

DIE GESCHICHTE DER HOFBRÜCKE UND DES GRENDELGEBIETS2

Die Brücke.....	3
<i>Bau</i>	<i>5</i>
<i>Unterhalt</i>	<i>7</i>
<i>Fussgänger.....</i>	<i>9</i>
<i>Befestigung</i>	<i>11</i>
<i>Ausstattung</i>	<i>14</i>
<i>Ein Bilderstreit auf der Hofbrücke</i>	<i>15</i>
<i>Wohin mit den Bildern?.....</i>	<i>16</i>
<i>Abbruch</i>	<i>18</i>
Der Grendel.....	20
<i>Wasserspiegel.....</i>	<i>21</i>
<i>Nauen und Dampfschiff.....</i>	<i>22</i>
<i>Land gewinnen.....</i>	<i>24</i>
<i>Gärten.....</i>	<i>25</i>
<i>Löwengraben und Grendelkanal</i>	<i>26</i>
<i>Der Neue Platz</i>	<i>28</i>
<i>Eigentumsfragen.....</i>	<i>30</i>
<i>Der Quai.....</i>	<i>31</i>
<i>Das Viertel «am Wegus» und der Hofbezirk.....</i>	<i>33</i>
<i>Bahn und Auto</i>	<i>36</i>
<i>Die Zukunft.....</i>	<i>38</i>
Der trockene Fuss	39

DIE GESCHICHTE DER HOFBRÜCKE UND DES GRENDELGEBIETS

«Lucern ist ein kleines schlechtgebautes menschenleeres Städtchen. Seine Lage ist indessen gewiss eine der schönsten in der Schweiz. Es sind hier drey grosse bedeckte Brücken. [...] Von den beyden ersten hat man die unbeschreiblich schöne Aussicht, die Lucern für Reisende so merckwürdig macht» schrieb Arthur Schopenhauer 1803/04 nach seinem Besuch.¹ Und im Bericht des Göttinger Professors Christoph Meiner aus dem Jahr 1782 heisst es: «Die Brücken selbst machen wegen ihrer ungeheuren Länge in der Ferne einigen Eindruck, in der Nähe findet man sie enge, stinkend, ohne alle Pracht, und hin und wieder dem Scheine nach nicht einmal sicher, weil sie sehr mittelmässig aus Holz gebaut sind».² Beide Kritiker beschreiben eine Stadt, deren längste Holzbrücke sich im Aussehen während Jahrhunderten nur wenig verändert hat – gut zu sehen auf den Stadtansichten von Martin Martini aus dem Jahr 1597 und derjenigen von Franz Xaver Schumacher aus dem Jahr 1792 (**Abb. 1: Martiniplan; Abb. 2: Schumacherplan**). Die Stadt Luzern wird sich im folgenden 19. Jahrhundert rasant umgestalten. Diesem Prozess wird die längste der drei hölzernen Brücken Luzerns in vier Etappen zum Opfer fallen. Das bereitete auch dem unbekannten Zeichner Mühe, der Schumachers Vogelschau von 1792 in den 1840er Jahren aktualisieren wollte: Die zweite Abbruchetappe musste er auf dem Papier mit dem Radiermesser nachträglich selber nachvollziehen (**Abb. 3: ZHBLU BB LSc 6:1, Ausschnitt**).

Seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert sind immer mehr Menschen zum Vergnügen unterwegs. Sie erleben ihre Reise trotz mancherlei Beschwerlichkeiten als lustvoll, interessant und eindrucklich. Die Orte, mit denen sie in Berührung kommen, beginnen schnell, sich ihren Wünschen anzupassen. Früh entdecken die Engländer die Aussicht auf die Berge³: Der Reiseschriftsteller William Coxe etwa, der sonst von der Stadt Luzern und seinen Gebäuden nicht gerade überwältigt war, schreibt 1776 über die Brücken, dass sie den Betrachter «un pays romantique et délicieux» entdecken lassen.⁴ Immerhin billigt der französische Minister Roland de la Platière 1776 der Hofbrücke zu, dass auf ihr sehr schön zu spazieren sei.⁵ Und der sächsische Reiseschriftsteller Karl Gottlob Küttner berichtet 1778 über die «altväterisch[en]» Holzbrücken, dass sie wenigstens «bequem gebaut» seien.⁶ Noch wohlwollender die Schriftstellerin Marie-Sophie von La Roche 1784: «Die Brücken ... dienen hier, wie an anderen Orten mit Bäumen bepflanzte Alléen, zum Spaziergehen, mit dem doppelten Vorteil, dass, da sie gedeckt sind, und nur den Fussgängern dienen, man auch bey Regenwetter sich Bewegung machen und Luft geniessen kann; bey heiterer Witterung aber, eine weite Aussicht auf den See, auf die Gegend und in die Stadt haben kann».⁷ Um 1800 besitzt die Hofbrücke dann «ein Bret[t], in Form eines Halbzirkels, auf welchem die Namen und Höhen aller Berge verzeichnet stehn, die man von da erblickt, so dass jedermann von selbst ... all diese Berge und zugleich ihre Entfernung von Luzern, leicht auffinden kann»⁸, eine Erfindung, die dem General Pfyffer, Schöpfer des damals verdientermassen Furore machenden Alpenreliefs, zugeschrieben wurde.

Die «toten» Brückenbilder konnten 1829 neben dem «lebenden Gemälde, das die herrliche Natur darbietet», nicht mehr bestehen. Bereits der Schaffhauser Pfarrer Johann

Georg Müller wunderte sich 1789 darüber, dass die Brücken gedeckt sind – mehr als ein teurer Regenschutz konnte er darin nicht sehen.⁹ Aber die Konstruktion scheint nützlich gewesen zu sein: «Wir sahen hier diesen Abend nah von der 1380 Fuss langen Hofbrücke aus die weissen Gebirgsscheitel durch die Wolken leuchten. Staunen Sie nicht über die Länge dieser sogenannten Brücke: sie ist blos ein bedecktes Gerüst für Fussgänger, ... welches über den See hin die Hauptstadt mit der Hinterstadt verbindet», so Georg Wilhelm Kessler um 1808.¹⁰

Dieses Gerüst wurde ab 1834 in vier Schritten abgebrochen, um – wie es der russische Schriftsteller Leo Tolstoi ausdrückte – «dank dem ungeheuren Andrang der Engländer und aus der Rücksicht auf ihre Bedürfnisse, ihren Geschmack und ihr Geld» eine neue Quaianlage anzulegen.¹¹ Doch diese Aussage lässt zu viel aus, um richtig zu sein.¹²

Die Brücke

Auf der Hofbrücke konnte das schweifende Auge von Touristen und Einheimischen neben einem wahrhaft prächtigen Alpenpanorama natürlich auch weniger Erhebendes entdecken: So musste im Jahr 1807 der Luzerner Stadtpfarrer Thaddäus Müller Anzeige erheben, weil er sich an einem Sonntagnachmittag durch den Anblick badender junger Männer belästigt gefühlt hatte. Von seinem Standort auf der Hofbrücke aus sei gut sichtbar gewesen, wie die Burschen sich auf einem Schiff entkleidet hätten und im See geschwommen seien. Baden in See und Reuss wurde darauf von den Stadtbehörden bei Bussandrohung verboten.¹³

Auf seinem Weg über die Brücke vom Hofbezirk in die Stadt (vom heutigen Genferhaus zum Kapellplatz) hätte Thaddäus Müller – wäre er prophetisch begabt gewesen – einige Anzeichen dafür entdecken können, dass die vertraute Holzbrücke das noch junge 19. Jahrhundert nicht überstehen wird. Gleich nach dem Betreten der Brücke auf der Hofseite (**Abb. 4: Eingang Hofseite**) muss er den Geruch des Riedlandes wahrgenommen haben, das rechts von ihm den flachen See bis zum Ufer gegen das äussere Weggistor bedeckte (**Abb. 5: Riedland n. Schwegler**). Die daraus entweichenden Emissionen wurden seit langem als Missstand wahrgenommen. Schon im 16. Jahrhundert hat man nach Lösungen gesucht, um die Ausdünstungen der hier in den See fliessenden Siedlungsabwässer zu vermindern. Etwas später auf seinem Weg wird dann rechter Hand die Uferlinie klarer begrenzt durch die Gartenmauern, welche die Gärten einfassten, die über die Jahrhunderte dem See abgerungen wurden. Auf diesen Mauern konnte er kleinere Gebäude entdecken, auch sie Anzeichen eines seit langem anhaltenden Siedlungsdrucks. Noch stehen hier keine Hotels, die napoleonischen Kriege lassen das Reisen noch nicht zum Vergnügen werden.

Auf der Stadtseite querte die Brücke die Mündung des Grendelkanals – auch er eine Quelle von Gestank und für seine Zeitgenossen ein Hindernis bei der Stadtentwicklung. Kurz vor dem Brückenende berührte sein Weg eine unbefestigte, je nach Wasserstand mehr oder weniger überflutete Landestelle für Nauen, an der ein grosser Teil des Güterverlads auf

Schiffe abgefertigt wurde. Mit dem Erreichen des Hoftors, das tagsüber offen stand, betrat Thaddäus Müller wieder festen Boden.

Auf einer Länge von rund 385 Metern hat der Stadtpfarrer einen Teil Luzerns durchschritten, der sich in den kommenden Jahrzehnten radikal verändern wird. Er selber, der 1826 starb, hat den Abbruch der Brücke nicht mehr erlebt. Sicher aber hat er die Diskussionen darüber wahrgenommen, ebenso die fundamentalen Umwälzungen im politischen und rechtlichen Leben nach der französischen Revolution. Das Ende des Ancien Régime und der Herrschaft des im 18. Jahrhundert zunehmend reformunfähigen Luzerner Patriziats¹⁴ brachte in Stadt und Land neue politische und wirtschaftliche Freiheiten. Deren Umsetzung löste eine Umgestaltung der Stadt Luzern aus, die bis dahin während Jahrhunderten rund 4000 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt hatte. 1860, gut fünfzig Jahre nach Müllers unschönem Erlebnis, waren es dann schon 11'500, zur folgenden Jahrhundertwende fast 30'000 und 1970 auf einem vorläufigen Höhepunkt dann fast 70'000.¹⁵

Diese Luzernerinnen und Luzerner beanspruchten nicht nur alle zusammen, sondern auch jede und jeder für sich mehr Raum, legten zunehmend Wert auf private und öffentliche Hygiene und Mobilität – Vorlieben, die sie mit vielen anderen teilten. Nicht für jede und jeden einzelnen, aber generell stieg der materielle Wohlstand und machte es möglich, die seit langem empfundenen Missstände anzugehen und die erforderliche Infrastruktur bereitzustellen. Für das Gebiet der ehemaligen Hofbrücke wurde die Verkehrsinfrastruktur im umfassenden Sinn prägend.

Auseinandersetzungen gab es im Gebiet der Hofbrücke vor allem um Eigentumsrechte an See und Ufer, um Baurechte am See und auf neu aufgeschüttetem Land sowie um Verkehrsrechte – letzteres ein Thema, das Luzernerinnen und Luzerner auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts täglich am eigenen Leib erfahren. Daneben drohen die kleinen Konflikte um individuelle Freiheiten zu verblassen, die ebenfalls zur Veränderung der Stadt beigetragen haben: Stadtpfarrer Thaddäus Müller war nämlich keineswegs der einzige, der sich über den Anblick badender Menschen beklagte. 1830 wagte sich der Luzerner Schreinermeister Fidel Muggli mit einem Gesellen bei seinem Bootshaus im Hof in den See hinaus. Sie hätten sich ihre Unterleiber in Tücher eingewickelt und sich der Hofbrücke gar nicht genähert, sagte Muggli. Sie seien nackt gewesen, hätten sich an den Brückenpfeilern hochgezogen und ihre Körper den Passanten zur Schau gestellt, sagten die Kläger, unter ihnen einige Priester.¹⁶ Eine öffentliche Badeanstalt wurde dann kurz vor dem vollständigen Abbruch der Hofbrücke 1851 am Neuen Platz, dem heutigen Kurplatz, erstellt, nachdem seit 1827 über die Wünschbarkeit einer solchen Einrichtung diskutiert worden war.¹⁷

Sicher ist, dass die Hofbrücke nicht abgebrochen wurde, um künftigen Skandalen vorzubeugen. Das hätte auch nichts gebracht, denn die Luzerner Zeitung musste nur wenige Tage nach dem vollständigen Abbruch der Brücke im Juli 1852 empört vermelden, dass wieder fünf erwachsene Burschen beim Landesteg der Dampfschiffe gebadet hätten.¹⁸ Doch bevor wir uns mit dem Abbruch der Brücke befassen, gehen wir der Frage nach, weshalb sie überhaupt gebaut wurde.

Bau

Die Hofbrücke überquerte mit ihren etwa 385 Metern Länge zwischen der Hofkirche und dem Hoftor beim heutigen Kapellplatz in sanftem, der Uferlinie angepasstem Bogen ein flaches Seegebiet, das «Grendel» genannt wurde. Die Brücke verband das Viertel um die Hofkirche mit der grösseren Hälfte der Stadt, der «meren stat». Sie verband bei ihrer Bauzeit das Benediktinerkloster St. Leodegar mit der seit 1178 bezeugten St. Peterskapelle und dem dazugehörigen Friedhof, die Hauptkirche mit ihrer Filiale – politisch gesehen einen lokalen Herrschaftsträger mit einer Siedlung, die seit einigen Generationen daran war, sich zu einer Stadt und einem regionalen Zentrum zu entwickeln.¹⁹

Im 13. Jahrhundert begannen sich die Einwohner Luzerns gegenüber der Herrschaft der Herren von Rothenburg und jener des Klosters zu verselbständigen – ein Prozess, der erst mit dem Generalauskauf von 1479 und der Eingliederung des Hofbezirks in die Grossstadt abgeschlossen war. Seit den 1240er Jahren ist die Existenz einer Stadtgemeinde belegt, kurz darauf dürfte sich ein Rat gebildet haben. 1252 erschuf sich diese Gemeinde mit dem sogenannten «Geschworenen Brief» eine Art innerstädtischen Gesellschaftsvertrag.²⁰ Einem Mandat König Rudolfs I. aus dem Jahr 1281 kann entnommen werden, dass die Bürgerschaft das Recht hatte, eigene Satzungen und Verordnungen zu erlassen.²¹ In diese Zeit fällt der Brückenbau über den Grendel.

Ein exaktes Baudatum kann heute nicht bestimmt werden.²² Die Hofbrücke entstand sicher nach 1252, denn in diesem Jahr war die Reussbrücke an der engsten Stelle am Ende des Sees noch die einzige Luzerner Brücke. Gleiches gilt für die Jahre 1256/57.²³ Ein – allerdings umstrittenes – Indiz weist auf ein Baujahr vor 1265 hin. In einer lateinischen Urkunde aus diesem Jahr wird die Reussbrücke nach einer Lesart als «die Luzerner Brücke innerhalb der Stadt» bezeichnet.²⁴ Daraus folgt, dass es eine zweite Brücke «ausserhalb der Stadt» gegeben haben muss, was als Lokalisierung für die Hofbrücke zutreffen würde. Je nach Übersetzung muss sich die Bezeichnung «*intra villam*» («innerhalb der Stadt») jedoch nicht zwingend auf «*pons Lucernensis*» («Luzerner Brücke») beziehen, sondern kann als zweite Ortsbestimmung zu «*datum et actum*» («geschehen und ausgestellt») verstanden werden. So übersetzt weist der Satz «Geschehen und ausgestellt auf der Luzerner Brücke, innerhalb der Stadt» auf eine einzige in Luzern zu dieser Zeit existierende Brücke hin.²⁵

Sicherer erscheint da ein Hinweis auf eine existierende Hofbrücke aus dem Jahr 1310. Zu dieser Zeit wird festgelegt, dass 3 Schilling Busse zu bezahlen habe, wer über die «lange brügge» reitet oder Vieh darüber treibt.²⁶ Diese lange Brücke wird im Folgenden dann auch die «obere» Brücke genannt.²⁷ Sie war nach der Reussbrücke die zweite Brücke der Stadt Luzern überhaupt, und die erste gedeckte. Erst 1367 erfahren wir von einer zweiten gedeckten Holzbrücke, der Kapellbrücke, und noch später wurde die Spreuerbrücke gebaut, die 1408 erstmals erwähnt wird.²⁸

Zur Zeit der Errichtung der Hofbrücke war der Ausbau der Stadt in vollem Gang, und eine erste Ringmauer wuchs langsam bis um 1280 zusammen. Aber erst zu Anfang des 14. Jahrhunderts (spätestens 1316²⁹) dürfte die Gegend entlang der heutigen Weggisgasse mit

Mauer und dem inneren Weggistor beim heutigen Falkenplatz gesichert worden sein.³⁰ Erst um 1408 dürfte mit dem Bau des äusseren Weggistors auch die Vorstadt «am Wegus», die heutige Hertensteinstrasse, abgeschlossen worden sein.

Die Länge der Hofbrücke – 1799 wurde die auf 58 Jochen stehende Konstruktion auf genau 388,2 Meter Länge und 3.4 Meter Breite vermessen³¹ – dürfte auch für die damaligen Betrachter spektakulär gewesen sein. Sie wurde im näheren Umkreis erst 1358–1360 übertroffen, als auf Befehl des österreichischen Herzogs Rudolf IV. die Rapperswiler Seebrücke gebaut wurde. Diese galt als eine der längsten mittelalterlichen Brücken überhaupt, sie war allerdings nicht gedeckt.³²

Es ist nicht bekannt, ob die Hofbrücke gleich zu Anfang als gedeckte Brücke geplant worden ist – allerdings ist auch kein Neubau belegt. Erst am Ende des 15. Jahrhunderts war eine grössere Reparatur nötig. Am 31. Mai 1495 schlug ein Blitz in die Hofbrücke ein und zerstörte Teile des Dachs und dessen Stützkonstruktion. Personen kamen dabei nicht zu Schaden. Diebold Schilling hielt fest, dass die Reparaturarbeiten noch gut sichtbar seien.³³ Das genaue Ausmass des Schadens an der Brücke ist nicht bekannt, selbst der kundige Stadtschreiber Renward Cysat (1545–1614) schreibt nichts dazu. Abgebrannt sind auch benachbarte Gebäude, darunter der ältere, viereckige Bagharzturm. (**Abb. 8: in Bibliothek Zurgilgen**) An seiner Stelle wurde ein neuer, runder Turm erbaut und daran ein neues, grösseres Gebäude errichtet, das zuerst als Zwischenlager für die vor dem Hoftor verschifften Waren diente, bis eine neue Sust erstellt wurde.³⁴ Der neue Turm ist allerdings bei Diebold Schilling, der den zweiten Brand der äusseren Weggisgasse von 1508 darstellt, nicht zu sehen.³⁵ Er zeigt in diesem Bild Brandruine des alten Turms und – mit viel gutem Willen interpretiert – Brandschäden an der Hofbrücke in Form fehlender Seitenbretter. (**Abb. 9: Schilling 265r**)

Die Holzkonstruktion der Hofbrücke entsprach grundsätzlich jener der jüngeren Kapellbrücke.³⁶ (**Abb. 6: SALU E2a.222, 1834, Querschnitt Hofbrücke**) Solche Jochbalkenbrücken zählen zu den ältesten Brückenkonstruktionen überhaupt.³⁷ Holz war ein kostengünstiges Baumaterial, zumal die Gemeinde Luzern schon damals eigene Wälder besass. Auch der Antransport stellte auf dem See nur geringe Anforderungen. Im Gegensatz zum Bau der Brücken über den Fluss musste beim Bau der Hofbrücke auch nicht mit einer grossen Strömung gerechnet werden. Möglicherweise profitierte man beim Bau von den Erfahrungen, die bei der Errichtung der ersten Stege bei den Stadtmühlen gemacht wurden. Die durchgehende Spreuerbrücke ist zwar jünger als die Hofbrücke und die Kapellbrücke, doch wurden um die Mühlen und um 1350 bis zur Flussmitte Stege gebaut, zwar einfache Hängekonstruktionen, die aber vielleicht auch schon gedeckt waren, um das darauf transportierte Mahlgut schützen zu können.³⁸

Ab dem späten 15. Jahrhundert scheint die Brückenkonstruktion auf Steinpfeilern zu stehen. Fast alle Bildquellen lassen sich so interpretieren: Jakob Schweglers Ölgemälde im 19. Jahrhundert und Franz Xaver Schumachers Stadtansicht von 1792 zeigen quadratische, nach oben leicht verjüngte Steinpfeiler.³⁹ In Diebold Schillings Chronik, entstanden zwischen 1513 und 1515⁴⁰, und auf Martin Martinis Stadtprospekt von 1597 ruht die Brücke vollständig

auf Steinpfeilern von schmaler, rechteckiger Form. Diese waren grundsätzlich gut geeignet für das seichte, fast strömungsfreie Gewässer am Grendel. Entsprechend sind solche Pfeiler auch bei der Kapellbrücke an der linken, flacheren Reussseite zu finden.⁴¹

Alle genannten Künstler wissen in ihren Arbeiten sehr wohl zwischen Steinpfeilern und Holzpfeilern zu unterscheiden, die sie an der Kapellbrücke deutlich darstellen. Ein Holzschnitt in der Chronik von Petermann Etterlin zeigt um 1507 allerdings Holzpfeiler in der Art, wie sie heute noch zum Teil die Kapellbrücke stützen. Es ist möglich, dass die schematische Darstellung gar nicht dem Vorbild entsprach, sondern auf dem Holzschnitt der ebenfalls abgebildeten Kapellbrücke angeglichen wurde. (**Abb. 7: Etterlin, Kdm LU II S. 9**). Auch gibt es vorderhand keine archäologische Belege dafür, dass in einer ersten Bauphase Holzpfeiler verwendet worden wären.

