

## HOFBRÜCKE

«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.<sup>1</sup> 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».<sup>2</sup> **(Abbildung «Idylle um 1800», Ansicht von Süden)**

Doch früh entdecken die Engländer die Aussicht auf die Berge: Der Reiseschriftsteller William Coxe, der sonst von der Stadt und seinen Gebäuden nicht gerade überwältigt war, schreibt 1776 über die Brücken, dass «s'ils ouvrent sur les côtes et laissent découvrir au loin un pays romantique et délicieux».<sup>3</sup> Immerhin billigt der französische Minister Roland de la Platière 1776 der Brücke zu, dass auf ihr sehr schön zu spazieren sei.<sup>4</sup> Und der sächsische Reiseschriftsteller Karl Gottlob Küttner berichtet 1778 über die «altväterisch[en]» Brücken, dass sie wenigstens «bequem gebaut» seien.<sup>5</sup> Noch wohlwollender die Schriftstellerin Marie-Sophie von La Roche 1784: «Die Brücken ... dienen hier, wie an anderen Orten mit Bäumen bepflanzte Alléen, zum Spazierengehen, 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».<sup>6</sup> Um 1800 besitzt die Hofbrücke dann «ein Bret[t], in Form eines Halbzirkels, auf welchen 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»<sup>7</sup>, eine Erfindung, die dem General Pfyffer, Schöpfer des damals verdientermassen Furore machenden Alpenrelief, zugeschrieben wurde.

Die «todten» 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 drüber, dass die Brücken gedeckt sind – mehr als ein teurer Regenschutz kann er darin nicht sehen.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>

Dieses Gerüst wurde ab 1834 in drei Etappen 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.<sup>10</sup> Diese Aussage ist nicht ganz falsch, lässt aber zu viel aus, um richtig zu sein.

## DIE BRÜCKE

Auf der Hofbrücke konnte das schweifende Auge von Touristen und Einheimischen neben einem wahrhaft prächtigen Alpenpanorama natürlich auch weniger erhebendes entdecken: Der Luzerner Stadtpfarrer Thaddäus Müller musste 1807 Anzeige erheben, weil er sich an einem Sonntag Nachmittag durch den Anblick badender junger Männer belästigt gefühlt habe. 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 wurden darauf von den Stadtbehörden bei Bussandrohung verboten.<sup>11</sup>

Auf seinem Weg vom Hofbezirk in die Stadt hätte Thaddäus Müller – wäre er prophetisch begabt gewesen – einige Anzeichen dafür entdecken können, dass die Hofbrücke sein Jahrhundert nicht überstehen wird. Gleich nachdem er die Brücke betrat (**Abbildung Eingang Hofseite n. Schwegler?**) muss er den Geruch des Riedlandes wahrgenommen haben, das rechts von ihm den flachen See bis zum Ufer gegen das äussere Weggistor bedeckte. Bereits Generationen hatten gegen diese Immissionen gekämpft, wie auch gegen die Ausdünstungen der in den See fliessenden Siedlungsabwässer. Etwas später auf seinem Weg wird die Uferlinie klarer begrenzt durch die Gartenmauern, welche die Gärten einfassten, die seit Jahrhunderten dem See abgerungen wurden. Auf diesen Mauern konnte er kleinere Gebäude entdecken, auch die Anzeichen eines seit langem anhaltenden Siedlungsdrucks. Noch stehen hier keine Hotels, die napoleonischen Kriege machen lassen das Reisen noch nicht zum Vergnügen werden.

1. Trocken legen
2. Verkehr II: Dampfschiff
3. Tourismus
4. Verkehr III: Individualverkehr

Stadtpfarrer Thaddäus Müller war keineswegs der einzige, der sich über den Anblick badender beklagte. Denn obwohl seit 1827 beim Kurplatz eine im See erbaute Schwimm- und Badeanstalt bestand, wagte sich der Luzerner Schreinermeister Fidel Muggli mit einem Gesellen bei seinem Bootshaus im Hof in den See hinaus. Der Rest ist unklar: Sie hätten sich ihre Unterleiber in Tücher eingewickelt und sich der Hofbrücke gar nicht genähert, sagte Muggli. Sie seien nackt gewesen, sich an den Brückenpfeilern hochgezogen und ihre Körper den Passanten zur Schau gestellt, sagten die Kläger, unter ihnen einige Priester.<sup>12</sup> Sicher ist, dass die Hofbrücke nicht abgebrochen wurde, um künftigen Skandalen vorzubeugen. Doch zuerst gehen wir der Frage nach, weshalb sie überhaupt gebaut wurde.

### Bau

Die Hofbrücke verband das Viertel um die Hofkirche mit dem wichtigsten Teil der Stadt und zwar da, wo das Hoftor stand, das den Verkehr auf der Brücke regulierte und – mit einer zweiten Toröffnung – Zutritt zum Landungssteg seeseitig der Brücke gewährte.

Die Hofbrücke entstand vermutlich kurz nach 1252. In diesem Jahr war die Reussbrücke an der engsten Stelle am Ende des Sees noch die einzige Luzerner Brücke. Sicher vor 1265 wurde die gedeckte Hofbrücke gebaut und dann «die lange» oder «die oberste» Brücke genannt.<sup>13</sup> Sie war nach der Reussbrücke die zweite Brücke der Stadt Luzern überhaupt, und die erste gedeckte. Erst 1362/35 wurde die Kapellbrücke, später die Spreuerbrücke gebaut. Zu dieser Zeit war der Ausbau der Stadt in vollem Gang, und eine erste Ringmauer wuchs langsam bis um 1280 zusammen. Erst im 14. Jahrhundert (spätestens 1316<sup>14</sup>) dürfte auch die Vorstadt «am Wegus» mit Mauer und Tor gesichert worden sein.<sup>15</sup>

Doch möglicherweise profitierte man beim Bau von den Erfahrungen, die beim Bau der ersten Stege bei den Stadtmühlen gemacht wurden.<sup>16</sup> 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, die zwar einfache Hängekonstruktionen, aber vielleicht auch schon gedeckt waren, um das darauf transportierte Mahlgut schützen zu können.

