kantone.

Mit der neuen Strassenordnung von 1805/06 schuf der Kanton Luzern die Generalstrasseninspektur, der ausser den beiden Hauptstrassen nach Basel und Zürich alle Verbindungsstrassen zu den Nachbarkantonen und von Gemeinde zu Gemeinde, die Müller-, Kirchen- und Leichenstrassen sowie alle Fuss- und Nebenwege unterstanden, die zu den Kirchen oder in die Hauptstadt führten. Das zulässige Bruttohöchstgewicht betrug 65 Luzerner Zentner oder rund 3500 kg. Steile Strassenstücke, auf denen das Spannen der Räder vorgeschrieben war, wurden mit Pfählen markiert. Als Spannvorrichtungen waren nur der Radschuh oder Schleiftrog geduldet. Die Nebenstrassen mussten eine Mindestbreite von 16 Schuh, die Hauptstrassen von 24 Schuh aufweisen. 1808 erhielt jedes der fünf Ämter einen eigenen Strassenmeister.[80]

1812 und 1818 trat Luzern mit den Kantonen Basel, Bern, Solothurn und Aargau in Unterhandlung zwecks Einführung der breiten Radfelgen. Diese boten den Vorteil, dass die Ladungen bedeutend erhöht werden konnten,

---

[79] *R. Frey,* a. a. O., 60f

[80] Akten 27/149 C, 28. März 1806, 20. April 1807, Nov. 1808

ohne dass die Strassen mehr zu leiden hatten. Der Luzerner Finanzrat war sich bewusst, dass die verkehrspolizeilichen Vorschriften gelockert werden mussten, wenn man nicht allmählich den Transithandel einbüssen wollte. In erster Linie sollten die Strassen verbessert, die Zölle gesenkt und die veralteten Lizenzgelder für höhere Lasten abgeschafft werden. Die Beseitigung der Lizenzgebühren war umso dringender geworden, weil sie ihren ursprünglichen Sinn verloren hatten. Sie waren im 18. Jahrhundert von Bern eingeführt worden als Entschädigung für die stärkere Abnutzung der Strassen durch höhere Lasten. Seitdem jedoch die schweren Lastwagen mit breiteren Radfelgen ausgerüstet waren, konnte man grössere Lasten laden, ohne deswegen die Strassen stärker zu strapazieren. Eine Fuhre von 80 Zentnern mit sechszölligen Rädern (Felgenbreite von 14,22 cm) fügte der Strasse weit weniger Schaden zu als eine solche von 60 Zentnern mit schmalen Rädern. Im Kanton Luzern war bei fünfzölligen Radfelgen ein Gewicht von 80 bis 90 Zentner gestattet. Als Mindestbreite der Felgen wurden 1823 vier Zoll (9,48 cm) vorgeschrieben. Fremde Fuhrleute durften noch bis zum 1. Januar 1825 mit schmäleren Rädern die Luzerner Strassen befahren.[81]

Umfassender als durch alle früheren Verordnungen wurde das luzernische Strassenwesen durch das Gesetz von 1832 geregelt. Es teilte die Strassen des Kantons in vier Klassen ein: in Kantonsstrassen 1. Klasse, in Kantonsstrassen 2. Klasse, in Gemeindestrassen und in Güterstrassen. Als Kantonsstrasse l. Klasse galt einzig die alte Transitstrasse Luzern-Sursee-Reiden. Von den zahlreicheren Kantonsstrassen 2. Klasse durchzogen vier das Amt Willisau: die Strasse Luzern-Wolhusen-Willisau-Gettnau-Huttwil, die Strasse Willisau-Alberswil-Schötz-Dagmersellen, die Strasse Zell-Altbüron-St.Urban und die Strasse Sursee-Ettiswil-Gettnau. Während man in den meisten Kantonen den Hauptteil der Strassenkosten im 19. Jahrhundert dem Staat überband, blieb Luzern der Tradition des «ancien régime» treu. Um der Notwendigkeit von direkten Staatssteuern zu entgehen, beliess man bei uns das Schwergewicht der Strassenbaukosten bei den Gemeinden und den Gemeindebezirken. Durch das Strassengesetz von 1832 wurde der Kanton in zehn Gemeindebezirke eingeteilt. Drei davon lagen im Amt Willisau, nämlich die Bezirke Zell, Ettiswil und Altishofen.[82] Jedem dieser Bezirke wurde eine Anzahl Gemeinden zugeteilt, die den Bau und Unterhalt jener Kantonsstrassen 2. Klasse zu übernehmen hatten, welche den betreffenden Kreis durchzogen. Der Staat zahlte bloss die Kosten der Planierung, der Abstek-