Im Gebiet der Hofbrücke würden einige technische Gründe für die Verwendung von Holzpfeilern sprechen. Der sumpfige Untergrund spricht für diese Bauweise, ebenso die vermutlich geringeren Baukosten. Es sind auch keine Schriftquellen bekannt, die wie im Fall der Kapellbrücke Lieferung von Steinen für Pfeiler belegen würden. Und die Begriffe in den schriftlichen Unterlagen zum Unterhalt der Brücken sind zu ungenau, um Pfeiler und Pfähle exakt voneinander zu unterscheiden. Allerdings ist auch der Unterhalt der Holzteile der Hofbrücke kaum schriftlich festgehalten worden.

Steinpfeiler, die nicht auf felsigem Untergrund stehen, brauchen Fundamente. Zur vermutlichen Bauzeit der Hofbrücke im späteren 13. Jahrhundert lag der Seewasserspiegel tiefer als heute – so konnten solche Fundamente in der Trockenzeit ohne aufwendige Kastendämme errichtet werden.⁴² Dies würde, zusammen mit den Bildquellen, eher für Steinpfeiler sprechen. Ein weiteres Indiz für Steinpfeiler enthält ein Bericht der helvetischen Behörden, die zwar den schlechten Zustand aller Holzteile bemängeln, aber weder Pfeiler noch Pfähle erwähnen.

Unterhalt

Die helvetische Munizipalität Luzern versuchte sich 1799 ein Bild über den Zustand aller Brücken zu machen, für deren Unterhalt sie neu zuständig war. Während die Kapellbrücke sich in gutem Zustand befand, war die Spreuerbrücke reparaturbedürftig, und die Hofbrücke «bresthaft in ihren Jochen und Ortbäumen [tragende Balken], mangelt ville Bodenläden und Däfel».⁴³ Gleiches war ja schon dem Göttinger Professor Meiner 1782 aufgefallen, der an der Sicherheit der Brücke für Fussgänger schwer zweifelte. Aber nicht erst im 18. und im 19. Jahrhundert konnte der Gang über die Hofbrücke gefährlich sein. Schon 1403 brachen Bodenbretter unter zwei Männern ein, die «tanzend» die Brücke überqueren wollten.⁴⁴ Und – wie schon gesagt – auch Diebold Schilling zeigt fehlende Bretter in den Brückenwänden. Man darf vermutlich daraus auf einen nicht ganz perfekten Unterhalt der Brücken schliessen.

Eine gute Holzkonstruktion braucht regelmässige Pflege, auch wenn sie nur alle paar Generationen vollständig erneuert werden muss. Nicht nur die Seiten- und Bodenbretter – letztere halten heute auf der Kapellbrücke etwa 10 bis 15 Jahre – sind der Abnutzung

ausgesetzt.⁴⁵ Auch die über 46'000 Dachziegel mussten regelmässig gerichtet und ergänzt werden.⁴⁶ Um diesen Unterhalt zu finanzieren, schlossen die Stadtgemeinde und das Kloster im Hof 1321 eine Übereinkunft: Stadt und Kloster verpflichteten sich zu gemeinsamen Unterhaltsleistungen an einen weltlichen Beamten, der über seine Arbeiten Buch zu führen hatte.⁴⁷ Von den jährlichen Kosten von 10 Pfund sollte die Stadt deren 4 übernehmen, das Kloster 1 Pfund 15 Schilling und der Leutpriester, dessen Haus im Hof stand und der als Stadtpfarrer auch die St. Peterskapelle zu versorgen hatte, 2 Pfund 5 Schilling.⁴⁸ Offenbar wurden in der Folge die Abmachungen nicht immer eingehalten und verlangten neue Absprachen.⁴⁹ Einzelne Einträge im städtischen Ratsprotokoll aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts zeigen auch, dass es der Stadt nicht leicht gefallen ist, ausstehende Beiträge beim Kloster und beim Leutpriester im Hof einzutreiben.⁵⁰

Für den Unterhalt der Brücken waren die städtischen Werkmeister zuständig, die vom Bauherrn beaufsichtigt wurden, einem Kleinrat und damit Mitglied der politischen und gesellschaftlichen Führungsschicht. Sie sollten Schäden ausbessern und, eher alltäglich, die Brücken wischen.⁵¹ Spätestens ab dem 16. Jahrhundert sind von der Stadt eigens angestellte «Brückenwischer» belegt, die ihre Brücke täglich zweimal zu reinigen hatten.⁵²

Der Unterhalt der Brücken erfolgte unauffällig, ja es drängt sich zwischendurch aufgrund weitgehend fehlender Nachrichten die Vermutung auf, dass bisweilen nur das Minimum an Unterhalt geleistet wurde. Immerhin wurde 1577 auch die Hofbrücke unter jenen staatlichen Bauwerken genannt, die aus öffentlichen, nun also städtischen Mitteln unterhalten werden mussten.⁵³ Bereits im Sommer 1485 wurden einzelne Pfeiler der Hof- und Kapellbrücke erneuert, und auch an den Dächern wurden Fehlstellen ausgebessert.⁵⁴ Stadtschreiber Renward Cysat berichtet über die Ausbesserung aller drei gedeckten Brücken im Jahr 1553. Vielleicht besteht ein Zusammenhang zur Ausstattung der Hofbrücke mit den dreieckigen Bildtafeln. Auf der Hofbrücke wurde damals der mittlere Teil, 1572 dann «das vorderst stuck» erneuert.⁵⁵ 1703/04 erhält sie neue Joche.⁵⁶ Die Pfeiler sollten 1741 offenbar ersetzt werden.⁵⁷ Es ist aber nicht klar, ob diese Arbeit auch wirklich ausgeführt wurde.

Auch nach dem Ende des Ancien Régime zeigten sich die Behörden sparsam im Umgang mit den hölzernen Brücken. Immerhin sollte 1803 die praktisch unleserlich gewordene Panoramatafel von General Pfyffer erneuert werden – mit geringem Aufwand, wie auch festgehalten wurde.⁵⁸ Der Maler Christoph Hartmann renovierte 1803–1805 die Bilder der Hofbrücke.⁵⁹ Und 1816 sollten noch einmal alle Bilder vom Staub gereinigt werden, der Bauverwalter der Stadt erhielt einen entsprechenden Auftrag.⁶⁰

Aber nicht nur der Schmuck, auch die Funktionalität der Brücke war gefährdet. Ihre Tragfähigkeit für Fussgänger wurde von Beobachtern angezweifelt. Das Gatter unter der Hofbrücke war 1806 so «gänzlich in Zerfall», dass es nicht mehr geschlossen werden konnte.⁶¹ Solches galt aber nicht nur für die Hofbrücke. Auch den übrigen Verteidigungsanlagen mangelte es an Unterhalt. Die Zinnen des angrenzenden Hoftors etwa waren bröcklig und mit Gras bewachsen.⁶²

Die hölzernen Brücken, ganz besonders aber die Hofbrücke, galten nun als unsicher, unschön und veraltet. Aufgrund der wenigen erhaltenen Hinweise entsteht ein

widersprüchlicher Eindruck: Während die Brückenbilder vor allem von privater Seite weiter gepflegt wurden, wurden die Brücken selber und besonders die Hofbrücke nur notdürftig unterhalten. Hinzu kamen Vandalenakte, die noch einmal zunahmen, als absehbar wurde, dass die Hofbrücke nicht mehr lange stehen würde. Der Abbruch eines ersten Teils der Hofbrücke gefährdete dann auch die anderen gedeckten Brücken: Der Stadtrat musste 1835 ein Verbot aussprechen, aus den Holzbrücken Läden abzureissen oder abzuschlagen.⁶³ Der Schwanen-Wirt Xaver Grob warb 1836 für den Abriss der Hofbrücke folgerichtig auch mit dem Argument, dass Unglücke durch illegal entfernte Fussbretter, wie sie eben auf der Kapellbrücke vorgekommen seien, nur durch einen vollständigen Abbruch zu vermeiden wären.⁶⁴

Der Unterhalt der Hofbrücke war gewährleistet, so lange sie ihre Funktionen erfüllte. Die parallel verlaufende äussere Weggisgasse führte jedoch beständig vor Augen, dass es, im Gegensatz zu den über die Reuss führenden Brücken, alternative Verkehrswege gab, die zudem stärker belastet werden konnten. Die Hofbrücke muss also auch noch andere Funktionen erfüllt haben, die ihren Bau und ihren Unterhalt rechtfertigten.

Fussgänger

Eine Brücke überquert ein Hindernis, sei es Wasser, Sumpf oder einen Graben. Die Hofbrücke ermöglichte den Fussgängern eine trockene, entlang des sumpfigen Seeufers verlaufende Verbindung von der Hofkirche zur St. Peterskapelle. Im Gegensatz zu den anderen städtischen Brücken verband die Hofbrücke bei ihrem Bau unterschiedliche Rechtsbezirke: das Kloster im Hof mit der noch jungen, ihm rechtlich unterstellten Stadt. Obwohl dieser rechtliche Unterschied mit der Zeit immer belangloser wurde, blieb jeweils nachts das Hoftor an der Westseite der Brücke geschlossen und wurde dann nur für die Kleriker des Klosters und späteren Stifts geöffnet.

Die Hofbrücke wurde primär für die Einheimischen errichtet. Im Gegensatz zur älteren, ungedeckten Reussbrücke, die zum grossen Teil zur Anbindung des Luzerner Markts an die immer wichtiger werdende Transitroute über die Alpen diente, führte die Hofbrücke die Luzernerinnen und Luzerner zu ihrer wichtigsten Stadtkirche. Sie wurde bereits in der Urkunde von 1321 zur Teilung der Unterhaltskosten als «Kirchweg»⁶⁵ zwischen Stadtsiedlung und Hofbezirk bezeichnet, bei Renward Cysat um 1600 dann vereinzelt auch als «Kirchstrasse».⁶⁶ Die Verbindung zwischen Hofkirche und St. Peterskapelle war für die geistliche Versorgung der Stadtbevölkerung sehr wichtig, da sich beide in die Funktion einer städtischen Pfarrkirche teilten.

Auf der Hofbrücke bewegte man sich zu Fuss, sei es im Alltag oder bei festlichen Gelegenheiten – etwa am Musegger Umgang im März, am Vorabend von Mariä Verkündigung. Für diese Prozession um die Stadt strömten im 17. und 18. Jahrhundert alljährlich bis zu 20000 Pilger und bis zu 150 Priester nach Luzern.⁶⁷ Nicht nur fehlende oder abgenutzte Bodenbretter konnten da beschwerlich sein, sondern auch die Treppenstufen an den Brückenenden. Renward Cysat schrieb deshalb 1607 dem Baumeister in sein

Pflichtenheft, dass die Treppen der Hofbrücke verbessert werden müssten. Dabei sollten die Treppenstufen so verlängert werden, dass der Weg für die Leichenträger und Prozessionsteilnehmer (besonders für die Männer, die das Allerheiligste trugen) nicht so beschwerlich sei. Allerdings erscheint dieser Auftrag auch noch im Jahr 1611.⁶⁸ Es ist somit fraglich, ob er je ausgeführt wurde. Den Musegger Umgang behinderte auch die 1712 eingebaute Zugbrücke – sie sollte 1717 wieder entfernt werden.⁶⁹

Die Hofbrücke dürfte den Klerikern des Stifts im Hof als Brevierweg gedient haben. Hinweise auf Personen, die auf den Brücken lustwandeln, sind erst aus dem 18. Jahrhundert bekannt, was allerdings nicht heisst, dass solches nicht vorgekommen wäre. Der einflussreiche, als «Schweizerkönig» bekannt gewordene Ludwig Pfyffer holte sich auf der Hofbrücke eine tödliche Erkältung bei einem Spaziergang mit dem savoyischen Gesandten.⁷⁰ Er starb 1594. Ob ein solcher Spaziergang zu seiner Zeit angenehm war, ist schwer zu beurteilen. Hält man sich die Warnungen Renward Cysats vor Augen, der die schlechte Luft der nahen Sumpflandschaft als Krankheitsherd beschrieb, darf daran gezweifelt werden. Zusätzlich benutzten die Fischer das Brückengestell dazu, ihre Netze zum Trocknen aufzuhängen. Renward Cysat störte sich daran, denn es gäbe «ein bösen ungesunden gschmack an der kilchstraß besonder für kranck lüt und schwanger frowen».⁷¹ Auch die sogenannten «fach», vermutlich Fischkästen, bei der Hofbrücke sollen entfernt werden.⁷²

Das Gebiet zwischen dem Ufer und den Schwirren, den vor der Brücke in den Seegrund gerammten Holzpfähle, war konzessionierten Fischern vorbehalten. Von der Brücke aus war es aber jedermann gestattet, mit der Angel zu fischen.⁷³ Hof- und Kapellbrücke wurden auch von Seilern gern benützt, bis es ihnen (vermutlich 1528) verboten wurde – sie sollten 1609 zu den neu erbauten Lauben zwischen Bruch- und Niedertor ausweichen. Ihr Gewerbe behinderte die Fussgänger.⁷⁴ Ein solches Verbot wurde 1614 erneuert, was wiederum seine Umsetzung in Zweifel zieht.⁷⁵ Die langen, gedeckten Brücken waren zu ideal für dieses Handwerk, als dass sich ein Verbot gänzlich hätte durchsetzen lassen. Auch zur Produktion feinerer Garne war die Hofbrücke ideal – deren Aufspannen wurde 1609 verboten.⁷⁶

Den Fussgängern bot die gedeckte Hofbrücke einen sauberen, trockenen Weg zwischen Hof und Stadt auch bei Hochwasser – ganz im Gegensatz zur parallel verlaufenden äusseren Weggisgasse. Das machte die Brücke auch für andere Transportwünsche attraktiv. Doch wie die etwas jüngeren gedeckten Brücken, die Kapellbrücke und die Spreuerbrücke, durfte die Hofbrücke nicht mit Wagen befahren⁷⁷ oder zu Pferd überquert⁷⁸ werden. Die offene, breitere und wesentlich kürzere Reussbrücke war als einzige Brücke Luzerns in der Lage, den fahrenden und berittenen Verkehr aufzunehmen. Der wichtigste Landverkehrsweg der Stadt lag auf der linken Reussseite.⁷⁹ Die Reussbrücke verband die Grossstadtseite mit dem Nord-Süd-Transitweg, der von der Emmenbrücke der Reuss bis zum Baseltor folgte, durch die Kleinstadt führte und bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts an der Schiffflände beim Freienhof (heute Wiese bei der Jesuitenkirche) den Seeweg in Richtung Gotthard antrat. Karren und Wagen brauchten eine Landverbindung über die Strasse «am Wegus» (Hertensteinstrasse), um den Weg von und nach Zürich mit dem Weg von Basel zum Gotthard zu verbinden.

1733 musste der Rat in einer Polizeiordnung auch den städtischen Küfern verbieten, ihre Fässer über die gedeckten Brücken rollen zu lassen. Erneut untersagt wurde zudem jeder Verkehr mit Hand- und Schubkarren, welche ebenfalls grosse Schäden an den Bodenbrettern der Hofbrücke verursachten.⁸⁰

Die helvetischen Behörden kleideten ein ähnliches Verbot in ein volkserzieherisches Mäntelchen. Sie erklärten, dass man an der leichten Bauart der gedeckten Brücken unschwer erkennen könne, wofür sie geeignet seien – ausschliesslich für Fussgänger.⁸¹ Verboten blieb jeglicher Verkehr mit Pferden, Wagen, Fuhrwerken oder Handkarren und das Rollen von Fässern. Diese regelmässigen Verkehrsvorschriften zeigen aber vor allem, dass sich die Leute nicht daran gehalten haben.

Schon der Stadtschreiber Renward Cysat schrieb der Brücke die Funktion zu, den Hof mit der Peterskapelle und der Stadt zu verbinden. Demgegenüber dienten die Schwirren vor der Brücke dem Schutz der Brücke und der Sicherheit der darauf «wandlenden». Diese Pfahlreihe sei 1315 gebaut worden, als sich die drei Länder am See gegen Österreich, den Stadtherrn Luzerns, verbündet hätten.⁸² Doch auch die Brücke selber war Teil des Luzerner Befestigungsringes.

Befestigung

Verlauf und Form der Hofbrücke und der etwas jüngeren Kapellbrücke weisen auf ihre Befestigungsfunktion hin. Für den Verkehr allein hätte die Reussbrücke ausgereicht, vergleicht man die Luzerner Situation etwa mit Basel.⁸³ Als Wehrgänge, die über das Wasser geführt werden, schlossen die hölzernen Brücken die Lücken der Mauer, deren jüngerer Ring unter Einschluss der äusseren Weggisgasse jedoch erst am Anfang des 14. Jahrhunderts fertiggestellt wurde.⁸⁴

Beim Seeausfluss quer zur Reuss und vor der Hofbrücke wurde eine Pfahlreihe in den Seeboden gerammt. Diese sogenannten «Schwirren» sperrten den Zugang zum innerstädtischen Flussgebiet und zum Grendel. Bereits um 1300 ist in Luzern von solchen Schwirren die Rede, an denen losgerissene Nauen aufzulaufen pflegten, wodurch die Pfähle zu brechen drohten.⁸⁵

Wie im Fall der Hofbrücke ist ein exaktes Baudatum für die Pfahlreihe nicht bekannt. Sie dürfte wahrscheinlich zusammen mit der Hofbrücke oder auch etwas früher gebaut worden sein – in Frage käme auch die Zeit des Baus des Wasserturms in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts.⁸⁶ Sie gehören damit in den Zusammenhang der umfassenden Anstrengungen der jungen Stadt in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, sich mit einem Befestigungsring zu umgeben. Solche Pfahlreihen existierten im Vierwaldstättersee auch bei Buochs, Beckenried, Altstadt, Brunnen, Flüelen und – hier besonders mächtig und vermutlich auch einiges älter – vor Stansstad.⁸⁷ Wie in Luzern dienten Pfahlreihen auch den wesentlich grösseren, aber ähnlich an einem Seeausfluss gelegenen Städten Genf und Zürich zur Kontrolle und Sperre des Schiffsverkehrs.⁸⁸

Traditionell wird der Ausbau der Befestigungen mit der Auseinandersetzung der Innerschweizer Orte und dem Haus Österreich um 1315 in Verbindung gebracht. So berichtet Renward Cysat, dass man zur Verteidigung gegen die Innerschweizer Orte 1315 Schwirren vor der Hof- und Kapellbrücke habe schlagen lassen. Die Zufahrten für Schiffe wurden mit einem Fallgatter («Grendel»), das der ganzen Gegend seinen Namen lieh, geschlossen.⁸⁹ Am sogenannten «Fahr» konnten Schiffe unter der Brücke passieren.

Die Schwirren vor der Brücke dienten nach dem Aufkommen von Feuerwaffen eher dem Schutz der Brücke vor Schiffen und Booten als einer effizienten Verteidigung. Dafür spricht, dass auch im 19. Jahrhundert mindestens in den Plänen an der Pfahlreihe festgehalten wurde – zu einer Zeit, als die Anlage keinen militärischen Wert mehr aufwies, als aber der zunehmende Waren- und Personenverkehr noch vor dem Hoftor anlandete.⁹⁰

Die Palisadenreihe erscheint durchaus auch in jüngeren Dokumenten, welche sich der Stadtverteidigung widmen. Sie taucht im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts dauernd in den Notizen der Baumeister auf, was darauf hindeutet, dass sie regelmässig unterhalten wurde.⁹¹ 1701 (oder gleich zu Anfang des 18. Jahrhunderts) erging an den Bauherrn der Stadt der Auftrag, aus dem Stadtwald bei Vitznau einen Vorrat an Stangenholz für Pfeiler, Joche und Schwirren bereitzustellen.⁹² Möglicherweise wurden 1711, noch vor Ausbruch des zweiten und von Luzern verlorenen Villmergerkrieges, die Schwirren noch einmal verstärkt und die beiden Abschlusstore der Brücke mit Eisen befestigt.⁹³ Doch schon 1721 taucht wieder die Frage auf, ob denn diese Gatter und Palisaden ausreichen würden, und man fand, dass sie repariert werden sollten. Offenbar handelte es sich, wie bei den «Stangen» an der Kapellbrücke, um bewegliche Tore, die im Wasser standen und den Boots- und Nauenverkehr regulieren sollten.⁹⁴

Um 1735 wurden die Schwirren vor der Hofbrücke wiederum als reparaturbedürftig bezeichnet, was Hinweise auf ältere Erneuerungen etwas relativiert.⁹⁵ Bauherr Franz Urs Balthasar liess 1738 rund 1200 sogenannte «pallißaden» am Bürgenberg schlagen, zum Preis von 6 Schilling das Stück. Doch der grösste Teil dieser Pfähle wurde zur Verbauung des Krienbachs verwendet.⁹⁶ Es war dies die letzte Anstrengung zur Reparatur dieses Sperrwerks.

Hinter der Schwirrenreihe stand beim Grendel die Hof- und, ab 1365, quer zur Reuss die Kapellbrücke. Als Teil des Befestigungsringes waren sie, wie auch die Spreuerbrücke, auch zur Verteidigung der Stadt gedacht. So bestand noch im 15. Jahrhundert die Alarmorganisation Luzerns darin, als erste Massnahme den gesamten Befestigungsring zu besetzen, also auch die Brücken. Im Umfeld des sogenannten Alten Zürichkrieges sollte um 1440 ein Hauptmann mit 10 Milizen sich auf der Hofbrücke aufstellen.⁹⁷ Erst in einer zweiten Phase wären einzelne gefährdete Abschnitte verstärkt worden – ein Szenario, das Luzern erspart geblieben ist, jedoch durchaus realistisch war, da bei diesem Konflikt auch auf dem Zürichsee Kriegsnauen eingesetzt worden waren.