Reine Holzbrücke. Ab 15. Jahrhundert Steinpfeiler (jedenfalls zeigt Etterlins stark vereinfachende Darstellung um 1507 noch Holzpfeiler, wie sie heute noch zum grossen Teil die Kapellbrücke stützen) (**Abbildung Etterlin!**)? Holz war ein kostengünstiges Baumaterial, zumal Luzern eigene Wälder besass. Und 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.

Bereits bei Schilling<sup>17</sup> um 1513 und in anderen Darstellungen des 16. Jahrhunderts ruht die Brücke auf Steinpfeilern von schmaler, rechteckiger Form, gut geeignet für das seichte, fast strömungsfreie Gewässer. Jüngere Darstellungen (?) zeigen quadratische, nach oben leicht verjüngte Steinpfeiler.<sup>18</sup>

Die Holzkonstruktion entsprach jener der (jüngeren) Kapellbrücke.<sup>19</sup>

1799 wurde die auf 58 Jochen stehende Konstruktion auf 388,2 Meter Länge und 3.4 Meter breite vermessen.<sup>20</sup>

Brand: 31.5.1495 schlägt der Blitz in die Hofbrücke ein und zerstört Teile des Dachs und dessen Stützkonstruktion, Personen kamen dabei nicht zu Schaden. Diebold Schilling hielt 1513 fest, dass die Reparaturarbeiten noch gut sichtbar seien.<sup>21</sup>

Brücke 1494 teilweise abgebrannt (August Am Rhyn, PA 38/832, evtl. Bild bei Schilling?) Evtl. Brand beim Zurgilgen-Haus? Bei Cysat steht nichts dazu.

Liebenau berichtet von einem Blitzschlag in die Hofbrücke, bei der 1494 ein Teil abgebrannt sei.<sup>22</sup>

1495 Brand einiger Häuser beim Hoftor, Verlust des viereckigen Bagharzturm (**Abb. in Bibliothek Zurgilgen?**). Das neue Haus mit dem runden Turm diente bis 1507 als Stapelplatz, bis eine neue Sust erstellt worden war.<sup>23</sup> Der neue Turm ist allerdings bei Schilling, der den zweiten Brand der äusseren Weggisgasse von 1508 darstellt, nicht zu sehen.<sup>24</sup> Er zeigt in

diesem Bild noch Brandresten des alten Turms und Brandschäden (?) an der Hofbrücke.

### Ausstattung

Sowohl die Spreuer- als auch die Kapellbrücke besaßen an einer diskreten Stelle einen Abort, was offenbar zur Standardausrüstung eines viel begangenen, gedeckten Fussweges entsprach. Dazu: kleine Häuser oder Schöpfräder?<sup>25</sup>

Ab 1547 bis zur Mitte des 17. Jh. schmückte man die Hofbrücke mit einer Bilderfolge, vielleicht liess man sich dabei von den Bildern auf der ehemaligen Krienbachbrücke, die zum Burgertor führte und im 16. Jh. noch existierte, inspirieren.<sup>26</sup> Die Bilder mussten regelmässig restauriert werden.

Besucher äusserten sich oft ungnädig über den Bilderschmuck. Der Hannoveraner Reisende Johann Gerhard Reinhard Andreae meinte 1763 sogar, der Bilderschmuck der Hofbrücke seien die schlechtesten aller drei Brücken.<sup>27</sup>

Im 16. Jahrhundert bestand auf keiner der gedeckten Brücken eine Kapelle. 1597 stiftete Oberst Rudolf Pfyffer ein Heiligenhäuschen auf der Hofbrücke.<sup>28</sup> Ob die Stiftung des Obersten Pfyffer ein Versuch war, aus einem ehemaligen Sprachhaus (Abort) ein «Heiligenhäuschen» zu machen, wie das bei der Spreuerbrücke beobachtet werden kann, muss dahingestellt bleiben.<sup>29</sup> An der Nordseite der Brücke, im östlichen Teil, ragte so 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 1701 offenbar in einem schlechten Zustand. An den Bauherrn erging der Auftrag, für eine Reparatur zu sorgen.<sup>30</sup> Pfyffers Erben weigerten sich jedoch 1691 und 1704, für den Unterhalt des Bildnisses aufzukommen. Deshalb wurde diese Aufgabe dem städtischen Bauherrn übertragen und das Pfyffer-Wappen entfernt. Die Bildgruppe wurde 1743/44 noch einmal renoviert.<sup>31</sup>

### Funktionen

Eine Brücke überquert ein Hindernis, sei es Wasser, Sumpf oder einen Graben. Die Hofbrücke ermöglichte den Fussgängern eine trockene Verbindung von der Hofbrücke zur 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 bedeutungslos wurde, blieb jeweils nachts das Hoftor an der Westseite der Brücke geschlossen.

Die Hofbrücke wurde primär zum Gebrauch der Einheimischen errichtet. Im Gegensatz zur älteren, ungedeckten Reussbrücke, die zum grossen Teil für die Verbindung Luzerns mit der Transitroute über die Alpen diente, führte die Hofbrücke die Luzernerinnen und Luzerner zu ihrer wichtigsten Stadtkirche.