---

[81] Akten 27/149 C, 11. Juli 1823

[82] Der *Strassenbezirk Zell* umfasste die Gemeinden Willisau Stadt und Land, Gettnau, Zell, Ufhusen, Fischbach, Grossdietwil, Altbüron, Roggliswil und Pfaffnau; der *Bezirk Ettiswil* die Gemeinden Ettiswil, Kottwil, Grosswangen, Mauensee und Wauwil; der *Bezirk Altishofen* die Gemeinden Alberswil, Schötz, Ohmstal, Nebikon, Egolzwil, Ebersecken, Altishofen und Dagmersellen.

kung und die Leitung der Bauausführung. Gemeinden, die keinem der zehn Kreise einverleibt waren, wie z.B. Reiden, waren zur Mithilfe beim Bau der Kantonsstrasse 1. Klasse verpflichtet, deren Kosten allein zum grössten Teil vom Kanton getragen wurden.[83]

Fassen wir kurz zusammen: Schon immer haben die Strassen als wichtige Träger des Waren- und Güteraustausches in der Geschichte des Menschen und seiner wirtschaftlichen Tätigkeit eine bedeutende Rolle gespielt. Bis zum Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert waren sie neben den Flüssen und Seen die wichtigsten Verkehrswege, deren sich der Handel bediente. So hat sich auch in unserem Kanton im Laufe der Jahrhunderte ein relativ dichtes Netz von Verkehrsverbindungen ausgebildet. Den zentralen Stamm des luzernischen Strassensystems bildete die Basler Strasse als Teilstück einer wichtigen internationalen Handelsroute. Die übrigen Strassen und Verbindungswege gingen gleichsam wie Äste und Zweige von diesem Stamme aus, der den Kanton von Norden nach Süden durchschnitt. Nur zwei der zahlreichen Nebenstrassen wiesen eine grössere Bedeutung auf: die alte Willisauer Landstrasse und die Zürcher Strasse.

Die Grundstruktur dieses luzernischen Strassensystems hat sich vom Ende des Mittelalters bis tief ins 19. Jahrhundert hinein kaum wesentlich verändert. Bis ins 18. Jahrhundert, und zum Teil weit darüber hinaus, befand sich das schweizerische Strassensystem in denkbar schlechtem Zustand. Als erster eidgenössischer Ort ging in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts Bern daran, sein Strassennetz technisch einwandfrei zu erneuern. Dem Beispiel Berns folgten die übrigen Kantone. Auch in der Geschichte des luzernischen Strassenwesens bedeutete die Mitte des 18. Jahrhunderts einen gewissen Wendepunkt. Einmal wurde die internationale Transitstrasse von Luzern bis zur Kantonsgrenze nördlich Reiden unter fachmännischer Anleitung zur etwa 8 m breiten Kunststrasse ausgebaut. Zugleich wurde nach und nach auch das Nebenstrassennetz verbessert und verbreitert.

Die Hauptlast des Strassenbaus trugen bis ins 19. Jahrhundert hinein die Anstösser und die Gemeinden. Der Staat führte lediglich die planende und leitende Oberaufsicht, koordinierte die verschiedenen Kräfte und schüttete bei grösseren Unternehmungen Subventionen aus. So wollte es noch das Strassengesetz von 1832, das bereits umfassender und einheitlicher als alle früheren Verordnungen das luzernische Strassenwesen regelte. Alle grossen Arbeiten des Strassenbaus und des Unterhaltes wurden zur Hauptsache durch Frondienst geleistet. Die fronenden Bauern stellten auch die notwendigen Pferde- und Ochsenzüge.

Es bedeutete einen Fortschritt für das Fuhrwesen, als ebenfalls um die Mitte des 18. Jahrhunderts im Warentransport allmählich die schmalen Ga-

---

[83] *K. Pfyffer,* Gemälde der Schweiz. Der Kanton Luzern 2/1859, 149ff

belfahrzeuge zugunsten der breiteren Deichselgespanne aufgegeben wurden, so dass man nun bedeutend grössere Lasten führen konnte, ohne die Strassen mehr zu strapazieren. Als man im 19. Jahrhundert auch die Breite der Radfelgen zu reglementieren begann, war ein weiterer Fortschritt im Transport von schweren Lasten und in der Schonung der teuren Strassen erreicht.

Wenn sich auch bereits das 18. Jahrhundert durch eine fortschreitende Liberalisierung der verkehrspolizeilichen Vorschriften auszeichnete, so konnte doch die kantonale Regelung des Fuhrwesens nie zu einer einheitlichen Förderung von Handel und Verkehr führen. Erst die Bundesverfassung von 1848 hat dem eigenmächtigen Vorgehen der Kantone den Riegel geschoben. Die eigentliche revolutionäre Wendung im Strassenwesen brachte jedoch erst das Zeitalter der modernen Technik mit der Erfindung des Benzinmotors und der Mechanisierung des Strassenbaus.