Die militärische Technik und Taktik veränderte sich in der Folge grundlegend. Waffen mit grösserer Durchschlags- und Fernwirkung wurden in die Armeen integriert. Diese wurden tendenziell grösser und kämpften seit dem ausgehenden 16. Jahrhundert mit neu eingeübter Disziplin. Die Belagerungstechnik wurde zunehmend berechenbar. Der Sinn einer

Befestigung bestand darin, Zeit, wenn möglich sehr viel Zeit, zu gewinnen. Eine hölzerne Befestigung konnte unter neuzeitlichen Bedingungen eine solche Funktion nur sehr kurz ausüben, auch wenn sie einzig über den See angegriffen werden konnte. Daraus zogen die militärischen Planer Konsequenzen.

Aus der Sicht von Renward Cysat etwa sicherte man die Vorstadt an der äusseren Weggisgasse um 1600 mit dem äusseren Weggistor, einer Mauer gegen Norden, und gegen das Wasser mit Gräben und Wachposten.⁹⁸ Die Hofbrücke erwähnt er in diesem Zusammenhang nicht. Sie und ihre Besatzung waren einem Angriff mit Feuerwaffen fast schutzlos ausgeliefert.

Eine städtische Alarmorganisation aus der Mitte des 17. Jahrhunderts, der Ära des Bauernkriegs von 1653 und des ersten Villmergerkriegs 1656, zeigt das sich daraus ergebende Problem deutlich: Im Fall einer militärischen Bedrohung – die zu dieser Zeit nicht unberechtigtweise als real empfunden wurde – postierte man Einheiten am äusseren Weggistor. Etwa ein Drittel der wehrfähigen männlichen Bewohner im äusseren Weggis (23) wurde dazu eingeteilt, eine weitere Gruppe sammelte sich beim Brunnen auf dem halben Weg zwischen den beiden Weggistoren, und eine dritte Einheit stand unmittelbar vor dem inneren Tor. Schildwachen sollten in den Gärten gegen den See aufgestellt werden. Die Hofbrücke selber wurde nicht verteidigt, doch man rechnete offenbar mit der Möglichkeit, dass ein Feind eine Gruppe von Musketieren auf die Brücke senden würde, um durch die Gärten eindringende Truppen zu decken. In diesem Fall sollten die Schildwachen Alarm schlagen und sich hinter den Häusern an der Hauptgasse in Sicherheit bringen. Den Wachen an beiden Toren sollte ein Geschütz zur Verfügung stehen, um sich gegen die Eindringlinge zu wehren. Vor dem äusseren Tor sollten die zur Stadtpfarrei gehörenden Männer zwischen der Reuss, dem Rotsee und dem Wesemlin sich besammeln, sie stellten eine Postenlinie zwischen dem Turm oberhalb des Weggistors und der Mauer am Hof. Die Bauern aus dem Wesemlin und aus der Halden am See sollten dann Tore, Stege und Mauern um die Hofkirche sichern. Diese Organisation, die vor allem schnell eingerichtet sein musste, konnte anschliessend durch Kompanien aus der nahe gelegenen Landschaft verstärkt werden.⁹⁹

Die Organisation von 1705 ging wiederum davon aus, die Hofbrücke durch Vorposten mit Beobachterfunktion zu besetzen. Während vier Soldaten und ein Korporal das Hoftor bewachten, wurde ein Soldat in der Brückenmitte und ein weiterer am Brückenende an der Hofseite postiert. 13 Mann standen beim äusseren Weggistor bereit.¹⁰⁰

Das äussere Weggis und der Hof waren nur schwer zu schützen. Nach der Alarmorganisation von 1725 sollte ein Kommandant solches «nach möglichkeit» tun, indem er im Raum zwischen dem Friedhof und der Hofbrücke die Mannschaften aus dem Hof, dem Wesemlin, aus den Halden und aus dem Weggis konzentrierte.¹⁰¹ Nur 15 Soldaten waren 1726 dem Sektor äusserer Weggis zugeteilt.¹⁰² Die politische Führung Luzerns besass aus eigener Erfahrung in fremden Diensten ausreichend militärisches Wissen um einzusehen, dass die mittelalterliche Befestigungsanlage im 18. Jahrhundert seit langem fast nutzlos war. Die Mauern wurden – wie die Brücken – zwar unterhalten und gegen Zweckentfremdung durch die Stadtbewohner einigermaßen geschützt. Militärisch Sinn gemacht hätte aber höchstens

ein aufwendiges Schanzensystem, wie es sich andere eidgenössische Städte, etwa Bern, Zürich und besonders Solothurn, geleistet haben. Als Reaktion auf die Niederlage im Krieg von 1712 liess Luzern 1714 von Pietro Morettini einen entsprechenden Plan ausarbeiten. Neben einer grossen Schanze vor der Musegg, zwei Vorwerken auf dem Gütsch und beim Inseli und einer Mauerverstärkung vor der Kleinstadt sah Morettinis Projekt auf dem sumpfigen, bis dahin unbefestigten Gelände zwischen dem äusseren Weggistor und dem Hof eine eigene Schanze vor. (**Abb. 10: Plan Morettini 1714**)

Die Hofbrücke war auf Morettinis Plan weiterhin Teil des Befestigungsringes, aber nicht mehr als Ganzes: Bevor die Brücke das Ufer bei der Hofkirche erreichte, sollte ein verstärktes Tor eingerichtet werden, welches den Zugang auf den Rest der Brücke verwehrte. Von hier aus erreichte eine verdoppelte Schwirrenreihe den Schanzengürtel auf dem Land. Das Hofviertel wurde nicht befestigt. Interessant ist auch, dass die Kapellbrücke als Sperrwerk entlastet werden sollte, indem vom Inseli bis zum Bagharzturm eine eiserne Kette zur zeitweisen Sperrung des Schiffsverkehrs vorgesehen war. Morettinis Gesamtplan kam nie zur Ausführung, wohl vor allem aus finanziellen Gründen. Vielleicht aber hat er auch militärisch nicht restlos überzeugt – eine prominente Schwachstelle darf im Bereich der Hofbrücke angenommen werden. Auf der Hofbrücke wurde zwar eine Zugbrücke eingebaut. Sie wurde bereits 1712 als nicht besonders gelungen beurteilt und im Mai 1717 wieder entfernt, weil sie sich nicht bewährt hatte und jetzt, nach dem Friedensschluss, nicht mehr gebraucht wurde.¹⁰³ Die Stadtansicht Schumachers aus dem Jahr 1792 zeigt nördlich der Hofbrücke eine Schanze am Grendel, die dem Gebiet ihren Namen gab. (**Abb. 11: Schumacher Ausschnitt**) Sie war wesentlich einfacher als auf dem Projekt Morettinis und wurde 1860 abgebrochen.¹⁰⁴

In normalen Zeiten standen auf der Hofbrücke keine Nachtwachen, denn während der Nacht wurde das Hoftor vor der Kapellgasse geschlossen.¹⁰⁵ Nur gut bekannte Einwohner durften dieses Tor nach dem Läuten der Betglocke noch passieren – eine Praxis, die man im 17. Jahrhundert aufzugeben suchte.¹⁰⁶ Am Tag sollten hier, nach einer Ordnung von 1643, fremde Passanten vor ihrem Eintritt in die Kernstadt zu Herkunft und Absichten befragt werden. Zweimal täglich sollte man dem Schultheissen darüber Meldung abstaten.¹⁰⁷ Am frühen Morgen wurde das Hoftor für die Geistlichen aus dem Stift im Hof eigens geöffnet. Da diese Geistlichen aber bei jeder Tages- und Nachtzeit das Tor passieren wollten, wurde der Torschlüssel beim Sakristan der St. Peterskapelle deponiert.

Geschlossen wurde nachts auch das innere Weggistor, denn die Vorstadt bis zum äusseren Weggistor war gegen den See hin offen. Nur hier und am Bruchtor konnten wichtige Personen Einlass in die Stadt finden – etwa Priester oder Boten. Die Zufahrt vom See her wurde von zwei auf der Kapellbrücke postierten Wächtern überwacht. In diesem Zusammenhang ist auch die Rolle der Hofbrücke und der vorgelagerten Schwirren zu interpretieren. Seit dem 16. Jahrhundert dienten die Brücken immer weniger als militärische Bauwerke, immer mehr galt es, Sicherheit im polizeilichen und zivilen Sinn zu gewährleisten.

Von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts schmückte man die Hofbrücke mit einer Bilderfolge. Auswärtige Besucher äusserten sich oft ungnädig über diesen Bilderschmuck. Der Hannoveraner Reisende Johann Gerhard Reinhard Andreae meinte 1763 sogar, der Bilderschmuck der Hofbrücke sei der schlechteste aller drei Brücken, «elend, mit jämmerlichen Versen versehen».¹⁰⁸ Doch die Bilder sind Gegenstand anderer Beiträge in diesem Band.

Sowohl die Spreuer- als auch die Kapellbrücke besaßen an einer diskreten Stelle einen Abort, was offenbar zur Standardausrüstung eines viel begangenen, gedeckten Fussweges gehörte.¹⁰⁹ Für die Hofbrücke ist Gleiches nicht mehr nachzuweisen.

Im 16. Jahrhundert bestand auf keiner der drei gedeckten Brücken Luzerns eine Kapelle. 1597 stiftete Oberst Rudolf Pfyffer ein Heiligenhäuschen auf der Hofbrücke.¹¹⁰ Ob die Stiftung des Obristen Pfyffer ein Versuch war, aus einem ehemaligen Sprachhaus (Abort) ein «Heiligenhäuschen» zu machen, wie das bei der Spreuerbrücke beobachtet werden kann, muss dahingestellt bleiben.¹¹¹ An der Nordseite der Brücke, im östlichen Teil, ragte ein rund 5 Meter langer und 1 Meter tiefer Kasten über die Brüstung hinaus. Er zeigte die Figur eines lebensgrossen, unter dem Kreuz zusammenbrechenden Christus, daneben Veronika mit dem Schweisstuch. Diese Kapelle war um 1700 offenbar in einem schlechten Zustand. Pfyffers Erben weigerten sich jedoch 1691 und 1704, für den Unterhalt der Figurengruppe aufzukommen. Deshalb wurde diese Aufgabe dem städtischen Bauherrn¹¹² übertragen und das Pfyffer-Wappen entfernt. Die Bildgruppe wurde 1743/44 noch einmal renoviert.¹¹³ **(Verweis auf Band 1, Abb. 3, S. 12)** Das sogenannte «helge-hüßli» sollte beim folgenden Musegger Umgang, der regelmässig über die Hofbrücke führte, fertig ausgemalt sein.¹¹⁴

Die Brücke war nachts nicht beleuchtet. 1673 musste auf Befehl des Rats eine neu angebrachte Lampe bei der Kapelle wieder entfernt werden – die Feuergefahr war zu gross.¹¹⁵ Aus dem gleichen Grund wurde 1730 auf allen Brücken, dem Korn- und anderen Magazinen und Amtshäusern ein Mandat angeschlagen, das den Tabakkonsum im Umkreis «einiger schritte» verbot.¹¹⁶

Ein Bilderstreit auf der Hofbrücke

Im Jahr 1672 herrschte Zwietracht unter den Chorherren des Stifts.¹¹⁷ Der Luzerner Rat forderte vom Bischof in Konstanz eine ausserordentliche Visitation und ein energisches Durchgreifen, worauf der Bischof zwei Spezialvisitatoren mit dem Auftrag nach Luzern schickte, um den Streitursachen auf den Grund zu gehen und Remedur zu schaffen. Doch kurz nach der Ankunft der Visitatoren flammte der Streit wieder auf. Worum ging es?

Unbekannte hatten auf der Hofbrücke eine Bildtafel entfernt und mit einem Boot weggebracht. In der folgenden Untersuchung stellte es sich heraus, dass an diesem Diebstahl der Ratsherr Hans Heinrich Cloos und der Maler Moritz Kappeler beteiligt waren. Die entfernte Bildtafel enthielt unter anderem ein Stifterwappen des 1557 zum Propst gewählten, aber nie in diesem Amt bestätigten Chorherrn Nikolaus Haas.¹¹⁸ Vom Verlust betroffen war

auch der Malermeister Franz Lindacher.¹¹⁹ Er musste befürchten, dass das Bild vernichtet und er nicht bezahlt würde.

Der Bischof bat den Rat, den Täter ausfindig zu machen und das Bild wieder anbringen zu lassen. Vieles bleibt bei diesem Streit konfus. Möglicherweise handelt es sich um Bild 118. Es enthält unter anderem zwölf – allerdings übermalte – Stifterwappen von Chorherren. Gegen das Anbringen so vieler Stifterwappen wehrte sich besonders der Leutpriester und spätere Propst Niklaus Ludwig Peyer. Das Bild war vermutlich mit finanzieller Beteiligung der Chorherren von Franz Lindacher neu gemalt worden, wobei, wie bei anderen Brückenbildern, die älteren Stifterwappen übermalt worden waren. Ein späterer Verwandter des möglichen Stifters, der Junker und Hauptmann Haas, wollte das Bild, vielleicht um es vor der Übermalung zu retten, zuvor abnehmen und verschenken. Ein Kompromiss sah offenbar vor, dass das alte Stifterwappen wieder hergestellt werden sollte. Später hat Haas als Ersatz ein anderes Brückenbild angeboten, ein ähnliches Angebot machte Junker Franz Meyer.

Ratsherr Hans Heinrich Cloos und Meister Moritz Kappeler erhielten nach Abschluss der verworrenen Geschichte vom Rat nur einen Tadel.¹²⁰ Auch der Konstanzer Bischof fand den Streit nicht wichtig genug, um daraus eine Affäre zu machen. Sie wirft aber ein Licht auf die gängige Praxis im Umgang mit den Brückenbildern. Dieser Umgang war weniger von einem staatlichen Leitgedanken, als vielmehr von persönlichen Vorlieben und Eitelkeiten und auch von viel gutem Willen geprägt. Weitere Beispiele individueller Pflege kennen wir aus dem 18. Jahrhundert, als mit Liebe und Dilettantismus einzelne Tafeln renoviert und dabei durch «ungeschickte» Pinsel beschädigt wurden. Der Rat musste auch verbieten, dass Tafeln neu gehängt oder entfernt wurden, um sie in Privathäusern aufzubewahren.¹²¹ Dabei ging es nicht nur um die physische Erhaltung der Bilder, sondern auch um eines der wichtigsten politischen Ziele der städtischen Obrigkeit, der Friedens- und Ordnungswahrung. Auch wenn dem Bilderstreit von 1672 kaum mehr rational zu folgen ist, macht er klar, welche emotionalen Komponenten hinter dem Anbringen von Stifterwappen oder deren Auslöschung stecken können.

Wohin mit den Bildern?

Nach dem Abbruch der Hofbrücke waren die Bildtafeln für das Publikum während langer Zeit nicht zugänglich. Zwischen 1886 und 1911 war ein Teil der Hof- und Kapellbrückenbilder im Kursaal ausgestellt. Bereits 1882 hatte sich die Kursaalgesellschaft an den Stadtrat gewandt und darum gebeten, die teils auf dem Dachboden des Wasserturms, teils in der städtischen Werkhütte beim Eichwald aufbewahrten Tafeln ausstellen zu dürfen. Man plane dazu eine neue Halle im Kursaalgarten, wo rund 70 Bilder Einheimischen und Gästen gezeigt werden könnten. Zusätzlich wurde angeboten, auch einzelne Tafeln zu renovieren. Der Stadtrat erteilte seine Bewilligung, so dass in der Folge 17 Bilder der Kapellbrücke, 9 der Spreuerbrücke und 54 Bilder der Hofbrücke von Kunstmaler Jean Renggli und Alois Hurter renoviert wurden, um anschliessend ausgestellt zu werden. Allerdings schwand mit der Zeit die Begeisterung der Kursaalgesellschaft über ihr Projekt. Die Hälfte der Bildtafeln blieb in

Hurters Werkstatt stehen, worüber er sich schriftlich beklagte, weil sie ihm wertvollen Platz wegnähmen. Die störenden Bilder wurden darauf zurück in den Wasserturm gebracht.

Problematisch wurde das Eigentumsrecht an den Bildtafeln, als die Kursaalgesellschaft 1889 Konkurs anmelden musste. Und noch einmal 1897 musste sich die Stadt gegenüber der neuen Kursaalgesellschaft für ihr Eigentumsrecht wehren. In diesem Jahr wurden übrigens die ausgestellten Bilder erstmals gegen Brand versichert.¹²²

Der Kursaal wurde 1911 umgebaut, die Bildtafeln hatten im neuen Raumkonzept keinen Platz mehr. Sie wurden in Schulhäusern und später in verschiedenen Museggtürmen eingelagert, obwohl sich engagierte Stadtbewohner für ihre weitere Ausstellung einsetzten und Ideen dazu publizierten. Am 30. März 1911 erwähnt das Luzerner Tagblatt den Vorschlag, dass die Bilder auf dem Rathaussteg, der Brücke zwischen dem Theater und dem Rathaus, gezeigt werden könnten, die zu diesem Zweck mit einem Giebeldach ausgestattet würde.¹²³ Zwei Tage später regte in dieser Zeitung eine Zuschrift an, die Giebelbilder in der Gräberhalle der Hofkirche, oberhalb der eisernen Verbindungsstangen, würdig auszustellen. Da es sich um biblische Sujets handle, schienen sie dem Einsender dort am richtigen Platz zu sein, Einheimischen und Fremden eine neue Sehenswürdigkeit und speziell bei Regenwetter eine neue Abwechslung zu bieten.¹²⁴ Diese Idee wurde am folgenden Tag jedoch in einer weiteren Zuschrift als Aprilscherz abgetan. Dreieckige Bilder gehörten, so die Begründung, in einen Giebel und nicht in eine Halle in toskanischem Stil. Besser geeignet sei, wenigstens provisorisch, das Regierungsgebäude.¹²⁵

Einzelne Tafeln wurden in der Folge als Leihgaben an Schulen und Verwaltungsstellen ausgeliehen. Persönlichkeiten wie Xaver von Moos in den 1940er und 1950er Jahren setzten sich vergeblich dafür ein, dass die Bilder permanent und gesamthaft der Öffentlichkeit gezeigt wurden. Finanzielle und räumliche Gründe stellten sich dem entgegen, und wohl auch der mangelnde Sinn für ihren Wert.¹²⁶

Eine Auswahl der Brückengemälde, die sich an ihrem Erhaltungszustand orientierte, war 1972 zu sehen. Im Rahmen einer Ausstellung im Shopping-Center Schönbühl dienten sie als Blickfang und Hauptattraktion. (**Abb. 12: Vaterland**) Sie waren in der dafür eigentlich zu niedrigen Ladenpassage vielleicht nicht ideal gehängt, doch kommt den Initiatoren der Ausstellung das Verdienst zu, die Bilder wieder ins Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit geholt zu haben.¹²⁷

Die immer noch zum grossen Teil im Dachgiebel des Pulverturms eingelagerten Hofbrückenbilder lieferten in der Folge Stoff für weitere Projekte. 1975 wurde die Luzerner Quaianlage bei der Hausermatte fortgesetzt. Finanziert durch den Verkauf von Reproduktionen und Medaillen, Spenden, Fronarbeit und Gratschholz der Korporationsgemeinde sollte hier der Oberbau der Hofbrücke rekonstruiert und mit den Originalbildern ausgestattet werden.¹²⁸ Die auf das Stadtjubiläum von 1978 terminierte Idee wurde nie ausgeführt. Erst im September 2002, 150 Jahre nach dem Abbruch des letzten Teilstücks der Hofbrücke, wurden alle 226 restaurierten Gemälde im Historischen Museum Luzern während vier Monaten wieder gesamthaft gezeigt.¹²⁹

Abbruch

Seit der «Sönderung» des Besitzes zwischen Stadt und Kanton nach dem Ende des Ancien Régime gehörte die Hofbrücke wie die beiden anderen Holzbrücken zu jenen Bauten in Staatsbesitz, für die in Zukunft die Stadt aufzukommen hatte.¹³⁰ Im Fall der Hofbrücke dauerte diese Verpflichtung ein gutes halbes Jahrhundert. Zwischen 1834 und 1852 wurde die Hofbrücke in vier Schritten abgetragen.¹³¹

75 Meter der Hofbrücke, gemessen vom Hoftor aus, wurden im Frühjahr 1835 abgerissen. (**Abb. 13: Situation nach Abbruch der 1. Etappe 1835**) Die Aufschüttungen der Uferpartie sollten bis zum äusseren Rand der Brücke gehen, die Brücke selber wurde, da höher als das aufgeschüttete Terrain, mit einer neuen Treppe erschlossen.¹³² Dabei nahm man offenbar in Kauf, dass es in extremen Jahren zu einer Überschwemmung kommen konnte. Die Quaihöhe wurde aber nach zeitgenössischen Untersuchungen so gewählt, «damit man wenigstens in gewöhnlichen Jahren trockenen Fusses von der Brücke in die Stadt gelangen kann».¹³³ (**Vgl. oben Abb. 6**) Xaver Grob, Erbauer und Wirt des Hotels Schwanen, und die Stadt teilten sich die Abbruchkosten von 1022 Gulden auf: Die Stadt bezahlte 450 Gulden, Grob übernahm den Rest.¹³⁴ Dem Abbruch und diesem finanziellen Vergleich gingen einige Jahre zähe Verhandlungen voraus.