Bereits im beginnenden 14. Jahrhundert wird die Hofbrücke als «Kirchweg» bezeichnet.<sup>32</sup> Und auch Renward Cysat erklärt um 1600 ihre Funktion vor allem mit dieser Verbindung.<sup>33</sup>

Die Fischer benutzten das Gestell 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».<sup>34</sup>

Auch die «fach» (Idiotikon, Fischkästen, Gebiet???) bei der Hofbrücke sollen abgeschafft werden.<sup>35</sup> (vgl. Dinge wie Flosse unter der Brücke bei Martini)

Das Gebiet zwischen dem Ufer und den Schwirren war konzessionierten Fischern vorbehalten. Von der Brücke aus war es aber jedermann gestattet, mit der Angel zu fischen.<sup>36</sup>

Seiler benutzten die Hof- und die Kapellbrücke, was ihnen 1528 (?) verboten wurde – sie sollten 1609 zu den neu erbauten Lauben zwischen Bruch- und Niedertor ausweichen. Ihr Gewerbe behinderte die Fussgänger.<sup>37</sup> Ein solches Verbot wurde 1614 erneuert.<sup>38</sup>

Auch zur Produktion feinerer Garne war die lange Brücke ideal – auch das Aufspannen solcher Garne wurde 1609 verboten.<sup>39</sup>

## Verkehr I: Kirchweg

Wie die etwas jüngeren gedeckten Brüchen, die Kapellbrücke und die Spreuerbrücke, durfte die Hofbrücke nicht mit Wagen befahren<sup>40</sup> oder zu Pferd überquert<sup>41</sup> werden. Die offene, breitere und wesentlich kürzere Reussbrücke war als einzige Brücke Luzerns in der Lage, den fahrenden und berittenen Verkehr aufzunehmen.

Es bestand 1421 die Regelung, dass Schiffeleute ihre Passagiere an der Hofbrücke aufnehmen und abladen konnten.<sup>42</sup> Den Passagieren war es dann verboten, sich an den Früchten in Privatgärten zu vergreifen, die vom See aus zu ergreifen gewesen wären. Diese Regel galt aber nicht nur für den Grendel.

## Gedeckter Weg - Befestigung - Prozessionsweg?

Trockener Fussweg zwischen Hof und Stadt bei Hochwasser.

Brücken als Promenade: «Schweizerkönig» Ludwig Pfyffer holte sich eine tödliche Erkältung bei einem Spaziergang mit dem savoyischen Gesandten.<sup>43</sup>

Renward Cysat schreibt 1607 dem Baumeister in sein Pflichtenheft, dass die Treppen der Brücke verbessert werden sollen. Ebenso sollen die Treppenstufen verlängert werden, damit der Weg für die Leichenträger und Prozessionsteilnehmer (v.a. für die Männer, die das Allerheiligste trugen) nicht so beschwerlich sei. Allerdings erscheinen beide Punkte auch noch

1611.<sup>44</sup>

Cysat schreibt der Brücke die Funktion zu, den Hof mit der Peterskappelle und der Stadt (als Pfarrweg) zu verbinden. Demgegenüber dienten die Schwirren vor der Brücke dem Schutz der Brücke und der Sicherheit der darauf «wandlenden» (allerdings sei das 1315 geschehen, als die drei Länder am See sich gegen Österreich, den Stadtherrn Luzerns, verbündeten).<sup>45</sup>

(Vergleicht man die Weggisgasse und die Brücke, ist schnell ersichtlich, wo mehr Verkehr herrschte – zudem war die Brücke nur für Fussgänger.

1733 musste der Rat in einer Polizeiordnung 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 verursachten.<sup>46</sup>

Die helvetischen Behörden kleideten ein ähnliches Verbot in ein volkserzieherisches Mäntelchen. Sie erklärten, dass man an ihrer leichten Bauart der gedeckten Brücken leicht erkennen könne, wofür sie geeignet waren – ausschliesslich für Fussgänger.<sup>47</sup> Verboten blieb jeglicher Verkehr mit Pferden, Wagen, Fässern, Fuhrwerken oder Handkarren.

Diese regelmässigen Verkehrsvorschriften zeigen vor allem, dass sich die Leute nicht daran gehalten haben.

## Verteidigung

vgl. Glauser, Kleinstadt Ost (39f), Schanzensystem, Verzicht 88, 370, Schwirrenreihe, Reuss 70, 342, Wasserturm (Verteidigung) 39, Weggistor, Äusseres 16, 85n, 109, Weggistor, Inneres 16

Schwirren: In den See eingerammte Pfähle, die den seeseitigen Zugang zum innerstädtischen Flussgebiet sperren. Bereits um 1300 ist in Luzern von solchen Schwirren die Rede, an denen losgerissene Nauen aufzulaufen pflegten, wodurch die Pfähle zu brechen drohten.<sup>48</sup>

Solche Pfahlreihen sind auch In Buochs, Beckenried, Altstadt, Brunnen, Flüelen und – hier besonders mächtig – in Stansstad bekannt.<sup>49</sup>

Verlauf und Form der Hofbrücke und der etwas jüngeren Kapellbrücke weisen auf ihre Befestigungsfunktion hin. Für den Verkehr hätte die Reussbrücke ausgereicht, vergleicht man die Luzerner Situation etwa mit Basel.<sup>50</sup> Als Wehrgänge, die über das Wasser geführt werden, schlossen die Brücken die Lücken der Mauer.

Die Hofbrücke war Teil des zweiten, jüngeren Befestigungsringes.<sup>51</sup> Die Brücke war primär ein Fussweg zwischen Hof und Stadt.

Erst nach dem Morgartenkrieg von 1315 wurde das Hofquartier mit einer Ringmauer be-

festigt und im 16. Jahrhundert stark erneuert und ausgebaut.<sup>52</sup>

Aus der Sicht von Renward Cysat um 1600 sicherte man die Vorstadt mit dem äusseren Weggistor, einer Mauer gegen Norden, und gegen das Wasser mit Gräben und Wachposten. Die Brücke erwähnt er in diesem Zusammenhang nicht.<sup>53</sup>

Zur Verteidigung gegen die Innerschweizer Orte 1315 habe man nach Cysat Schwirren vor der Hof- und Kapellbrücke schlagen lassen, der Grendel wurde mit einem Gatter geschlossen.<sup>54</sup> Am sogenannten «Fahr» konnten Schiffe unter der Brücke passieren.

Die «Schwirren» vor der Brücke, eingerammte Holzpfähle, dienten nach dem Aufkommen von Feuerwaffen eher dem Schutz der Brücke vor Schiffen und Booten als einer effektiven Verteidigung, auch wenn letzteres auch zutrifft.<sup>55</sup> Dafür spricht, dass auch im 19. Jahrhundert mindestens in den Plänen an der Pfahlreihe festgehalten wurde. **(Abbildung SALU B3.30/ A 266, Schwanenplatz 1833)**

Die Schwirren erscheinen aber auch in Dokumenten, welche sich der Stadtverteidigung widmen. Sie erscheinen im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts dauernd in den Notizen der Baumeister.<sup>56</sup> 1701 (oder Anf. 18. Jh.) erging an den Bauherren der Stadt der Auftrag, aus dem Stadtwald bei Vitznau einen Vorrat an Stangenholz für Pfeiler, Joche und Schwirren bereitzustellen.<sup>57</sup>

**(Abbildung SALU E2a.334, Plan Morettini 1714, ganz oder Ausschnitt: 2 Palisadenreihen)**

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 Kappelbrücke, um bewegliche Tore, die im Wasser standen und den Boots- und Nauenverkehr regulieren sollten.<sup>58</sup>

Um 1735 waren die Schwirren vor der Hofbrücke in reparaturbedürftigem Zustand.<sup>59</sup>

Bauherr Franz Urs Balthasar liess 1738 rund 1200 sogenannte «palliäden» am Bürgenberg schlagen, zum Preis von 6 Schilling das Stück. Doch der grösste Teil dieser Pfähle wurde dann zur Verbauung des Krienbachs verwendet.<sup>60</sup> Es war dies die letzte Anstrengung zur Reparatur dieses Sperrwerks.

Liebenau berichtet, dass 1711, noch vor Ausbruch des 2. Und von Luzern verlorenen Villmergerkrieges die Schwirren noch einmal verstärkt und die beiden Abschlusstore mit Eisen befestigt worden seien.<sup>61</sup>

Auf der Hofbrücke standen in normalen Zeiten keine Nachtwachen, denn während der Nacht wurde das Hoftor vor der Kapellgasse geschlossen.<sup>62</sup> *[was ist mit dem Tor auf der Hofseite???*] Nur gut bekannte Einwohner durften dann dieses Tor nach dem Leuten der Betglocke noch passieren – eine Praxis, die man im 17. Jahrhundert abzustellen suchte.<sup>63</sup> 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 abstatten.<sup>64</sup> 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 Sigristen der Peterskappelle 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 dann wichtige Personen Einlass finden – etwa Priester oder Boten. Die Zufahrt vom See her wurde von zwei auf der Kappellbrücke postierten Wächtern kontrolliert.

Eine Alarmorganisation aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zeigt das sich daraus ergebende Problem deutlich: Im Fall einer militärischen Bedrohung – die zu dieser Zeit nicht unberechtigt als real empfunden wurde – postierte man Einheiten am äusseren Weggistor. Etwa ein Drittel der männlichen Bewohner (23) im äusseren Weggis 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 den inneren Toren. 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 sandte, 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 stand ein Geschütz zur Verfügung, 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 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.<sup>65</sup>

Auch 1705 stellte man sich vor, die Hofbrücke mit Vorposten zu besetzen. Während Vorposten und ein Korporal das Hoftor bewachten, wurde ein Soldat in der Brückenmitte und ein Weiterer am Brückende an der Hofseite postiert. 13 Mann standen beim äusseren Weggistor.<sup>66</sup>

Das äussere Weggis und der Hof war nur schwer zu schützen. 1725 sollte ein Kommandant solchen «nach Möglichkeit» tun, indem er den Raum zwischen dem Friedhof und der Hofbrücke mit Mannschaften aus dem Hof, dem Wesemlin, aus den Halden und aus dem Weggis hier konzentrierte.<sup>67</sup> 15 Soldaten waren dem Sektor äusserer Weggis 1726 zugeteilt.<sup>68</sup>

#### Exkurs 1: Streit auf der Brücke (1672)<sup>69</sup>

Zwietracht unter den Chorherren des Stifts, der Luzerner Rat fordert vom Bischof in Konstanz eine ausserordentliche Visitation und ein energisches Durchgreifen (Brief des Luzerner



Rats an den Bischof zu Konstanz, 19.5.1672), worauf der Bischof zwei Spezialvisitatoren mit dem Auftrag nach Luzern schickt, den Streitsachen auf den Grund zu gehen und Remedur zu schaffen. Doch kurz nach der Anreise der Visitatoren flammte der Streit wieder auf, weil die umstrittene Bildertafel von ihrem (umstrittenen?) Ort von Unbekannt entfernt worden war.

Problem mit einem Stiftswappen auf dem Bild (verm.) Nr. 118

Der Bischof bittet den Rat, den Täter ausfindig zu machen und das Bild wieder anbringen zu lassen.