Nach dem Brand Unter der Egg und an der Kornmarktgasse in der Nacht von 12. auf den 13. Juni 1833 hatte Xaver Grob, vom Verlust des alten Hotels Schwanen betroffen, im Oktober darauf ein Haus an der vorderen Ledergasse samt Garten erworben mit der Absicht, dieses in ein neues Gasthaus umzubauen.¹³⁵ Im Tausch gegen den Garten verlangte er von der Stadt den Abbruch eines Teils der Hofbrücke. Gleichzeitig mit dem Umbau des Hauses begann Grob, den See davor auszufüllen und Fakten zu schaffen. Auf eigene Kosten durfte er auch die Mauer mit dem Hoftor und dem Zugang zur Landestelle abbrechen lassen. So konnte er ab Frühjahr 1834 darauf hinweisen, dass aufgrund der Aufschüttungen die Hofbrücke «ganz unnütz» geworden sei.¹³⁶ Im folgenden Herbst, nach der Fertigstellung des Hotels Schwanen, wurde neu verhandelt, worauf sich die Stadt im Februar 1835 verpflichtete, die ersten 75 Meter der Hofbrücke auf ihre Kosten abzutragen. Weil immer noch Unsicherheiten bezüglich der Ausgestaltung des Vorplatzes bestanden, drohte das Vorhaben sich weiter zu verzögern. Der Grosse Stadtrat stimmte dem Geschäft jedoch mit 27 zu 2 Stimmen zu. Xaver Grobs finanzielle Beteiligung an den Kosten des Abbruchs hat vielleicht eine Rolle gespielt. Tatsache ist aber, dass die Räumung der mittelalterlichen Befestigungsanlagen nicht nur akzeptiert, sondern von einer grossen Mehrheit der Zeitgenossen aktiv gefordert und begrüsst wurde. Dafür waren nicht zuletzt die neuen politischen Verhältnisse verantwortlich, die eine «Entfestigung» als Symbol der Beendigung der politischen Vorrechte der Stadt gegenüber der Landschaft propagierte.

Schon beim Abbruch dieser ersten 75 Meter war allen Beteiligten klar, dass der gesamte Grendel aufgeschüttet werden soll und damit die Tage der Hofbrücke gezählt waren. «Wie konnte man übrigens daran denken, daby stehen zu bleiben» fragte Grossrat Plazid Meyer 1836 in seiner Eingabe an den Stadtrat, in der er weitere Auffüllungen und einen Generalplan

forderte.¹³⁷ Der Forderung nach einer Gesamtplanung schloss sich auch das Stadtparlament an.¹³⁸ Als neue Uferlinie wurde oppositionslos die Pfahlreihe an der Aussenseite der Brücke vorgesehen. Die Baulinie für die neu zu erstellenden Gebäude sollte sich an der Hofkirche ausrichten. (**Abb. 14: Baulinienplan 1836**) Projekte, die diese Vorgaben radikal unterlaufen, sind nicht bekannt. Die Hofbrücke sollte aber gemäss Stadtratsbeschluss von 1836 erst abgetragen werden, wenn der neue Quai (hier als «Strasse» bezeichnet) durch Auffüllung des Terrains eine Breite von 30 Schuh aufwies.¹³⁹

Mehr zu reden gab die Nutzung des seeseitig der neuen Strasse gelegenen, neu gewonnenen Geländes. Grosse Hoffnungen setzten die Verantwortlichen, und auch die veröffentlichten Kommentare in der Luzerner Zeitung¹⁴⁰, in dieser Zeit in den sogenannten «Plan Berri»: 1836 wurden dem Stadtrat Berichte zum Fortschritt der Aufschüttungen nach den Vorgaben des Basler Architekten Melchior Berri¹⁴¹ vorgelegt und genehmigt.¹⁴² Was zuvor bereits angedacht worden war¹⁴³, sollte nun konkrete Gestalt annehmen: Fünf monumentale Bauten sollten die neue Uferlinie bestimmen, dazwischen waren schmale Treppenzugänge zum See vorgesehen. Über der Quaimauer war eine durchgehende Arkadenreihe geplant – ein klassizistisches Idealprojekt, dass auf allgemeine Bewunderung («Meisterstück») stiess. Der Optimismus war gross, über den Plan «freut man sich billig, indem aus solchen Unternehmungen der heitere Geist eines kräftigen Emporstrebens hervorblickt».¹⁴⁴ Dennoch scheiterte das Projekt an technischen und finanziellen Problemen und an der mangelnden Unterstützung durch die Stadtbehörden.¹⁴⁵ Erweitert wurde vorerst der Platz vor dem Hotel Schwanen. Im Januar 1839 wurden dafür weitere rund 100 Meter der Hofbrücke abgebrochen.

Trotzdem – oder gerade deshalb: «Diese Seite der Stadt nimmt eine sehr heitere, schöne Ansicht an» meinte 1845 die Staatszeitung der katholischen Schweiz.¹⁴⁶ Gemeint war die Eröffnung des neu gebauten Hotels «Schweizerhof» durch die Gebrüder Segesser. (**Abb. 15: Baulinie 1843, Abtragung vorgesehen**)

Die Korporation Luzern trat der Bauherrschaft das benötigte Grundstück ab, die Stadt bewilligte die Aufschüttungen vor dem Baugelände, jedoch unter der Auflage, die Brücke vorerst nicht etwa abzutragen.¹⁴⁷ Aber durch die Aufschüttungen des Geländes vor dem Schweizerhof geriet die Hofbrücke in einen gefährlichen Zustand. Die Bauherren des Schweizerhofs, die Gebrüder Segesser, wurden von der Stadt aufgefordert, gemäss der Baubewilligung von 1844 die Brücke wieder in Stand zu stellen – wenigstens die Ziegel und Bilder, die im Morast zu versinken drohten, sollten gerettet werden. Im Verlauf des sich daraus ergebenden Streits musste auch die Eigentumsfrage neu verhandelt werden. Die Gebrüder Segesser behaupteten nämlich in ihrer Einsprache, dass sich auch der Brückenteil vor ihrem Hotel in ihrem Eigentum befinde. Das Missverständnis kam daher, dass wie bei der Aufschüttung vor dem Hotel Schwanen der seeseitige Brückenrand die Grenze des Aufschüttungsperimeters bezeichnet worden war. Die Brücke stand also über trockenem Boden «und muss also früher oder später abgetragen werden», so die Brüder Segesser, die nicht einsehen mochten, weshalb sie für dieses Abbruchobjekt bezahlen sollten. Sie setzten sich schliesslich auch durch. In einem Vertrag von August 1845 regelte die Stadt den

Abbruch weiterer 100 Meter der Hofbrücke mit den Gebrüdern Segesser, welche dafür auf ihre Kosten ein Trottoir erstellen liessen.¹⁴⁸ (**Abb. 16: Stadtplan 1848, Ausschnitt**)

Die Hofbrücke bestand nun aus einem Restbestand von rund 115 Metern. (**Abb. 17: Schweizerhof vor 3. Etappe**) Ihr Abbruch war nur mehr eine Frage der Zeit. Schon kurz nach der Fertigstellung des Schweizerhofs wurde die Auffüllung des fehlenden Teilstücks geplant. (**Abb. 18: Aufschüttung Schweizerhof 1848**) Dieser Abbruch fand im Sommer 1852 statt, wiederum unter dem Beifall der Öffentlichkeit. Die Luzerner Zeitung fand, dass durch den Abbruch der überflüssig gewordenen Brücke und durch die erfolgten Aufschüttungen ein schöner Platz entstanden sei, dem «sowohl in Bezug auf Grösse und als ausgezeichnet schöne Lage in der ganzen Schweiz kein anderer wird an die Seite gestellt werden können. Freilich kostet dies aber auch seinen Teil»¹⁴⁹ 1860 besass Luzern eine Quaianlage mit einer Allee, die sich die bereits erwähnte Marie-Sophie von La Roche bereits 1784 an dieser Stelle durchaus vorstellen konnte. Zwar war man nun bei Regen nicht mehr geschützt, doch besass Luzern mit dem neuen Quai über dem ehemaligen, sumpfigen Grendel, anstelle der ehemaligen Hofbrücke, eine Anlage von nationaler Bedeutung.

Der Grendel

Seit den 1830er Jahren begann man in Luzern systematisch, Promenaden an der Reuss und am See zu errichten.¹⁵⁰ Der Schwanenwirt Xaver Grob übernahm 1833 Abbruchmaterial der niedergebrannten Häuser Unter der Egg, um damit vor seinem Hotel den See aufzuschütten. Es war dies der Beginn einer rechtsufrigen Quaianlage, die zuerst aus einer Abwechslung von Seemauern und abgeschrägten Uferteilen bestand und zwischen 1844 und 1860 vom Schwanenplatz bis zum Kurplatz stückweise aufgeschüttet und gebaut wurde.¹⁵¹ Zwischen 1831 und 1834 wurden die Mauern um das Hoftor abgetragen. Der während Jahrhunderten offene und bis dahin schiffbare Grendelkanal (**Abb. 19: Grendelkanal**) wurde bereits zwischen 1819 und 1822 eingewölbt und dadurch begehbar.¹⁵² Luzern, die Stadt am See, entwickelte sich auch in den See hinaus. Mit der in mehreren Etappen verlaufenen «Seeuferkolonisierung»¹⁵³ des 19. Jahrhunderts wurden dem Vierwaldstättersee mehrere tausend Quadratmeter Land abgerungen.

Der Ausdruck «Grendel» diente als Bezeichnung für ein Gatter, Schlagbaum oder Sperrbalken, mit dem die Lücken in einer Palisadenreihe geschlossen wurde. Der Sigrüst der St. Peterskapelle hatte bis 1480 die Pflicht, am Morgen und am Abend diese Öffnung gegen den Grendelkanal und Löwengraben zu öffnen bzw. zu schliessen.¹⁵⁴ Als Ortsbezeichnung in Luzern wurde der Ausdruck bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts für das gesamte, damals aufgeschüttete Seegebiet zwischen der Palisadenreihe vor der Hofbrücke und dem Seeufer gegen die äussere Weggisgasse verwendet.

Als das Kloster im Hof und die Siedlung, die später zur Stadt Luzern werden sollte, gebaut wurden, gab es den «Grendel» in dieser Form noch nicht. Dazu musste erst der See ansteigen und flache Uferteile überfluten. Durch den gestiegenen Seespiegel ging – so darf

vermutet werden – der direkte Weg zwischen dem Kloster und der frühen Stadtsiedlung verloren. Er wurde durch einen hölzernen Steg ersetzt.

Wasserspiegel

Um 1100 lag der mittlere Wasserspiegel des Vierwaldstättersees mit etwa 431.5 Metern mehr als 2 Meter unter den heutigen Niveau von rund 434 Metern über Meer. Um 1200 lag er bei 432.20 m, um 1300 bei 432.70 m, im 15. Jahrhundert bei 433 m, seit dem 16. Jahrhundert und nach 1860 bei 434 m, dazwischen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei 435 m.¹⁵⁵

Im 9. Jahrhundert befand sich das Kloster sogar noch hoch über der Reuss. Waren mussten möglicherweise bereits auf der Höhe von Altstadt vor Meggen angelandet werden. Flussverbauungen in der Gegend des heutigen Mühleplatzes¹⁵⁶ verstärkten die Stauwirkung, die vom Geschiebe des Krienbachs ausging.¹⁵⁷ Die Folge war das Ansteigen des Sees, der im 12. und 13. Jahrhundert seine grösste Ausdehnung erfuhr. Möglicherweise verschwand dabei auch eine ältere, einfache Siedlung und ein Wegenetz dem ehemaligen Fluss entlang. Die Siedlung wurde an höhere Stellen verlegt, so auf die Felsenplatte zwischen Seeausfluss und Musegg. Vielleicht ersetzte damals zuerst ein einfacher hölzerner Steg die versunkene, direkte Verbindung vom Kloster zur Peterskapelle. Auch im 16. Jahrhundert muss sich der Seespiegel noch einmal gehoben haben, mit den entsprechenden Auswirkungen auf das flache Gebiet des Grendels zwischen Stadt und Hof.¹⁵⁸ Die Auswirkungen auf das Siedlungsniveau sind heute noch gut am Beispiel der Franziskanerkirche zu erkennen, deren Gehhöhe tiefer liegt als jene in ihrer Umgebung. Ähnlich gut sichtbar ist dies beim 1601 gebauten Haus an der Hertensteinstrasse (Schweizerhof-Quai 3a). Auch der Wasserturm an der Kapellbrücke dürfte in seiner Entstehungszeit um 1339 nur bei Hochwasser vom Ufer abgeschnitten gewesen sein.¹⁵⁹

Unter dem Jahr konnten die Niveauunterschiede beträchtlich sein. Petermann Etterlin beschreibt in seiner Chronik um 1507 anschaulich, wie bei niedrigem Wasserstand im Winter der Lauf der Reuss auf Stadtgebiet gut erkennbar gewesen sei, weil die flache Uferzone so weit vorrückte.¹⁶⁰ Die Hofbrücke dürfte bei niedrigem Wasserstand im Trockenem oder über sumpfigem Untergrund gestanden haben. Im Frühsommer nach der Schneeschmelze wird der See jeweils bis in die Nähe der äusseren Weggisgasse vorgedrungen sein.¹⁶¹

Neben dem Krienbach beeinflussten vor allem Menschen die Höhe des Seespiegels. Diese beiden Faktoren waren auch den Zeitgenossen bewusst. Diebold Schilling schildert auf den ersten Seiten seiner Chronik (1511–1513) ausführlich die Stauwirkung der Reusschwellen, die zum Betreiben der Mühlen eingerichtet worden waren.

1587 wurden die Schwellen bei den Mühlen einige Zoll tiefer gesetzt und 1608 erneuert. Besonders in Uri gewann man dadurch Land, wie Renward Cysat berichtet, doch dürfte dies natürlich auch Auswirkungen auf das Gebiet am Grendel gehabt haben.¹⁶² Diese Schwellen wurden 1788 wiederum neu gebaut und sollen noch etwas tiefer angesetzt worden sein. Auf den Seespiegel hatte dies, laut Forstinspektor Jost Mohr, jedoch keinen spürbaren Einfluss.¹⁶³ Forstinspektor Mohr beschrieb 1842 in einer Druckschrift mit grossem Engagement die

schädlichen Folgen der Reussschwellen auf die Riedlandschaften des Vierwaldstättersees. Der Neubau der Reussschwellen und die Errichtung neuer Gewerbebauten am Mühleplatz sowie der Bau der Seebrücke in den Jahren 1847 bis 1882 führte denn auch zu intensiven Protesten von Anrainern in der Stadt und der Innerschweiz.¹⁶⁴

Der Seespiegel hatte auf den Bau und das Fortbestehen der Hofbrücke einen entscheidenden Einfluss. Sie wurde im 13. Jahrhundert vermutlich gebaut, um einen versunkenen Weg zu ersetzen. Ihr Bau stellt demnach einen Versuch dar, natürliche und menschengemachte Gründe für den Anstieg des Seespiegels auszugleichen. Dies geschah auch an anderer Stelle, weil dem Krienbach bis zum Ende des 20. Jahrhunderts kaum beizukommen war und niemand auf Reussschwellen, Mühlen und Gewerbebauten verzichten mochte. In diesem Sinne war es nur konsequent, anstatt den See beim Abfluss abzusenken, ihn an anderer Stelle zurückzudrängen.

Diese Landgewinnung fand keineswegs nur im Gebiet Grendel-Hofbrücke statt. Innerhalb der Stadt entstand zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Promenade von der Reussbrücke über den Krienbach dem Reuss-Steg entlang. 1833 schüttet man mit dem Schutt der niedergebrannten Häuserzeile Unter der Egg die spätere Bahnhofstrasse auf – dies zur gleichen Zeit, als Xaver Grob damit begann, vor seinem Hotel «Schwanen» einen Platz aufzufüllen. Besonders der Bahnhofbau führte ab 1860 zu einer Befestigung der Uferlinie und der Schaffung eines Quais mit Schifflandeplätzen. Diese Quaianlagen wurden dann auf beiden Seeseiten gegen das Würzenbachquartier und in Tribtschen fortgesetzt.¹⁶⁵

Nauen und Dampfschiff

Ab 1832 wurde an den Plänen des Schwanenwirts Xaver Grob gearbeitet, der eine Abtragung der Hofbrücke und vor allem eine Auffüllung des Geländes vor seinem Hotel wünschte. Xaver Grob hob in seinen Gesuchen an die Stadt besonders die Unzulänglichkeit der Landungsplätze hervor, und ebenso die missliche Situation am Grendel, den er ebenfalls zuschütten oder überwölben wollte. Schon in den Verhandlungen zwischen ihm und der Stadt wird die Idee manifest, den gesamten Grendel, verstanden als das See- und Sumpfgebiet innerhalb der Hofbrücke, dereinst aufzuschütten.¹⁶⁶ Ein erster Schritt dazu war der Ausbau der Landestelle vor dem Hoftor.

Der dortige Landungssteg ist für Personentransporte seit dem frühen 15. Jahrhundert belegt.¹⁶⁷ Seit 1421 bestand die Regelung, dass Schiffeleute ihre Passagiere an der Hofbrücke aufnehmen und abladen konnten.¹⁶⁸ Den Passagieren war es dabei ausdrücklich verboten, sich an den Früchten in Privatgärten gütlich zu tun, die vom See aus zu ergreifen gewesen wären. Diese Regel galt aber nicht nur für den Grendel, sondern für das gesamte städtische Ufer.

Auf den Darstellungen Schillings aus dem Beginn des 16. Jahrhunderts ist gut ersichtlich, wie klein der Landungsplatz vor dem Tor damals war.¹⁶⁹ Abhängig vom Seewasserspiegel zeigt er mehr oder weniger unbefestigte Fläche. Für die Passagiere dieser Zeit war dementsprechend der Boden mehr oder weniger schlammig. (**vgl. oben Abb. 9**) Doch da sich hier vor allem der Personenverkehr abspielte, dürfte das noch zu keinen grossen

Problemen geführt haben. Erst 1545 wurden die Anlegestelle für Güter und die Sust, das obrigkeitlich vorgeschriebene Warenlager, von der Kleinstadt zum Hoftor verlegt, womit ein Ausbau der Landungsstelle notwendig wurde.¹⁷⁰ Doch davon ist noch länger nichts zu sehen – auch der Plan Martinis aus dem Jahr 1597 zeigt einen Landeplatz, dessen Grösse sich je nach Wasserstand veränderte. (**Abb. 20: Martiniplan Ausschnitt**) Dieser unbefestigte Platz wurde erst 1734 massiv vergrössert, um die Landungen grösserer Nauen zu erleichtern.¹⁷¹ Dazu wurde unter den ersten sechs Jochen der Hofbrücke der See mit Geröll und Sand aufgefüllt. (**Abb. 21: Schumacherplan Ausschnitt**) 1818 wurde dann diese Schiffflände in Stein neu ausgeführt. Das bestehende Ufer wurde dabei mit einer schrägen Mauerung nachgebildet, dem sogenannten «Leist» (**Abb. 22: Schwanenplatz**). Dieses sanft ansteigende Ufer war für den Nauen, das traditionelle Transportmittel auf dem Vierwaldstättersee, gut geeignet.

Diese Schiffflände sollte 1827 kräftig erweitert werden (**Abb. 23: Plan von oben, gedeckter Grendelplatz, 1827**). Sie sollte neu das ganze Gelände vor dem Zur Gilgenschen Wohnhaus mit seinem Turm erfassen. Trotzdem wies Xaver Grob 1832 weiterhin auf den ungenügenden Ausbau der Landeplätze hin.¹⁷² Er war dabei seiner Zeit etwas voraus, denn der erste Raddampfer, die «Stadt Luzern», wird erst 1836 bei Escher-Wyss in Auftrag gegeben und im Sommer 1837 vom Stapel laufen.¹⁷³ Und erst 1839 spricht die Luzerner Zeitung von der Errichtung eines Dampfschiff-Landungsplatzes auf Kosten der Hofbrücke.¹⁷⁴ Diese neuen Transportmittel prägten bis zum Bahnhofsbau und dem Ausbau der linksufrigen Quaianlagen das Bild vor dem ehemaligen Hoftor.

Im Jahr 1860, acht Jahre nach dem Abbruch des letzten Rests der Hofbrücke und nach der Fertigstellung der Quaianlage, wurde die rechtsufrige Sust endgültig stillgelegt und zwei Jahre darauf abgebrochen. Nach wie vor besteht am Ufer bei der Seebrücke ein öffentliches Leistrecht, das Nauen berechtigt, direkt vor der Altstadt zu landen.¹⁷⁵

Beim Abbruch der ersten 75 Meter der Hofbrücke 1835 war diese Entwicklung zwar angedacht, aber in ihrer Ausgestaltung noch offen. Ohne Xaver Grobs Durchsetzungsvermögen wäre der spätere Schwanenplatz anders gestaltet worden: Es war, wie die Pläne es zeigen, 1834 durchaus denkbar, vor dem neuen Gasthaus Schwanen den See nicht aufzuschütten und die Hofbrücke neu an den zugedeckten Grendelkanal zu führen. (**Abb. 24: Schiffflände 1834**) Bei der Bewilligung an Xaver Grob wurde die Palisadenreihe vor der Brücke definitiv als Perimetergrenze festgelegt.¹⁷⁶

Der «Schwanen» von Xaver Grob ist nicht nur dazu gebaut worden, aus der engen Stadt mit ihrem Lärm, ihren Gerüchen und der Sonnenarmut auszubrechen und den Touristen vom Zimmer aus eine phantastische Sicht auf das Bergpanorama zu bieten, wie das die stark idealisierten Werbebilder versprochen. (**Abb. 25: Hotel Schwanen**) Das Reisen aus purer Lust war in den 1830er Jahren immer noch eine Sache von wenigen. Grob mochte ein gutes Gespür haben für etwas Kommendes. Seine Gäste mochten den Anblick der über der Rigi aufgehenden Sonne geniessen, gleich vor ihrem Fenster lag jedoch der Hauptumschlagplatz all jener Waren, die über den See transportiert wurden – vom Passagierverkehr ganz zu schweigen. Der hektische Betrieb vor dem «Schwanen» (**Abb. 26: Landungsstelle**) bedeutete

unabhängig vom Tourismus ein gutes Geschäft für das erste Haus am Platz. Xaver Grobs Hotel erfüllte eine Rolle, die andere Häuser später bei Bahnhöfen übernahmen.