Meister Franz Lindacher<sup>70</sup> hat Angst, dass das Bild vernichtet wurde und er nicht bezahlt wird (Kundschaft).

Meister Moritz Kappeler hilft Junker Cloos beim entfernen, steckt er mit dem Propst unter einer Decke?

das Stift hofft (12.7.1672), dass das ihm vernünftig scheinende Urteil in Kraft bleibt. Das Wappen des verstorbenen Propstes Niklaus Haas (1557-1572, seine Wahl war offenbar nie bestätigt worden<sup>71</sup>) und seiner Familie soll auf dem Bild erhalten bleiben, zusammen mit seinem Namen. Auch ihm komme es komisch vor, dass Hauptmann Haas seines Herrn Vaters seligen und Propsten Bild an fremde verschenken wolle. Und er könne auch nicht verstehen, dass Leutpriester Peyer sich so stark und eifrig um die Tafel bemühe, als ob sein Seelenheil davon abhängt, wo doch zwei andere (Bilder?) auf dieser Brücke (eines von Hauptmann Haas selbst, das andere von Junker Franz Meyer) ihm angeboten worden seien. Das Geschäft sei nicht so wichtig, als dass Leutpriester Peyer nicht auf einen Kompromiss eingehen könnte. Er ist bereit, auf das Bild zu verzichten und hofft, dass ihm keine Kosten aus der Austilgung der Wappen entstehen.

Leutpriester Niklaus Ludwig Peyer hat (15.7.1672) noch Probleme: Wenn jeder der 12 Chorherren sein Wappen auf ein Bild malen würde. Sollte der Streit aber beigelegt werden, wolle er das Bild wieder den Chorherren oder dem Maler hergeben.

-> vgl. Stiftsprotokoll 2 Nr. 229 ohne Ergebnis

Der Rat beriet über Mitrat Hans Heinrich Cloos (16.7.1672)<sup>72</sup>: Er habe nächtlicherweise die zwischen den Chorherren und dem Leutpriester strittige Tafel auf der Hofbrücke zusammen mit Moritz Kappeler abgenommen. Es tue ihm leid, er habe es nicht böse gemeint, er hoffe auf ein faires Urteil und, angesichts seines hohen Alters, auf Gnade. Beide erhalten einen Tadel vom Rat.

Das Beispiel steht für einen sehr persönlichen Umgang mit den Brückenbildern. Weitere Beispiele individueller Pflege kennen wir aus dem 18. Jahrhundert, als mit viel 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.<sup>73</sup>

## Exkurs 2: Wohin mit den Bildern?

Nach dem Abbruch der Hofbrücke waren die Bildtafeln lange Zeit dem Publikum nicht zugänglich.

Zwischen 1886 und 1911 war ein Teil der Hof- und Kappellbrückenbilder im Kursaal ausgestellt. Bereits 1882 hatte sich die Kursaalgesellschaft an den Stadtrat gewandt und darum gebeten, die teil auf dem Estrich des Wasserturms, teils in der städtischen Werkhütte bei 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 Kappellbrücke, 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, 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 auch 1897 musste sich die Stadt gegenüber der neuen Kursaalgesellschaft für ihr Eigentumsrecht wehren. In diesem Jahr wurden die ausgestellten Bilder erstmals gegen Brand versichert.<sup>74</sup>

Der Kursaal wurde 1911 umgebaut, die Bildtafeln hatten im neuen Konzept keinen Platz mehr. Sie wurden in Schulhäusern und später in verschiedenen Museggtürmen eingelagert. Einzelne Tafeln wurden als Leihgaben an Schulen und Verwaltungsstellen ausgeliehen. Obwohl sich Persönlichkeiten wie Xaver von Moos in den 40er und 50 Jahre dafür einsetzten, dass die Bilder permanent und gesamthaft der Öffentlichkeit gezeigt werden sollten, kam es aus räumlichen und finanziellen Gründen nicht dazu.<sup>75</sup>

- Vorschlag auf Überdeckung des Rathausstegs, in: Luzerner Tagblatt 75, 30.3.1911
- Vorschlag Gräberhallen im Hof in: LT 77/78, 1. und 2.4.1911

- Ausstellung im Shopping-Center Schönbühl – Erstmals eine Gesamtschau der Hofbrückenbilder, in: Vaterland, 29.9.1972
- Platz für Hofbrückenbilder, in LT 238, 14.10.1975
- Ausstellung im HMLU 2002/03 + Theater

## Unterhalt

Die Minizipalität Luzern versuchte sich 1799 ein Bild über den Zustand aller Brücken zu machen, für deren Unterhalt sie neu zuständig war. Während die Kappellbrücke sich in gutem Zustand befand, war die Spreuerbrücke reparaturbedürftig und die Hofbrücke «bresthaft in ihren Jochen und Ortstäumen, mangelt velle Bodenläden und Däfel».<sup>76</sup> Aber nicht erst im 19. Jahrhundert konnte der Gang über die Hofbrücke gefährlich sein. Schon 1403 brachen Bo-

denbretter unter zwei Männern ein, die «tanzend» die Brücke überqueren wollten.<sup>77</sup> Und auch Diebold Schilling zeigt fehlende Bretter in den Brückenwänden. Man darf vermutlich daraus auf einen nicht ganz perfekten Unterhalt der Brücken schliessen. (**Abbildung Schilling 265r und 278r, evtl. Ausschnitt**)

Die Brücke wurde als der gemeinsame Kirchweg zwischen Stadtsiedlung und Hofbezirk bezeichnet.<sup>78</sup> Dazu verpflichteten sich die Stadt und das Kloster im Hof 1321 zu gemeinsamen Unterhaltsleistungen an einen weltlichen Beamten, der über seine Arbeiten Buch zu führen hatte.<sup>79</sup> Offenbar wurden die Abmachungen nicht immer eingehalten und verlangten neue Absprachen.<sup>80</sup> Und offenbar war es nicht einfach für die Stadt, die ausstehenden Beiträge bei den Herren im Hof einzutreiben.<sup>81</sup>

Im Sommer 1485 wurden einzelne Pfeiler von Hof- und Kappellbrücke erneuert, und auch am Dach wurden Fehlstellen ausgebessert.<sup>82</sup>

Renward Cysat berichtet, dass 1553 die gedeckten Brücken ausgebessert worden seien. Auf der Hofbrücke wurde damals der mittlere Teil, 1572 dann «das vorderst stuck» erneuert.<sup>83</sup>

Reparaturen an der Brücke: 1703/04 neue Joche.<sup>84</sup> Die Pfeiler sollten 1741 ersetzt werden.<sup>85</sup>

Zuständig für den Unterhalt der Brücken waren die Werkmeister, die vom Bauherrn, einem Kleinrat, beaufsichtigt wurden. Sie sollten Schäden ausbessern und, eher alltäglich, die Brücken wischen.<sup>86</sup> Die Hofbrücke wird 1577 unter jenen staatlichen Bauwerken genannt, die aus öffentlichen Mitteln unterhalten werden mussten.<sup>87</sup>

Spätestens ab dem 16. Jahrhundert sind von der Stadt angestellte «Brückenwischer» belegt, die ihre Brücke täglich zwei mal zu reinigen hatten.<sup>88</sup>

Der Unterhalt der Brücken erfolgte unauffällig, ja es drängt sich zwischendurch die Vermutung auf, dass bisweilen nur das Minimum an Unterhalt geleistet wurde. Das gilt nicht nur für das 19. Jahrhundert. Immerhin sollte 1803 die praktisch unleserlich gewordene Panoramatafel von General Pfyffer erneuert werden – mit geringem Aufwand, wie auch festgehalten wurde.<sup>89</sup> Christoph Hartmann renoviert 1803-05 die Bilder der Brücke.<sup>90</sup> 1816 sollten noch einmal alle Bilder vom Staub gereinigt werden, der Bauverwalter der Stadt fasste einen entsprechenden Auftrag.<sup>91</sup>

Aber nicht nur der Schmuck, auch die Funktionalität war gefährdet. Das Gatter unter der Hofbrücke war 1806 so «gänzlich in Zerfall», dass es nicht mehr geschlossen werden konnte.<sup>92</sup> Solches galt aber nicht nur für die Hofbrücke, auch den übrigen Verteidigungsanlagen mangelte es an Unterhalt. Die Zinnen des angrenzenden Hoftors etwa galten als bröcklig und waren gänzlich mit Gras bewachsen.<sup>93</sup>

Der Abbruch eines ersten Teils der Brücke gefährdete auch die anderen gedeckten Brücken: Der Stadtrat musste 1835 ein Verbot aussprechen, aus den Holzbrücken Läden abzureissen oder abzuschlagen.<sup>94</sup> Der Schwanen-Wirt Xaver Grob warb 1836 für den Abriss auch

mit dem Argument, dass Unglücke durch illegal entfernte Fussbretter, wie eben auf der Kapellbrücke vorgekommen, nur durch einen vollständigen Abbruch zu vermeiden wären.<sup>95</sup>

## Abbruch

Seit der «Sönderung» des Besitzes zwischen Stadt und Kanton nach dem Ende des Ancien Régimes gehörte die Hofbrücke wie die beiden anderen Holzbrücken zu jenen Bauten in Staatsbesitz, für die in Zukunft die Stadt aufzukommen hatte.<sup>96</sup>

Abriß in drei Etappen (vgl. Kuno Müller, Hofbrücke mit Bildern, Bro A 11)

Rüesch in 1178-1978

### 1. Etappe 1834

Schwanen vgl. Rüesch 1178-1978.

Schwanen-Wirt Xaver Grob und die Stadt teilten sich die Abbruchkosten der ersten Etappe von 1022 Gulden auf: Die Stadt bezahlte 450 Gulden, Grob übernahm den Rest.<sup>97</sup> 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.<sup>98</sup> 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».<sup>99</sup> (**Abbildung SALU E2a.222, 1834, Querschnitt Hofbrücke**) (vgl. Horat, Bauen, S. 44-46 zu Überschwemmungen)

1836 werden dem Stadtrat Berichte zum Fortschritt der Aufschüttungen gemäss dem Plan Berry vorgelegt.<sup>100</sup> Dieser wird auch in der Öffentlichkeit gelobt, etwa in der Luzerner Zeitung.<sup>101</sup> (**Abbildung SALU E2a.215, Situation nach Abbruch der 1. Etappe 1835**)

Die Hofbrücke darf 1836 aber erst abgetragen werden, wenn die geforderte Strasse durch Auffüllung des Terrains 30 Schuh breit ist.<sup>102</sup>

(**Abbildung SALU E2a.171**) Baulinienplan von oben, Hofbrücke und Seeufer, Zuflüsse nach Abbruch 1. Etappe 1836

Schon beim Abbruch der ersten Etappe ist allen Beteiligten klar, dass der gesamte Grendel aufgeschüttet wird. Als neue Uferlinie wird einhellig die Pfahlreihe an der Aussenseite der Brücke vorgesehen. Die Baulinie soll sich an der Hofkirche ausrichten. Projekte, die diese Vorgaben radikal unterlaufen, sind nicht bekannt (**Abbildung StALU Korp PL I 58, Baulinie 1843, Abtragung vorgesehen**)