Der Schwanenplatz ist aber weder das erste noch das jüngste Beispiel dafür, wie die Stadt Luzern das Wasser des Vierwaldstättersees zurückdrängte, vor dem sie einst zurückgewichen war.

Land gewinnen

1585 fand Stadtschreiber Renward Cysat, dass bei den Gärten im Hof zwischen der Brücke und dem äusseren Weggistor ein Damm errichtet und mit Kies ausgefüllt werden sollte.¹⁷⁷ Und er notierte um 1592 in sein Denkbuch, dass man den Raum zwischen «Wägis und dem Hoff» besser aufschütten würde.¹⁷⁸ Ein solches Projekt erscheint immer wieder in den städtischen Büchern – etwa auch im Jahr 1608, als man sich wieder vornahm, den «Sumpf» bei der Hofbrücke aufzufüllen.¹⁷⁹ Doch dazu sollte es erst im 19. Jahrhundert kommen.

Der schlimme Geruch am Kirchweg entstand nach der Beobachtung Cysats vor allem auf dem Gebiet, das im Herbst und Winter, bei niedrigem Wasserstand bis in den Mai hinein, trocken lag.¹⁸⁰ Gleichzeitig sollte nach seiner Vorstellung auch vor dem Rathaus und unter der Egg Land gewonnen werden. Allerdings wurde der erste Quai hier erst 1830–1833 angelegt und dann 1897 bis zum Schwanenplatz verlängert.¹⁸¹ Solche Aufschüttungen waren keine Luzerner Eigenart: Überall, wo Städte an Seen und Flüsse stiessen, wurde die Wasserfläche durch den kontinuierlichen Ausbau der Ufer und das Verschieben der Uferlinie zurückgedrängt.¹⁸²

Die frühen Siedlungskerne Luzerns waren nicht dem See oder der Reuss zugewandt. Die Quergassen und Treppen, die zur Reuss führten, waren bis ins 15. Jahrhundert durch Tore verschlossen. Doch schon im 13. Jahrhundert begannen etwa die Häuser auf der Felskuppe der Grossstadt gegen die Reuss hin zu wachsen. Am Felsabhang gegen den Fluss entstanden Keller und gemauerte Stützen, welche die neu gebauten Häuser trugen. Unter den neuen Arkaden konnten dann weiterhin Waren angelandet und Markt gehalten werden.¹⁸³

Eine Stadt ist immer zu eng für alle Bauprojekte. Bauwillige in Luzern mussten das schon unter den Murbacher Äbten erfahren, die mit einer Stange kontrollieren liessen, ob keiner sein Haus zu weit in die Gasse hinein gebaut hatte. Stadtmauern – auch wenn ein zweiter Mauerring gebaut wurde – hatten eine eingrenzende Wirkung. Naheliegend war deshalb der Schritt, auch in den See und in den Fluss hinein zu bauen – sei dies mit festen Konstruktionen, wie sie heute noch beim Zöpfli an der Reussbrücke sichtbar sind, sei es mit Vorbauten, deren Stützpfeiler im Wasser stehen konnten. Diebold Schilling zeigt am Anfang des 16. Jahrhunderts einen solchen Anbau am Grendelkanal und auf der Ostseite bei St. Leodegar.¹⁸⁴ (**Abb. 27: Schilling 166r**)

Bei der Landgewinnung am Grendel waren Einzelpersonen mindestens ebenso stark beteiligt wie die Stadtgemeinde. Der Rat bewilligte beispielsweise 1588 dem Luzerner Bürger Peter Wild, sein Gartenhaus bei der Hofbrücke auf vier Schritt in den See hinein zu bauen. Der Anbau sollte auf drei Pfeilern ruhen. Peter Wild war von Beruf Färber, es dürfte sich also

um ein Gebäude seiner Färberei gehandelt haben.¹⁸⁵ Peter Wild baute 1590 auch eine Brauerei. «Hinter seinem Baumgarten» errichtete er sechs Schuh weit in den See hinaus einen laubenähnlichen Anbau, von wo aus er mit einer Schöpfvorrichtung Wasser aus dem See nehmen konnte. Auch dieser Ausbau wurde vom Rat bewilligt – allerdings mit der Auflage, sein Bier nur gut gekühlt auszuschenken.¹⁸⁶ Zwei solche Gebäude, die auf Stützpfeilern in den See hinaus gebaut sind, zeigt der Martiniplan von 1597 (**vgl. oben Abb. 1**).

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bauten Anwohner kleine Gebäude und «Schöpfchen» an ihre Häuser entlang dem Grendelkanal, deren Stützen zum Teil auf Gemeindeboden standen – auf der Ansicht von Xaver Schwegler sind sie gut zu sehen (**vgl. oben Abb. 19**). Dies drohte dann allerdings das Projekt zur Eindeckung des Grendelkanals zu gefährden.¹⁸⁷

Gärten

Renward Cysat berichtet, dass man schon um 1550 damit begonnen habe, die Gärten zwischen der äusseren Weggisgasse und dem See mit Mauern einzufassen. Der Kleine Rat, die Spitze der städtischen Obrigkeit, bewilligte etlichen Eigentümern, dabei ihr Grundstück gegen den See zu erweitern und dahinter das Terrain auszufüllen. Dieser Ausbau ging auch im 17. Jahrhundert weiter. Bildlich besonders schön sind diese Gärten auf einer Darstellung um 1680 zu sehen. (**Abb. 28: Weggisgasse um 1600**) 1662 wurde erstmals eine Ausbaugrenze festgelegt: Gefordert wurde vom Rat, dass alle Seeanstösser ihre Liegenschaft bis zu den inneren Schwirren erweitern und mit einer Mauer befestigen sollen, um den störenden «Morast» zu überdecken.¹⁸⁸ Die angesprochene lockere Palisadenreihe ist auf Martinis Plan nicht abgebildet. Der Effekt dieser Aktion kann aber im Vergleich zweier Stadtansichten gut gezeigt werden. Martin Martinis Darstellung von 1597 zeigt zwischen der äusseren Weggisgasse und der Hofbrücke eine kleinparzellige Landschaft mit einer uneinheitlichen Uferlinie. Schumachers Plan von 1792 beschreibt eine begradigte Uferlinie. Nur im östlichen Drittel gegen den Hof ist eine Aufschüttung unterblieben. Ein möglicher Grund dafür dürfte in der Entwässerungssituation an dieser relativ tief gelegenen, flachen Stelle liegen (**vgl. oben Abb. 2**).

1593 und 1609 behandelte der Rat ein Gesuch von Hauptmann Kraft, der hinter seinem Haus an der äusseren Weggisgasse ein sumpfiges Grundstück aufzufüllen und einen Garten einzuzäunen gedachte. Solches wurde ihm beide Male bewilligt. Er wurde aber dafür verantwortlich gemacht, dass das Abwasser aus dem Weiher beim äusseren Weggistor störungsfrei in den See fliessen konnte.¹⁸⁹ Solche Drainagen sind auf dem Martiniplan von 1597 und auf dem Schumacherplan von 1792 gut sichtbar. Der Weiher wird bei Martini vom Weggistor verdeckt, ist aber auf dem Schumacherplan deutlich dargestellt. Martinis Plan zeigt auch gut, dass Landerschliessungsprojekte zwischen Weggisgasse und Hofbrücke sicher im 16. und vielleicht auch schon im 15. Jahrhundert durchgeführt worden sind, ohne schriftliche Spuren zu hinterlassen (**vgl. oben Abb. 1**). Nur zu oft allerdings übernahmen die Fusswege

die Rolle von Entwässerungskanälen. Deshalb wurden bereits im 16. Jahrhundert solche Gassen neu aufgefüllt, mit Stein besetzt und das Wasser in eigenen Gräben abgeführt.¹⁹⁰

Nicht sichtbar ist bei Martini, dass 1593 der Rat ein Projekt beschloss, mit dem er gleich mehrere Ziele erreichen wollte. Die der städtischen Unterschicht zuzurechnenden sogenannten Sackträger durften ebenfalls im Grendelgebiet, am «Platz innerhalb der Hoffbrücken», sumpfige Grundstücke auffüllen und darauf Gärten anlegen.¹⁹¹ Auch ihnen wurde versprochen, dass sie das neu erschlossene Land als Eigentum besitzen durften. Die Sackträger, sechs vereidigte Männer, besorgten den innerstädtischen Warentransport und den Aus- und Verlad von Getreide und Salz.¹⁹² Diese Massnahme gehört in den Rahmen der obrigkeitlichen Armenpolitik, die sich um 1600 bemühte, den Unterstützungsbedürftigen Arbeit und Lohn zu verschaffen, um sie nicht vom Almosen der Stadt abhängig werden zu lassen.¹⁹³ Wie im Fall von Hauptmann Kraft wurde dieses Projekt ebenfalls 1609 erneut beschlossen, was darauf hindeutet, dass in den vergangenen 15 Jahren nicht so viele Gärten eingerichtet worden waren, wie man sich das vielleicht vorgestellt hatte. Ein Grund dafür mag in der Bestimmung liegen, dass die Seeanstösser, die bereits Gärten am See besaßen, diese ebenfalls in den See hinein erweitern durften. Einige von ihnen werden ihre Arbeitskräfte in den Reihen der Sackträger und weiterer Armen rekrutiert haben. Im Gegenzug dazu waren die Seeanstösser durch die sogenannte «Wuhrpflicht» gehalten, ihre Uferpartie baulich zu sichern, was ausreichende finanzielle Mittel voraussetzte. In Einzelfällen setzte der Rat diese Vorschrift auch durch. So wurde 1620 Melchior Segesser aufgefordert, seine Gartenmauer gegen den See zu erhöhen. Wegen Problemen mit ihrem Fundament drohte sie nach dem erneuten Anstieg des Wasserspiegels in den See zu gleiten.¹⁹⁴

Diese Bewegung zur Landgewinnung hielt auch im 17. Jahrhundert an. So forderte der Rat 1662 die Besitzer der Baumgärten am Ufer auf, den See bis zu den inneren Schwirren aufzufüllen. Dabei musste jedoch der Weg ans Wasser zugänglich bleiben, um bei Feuer Löschwasser schöpfen zu können.¹⁹⁵

Mit dem Bau der Quaianlagen im 19. Jahrhundert waren diese individuellen Seeaufschüttungen keineswegs beendet. Auf beiden Seiten des Sees bewilligte der Kanton zahlreiche Projekte, von der Auffüllung von Riedland über den Bau von Schiffstegen bis zur Errichtung von Boots- und Badehütten.¹⁹⁶

Löwengraben und Grendelkanal

Der Seegraben (Grendelkanal) und Stadtgraben (Grabenstrasse und Löwengraben) wurden ausgehoben und mit Wasser gefüllt, um einer ersten Befestigung der frühen Stadt Luzern Wirkung zu verleihen.¹⁹⁷ Allerdings wurde er nie besonders tief, da man schnell auf Felsen stiess. Deshalb gab man das Vorhaben vermutlich um 1435 wieder auf.¹⁹⁸ Mit der Erweiterung des Mauerrings auf Musegg und mit Einbezug der äusseren Weggisgasse verlor dieser Graben auch seine militärische Funktion.

Die flache Uferlandschaft zwischen dem Grendel und der Anhöhe der Musegg bot – im Gegensatz zum runden Felsen, auf dem die Grossstadt steht – keine besonders guten

Voraussetzungen für die Stadtentwässerung. Die offenen Gräben waren nicht tief genug, um zwischen Grendel und Reuss zu allen Jahreszeiten eine kontinuierliche Strömung zu garantieren. In regelmässiger Fronarbeit mussten die Anwohner den Graben entleeren – oder entleeren lassen. Um 1520 gab es offenbar einen Versuch, die Gräben abzutiefen, doch erst in den Jahren nach 1580 machte man sich daran, am Fels zu arbeiten. Auslöser war ein ausserordentlich langer, trockener Sommer. Der Augenzeuge Renward Cysat, Stadtschreiber und gelernter Apotheker, beschreibt, wie zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner an Fieber und starkem Husten litten, dazu an Kopfschmerzen und Entzündungen in Mund und Rachen. Die Seuche erreichte im Herbst ihren Höhepunkt, Ausläufer waren bis in den Winter hinein festzustellen. Die eigentlich seit Menschengedenken wiederkehrenden Probleme konnten nicht länger ignoriert werden. Als Quelle des Übels war schnell das faule und stinkende Wasser ausgemacht.

Auf Anraten von Ärzten entschloss sich der städtische Rat 1580 zur Räumung des Löwengrabens, um so die Quelle der «ungesunden und ansteckenden lufft» zu beseitigen.¹⁹⁹ Gleichzeitig mit der Vertiefung des Grabens mussten deshalb auch die über den Graben ragenden Aborte entfernt werden.²⁰⁰ Für den Apotheker und Stadtschreiber Renward Cysat waren die Anstrengungen für eine städtische Hygiene ein wichtiger Grund, dass Luzern vor der grossen, in der ganzen Eidgenossenschaft wütenden Pestwelle des Jahres 1596 verschont geblieben ist. Cysat selber setzte sich mit grossem Engagement auch in der übrigen Stadt für Sauberkeit und bessere Luft ein, speziell beim Spital.²⁰¹

Der nun tiefere Graben wurde 1581/82 mit Steinplatten überdeckt, womit eine neue Gasse entstand. Das durchgeleitete Seewasser spülte den in den Dolen angesammelten Unrat weg und transportierte ihn unterhalb der Mühlen in die Reuss. Am 21. Juni 1582 öffnete man beim inneren Weggistor erstmals die Schleuse – das in die Reuss fliessende Wasser soll noch lange stark verschmutzt gewesen sein.²⁰²

Nicht das ganze Abwasser aus dem Gebiet der äusseren Weggisgasse floss in den Graben. Es suchte sich auch den direkten Weg in den See – über die Gasse, durch die Gärten in kleinen Rinnen. Das Regen- und «Schüttsteinwasser» wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts an der äusseren Weggisgasse als «unrein und stinkend» wahrgenommen.²⁰³ Sowohl die offenen Rinnen als auch die als «Dohlen» bezeichneten Abwasserröhren reichten nicht mehr aus. Dazu kam, dass mehrere Häuser zu kleine Sammelbehälter besaßen, um den Unrat der Aborte aufzufangen. Morast und Unrat drohten – besonders bei regenreichem Wetter, die Gasse und auch die Gärten zu überschwemmen. Erst nach und nach wurden die «Abtrittsammeler» oder Fäkalienammelbecken ausgegraben und mit dem ab 1832 sanierten Hauptkanal verbunden. Den Klagen der Anwohner versuchten die Behörden entgegenzukommen, indem «Schellenwerker» (Strafgefangene) zu Räum- und Reinigungsarbeiten eingesetzt wurden.²⁰⁴

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der überdeckte Graben baufällig. Neue, schwerere Verkehrs- und Transportmittel hatten ihm zugesetzt. 1832 wird sein Gewölbe als «sehr baufällig» bezeichnet.²⁰⁵ Der Grendelkanal, der östliche Teil des ehemaligen Stadtgrabens, wurde 1819–1822 überdeckt, die neu entstandene Fläche nannte man Grendelplatz. Im

Anschluss an die Auffüllung des Sees vor dem Gasthaus Schwanen wurde in den späten 1830er Jahren das Gewölbe über dem Grendelkanal bis zur Hofbrücke verlängert, so dass man 1842 von einem «gepflasterten Kirchweg» sprechen konnte.²⁰⁶ Die Wahrnehmung der Hofbrücke als Verbindung zweier Kirchen war nach wie vor präsent.

Der Neue Platz

Die Anlage von Gärten durch Privatpersonen schob die Uferlinie am Grendel gegen den See vor. Allerdings nicht so weit, dass das ungeliebte Sumpfland verschwunden wäre. Kaum jemand hätte dem störenden Geruch nachgetrauert. Doch ebensowenig wollte man so weit gehen, dass die Hofbrücke mit einer neuen Uferbefestigung hätte ersetzt werden müssen.

An den Seeauffüllungen beteiligte sich auch die Stadt, wohl nicht zuletzt auf das Betreiben von Renward Cysat hin. Die leere Fläche («die wytte») zwischen den Gärten bei der Hofbrücke und dem äusseren Weggistor gegen den Hof soll nach einem Ratsbeschluss von 1595 aufgefüllt werden, um einen Werkplatz für die städtischen Zimmerleute einzurichten. Es war vorgesehen, den gesamten Bauschutt der Stadt dort nutzbringend abzulagern. Die Aufschüttung durfte der Brücke aber nicht näher kommen als zwei Spiesslängen. Der Beschluss enthält ausdrücklich die Hoffnung, dass damit auch eine Quelle von Gestank und schädlicher Luft beseitigt werde.²⁰⁷

Bereits 1591 überlegte der Rat gemäss Cysats Bericht, wie der Raum zwischen Seeufer und der Hofbrücke («besonder da das ror und mur ist gegem hoff» auszufüllen wäre, um einen trockenen Zimmerplatz anzulegen und den «bösen und ungesunden geschmack» loszuwerden.²⁰⁸ Neun Jahre später fasste der Rat erneut einen Beschluss, dass «offenes Land» beim Hof ausgefüllt werden sollte, worauf der Zimmerplatz und die dazugehörigen Werkstätten eingerichtet werden konnten.²⁰⁹

Aufgeschüttet wurde zwischen 1596 und 1607 der sogenannte «Neue Platz». Das Zimmerwerk auf der Schützenmatt musste neuen Gebäuden und dem Bedürfnis weichen, für Kirchweih- und Schützenfeste einen Festplatz benutzen zu können. Zudem störten Zimmerleute den Verkehr und den Markt in den engen Gassen der Stadt.²¹⁰

Der Standort dieses Werkplatzes ist, aufgrund der eher vagen Ortsbezeichnungen, nicht genau auszumachen – und es kann sogar sein, dass die Pläne nicht oder nicht vollständig zur Ausführung gelangten. Martin Martinis Stadtansicht von 1597 zeigt zwischen Hofbrücke und Grendelufer gegen die äussere Weggisgasse keinen solchen Werkplatz. Und in der Tat wäre die Anlandung von Holz nicht komfortabel gewesen: Es hätte vor dem Hoftor die Brücke unterqueren müssen. Die städtischen Werkleute befürchteten 1608 hohe Kosten, um den Platz nutzbar zu machen. Sie wurden beim Rat vorstellig, weil der Platz jetzt gar nicht gebraucht würde.²¹¹

Vor der Hofmauer wird sich die Bezeichnung «Neuer Platz» bis ins 20. Jahrhundert halten. Zwischen Hauptmann Fleckensteins Haus und der Hofbrücke wurde eine Stelle bestimmt, die man ab 1601 mit Bauschutt und Unrat aus der Stadt füllte. Dabei entledigte man sich eines Teils der Sümpfe entlang der Ringmauer um den Hof und schaffte gute

Bedingungen für die Anlandung von Holz über den See. Dieser Neue Platz dehnte sich bis zu den Schwirren aus, «so wytt die schwirren der muren nach gangen».²¹²

Noch bei Diebold Schilling am Anfang des 16. Jahrhunderts stehen die seeseitigen Gebäude an der Brücke direkt am Wasser.²¹³ (Vgl. oben Abb. 27) Martin Martini zeichnete bereits 1597 Gärten und weiteres aufgeschüttetes Land, so dass ein freier Platz gegen die Mauer zum Stiftsbezirk erscheint. Martinis Darstellung kann auch ein technisches Detail zur Technik der Landgewinnung entnommen werden: Er deutet die Pfahlreihe an, die in den Seeboden gerammt wurde, um dahinter Gestein und Erde aufschütten zu können. (Abb. 29: **Martini Ausschnitt**)

Solche Aufschüttungen sind in den Jahren 1708 und 1709 auch in den städtischen Baumeisterrechnungen belegt.²¹⁴ Erwähnt werden lediglich Holz und Sand als Baumaterialien. Möglicherweise handelt es sich hier auch nur um eine Erweiterung bereits bestehender Aufschüttungen. Der «alte» Neue Platz könnte dann umgenutzt worden sein, denn 1676 erhielt der Bauherr der Stadt den Auftrag, am Grendel (also innerhalb der Hofbrücke) eine Walke einzurichten.²¹⁵

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts ist denn auch auf Schumachers Stadtansicht die bei Martini noch abgebildete Pfahlkonstruktion nicht mehr sichtbar. Dafür wurde der Garten auf Kosten des Sees vergrössert und mit einer neuen Mauer eingefasst. Auch die Mauer zum Stiftsbezirk liegt nicht mehr am Wasser, mehrere Häuser und Werkschuppen sind ab 1662 auf dem ehemals freien Platz und zusätzlich gewonnenem Gelände errichtet worden.²¹⁶ (Abb. 30: **Schumacher Ausschnitt**) Bei diesen Bauten musste auch die Brücke geschützt werden: Alt-Unterzeugherr Anton Ulrich Göldlin bat den Rat 1738 um Erlaubnis, an sein Haus ein Holzhaus «bei der Hofbrugg» anzubauen. Sie wurde ihm mit der Auflage erteilt, dass er keine Tür gegen die Brücke einbaue.²¹⁷

Der Neue Platz vor der Hofmauer diente ebenfalls als Landestelle, Lager- und Werkplatz für Zimmerleute – bezeichnet mit der Nummer 25 auf Schumachers Stadtansicht. In den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts hatten die städtischen Zimmerleute vom Rat die Erlaubnis erhalten, auf dem Neuen Platz zu arbeiten und dort ihre Hölzer zu lagern.²¹⁸ Hier schied man zusätzlich einen Sektor aus, auf dem auch die Bäcker der Stadt ihr Ofenholz lagern konnten.²¹⁹ Damit versuchte man, eine Quelle möglicher Stadtbrände auszuschalten. Auch Brennereien der Hafner wurden aus diesem Grund hier angesiedelt, ebenso der Holzmarkt der Stadt.²²⁰

Dieser Neue Platz (heute Kurplatz) wurde kontinuierlich erweitert, nicht nur, was seine Fläche betraf, sondern auch in seiner Nutzung und Bebauung. So erteilte der Rat 1763 auf Zusehen hin die Bewilligung, die mit Schindeln gedeckten Hütten, in denen das Holz gelagert wurde, mit Ziegeln besser zu schützen.²²¹ Die Veränderung an diesem Platz ist auf den Stadtansichten Martinis und Schumachers gut zu sehen. In den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts waren es dann vor allem weitere Wohnbauten, die hier errichtet wurden.²²² (Vgl. oben Abb. 3) Solche gab es schon im 18. Jahrhundert, vor allem entlang der Hofmauer. Wie in anderen Stadtteilen auch versuchte die Obrigkeit, diese Mauer zu erhalten. So etwa, als 1770 Xaver Zingg sein Haus auf dem Neuen Platz erweitern wollte. Er musste sich

verpflichten, keine Löcher in die Mauer zu schlagen und zu ihrem Unterhalt beizutragen.²²³ Doch erst die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts bescherte dem Hofbezirk einen Bauboom, der sich im Baubericht der Künstlergesellschaft verfolgen lässt. Die rege Bautätigkeit erfasste das ganze Gebiet vom See bis zur Bierbrauerei am Löwendenkmal, aber nicht nur da. Am Grendel wurde 1835/36 eine Hafner-Hütte zu einem dreistöckigen Wohnhaus umgebaut, wobei der Bauherr die Erlaubnis erhielt, sechs Fuss weit gegen den See hin vorzurücken.²²⁴

Eigentumsfragen

Im 16. und 17. Jahrhundert überliess der Kleine Rat aufgeschüttetes Land den Investoren als Eigentum. Die sogenannte «Sönderung», die Verteilung des Staatsbesitzes zwischen dem Kanton und der städtischen Einwohner- und später der Korporationsgemeinde nach dem Ende des Ancien Régime, erforderte eine gründliche Klärung der neuen Eigentumsverhältnisse.

Am Plan, den See im Grendelgebiet aufzuschütten, war die Korporationsverwaltung aktiv beteiligt. Es ging ihr dabei auch um ihren Anspruch, über die sogenannten «Seegestade» frei verfügen zu können. Die Korporation verstand unter diesem Ausdruck nicht einfach das Ufer, sondern auch den davor, meist unter Wasser liegenden flachen Seegrund. Sie stützte sich auf die Teilungsurkunde von 1822 zwischen Einwohner- und Korporationsgemeinde, in der unter anderem die Landungsplätze – und die waren mit Gestade gemeint – der Korporation zugesprochen wurden. Besonders die Landeplätze bei der 1599 auf Kosten der Stadt erbauten²²⁵ Ziegelhütte am Neuen Platz waren in der Folge umstritten, nachdem die Stadt dort jahrelang Bauschutt hatte aufschütten lassen. 1836 und 1843 lieferte die Korporation dem Stadtrat eine juristische Auseinandersetzung, in der sie schliesslich unterlag.²²⁶ Dabei ging unter, dass sich auch Unternehmer wie Xaver Grob Hoffnungen machten, einen Teil des neu aufgeschütteten Landes selber als Eigentum übernehmen zu können.²²⁷

Die Auseinandersetzungen um das Nutzungs- und Eigentumsrecht am Seegebiet wurden auch in den 1860er und 1870er Jahren weitergeführt. Einerseits ging es wiederum um die verschiedenen Interpretationen von Stadt- und Korporationsgemeinde. Andererseits beanspruchte der Kanton das Recht, in Eigentumsfragen auf Seegebiet zu entscheiden. Dass neben den Interessen der privaten Bauherrschaften auch noch diejenigen weiterer Privater zu berücksichtigen waren, erhöhte zusätzlich die Komplexität der Verhandlungen. Der Bau des Hotels National ist dafür ein gutes Beispiel, forderte doch die Baugesellschaft das Eigentumsrecht am neu aufgeschütteten Vorplatz und an der geplanten Freitreppe vor dem Mittelbau des Hotels, die in den See hinaus gebaut werden sollte (1868–1870).²²⁸

Der Luzerner Grosse Rat beschloss 1866 formell, Seegebiet sei Staatseigentum.²²⁹ Man leitete dies aus der in den Jahren 1800–1802 vorgenommenen Sönderung zwischen Stadt und Kanton ab, bei der im Grundsatz bestimmt wurde, dass jene Gebiete an den neuen Kanton fallen, welche die Stadt ausserhalb ihrer Grenzen käuflich erworben oder erobert hatte. Dies traf für das Luzerner Becken des Vierwaldstättersees zu, das die Stadt 1479 dem Stift im Hof abgekauft hatte.

Daran schloss sich jedoch die geradezu klassische Rechtsfrage an, wo genau denn der See endet und das Ufer beginnt. Die Regierung stellte sich auf den Standpunkt, natürlich gewachsenes Ufer gehöre dem Anstösser als Eigentum. Aufschüttungen dürften nur mit Bewilligung des Seeigentümers vorgenommen werden, der anschliessend auch über das Eigentumsrecht verfügen könne. Natürlich lehnte der Kanton die breite und unscharfe Definition des Begriffs «Seegestade» ab. Die Auseinandersetzungen zwischen Korporation und Kanton zogen sich bis zu einem Bundesgerichtsurteil 1873 hin.²³⁰ Sie betrafen nicht nur das Gebiet am Grendel und an der Halde, sondern auch das linke Seeufer mit dem Inseli.

Der Quai

«Es ist schon oft getadelt worden», schrieb im Mai 1858 das Luzerner Tagblatt, «dass der Schwanenplatz, ohne Zweifel einer der schönsten Plätze der Schweiz, bei jeder feuchten Witterung allzureichlich mit Koth und Güllen bedeckt ist. Der Strassenknecht glaubt diesem Übelstand abzuhelfen, indem er von Zeit zu Zeit Grien [Kies] darüber führt, was gerade jetzt wieder geschieht; allein der schlichte Menschenverstand und die Erfahrung haben schon längst gezeigt, dass dieses Verfahren nichts nützt, so lange der Koth nicht weggeschafft wird; denn jedes Mal sinkt das Grien hinab und der Koth kommt zum hundertsten Mal wieder obenauf und verspottet den verkehrten Wegverbesserer. Dieses unzweckmässige Auftragen von Grien hat schon längst noch einen andern Übelstand herbeigeführt; es ist nämlich dadurch vom Pensionshaus [Haus Zur Gilgen] an dem Seeufer entlang ein erhöhter Damm entstanden, der dem Wasser innerhalb keinen Abzug gestattet, wodurch nothwendig diesseits und jenseits des Gasthofes zum Schwanen eine Menge Güllen entstehen müssen, welche sich in kurzer Zeit zu einem grösseren Sumpf vereinigen werden. Im Jahr 1818 hat man den Grendelsumpf, fieberhaften Angedenkens, trocken gelegt; nun nach 40jähriger Aufklärung legt man auf der gleichen Stelle wieder neue Sümpfe an.»²³¹

Zu dieser Zeit stand man kurz vor der Fertigstellung der Quaianlage, die Luzern ein prägendes Gesicht verlieh. Einen Monat nach dem Abriss der letzten Brückenteile 1852 hatte der Stadtrat über einen ausserordentlichen Kredit befunden, um den Bau der Quaianlage zu einem guten Ende zu führen. Nach dem Stimmungsbild im Luzerner Tagblatt zu urteilen handelte es sich um ein «schönes, wenn gleich etwas kostspieliges Werk. Der frequente Besuch dieses zur Verschönerung hiesiger Stadt so wesentlich beitragenden Uferplatzes, mit seiner malerischen Aussicht auf den See und die Gebirgswelt, gibt bereits die Stimmung der Bevölkerung Luzerns kund, so dass eine Behinderung der ferneren Ausführung dieses Projektes in's Reich der Unmöglichkeiten zu zählen ist. Auch die im Laufe dieses Sommers massenhaft angekommenen Fremden haben ihr Urteil zu Gunsten des Unternehmens ausgesprochen. Nur einen Wunsch möchten wir noch beifügen, dass sofort nach bewilligtem Kredit die Arbeit wieder in Angriff genommen und ohne Unterbruch zu Ende geführt werden möchte.»²³²

Nach dem bereits beschriebenen Scheitern der Gesamtplanung von Melchior Berri interessierte man sich in Luzern primär für den Bau des Stadttheaters am linken Reussufer

und für die dortige Quaiverlängerung.²³³ 1843 entstand auf der Basis mehrjähriger Planung (vgl. oben Abb. 14) ein verbindlicher Baulinien- und Quaiplan.²³⁴ Zwischen 1844 und 1860 wurde der Quai vor dem Schweizerhof in mehreren Etappen aufgeschüttet. Ausgehend vom Schwanenplatz erreichte er erst nach 16 Jahren den Neuen Platz, der mit einer Fontäne, die man später durch eine Brunnenanlage im Jugendstil ersetzte, zum Kurplatz umgestaltet wurde.²³⁵

Vom Bau des Quais gibt es kaum Zeichnungen oder gar fotografische Aufnahmen. Festgehalten wurden dagegen die letzten Arbeiten am jüngeren Nationalquai. (**Abb. 31: Bau Nationalquai**) Wie zuvor beim Schweizerhof wurde den bestehenden Schuttablagerungen nach dem Baubeschluss eine Quaimauer vorgesetzt. Der Raum dahinter wurde ausgefüllt und bepflanzt, die Gehfläche anschliessend bekiest.

Nur wenige Darstellungen vermitteln ein Bild dieser permanenten Aufschüttungen, die erahnen lassen, dass sich hier ein Prozess abspielte, der mit Arbeit, Dreck und wohl auch mit Gestank verbunden war. Im allgemeinen zog man ihnen die werbewirksamen, idealisierten und beschönigten Darstellungen vor.²³⁶ So gesehen ist die eine vom späteren Nationalquai aus gezeichnete Lithographie (**Abb. 32: Nationalquai**) interessant, weil sie den fertig gestellten Quai am Schweizerhof zeigt und auch den eben neu angepflanzten Quaiweg, der zum Nationalquai werden sollte. Immer noch wird hier Holz angelandet und gestapelt, die Seeuferlinie ist noch nicht definiert und befestigt. Was im Bildvordergrund als pittoresk erscheinen mag, ist ein Zustand auf Abruf, weil er im realen Leben die Idylle störte.

Erst 1889 erhielt der Quai die offizielle Bezeichnung Schweizerhofquai. Bedeutende Neuerungen standen an: 1891 konnten die ersten elektrischen Lampen am Quai bewundert werden.²³⁷ Zwischen 1895 bis 1897 wurde der Schweizerhofquai um 10 Meter verbreitert, wiederum bekiest, 1899 zum Ufer hin mit einer Brüstungsmauer mit Kandelabern abgeschlossen und von zwei Reihen Kastanienbäumen beschattet.²³⁸ Von der alten Anlage wurden die meisten Kastanienbäume, nunmehr rund 42jährig, seeseitig in die neue Allee übernommen.²³⁹ Die Quaistrasse wurde 1909 asphaltiert. Von der ehemals durchgehenden Brüstung stehen seit 1977 nur noch eine Kanzel und zwei Obelisksen vor dem Hotel Schweizerhof.²⁴⁰

Diese Erweiterung brachte die Stadt mit dem Kanton in Konflikt, weil die Stadtbehörden bereits 1891 beim Luzernerhof ein Teilstück hatten auffüllen lassen, ohne dafür die Genehmigung der Regierung eingeholt zu haben.²⁴¹ (**Abb. 33: Erweiterung Schweizerhofquai**) Diese Erweiterung stand nicht nur im Zusammenhang mit dem Ausbau der touristischen Infrastruktur. Entscheidender waren neue Mobilitätsbedürfnisse, die eine qualitative und quantitative Ausweitung des Verkehrs zur Folge hatten. Der Quai war «die am meisten begangene und befahrene Passage in der ganzen Stadt». Für die Ausfüllung verwendete man rund 10'000 Kubikmeter Ausbruchmaterial des Stadttunnels Dreilinden-Musegg, das die Gotthardbahn, deren palastartiger Hauptsitz den Quai zierte, gratis der Stadt überliess.²⁴² Der zunehmende Verkehr musste kontrolliert werden. Dazu wurde am Schwanenplatz ein Wachhaus errichtet.²⁴³ Es stand gleich bei der Treppe, die vom Landeplatz auf die nunmehr verkürzte Hofbrücke führte, und nahm damit die Tradition des

Wächterhauses wieder auf, das sich bis zum Abbruch des Hoftors am Kapellplatz befand (**Abb. 34: Hoftor**).

Die Idee des Schweizerhofquais wurde zu einer Zeit weitergeführt, da die Erinnerung an die Hofbrücke am verblassen ist. Diese Fortsetzungen geschehen in mehreren Stufen. Gut zu verfolgen ist dies gleich anschliessend an den Neuen Platz. (**Abb. 35: Neuer Platz**) Der ausgewählte Plan aus dem Korporationsarchiv zeigt die etappenweise Aufschüttung des Seegrundes zwischen 1852 und 1866, zuerst für den Bau der Haldenstrasse und dann für eine projektierte Vergrösserung des Landeplatzes für Frachtschiffe. Erst ab 1871 wird der Nationalquai gebaut.²⁴⁴

Wie am Schweizerhofquai waren auch hier private Bauherrschaften oft die treibende Kraft. Immer mehr Seeaufschüttungen zur Landgewinnung, zum Schutz vor Hochwasser und vor allem zum Bau von Landungsplätzen, Stegen, Boots- und Badehäusern sind seit den 1870er Jahren zu beobachten.²⁴⁵ Erste Anzeichen für die gesteigerte touristische Nutzung des Seeufers waren Biergärten, die auf einzelnen aufgeschütteten Parzellen entstehen sollten.²⁴⁶ Wie zuvor am Grendel bildeten dabei Anlagen wie Boots- oder Badehäuser, die auf Pfählen über dem Wasser errichtet wurden, nur einen ersten Schritt zur Auffüllung der betreffenden Grundstücke.²⁴⁷

Auch Projekte für Freitreppen und erweiterte Vorplätze vor den neu entstehenden Hotels liessen die Quaiweiterungen in den See ausgreifen.²⁴⁸ Hinzu kamen Landestege für Dampfschiffe, die ebenfalls der touristisch-baulichen Entwicklung den Quais entlang folgten.²⁴⁹ Höhepunkt dieser Entwicklung war der – allerdings nicht ausgeführte – Plan für einen Promenaden-Pier nach englischem Vorbild durch John Paton aus dem Jahr 1886 vor dem Hotel Tivoli.²⁵⁰ (**Abb. 36: Pier**)

Das Viertel «am Wegus» und der Hofbezirk

Das Gebiet zwischen dem inneren und äusseren Weggistor, aufgrund seiner regelmässigen Überschwemmung bei Schneeschmelze und Hochwasser «am Wegus»²⁵¹ genannt, wurde zuerst vom Kloster im Hof als gemeinsamer Besitz verwaltet. Bei der Aufteilung in verschiedene Klosterämter wurde es dem Kammeramt zugeschlagen, dem die Hausbesitzer ihre Erblehenzinse abzugeben hatten.²⁵² Das Viertel «am Wegus» war eigentlich eine Vorstadt, die aber früh befestigt wurde und von aussen nur durch ein Tor zu erreichen war. Diese Vorstadt war lockerer gebaut als die Viertel der Grossstadt innerhalb des inneren Weggistors. Noch im 16. Jahrhundert bezeichnete man die Strasse, die heute Hertensteinstrasse heisst, als «Landstrasse» und unterschied sie damit von Gassen, die ganz von Häuserzeilen eingerahmt wurden.²⁵³

Die Landstrasse von Zürich überquerte nach Renward Cysat noch bis ins 14. Jahrhundert die Allenwindenhöhe, um in die Stadt zu gelangen. 1378 soll diese Verbindung so ausgebaut worden sein, dass sie von Ebikon an den Steinbrüchen bei St. Anton (beim heutigen Löwendenkmal) vorbei zum äusseren Weggistor führte. Das äussere Weggistor wurde allerdings erst 1482 fertiggestellt.²⁵⁴ Deshalb erstaunt nicht, dass 1431 am inneren Weggistor

ein kleiner Einlass angebracht wurde, an dem auch nach der offiziellen Schliesszeit der Stadttore ein Eintritt in die Stadt offiziell und legal möglich wurde.²⁵⁵ Dagegen galt das äussere Viertel nicht als sicher. 1609 wurde beschlossen, das äussere Weggistor nachts keinesfalls zu öffnen.²⁵⁶

Die hölzerne Stadt brannte mehrmals. 1448 vernichtete ein Feuer das Viertel am Wegus, obwohl sich der Luzerner Rat wie in allen Städten seit dem 14. Jahrhundert bemüht hatte, mit Anreizen und Vorschriften den Bau von ziegelgedeckten Steinhäusern zu fördern.²⁵⁷ (**Vgl. oben Abb. 9**) Erstmals beschloss der Rat 1398, einem Bauherrn beim Bau eines Steinhauses an der heutigen Hertensteinstrasse die Dachziegel kostenlos zu überlassen. Später sollten willigen Bauherren sogar die Mauersteine geliefert werden.²⁵⁸ Der verheerende Gassenbrand wurde lange nicht kompensiert. Renward Cysat rekonstruierte um 1612 allein an der äusseren Weggisgasse 40 aufgelassene Häuser – ein Viertel der ganzen Stadt.²⁵⁹ Auch im 17. und 18. Jahrhundert war die Vorstadt am Wegus nur locker bebaut, wie eine Motivtafel in Werthenstein 1642 zeigt.²⁶⁰ Dazu trug allerdings auch die restriktive Einbürgerungspolitik der Stadt bei, indem der Rat von den neuen Bürgern zunehmend verlangte, zwei Holzhäuser kaufen und dieses durch ein Steinhaus zu ersetzen.²⁶¹

In den 50er und 60er Jahren des 18. Jahrhunderts erwarb die Stadt mehrere Häuser an der äusseren Weggisgasse und liess neue Häuser bauen.²⁶² Damit betrieb sie eine aktive Ansiedlungspolitik für Handwerker, deren Gewerbe mit ihrem Lärm ihren aristokratischen Nachbarn in der dichter besiedelten Innenstadt zunehmend lästig wurden. So stellte die Stadt 1766 Häuser für «klopfende» Handwerker²⁶³ und 1778 eines für einen Kupferschmied²⁶⁴ bereit.

Mit Ausnahme der Häuser gegen den See, die eher wohlhabenden Bürgern gehörten, war die äussere Weggisgasse kein Oberschichtsquartier. An ihr wohnten im Vergleich zu den innerstädtischen Gassen verhältnismässig viele Hintersassen, allerdings nicht so viele wie in den eigentlichen Vorstädten ausserhalb der Ringmauern.²⁶⁵ Hier fand dann auch das Zuchthaus seinen Platz, das 1832 baufällig und vom Einsturz bedroht war. Doch erst 1838 wurde es durch einen Neubau an der Senti, im Unterschichtsquartier²⁶⁶ am anderen Ende der Stadt, ersetzt. An seiner Stelle entstanden dringend benötigte mittelständische Wohnhäuser, wobei Material aus dem nahegelegenen Steinbruch verwendet wurde.²⁶⁷

Das Gebiet zwischen dem äusseren Weggistor und dem Hofbezirk bildet eine Senke, durch die sich das Tal entwässert und durch das heute die Zürichstrasse führt. Die Entwässerungsgräben, die auf allen Stadtansichten deutlich zu sehen sind, liefen im Riedland des Grendels aus. Mit Ausnahme der privaten Gärten, die Schumacher 1792 in seiner Stadtansicht abbildete, galt das Gebiet als Allmend und war weitgehend unbebaut, wie das Aquarell von Gabriel Ludwig Lory zeigt. Benannt wurde es nach der auf dem Plan von 1792 eingezeichneten Schanze (Nr. 26). (**Vgl. oben Abb. 2 und 11**) Vom Standort Felsberg aus ist neben dem freien Gelände die Hofbrücke zu sehen, die noch bis zum Hoftor führt (**Abb. 37: Ansicht um 1800**). Die Besiedlung der «Schanze» begann erst ab den 1830er Jahren, und auch da nur zögerlich – das Gebiet diente in Stadtansichten vor und nach dem Abbruch eines ersten Teils der Hofbrücke als ideale, immer noch ländlich angehauchte Szenerie. (**Abb. 38:**

Ansicht 1. Etappe) Vom heutigen Kapuzinerweg aus zeigt die Zeichnung von Alois Schmid gegen Ende der 1830er Jahre die immer noch klar vom Umland getrennte Stadt. Ein erster Brückenteil ist abgebrochen worden, der Schifflandeplatz bereits erweitert, doch ist im feuchten Gebiet zwischen Stadt und Hof noch nicht gebaut worden. Fast vom gleichen Standort aus zeigt eine jüngere Zeichnung auch nach dem vollständigen Abbruch der Brücke im Jahr 1852 ein immer noch weitgehend unbebautes Gelände. Zu sehen ist nun der Schweizerhof mit seinen rückwärtigen Dienstgebäuden. Auch das Hofquartier hat sich erweitert, doch die eigentliche Senke der «Schanze» ist frei geblieben. (**Abb. 39: Ansicht 3. Etappe**)

Nach dem Bau des Schweizerhofs interessierten sich private Bauherrschaften für den Ausbau dieses Gebiets und für die Auffüllung des letzten Grendelteils. Doch die ausführliche Korrespondenz der Korporationsverwaltung mit Bauwilligen zeigt, dass nicht alle Investoren bereit waren, auch für die Aufschüttung des für Verkehr und Promenade vorgesehenen Terrains aufzukommen.²⁶⁸ Die Kosten schienen, nicht zuletzt aufgrund der Entwässerungssituation, zu hoch.