### 2. Etappe 1844

«Diese Seite der Stadt nimmt eine sehr heitere, schöne Ansicht an» meint 1845 die Staatszeitung der katholischen Schweiz.<sup>103</sup>

Die Stadt bewilligte die Aufschüttungen vor dem Baugelände, jedoch unter der Auflage, die Brücke nicht etwa abzutragen.<sup>104</sup>

Durch die Aufschüttungen des Geländes vor dem Schweizerhof geriet die Brücke 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 der Brückenteil vor ihrem Hotel in ihrem Eigentum befinde. Das Missverständnis kam daher, dass wie bei der Aufschüttung der ersten Etappe der Seeseitige Brückenrand die Grenze des Aufschüttungsperimeters bezeichnete. Die Brücke stand also über trockenem Boden «und muss also früher oder später abgetragen werden», so die Brüder Segesser, die auch 1845 nicht einsehen mochten, weshalb sie für dieses Abbruchobjekt bezahlen sollten. Sie setzten sich schliesslich auch durch. In einem Vertrag von 1845 regelte die Stadt den Abbruch des mittleren Brückenteils mit den Gebrüder Segesser, welche dafür auf ihre Kosten ein Trottoir erstellen liessen.<sup>105</sup>

**(Abbildung Stadtplan 1848, Ausschnitt)**

**(Abbildung ZHBLU BB Lsc 6:1 Gesamtprospekt von Süden 1840)**

**(Abbildung StALU Korp PL I 60, 1843, Baulinien, nach Abbruch 2. Etappe, angefangene Quaimauer)**

**(Abbildung SALU B 3.30/A 266, 1848, Plan zu Anlegung kleinerer Häuser in der Nähe des Schweizerhofes)** hätte keine grosszügige Quaianlage zugelassen!

### 3. Etappe 1854

1852 findet die Luzerner Zeitung, dass durch den Abbruch der überflüssig gewordenen Brücke und durch die erfolgten Aufschüttungen ein schöner Platz entstanden sei.<sup>106</sup>

Aufschüttungen und Quaianlagen allgemein.<sup>107</sup>

Alternativprojekt: Pläne des spätklassizistischen Basler Architekten Melchior Berri, des Schöpfers des Hotels Schweizerhof.<sup>108</sup> Reinle bezeichnet dieses Aufschüttungs- und Bebauungsprojekt als das repräsentativste Bauprojekt überhaupt, das je für Luzern ausgedacht worden sei (darin auch ausführlicher Bericht der Kunstgesellschaft!).

Seit den 1830er Jahren begann man in Luzern systematisch, Promenaden an der Reuss und am See zu errichten.<sup>109</sup> 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 1844–1860 vom Schwanenplatz bis zum Kurplatz stückweise aufgeschüttet und gebaut wurde.<sup>110</sup>

Der Grendelkanal wurde 1819–1822 eingewölbt und dadurch begehbar.<sup>111</sup> Das Hoftor und seine Mauer versperrten nun die Sicht auf den See, es wurde 1835 zusammen mit einem ersten Teil der Hofbrücke abgebrochen (Wyss. Luzern).

1831–34 wurden die Mauern um das Hoftor abgetragen (Teilungsplan zum Hotel Schwanen, Stadtarchiv?) Abbildung 1841 Lederturm ohne Mauern, Kopf der Hofbrücke (PA 38/880)

Abriss 1852.<sup>112</sup> Vgl. auch Huber, Fremdenstadt (Schwanen), Quaianlage

Nun besass auch Luzern eine Quaianlage mit einer Allee, die sich Marie-Sophie von La Roche 1784 an dieser Stelle bereits durchaus vorstellen konnte. Zwar war man nun bei Regen nicht mehr geschützt, doch trugen die Damen ja auch bei Sonnenschein, wie es die Mode vorgab, einen Schirm.

**(Abbildung Stadtplan 1870, SALU E2a.14)**

## DER GRENDEL

«Grendel» war ursprünglich die Bezeichnung eines Gatters, Schlagbaums oder Sperrbalkens, das die Lücken in einer Palisadenreihe schloss. Der Sigrüst der Peterskappelle hatte bis 1480 das Amt, am Morgen und am Abend diese Öffnung gegen den Löwengraben zu öffnen bzw. zu schliessen.<sup>113</sup>

Als Ortsbezeichnung ist der Begriff variabel, beim Bau des Schweizerhofs wurde er für das gesamte aufgeschüttete Seegebiet zwischen Palisadenreihe und Ufer verwendet.

Der Seegraben (Grendel) und Stadtgraben (Grabenstrasse und Löwengraben) wurden ausgehoben und mit Wasser gefüllt, um einer ersten Befestigung Wirkung zu verleihen.<sup>114</sup> Allerdings war er nicht allzu tief, da man schnell auf Felsen stiess. Deshalb gab man das Vorhaben vermutlich um 1435 wieder auf, als man auf Fels stiess.<sup>115</sup>

1520 gab es ein neuer Anlauf, doch erst in den Jahren nach 1580 wurde der Graben vertieft, indem Felsgestein abgetragen wurde. 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.

Gleichzeitig mit der Vertiefung des Grabens mussten die über den Graben ragenden Aborte entfernt werden.<sup>116</sup> Ziel war ein verbesserter Abfluss des Wassers und der Gestank sollte verschwinden, den man mit regelmässigen Krankheitsausbrüchen in Verbindung brachte. Dieser neue Graben wurde 1581/82 mit Steinplatten überdeckt, womit eine neue Gasse entstand. Das durchgeleitete Seewasser spülte den in den Dolen angesammelte Unrat weg und transportierte unterhalb der Mühlen ihn in die Reuss. Am 21. Juni 1582 öffnete man beim in-

neren Weggistor erstmals die Schleuse – das Wasser, das in die Reuss floss, soll noch lange stark verschmutzt gewesen sein.<sup>117</sup>

Der Grendel, der östliche Teil des ehemaligen Stadtgrabens, wurde erst 1819–1822 überdeckt.