Stadt- und Korporationsgemeinde sowie Private waren sich auch in diesem Gebiet über Eigentumsfragen uneins.²⁶⁹ Der Einbezug in das städtische Siedlungsgebiet verlief auch hier in Etappen. So musste etwa der Hafnermeister Balz Bachmann, der auf einer freien Parzelle eine Werkstatt eingerichtet hatte, 1833 weiter auf neue Gebiete am Neuen Platz umziehen. Bauwillige Liegenschaftsbesitzer hatten dafür zu sorgen, dass das Land entsumpft wurde und die offenen Entwässerungsgräben verschwanden.

Wie die Stadtansichten Martinis und Schumachers zeigen, hat sich das angrenzende Hofquartier vom 16. Jahrhundert bis zum ausgehenden Ancien Régime nur wenig verändert. Es war schon im 14. Jahrhundert ummauert, 1572 wurde diese Ringmauer, wie die Museggmauer, renoviert und neu gekalkt²⁷⁰ und auch im 17. Jahrhundert teilweise erneuert. Am Ende des 18. Jahrhunderts ist daraus teilweise eine Gartenmauer geworden. Auch diese Befestigung wurde im 19. Jahrhundert weitgehend abgetragen.

Nach der Fertigstellung des repräsentativen Quais vor dem Hotel Schweizerhof wurde das Viertel um die Hofkirche radikal zum Oberschichtsquartier umgestaltet.²⁷¹ Die wichtigsten Stichworte dazu heissen Blockrandbebauung, Haldenstrasse und Nationalquai. Klartext wurde 1888 im Prospekt zur Gründung der Baugenossenschaft gesprochen: «Die im Winkel zwischen der Haldenstrasse und der Strasse zur Stiftskirche gelegene Häusergruppe war schon längst eine Unzierde des Schweizerhof-Quai's, störte den prächtigen Aufgang zur Hofkirche und sieht nunmehr neben der grossartigen Façade des Verwaltungsgebäudes der Gotthardbahn doppelt hässlich aus.»²⁷²

Die Stadt Luzern dehnte sich schon seit den 1860er Jahren zunehmend in den Hofbezirk aus und tauschte Land mit dem Stift.²⁷³ 1863 beantragte die Einwohnergemeinde, Land zu kaufen, um es in Bauplätzen geordnet weiter zu reichen, weil Stift und Korporation dazu nicht in der Lage seien. Die Stadt zeigte auch Interesse an den Liegenschaften des Stifts, die zwischen Schweizerhofquai und Zürichstrasse lagen. Damit sollte insbesondere «durch Anlage der Strassen und schöner öffentlicher Plätze den Baulustigen Gelegenheit» gegeben

werden, «die zu erstellenden Neubauten den Ansprüchen in Beziehung auf Ästhetik und Verkehrsverhältnisse entsprechend zu plazieren». Zudem werde es der Gemeinde auch ermöglicht, die älteren, als unschön und baufällig empfundenen Häuser zu entfernen und die bisher verdeckte Fassade der Hofkirche freizustellen – ein Vorhaben, das mit der Umgestaltung des Seeufers am Neuen Platz und am Gelände der Ziegelhütte verwirklicht wurde.²⁷⁴ An der Umgestaltung des Hofquartiers beteiligte sich die Stadt federführend – das Projekt erwies sich zudem auch als finanzieller Erfolg.²⁷⁵

Mit «Ansprüchen in Beziehung auf Ästhetik und Verkehrsverhältnisse» war die Blockrandbebauung angesprochen, die auch den Bebauungsplänen des Neustadt- und Bruchquartiers zugrunde lagen. Der Stadtbauplan für das Quartier Hof aus dem Jahr 1865 zeigt sowohl die neuen Gestaltungsvorschriften als auch die ehemals lockere Bebauung. (**Abb. 40: Bebauungsplan Hof 1865**) Er sah Wohnbauten für eine eher wohlhabende Bevölkerung und eine ausgeprägt touristische Nutzung vor.²⁷⁶ Der städtische Gestaltungswille stiess aber bei Privaten wie beim Stift St. Leodegar auf Widerstand. 1903 und 1913 drohte sogar eine Enteignung des Stifts (Sigristenhaus beim Rebstock), das der geplanten Entwicklung im Wege stand.²⁷⁷ An den Liegenschaften Rebstock und Hofgarten ist heute eindrücklich die Grenze zu sehen, bis zu welcher der Bebauungsplan durchgesetzt werden konnte. Der Bau der monumentalen Freitreppe vor der Hofkirche 1890–1892 stellt bezüglich der ehemaligen Hofbrücke den städtebaulich wohl wichtigsten Wurf dar: Sie band den Stiftsbezirk in die Linie des Schweizerhofquais ein, wie es bereits die Baulinienpläne der 1840er Jahre vorgezeichnet hatten.²⁷⁸

Bahn und Auto

Die Ausweitung der Landestelle am Schwanenplatz konnte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dem wachsenden Waren- und Personenverkehr nicht Schritt halten. Hinzu kam, dass der Standort für einen Warenumserschlagplatz nicht optimal war, solange Zu- und Wegfahrt durch die Altstadt und die Weggisgasse erfolgen mussten. Ein Anschluss an die Eisenbahn schien nicht möglich: Die Ost-West-Bahn-Gesellschaft, die Bern über Luzern mit Zürich verbinden wollte und im Maihofgebiet bereits das Bahntrasse und ein Bahnhofsgebäude errichtet hatte, scheiterte neben anderem auch daran, dass die Ingenieure den See nicht durch das Tal der Zürichstrasse erreichen konnten. Der Anschluss der Bahn an die Gotthard-Transitrouten und deren Schiffsverlad war aber in der Konzession ausdrücklich gefordert worden. Das grosse Gefälle vom bereits erstellten provisorischen Bahnhof im Maihof bis an den See konnte jedoch mit der zur Verfügung stehenden Technik ohne Zahnradantrieb nicht bewältigt werden. Zudem verneinte ein 1859 an der ETH erstelltes Gutachten die Möglichkeit eines rationellen Bahnhofs- und Schiffsverladebetriebs zwischen den geplanten und bereits gebauten Hotels sowie den übrigen touristischen Einrichtungen.²⁷⁹

Eine andere Strategie wählte die Gotthardbahn-Gesellschaft. Sie diktierte ihre Bedingungen im Streit um den Standort für einen Luzerner Bahnhof. Die Bahnstrecke von Basel über Olten endete am linken Seeufer vor Luzern, wo eine Umladestation für den

Weitertransport über den See eingerichtet wurde. Was für diese Gesellschaft eine ideale Lösung darstellte, wurde mittelfristig zu einem Problem, das auch heute nicht gelöst ist. Die Weiterführung der Züge unter dem See hindurch wurde beim jüngsten Neubau des Bahnhofs vorbereitet. Die Umsetzung dieser Pläne ist jedoch noch keineswegs gesichert.

Mit diesem Problem haben sich auch schon die Ingenieure des 19. Jahrhunderts auseinandersetzen müssen. Bereits nach der Fertigstellung des Gotthardtunnels und dem Entscheid, die Gotthardbahn von Luzern aus über Arth-Goldau in Richtung Süden zu führen, war dieser Luzerner Bahnhofstandort nicht mehr ideal. Deshalb beschäftigte sich eine Studie in den Jahren 1873–1875 damit, wie die Geleise vom bestehenden Bahnhof weitergeführt werden könnten. Längere und kürzere Varianten zur Seeüberquerung wurden studiert, eine davon war entlang der Seebrücke und auf der neuen rechtsufrigen Quaianlage geplant. Der Verfasser der Studie kam jedoch zum eindeutigen Befund, dass diese Lösung nicht nur aus ingenieurtechnischen, sondern auch aus stadtplanerischen Gründen überhaupt nicht in Frage kommen könne. (**Abb. 41: Seeüberquerung**)

Die Quaianlage des 19. Jahrhunderts vor dem Hotel Schweizerhof vermochte den zunehmenden Verkehr schnell nicht mehr zu fassen. Mit dem Bau der Seebrücke zwischen Bahnhof- und Schwanenplatz 1869–1870 sowie der Anlage der Alpen-, Halden-, Löwen-, Denkmal- und Zürichstrasse wurde der Schweizerhofquai zur Durchgangsstrasse.²⁸⁰ Erst dadurch veränderte sich die Verkehrsfunktion dieses Stadtteils grundlegend. Die alte Hofbrücke verband die Stadt mit ihrer Hauptkirche, sie gehörte dem innerstädtischen Verkehr. Dem Transit diente die Weggisgasse.

Die neuen Verkehrsmittel erforderten bald eine Trennung der verschiedenen Nutzerkategorien. Den Fussgängern blieb der seeseitige Teil des Quais vorbehalten, der gezogene und später motorisierte Verkehr bewegte sich zwischen der Allee und den Häusern. Bis zur Massenmotorisierung nach dem zweiten Weltkrieg dürfte es kaum zu jenen Verkehrszusammenbrüchen gekommen sein, welche gegen Ende des 20. Jahrhunderts beinahe zum täglichen Leben gehören. Die Störung des Verkehrs ging – wenn schon – von Naturgewalten wie Hochwasser aus (**Abb. 42: Überschwemmung**). Überschwemmungen wie jene des Jahres 1910 waren und sind jedoch äusserst seltene Ereignisse.

Die Quaianlage wurde dennoch – wie die Seebrücke – erweitert und neu aufgeteilt, um Raum für neue und wachsende Verkehrsbedürfnisse zu schaffen. Die zunehmende Mobilität der Bevölkerung und die dadurch möglich gewordene Trennung von Arbeits- und Wohnort sowie gesteigerte Freizeitaktivitäten überforderten den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum schnell. Hinzu trat die Vorstellung, dass die neuen, auf den motorisierten Individualverkehr zugeschnittenen Verkehrswege die Städte nicht umfahren und damit vom Fortschritt abschneiden durften. Wie in anderen schweizerischen Städten auch war die luzernische Verkehrspolitik zur Zeit des Autobahnbaus darauf angelegt, den Autoverkehr in die Stadt zu führen. Zeitgenössische Kritiker dieser Strategie wurden von den Verantwortlichen, die sich dabei von der Bevölkerung getragen wussten, kaum wahrgenommen. Der unübersehbaren Verkehrszunahme versuchte man Herr zu werden mit einer Optimierungs- und Ausbaustrategie der Verkehrswege. Nicht ausgeführt wurde ein

Projekt aus dem Jahr 1953: Mit einer seeseitigen Aufschüttung sollte am Schweizerhofquai für 500 unterirdische und 120 oberirdische Parkplätze Raum geschaffen werden.²⁸¹ Ebenfalls nicht umgesetzt wurden aber Pläne aus den 1960er und 1970er Jahren, eine fünfte Fahrspur stadtauswärts einzurichten und – wie etwa beim Kasernenplatz – die Fussgänger beim Schwanenplatz und Luzernerhof unterirdisch die Strasse queren zu lassen.²⁸²

Der motorisierte Individualverkehr nahm auch in den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts stark zu. Aktuelle Prognosen rechnen nicht mit einer Trendwende und sagen ohne Gegenmassnahmen einen Zusammenbruch des Agglomerationsverkehrs voraus. Ein Verkehrsaufkommen von aktuell mehr als 40'000 Fahrzeugen pro Tag wird gemessen, dieses schliesst zunehmend schwerere und breitere Fahrzeuge ein. Die provisorische Schaffung von drei Radstreifen im Sommer 2002 verbesserte die Situation für Velos und Mofas, nicht jedoch für die Fussgänger, welche einen Teil ihres bisherigen Raumes abgeben mussten. Die Grenzen eines Ausbaus werden sichtbar, wenn ob dem Gewicht des Verkehrs die Entwässerungskanäle unter der Strasse vorzeitig repariert werden müssen.²⁸³

Am 21. Mai 2000 verweigerte die Stimmbevölkerung Luzerns die Zustimmung zu einem städtischen Kredit von 2,3 Millionen Franken, mit dem der Schweizerhofquai neu hätte gestaltet werden sollen. Dieses Projekt sah unter anderem vor, im Bereich Schwanenplatz die Baumallee bis zu 10 Meter gegen den See hin zu verschieben. Zweifel an der Notwendigkeit einer Seeaufschüttung und am Kostenrahmen sowie ein emotional gefärbter Streit darüber, ob die stark beschädigte Allee erneuert und verschoben werden dürfe, spielten in der Diskussion eine entscheidende Rolle.²⁸⁴ Kritisiert wurde aber auch, dass es sich dabei um eine rein technokratische Lösung ohne städtebauliches Gesamtkonzept handle. Ein solches sei im Rahmen eines Ideenwettbewerbs erst einmal zu erarbeiten.

Die Zukunft

Die erste Phase des zweistufigen Ideenwettbewerbs zur Neugestaltung des Schweizerhofquais hat stattgefunden, die Resultate wurden im März 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt. Durchgeführt wurde er von der städtischen Baudirektion und dem kantonalen Bau- und Verkehrsdepartement mit dem Ziel, grundsätzliche Lösungsansätze zur Klärung der städtebaulichen Verträglichkeit verschiedener Nutzungsformen und Einrichtungen vorzuschlagen.

Von einem Preisgericht wurden die Projekte beurteilt nach ihrem städtebaulichen Konzept, dem Umgang mit dem Denkmal Schweizerhofquai, der gestalterischen Umsetzung, der Funktionalität der Gesamtanlage, der Wirtschaftlichkeit und der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit.²⁸⁵

Das Siegerprojekt eines vierköpfigen Teams²⁸⁶ brach mit einer Luzerner Tradition: Die Uferlinie wurde erstmals nicht angetastet. Auch wenn heute noch nicht absehbar ist, in welcher Form die Neugestaltung umgesetzt wird, lohnt sich ein kurzer Blick auf die Kernelemente dieses Projektvorschlags: In der Ufergestaltung sind dies eine verdichtete

Kastanienallee, wodurch eine stärkere optische Trennung der Strasse von der Promenade erreicht wird. Der Blick auf das Alpenpanorama wird gelenkt durch die Entfernung einiger Bäume im Bereich Alpenstrasse und Schwanenplatz. Mit einer veränderten Verkehrsführung sollen den Fussgängern neue Freiräume und Übergänge erschlossen werden. Ein freier Platz vor dem Gotthardgebäude klärt die räumliche Achse Hofkirche-Schwanenplatz. Weitgehend verkehrsfrei wird der Schwanenplatz, Cars halten bei der jetzigen Bushaltestelle. Die minimalen, klärenden Eingriffe sollen die versteckten und zum Teil stark beschädigten Qualitäten der Gesamtanlage wieder herstellen und die Bewohner und Besucher der Stadt wieder an den See führen.

Ein definitives Projekt soll dem Stadtrat 2004 vorgelegt und 2005 nach einer Volksabstimmung realisiert werden. In der Entscheidungsfindung werden unterschiedliche Vorstellungen zum gesamtstädtischen Verkehrsproblem und die Verkehrsführung im Detail eine wichtige Rolle spielen.

Der trockene Fuss

Die Luzerner Hofbrücke habe «bereits über 500 Jahre bestanden, und nun wird sie durch den nie ruhenden Geist des 19. Jahrhunderts zu Grabe getragen», meinte der damalige Stadtarchivar Josef Schneller bereits 1840 bedauernd.²⁸⁷ Bis zum Abbruch des letzten Rests vergingen zwar noch weitere zwölf Jahre, doch war die Planung weit fortgeschritten und ihre Ausführung kaum zu stoppen.

Nicht alle Zeitgenossen haben sich dem Fortschrittsglauben kritiklos hingegeben. Gerade in Luzern kontrastierten die neuen technischen und gesellschaftlichen Möglichkeiten mit einem Gefühl weiter Kreise, von der Moderne überrollt zu werden. Doch wer sich für die Erhaltung von «Alterthümern» und Baudenkmälern einsetzte, geriet schnell in den Verdacht, ein klerikaler, antiliberaler Sektierer zu sein. So jedenfalls drückt es 1845 die Vorrede zum zweiten Band des «Geschichtsfreunds» aus, des Jahrbuchs des eben gegründeten Historischen Vereins der Fünf Orte.

Der Abbruch der Hofbrücke kann also nicht nur der Spekulation und dem Fremdenverkehr zugeschrieben werden, auch wenn der Bau des Hotels Schwanen aus heutiger Sicht als Anfangspunkt einer Entwicklung erscheinen mag, die ein neues Gesamtkunstwerk hervorbrachte, indem es ein älteres verdrängte.

Zugespitzt darf man formulieren, dass mit dem Bau der Hofbrücke im 13. Jahrhundert der Grundstein für ihren Abbruch im 19. Jahrhundert gelegt wurde. Der hölzerne Steg wurde errichtet, um überschwemmtes Land, einen versunkenen Pfad, wieder begehbar zu machen. Im 19. Jahrhundert wurde dann möglich, was Generationen zuvor geträumt und ansatzweise auch versucht hatten: Der Sumpf wurde aufgeschüttet, der Gestank und die Fieberherde wurden ausgerottet, alte Mauern gebrochen und neues Land gewonnen. Nicht nur neue Techniken und Kraftquellen waren dazu notwendig. Es brauchte auch den Durchbruch neuer gesellschaftspolitischer Vorstellungen und neuer rechtlicher Rahmenbedingungen. Erst nach dem Sturz des Ancien Régime konnte sich die Stadt über ihre alten Mauern hinweg

ausdehnen – und die Hofbrücke war dabei Teil dieser Mauer. Erst dann konnte Luzern neue Einwohnerinnen und Einwohner aufnehmen – und diese bauten einstige Vorstädte wie die äussere Weggisgasse zu Zentrumsanlagen um.

Das Gebiet um die ehemalige Hofbrücke, wie es sich heute präsentiert, ist trotz städtebaulicher Probleme, Verkehrsbelastung und liebloser Ausstattung ein Kulturgut von nationaler Bedeutung. Es hat eine Gestaltung verdient, die nicht nur seinem kulturellen Rang und seiner touristischen Bedeutung für die ganze Stadt, sondern auch seiner spannenden Geschichte gerecht wird.

-
- 1 Franz Zelger, Luzern im Spiegel alter Reiseschilderungen 1757–1835, Luzern 1933, 89–90.
 - 2 Zelger, Luzern, 51.
 - 3 Claudia Hermann, Die neue Seh-Lust in Luzern, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 20
 - 4 (2002), 40–52, hier 41ff.
 - 5 Zelger, Luzern, 42.
 - 6 Zelger, Luzern, 43.
 - 7 Zelger, Luzern, 45.
 - 8 Zelger, Luzern, 57.
 - 9 Zelger, Luzern, 77.
 - 10 Zelger, Luzern, 68.
 - 11 Zelger, Luzern, 91.
 - 12 Leo N. Tolstoi, Luzern, Luzern 1989, 9.
 - 13 Dieser Artikel konzentriert sich auf zwei Themenkreise, auf die Hofbrücke im engeren Sinne und darüber hinaus auf das ehemalige See- und Sumpfgebiet, das bis ins 19. Jahrhundert «Grendel» geheissen wurde und heute vor einer erneuten Umgestaltung steht. Es seien hier deshalb sechs Arbeiten speziell hervorgehoben, welche weitere Informationen zur Stadtentwicklung und Hinweise auf zusätzliche Literatur bieten. Die «Entfestigung» Luzerns behandelt Edgar Rüesch im Jubiläumsband Luzern 1178–1978 ausführlich. Am gleichen Ort bietet Fritz Glauser Grundlegendes zur frühen Entwicklung der Stadt. Konrad Wanner hat die Entstehungsgeschichte der Luzerner Brücken im Mittelalter gemeinsam untersucht. Beat Wyss inventarisierte für die INSA-Reihe die Stadtentwicklung in der für das Grendelgebiet entscheidenden Phase des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Beat Mugglin veröffentlichte eine umfassende Arbeit zur städtischen Bodenpolitik und Wandel der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Und Roland Flückiger hat im Jahr 2000 das «Inventar der Hotel- und Tourismusbauten (IHT)» (zu benützen im Stadtarchiv) erarbeitet.
 - 14 Ich danke meinen Kollegen Franz Kiener und Markus Lischer für ihre kritische Unterstützung.
 - 15 Heinz Horat, Bauen am See. Architektur und Kunst an den Ufern der Zentralschweizer Seen, Luzern 2000, 209.
 - 16 Wicki Hans, Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert, Luzern 1979 (Luzerner Historische Veröffentlichungen 9). Wicki Hans, Staat, Kirche, Religiosität – Der Kanton Luzern zwischen barocker Tradition und Aufklärung (Luzerner Historische Veröffentlichungen 26), Luzern 1990.
 - 17 Statistisches Jahrbuch der Stadt Luzern 2002. Zur Bevölkerungsentwicklung vgl. Werner Schüpbach, Die Bevölkerung der Stadt Luzern 1850–1914 (Luzerner Historische Veröffentlichungen 17), Luzern 1983, 19ff.
 - 18 Horat, Bauen, 210.

- 17 SALU B3.30/A 175. Horat, Bauen, 210.
 18 Luzerner Zeitung Nr. 83, 12.7.1852.
 19 Zur Stadtentwicklung vgl. Wanner Konrad, Luzern und die Kapellbrücke, in: Kapellbrücke und
 Wasserturm. Der Wiederaufbau eines Wahrzeichens im Spiegel der Restaurierung und Forschung, Luzern
 1998, 52–55.
 20 RQ LU 1/1 Nrn. 4 und 5.
 21 Wanner, Luzern, 52 (QW 1/1 Nr. 1355, S. 618f.).
 22 Bedauerlicherweise steht im ersten Band ein falsches Baudatum (14. Jh.), nämlich dasjenige der jüngeren
 Kapellbrücke.
 23 Fritz Glauser, Eine Brücke, ihre Geschichte, ihr Umfeld, in: Die Spreuerbrücke in Luzern. Ein barocker
 Totentanz von europäischer Bedeutung, hg. von Johann Brülisauer, Luzern 1996, 7–57, hier 29. 1256/57
 ist in einer Urkunde der Herren von Eschenbach nur von einer Brücke die Rede, auf der das beschriebene
 Geschäft öffentlich besiegelt wurde (QW 1/1, Nr. 785 und 811). Reinle, Kdm LU II, 78. 1347 als
 «oberste Brücke» bezeichnet (QW 1/3, Nr. 719).
 24 Reinle, Kdm LU II, 78, basierend auf der Urkunde in QW 1/1 Nr. 967, S. 438.
 25 Wanner, Luzern, 60.
 26 StALU COD 1055, 4v (gedruckt in Der Geschichtsfreund 65, 19).
 27 Glauser, Brücke, 29.
 28 Wanner, Luzern, 61.
 29 Fritz Glauser, zur Verfassungstopographie des mittelalterlichen Luzern, in: Luzern 1178–1978. Beiträge
 zur Geschichte der Stadt, Luzern 1978, 53–114, hier 105.
 30 Glauser, Verfassungstopographie, 101f.
 31 SALU B3.30 / 28 (Dezember 1799).
 32 Wanner, Luzern, 60.
 33 Schilling, Chronik, 166r. Theodor von Liebenau (Das alte Luzern, Luzern 1881, 168) nennt das Jahr
 1494.
 34 Renward Cysat, Collectanea chronica und denkwürdige Sachen pro chronica Lucernensi et Helvetiae.
 Hrsg. Josef Schmid. 4. Band. 1. Abteilung. 1. Band, 2 Teile, Collectanea zur Geschichte der Stadt Luzern.
 Luzern 1969, 117f.
 35 Schilling Chronik, 265r (Lücken in den Seitenbrettern auch auf 278r). Solche Schäden sind auch bei
 Darstellungen der Kapellbrücke zu sehen (334r).
 36 Reinle, Kdm LU II, 79.
 37 Heinz Pantli, Die Kapellbrücke erzählt ihre Geschichte, in: Kapellbrücke und Wasserturm. Der
 Wiederaufbau eines Wahrzeichens im Spiegel der Restaurierung und Forschung, Luzern 1998, 121–171,
 hier 165.
 38 Glauser, Brücke, 31.
 39 Reinle, Kdm LU II, 79.
 40 Die Luzerner Chronik des Diebold Schilling 1513 (Kommentar zur Faksimile-Ausgabe der Handschrift S.
 23 fol. in der Zentralbibliothek Luzern), hg. von Alfred A. Schmid, Luzern 1981, = Schilling, Chronik,
 38v.
 41 Zur Konstruktion der jüngeren Kapellbrücke vgl. Pantli, Kapellbrücke, 121–171.
 42 Pantli, Kapellbrücke, 137.
 43 SALU B3.30/A 28.
 44 StALU RP 1, 238v.
 45 Freundliche Mitteilung (19.3.2003) von Herrn F. Barmettler, Zimmerwerk der Stadt Luzern.
 46 Cysat, Geschichte 1, 159.: Kapell- und Hofbrücke zählten zusammen rund 80000 Ziegel.
 47 QW I/2, Nr. 1043.
 48 Wanner, Luzern, 60.
 49 Konrad Wanner, Sammlung schweizerischer Rechtsquellen. Abt. 3, Die Rechtsquellen des Kantons
 Luzern; Teil 1. Stadtrechte; 1, 200.
 50 StALU RP 3, 30v (1418), ebenso 40r und 380r.
 51 StALU COD 9860, Baumeisterordnung 1599.
 52 StALU COD 9859, 19v.
 53 StALU COD 9825, 109.
 54 StALU COD 6865, 11–12.
 55 Cysat, Geschichte 1, 121. 1592, 1595 und 1606 auch Kappellbrücke in drei Etappen, 1568 und 1589 auch
 die Spreuerbrücke renoviert, ebd. 130f.
 56 StALU COD 9875, 16.
 57 StALU COD 9890, 97.
 58 SALU B2/B2, Bd. 1, S. 296.

- 59 SALU B3.32/A 32.
60 SALU B3.30/A 28.
61 SALU B2/B2, Bd. 3, S. 4.
62 SALU B2/B2, Bd. 3, S. 242.
63 SALU B3.30/A 28.
64 SALU B3.30/A 266.
65 QW I/2, Nr. 1043 (1321).
66 ZHBLU Ms. 97 fol., Band A, 29r, vgl. Schmid/Cysat 1/2, S. 714.
67 Wicki, Kirche, 254ff.
68 StALU COD 9865, 6r–v, 19v.
69 StALU RP 89, 376 und 91, 238r. Vgl. weiter unten zum Thema Befestigung.
70 Reinle; Kdm LU II, 75, nach Ph .A. von Segesser, Ludwig Pfyffer und seine Zeit. Bd. 4, Bern 1882, 284–285.
71 Cysat, Geschichte 1, 121 und StALU COD 1435/41, 49v.
72 StALU COD 1435/41, 12v. RP 19, 90r: Einschränkung der Nutzungsrechte (Fischen?) hinter der Hofbrücke (1548).
73 Korporation Luzern UA 44, 1474.
74 Cysat, Geschichte 1, 143 und 498.
75 StALU RP 54, 40r.
76 StALU COD 1435/43, 4r.
77 Wanner, Rechtsquellen 1/1, 42 (sog. «ältestes Ratsbüchlein» 1315–1321).
78 StALU COD 1055, 4v (ca. 1310) und RP 5b, 124 (Busse wegen Reitens auf der Brücke, 1443).
79 Glauser, Brücke, 23 und Glauser, Kleinstadt Ost, 40ff.
80 SALU B3.30/A 28.
81 SALU B3.30/A 28, 1800
82 Cysat, Geschichte 1, 120f., 169.
83 Reinle, Kdm LU II, 75.
84 Edgar Rüesch, Luzerns Entfestigung, in: Luzern 1178–1978. Beiträge zur Geschichte der Stadt, Luzern 1978, 333–375, hier 335–336.
85 Fritz Glauser, Oben in der Stadt – Unten am Fluss. Topographische Elemente für Grenzen in der Stadt, in: Stadt- und Landmauern, Band 3: Abgrenzungen – Ausgrenzungen in der Stadt und um die Stadt, Zürich 1999, 49–61 (Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege an der ETH Zürich, Band 15.3), 54.
86 Fritz Glauser, Luzern jenseits der Reuss. Das Viertel Kleinstadt Ost, seine Besiedlung, Bevölkerung und Raumnutzung (1100–2000) (Luzerner Historische Veröffentlichungen 37), Luzern 2002, 71.
87 Horat, Bauen, 48.
88 Vgl. bei Wanner, Luzern, S. 58–59
89 Cysat, Geschichte 1, 222. Liebenau, Altes Luzern, 295.
90 SALU B3.30 / A 266 (1), Schwanenplatz 1833.
91 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.
92 StALU COD 9880, 1.
93 Liebenau, Altes Luzern, 168.
94 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.
95 StALU COD 9890, 6.
96 StALU COD 9870, 44 und COD 9875, 77.
97 StALU URK 230/3278, um 1440.
98 Cysat, Geschichte 1, 141.
99 StALU AKT 13/117, Wächterordnungen 1612–1653 und AKT 13/119, Wächterordnungen 1755–1798 (Abschrift, um 1650). Diese Ordnung wurde im 18. Jahrhundert abgeschrieben und ergänzt, wohl weil sich vermutlich an der Organisation nichts grundsätzlich verändert hatte.
100 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.
101 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.
102 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.
103 StALU RP 89, 376 und 91, 238r.
104 Beat Wyss, Luzern, in: INSA 6, Zürich 1991, 378.
105 StALU AKT 13/115, Wächterordnungen 1585–1609.
106 StALU AKT 13/117, Wächterordnungen 1612–1653.
107 StALU AKT 13/117, Wächterordnungen 1612–1653.
108 Zelger, Luzern, 28 und 73.
109 Glauser, Brücke, 41.
110 Glauser, Brücke 42.

- 111 Glauser, Brücke, 42–43.
 112 StALU COD 9880, 1.
 113 Reinle, Kdm, 78.
 114 StALU RS 2, 453 (1744).
 115 StALU RP 76, 430r.
 116 StALU RS 1, 447.
 117 Im Folgenden, wenn nicht anders erwähnt, nach StALU AKT 19D/126.
 118 HS II/2, 349f.
 119 Schweizerisches Künstler-Lexikon, Band II, 257. Lebensdaten unbekannt, 1673 verm. angestellt für
 120 Malereien im Sarner Rathaus.
 121 StALU RP 76, 294v–295r.
 122 SALU B3.30/A 28.
 123 SALU B3.31/A 42.
 124 Luzerner Tagblatt Nr. 75, 30.3.1911.
 125 Luzerner Tagblatt Nr. 77, 1.4.1911.
 126 Luzerner Tagblatt Nr. 78, 2.4.1911.
 127 Xaver von Moos, Wohin mit dem Bilderschmuck der alten Luzerner Hofbrücke, in: Luzerner Neuste
 128 Nachrichten 7.1.1956.
 129 Vaterland Nr. 227, 29.9.1972.
 130 Luzerner Tagblatt Nr. 238, 14.10.1975.
 131 Historisches Museum Luzern, Jahresbericht 2002, 10.
 132 StALU 9885, Beilage (Beschluss vom 4. Weinmonat; ebenso die andern Stadtbrücken).
 133 Die folgende Darstellung beruht, soweit nicht anders vermerkt, aus Edgar Rüesch, Luzerns Entfestigung,
 134 in: Luzern 1178–1978, Luzern 1978, 333–343.
 135 SALU B3.30/A 32, 1832.
 136 SALU E2a.222.
 137 SALU B3.30/A 32, 1.3.1835.
 138 Flückiger, IHT, 3.
 139 SALU StRP 28.5.1834 fol. 402f., zit. nach Rüesch, Entfestigung, 341.
 140 SALU B3.30/A 266.
 141 SALU Grossstadtratsprotokoll, 8.2.1836, fol. 36ff.
 142 SALU Grossstadtratsprotokoll 9.10.1836, fol. 320.
 143 Luzerner Zeitung Nr. 86, 24.10.1836.
 144 Reinle, Kdm LU II, 79–82 und Tafeln 8–9. Zu Berri (1801–1854) vgl. Arnold Pfister, Melchior Berri. Ein
 145 Beitrag zur Kultur des Spätklassizismus in Basler Jahrbuch 1931, 59–150 und 1936, 179–223; sowie den
 146 Artikel im Historischen Lexikon der Schweiz (HLS).
 147 SALU Stadtratsprotokoll, 3.10.1836, fol. 392f. Adolf Reinle bezeichnet dieses Aufschüttungs- und
 148 Bebauungsprojekt als das repräsentativste Bauprojekt überhaupt, das je für Luzern ausgedacht worden sei
 149 (darin auch ausführlicher Bericht der Kunstgesellschaft). Plan Berris unter SALU E2b.172.
 150 Inventar der Hotel- und Tourismusbauten 1800–1960 (IHT), inventarisiert April 2000 durch Roland
 151 Flückiger, 12.
 152 Luzerner Zeitung Nr. 86, 24.10.1836.
 153 Flückiger, IHT, 13.
 154 Staatszeitung der katholischen Schweiz Nr. 66, 18.8.1845.
 155 SALU Stadtratsprotokoll 24.4.1844, fol. 233.
 156 SALU B3.30/A 32.
 157 Luzerner Zeitung Nr. 81, 7.7.1852.
 158 Horat, Bauen, 58.
 Horat, Bauen, 58–59 (nach ZHBLU BB Ms 245 fol. Bd. IV Jost Mohr, Ufer Dämme Quais).
 Horat, Bauen, 131.
 Beat Wyss Luzern, INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Band 6, Zürich 1991,
 380.
 Cysat, Geschichte 1, 207 und 222.
 Horat, Bauen, 41–46. Zum archäologischen Nachweis des Wasserstandes der Reuss vgl. Jürg Manser,
 Rosengässli 5 und 9, Krongasse 6–10, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 12 (1994), 80–
 82.
 Renward Cysat schildert die Auswirkungen der Reusssschwellen bei den Mühlen, die zu hoch gebaut
 worden seien, ausführlich: Cysat, Geschichte 1, 97.
 Glauser, Kleinstadt Ost, 21f.
 Glauser, Verfassungstopographie, 54f.

- 159 Moritz Flury-Rova und Heinz Pantli, Der Wasserturm, in: Kapellbrücke und Wasserturm. Der
 160 Wiederaufbau eines Wahrzeichens im Spiegel der Restaurierung und Forschung, Luzern 1998, 174.
 161 Horat, Bauen, 41–42.
 162 In der Uferpartie am Grendel bis gegen die äussere Weggisgasse beanspruchte der Abt von Murbach die
 ausschliessliche Verfügungsgewalt, «so weit Mitte Mai das (Hoch-)Wasser reicht», vgl. Wanner, Luzern,
 60.
 163 Cysat, Geschichte 1, 214f.
 164 StALU AKT 37/368B.7.
 165 StALU Korporation Luzern AD X und XI. Horat, Bauen, 45.
 166 Horat, Bauen, 58–63.
 167 SALU B3.30/A 32.
 168 RP 3, 74v (1421).
 169 Wanner, Rechtsquellen 1/1, 315.
 170 Schilling, Chronik, 68v.
 171 Horat, Bauen, 128.
 172 StALU RS 2, 48.
 173 SALU B3.30/A 32.
 174 Gwerder Josef, Meister Jürg und Liechti Erich, Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee,
 Luzern 1987, 20.
 175 Nr. 7, 25.1.1839 und Nr. 10, 4.2.1839.
 176 Ideenwettbewerb Schweizerhofquai Luzern, Beilage 1, 6.
 177 SALU B3.30/A 266.
 178 StALU COD 1435/41, 13v.
 179 Cysat, Geschichte 1, 217.
 180 StALU COD 1435/42, 57r.
 181 StALU COD 1435/41, 22v.
 182 Horat, Bauen, 58.
 183 Glauser, Oben in der Stadt, 54.
 184 Horat, Bauen, 128.
 185 Schilling, Chronik, 68v und 166r.
 186 StALU RP 41, 154r.
 187 StALU RO 42, 130r.
 188 SALU B3.30/A 175.
 189 StALU RP 73, 382r.
 190 StALU RP 43, 328v und RP 51, 65v.
 191 StALU RP 41, 6v (1588).
 192 StALU RP 43, 233v.
 193 StALU COD 1555, 164r.
 194 Jäggi Stefan, Das Luzerner Armenwesen in der frühen Neuzeit, in: Von der Barmherzigkeit zur
 Sozialversicherung, hg. von Hans-Jörg Gilomen et al., Zürich 2002
 195 StALU RP 57, 207r.
 196 StALU COD 1435/41, 27r.
 197 Aufschüttungen ab 1900 in StALU AKT 410G.
 198 Glauser, Verfassungstopographie, 103.
 199 Cysat, Geschichte 1, 99. Reinle Kdm II, 36.
 200 SALU B3.30/A 175.
 201 StALU RP 37, 94r und 282r–283r.
 202 Hermann, Spital, 189.
 203 Cysat, Geschichte 1, 210–212.
 204 SALU B3.30/A 175.
 205 SALU B3.30/A 175.
 206 SALU B3.30/A 175.
 207 SALU B3.30/A 175.
 208 StALU RP 44, 269v.
 209 StALU COD 1435/41, 49v.
 210 StALU RP 47, 8r.
 211 Cysat, Geschichte 1, 500. StALU RP 59, 41r (1623).
 212 StALU COD 1435/42, 50r.
 213 Cysat, Geschichte 1, 500.
 Schilling, Chronik, 89v und 166r.

-
- 214 StALU COD 9985 III, V.
 215 StALU RP 77, 329v.
 216 StALU RP 73, 382r (1662), RP 79, 133r (1682), RP 89, 28v (1710), RP 98, 88v und 114v (1788).
 217 StALU RS 2, 154.
 218 StALU RP 59, 41r.
 219 StALU RS 5, 339. StALU RS 6, 94, 108, 401 (1779–1797).
 220 Cysat, Geschichte 1, 506.
 221 StALU RP 50, 43v.
 222 Bauberichte der Künstlergesellschaft 1824, 1832/33, 1835.
 223 StALU RS 4, 483.
 224 Baubericht der Künstlergesellschaft 1826. SALU B3.30/A 266.
 225 Cysat, Geschichte 1, 205.
 226 StALU Korporation AC XXXIX.
 227 SALU B3.30/A 266.
 228 StALU AKT 37/368B.3, Plan der Freitreppe vor dem Hotel National.
 229 StALU AKT 37/368B.1
 230 Bericht des Staatswirtschaftsdepartements an den Regierungsrat 1868, Akten in StALU AKT 37/368B und StALU Korporation AC XXXVII. Beat Mugglin, Die Bodenpolitik der Stadt Luzern, Luzern 1993 (Beiträge zur Luzerner Stadtgeschichte 9), 127.
 231 Luzerner Tagblatt Nr. 144, 27.5.1858.
 232 Luzerner Tagblatt Nr. 214, 31.8.1852.
 233 Flückiger, IHT, 14
 234 SALU B3.30/A 266. Flückiger, IHT, 14.
 235 Wyss, Luzern 472.
 236 Z.B. in ZHBLU LSb 8:2:7.
 237 Flückiger, IHT, 15.
 238 Horat, Bauen, 59.
 239 Luzerner Tagblatt Nr. 302,
 240 Ideenwettbewerb Schweizerhofquai Luzern, Beilage 1, 6; Flückiger, IHT, 5.
 241 StALU AKT 37/370C.
 242 Dieter Geissbühler, Guido Hager und Renato Lampugnani, Städtebauliches und
 gartendenkmalpflegerisches Gutachten Schweizerhofquai Luzern, Luzern 1996, 20.
 243 SALU E2a.201.
 244 Wyss, Luzern, 381.
 245 StALU AKT 37/369A.
 246 StALU AKT 37/370A.
 247 Besonders schön ist dies auf einer Planskizze für die Tivoli-Liegenschaft festgehalten (1868–1880 in
 StALU AKT 37/370B.1)
 248 StALU AKT 37/369C mit Plan des Vorplatzes vor dem Hotel Beau-Rivage 1873.
 249 StALU AKT 37/369E, Landungssteg vor dem Hotel National 1874.
 250 StALU AKT 37/369J.
 251 Angelo Garovi, Die Örtlichkeitsnamen der Stadt Luzern im Mittelalter (Beiträge zur Luzerner
 Stadtgeschichte 2), Luzern 1975, 45.
 252 Glauser, Verfassungstopographie, 59.
 253 Glauser, Verfassungstopographie, 66.
 254 Cysat, Geschichte 1, 144. Arbeiten am Fels wurden auch im Gebiet der Fluhmühle vorgenommen, um die
 Strassenverbindungen zu verbessern (ebd., 146 und 240).
 255 Cysat, Geschichte 1, 246.
 256 StALU COD 1435/43, 1r.
 257 Glauser, Verfassungstopographie, 71. Schilling, Chronik, 43r und 265r.
 258 Glauser, Kleinstadt Ost, 116.
 259 Cysat, Geschichte 1, 159.
 260 Cysat, Geschichte 1, Tafel 10.
 261 Glauser, Kleinstadt Ost, 117.
 262 StALU RS 3, 262.
 263 StALU RS 4, 347, 350, 369.
 264 StALU RS 5, 284.
 265 Glauser, Kleinstadt Ost, 142: Tabelle «Hintersassen nach Quartieren 1561–1798».
 266 Zur sozialen Schichtung der Stadt vgl. Hansruedi Brunner, Luzerns Gesellschaft im Wandel (Luzerner
 Historische Veröffentlichungen 12), Luzern 1981, 17ff.

-
- 267 Baubericht der Künstlergesellschaft 1832, 1838.
268 StALU Korporation XXXIX (1844–1849).
269 StALU Korporation XXXVIII.
270 Cysat, Geschichte 1, 240.
271 Schüpbach, Bevölkerung, 122f. Paul Huber, Luzern wird Fremdenstadt. Veränderungen der städtischen
Wirtschaftsstruktur 1850–1914 (Beiträge zur Luzerner Stadtgeschichte 8), Luzern 1986, 82ff.
272 StALU PA 268/1121.
273 StiA Hof, Schachtel 29.
274 StiA Hof, Schachteln 28 und 29.
275 Mugglin, Bodenpolitik, 122–127.
276 SALU B 31.31/A 99, Ottiger, Hotelbauten, 136ff.
277 StiA Hof, Schachtel 29.
278 Wyss, Luzern, 415f.
279 Paul Stäuble, Der Rankhof-Bahnhof, in: Maihof-Rotsee. Geschichte und Eigenart eines Quartiers, hg.
vom Quartierverein Maihof, Luzern 1980, 22–30.
280 Wyss, Luzern, 380. Zur Anpassung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse vgl. Huber, Luzern, 78ff.
281 Flückiger, IHT, 5.
282 SALU B3.29/A 412.2, Pläne.
283 Neue Luzerner Zeitung, 10.3.2003. Zum Zustand 1996 vgl. Geissbühler et al., Gutachten, bes. 33.
284 Erläuterungen des Stadtrates zur städt. Volksabstimmung vom 21. Mai 2000.
285 Wettbewerbsprogramm Ideenwettbewerb. Jurybericht.
286 Alois Arquint, Luzern, Karin Frei Bernasconi, Zürich/Lugano, Peter Humm, Luzern und Roman
Berchtold, Zürich.
287 SALU B3.30/A 32.