Das Gebiet zwischen dem inneren und äusseren Weggistor, «am Wegus» 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.<sup>118</sup> 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 bebaut 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.<sup>119</sup>

Die hölzerne Stadt brannte mehrmals, 1448 vernichtete ein Feuer das Viertel am Wegus (**Abb. Schilling 43r**).<sup>120</sup>

Im Gegensatz zur Hof- und Spreuerbrücke versperrte die Hofbrücke nicht den Weg vom See zur Reuss. Und sie verband auch nicht zwei rechtlich gleiche, wenn auch ungleich grosse, Stadtteile.

Der wichtigste Landverkehrsweg der Stadt lag auf der linken Reussseite (Glauser, Kleinstadt Ost).<sup>121</sup> Die Reussbrücke verband die Grossstadtseite mit dem Nord–Süd-Transit, der von der Emmenbrücke der Reuss bis zum Baseltor folgte, sich durch die Kleinstadt bahnte und an der Schiffflände beim Freienhof (heute Wiese bei der Jesuitenkirche) den Seeweg in Richtung Gotthard antrat.

Seit ihrem Bau stand die Hofbrücke nur dem Fussverkehr zur Verfügung, 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.

Erst in den späten 1830er Jahren wurde das Gewölbe über dem Grendelkanal bis zur Hofbrücke verlängert, so dass man 1842 von einem «gepflasterten Kirchweg» sprechen konnte.<sup>122</sup>

Verweis auf Tolstoi: Nicht nur das Geld der Engländer führt zum Abbruch der Brücke bzw. Zur Einrichtung einer modernen, hellen, sonnenzugewandten Quaianlage.

Aufschüttungen waren keine Luzerner Eigenart: Überall, wo Städte an Seen und Flüsse sties- sen, wurde die Wasserfläche durch den kontinuierlichen Ausbau der Ufer und das Vorschie- ben der Uferlinie zurückgedrängt.<sup>123</sup>

NB: Auch in anderen Uferzonen wurde laufend aufgeschüttet (Pferdeschwemme am, Unter der Egg, nach dem Brand 1833 Reussufer und Jesuitenvorplatz) oder über dem Wasser gebaut

(nördlicher Brückenkopf am Zöpfli, Hausanbau auf Stützen über der Reuss).

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. Renward Cysat erwähnt um 1580 regelmässige Frondiens- te der Anwohner, um die Gräben zu entleeren.

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 weiterhin Waren angelandet und Markt gehalten werden.<sup>124</sup>

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 hat. Naheliegend war deshalb der Schritt, auch in den See hinein zu bauen – sei dies mit festen Konstruktionen, wie es heute noch beim Zöpfli sichtbar ist, sei es mit Vorbauten, deren Stützpfeiler im Wasser stehen konnten. Diebold Schilling zeigt einen solchen Anbau am Grendelkanal und auf der Ostseite bei St. Leodegar. **(Abbildungen Schilling 68v Ausschnitt und 166r Ausschnitt)**

Der Rat bewilligte 1588 dem Luzerner Bürger Peter Wild, sein Gartenhaus bei der Hofbrücke auf 4 Schritt in den See hinein zu bauen. Der Anbau sollte dann auf drei Pfeilern ruhen. Peter Wild war von Beruf Färber, es dürfte sich also um einen Neubau der Färberei gehandelt haben.<sup>125</sup> Peter Wild baute 1590 auch eine Brauerei. «Hinter seinem Baumgarten» errichtete er 6 Schuh weit in den See hinaus einen laubenähnlichen Anbau, von wo aus er mit einer Schöpfvorrichtung Wasser aus dem See entnehmen konnte. Auch dieser Ausbau wurde vom Rat bewilligt – allerdings mit der Auflage, wonach er zwar sein Bier ausschenken dürfe, aber es sollte gut gekühlt sein, bevor er es verkaufen durfte.<sup>126</sup> Zwei solche Gebäude, die auf Stützpfeilern in den See hinaus gebaut sind, zeigt der Martiniplan von 1597. **(Abbildung Martiniplan Ausschnitt)**

Auch zu Beginn des 19. Jahrhunderts bauten Anwohner kleine Gebäude und «Schöpfchen» an ihre Häuser entlang dem Grendelkanal, mit Stützen auf Gemeindeboden. Dies drohte allerdings das Projekt zur Eindeckung des Grendelkanals zu gefährden.<sup>127</sup>

Seit dem 16. Jh. wird das Grendelgebiet schrittweise trocken gelegt. Gut ersichtlich ist dieser Vorgang gleich vor dem Hoftor. Der dortige Landungssteg ist für Personentransporte seit dem frühen 15. Jahrhundert belegt.<sup>128</sup> Auf der Darstellung Schillings aus dem Beginn des 16. Jahrhunderts ist gut ersichtlich, wie klein der Landungsplatz vor dem Tor ist. Abhängig vom Seewasserspiegel zeigt er mehr oder weniger Fläche. Für die Passagiere dieser Zeit war dementsprechend der Boden mehr oder weniger schlammig. **(Abbildungen Schilling 68v Aus-**



**schnitt und 265r Ausschnitt)** Doch erst 1545 wurde die Anlegestelle für Güter und die Sust, das obrigkeitlich vorgeschriebene Warenlager, von der Kleinstadt zum Hoftor verlegt.<sup>129</sup>

**(Abbildung Martiniplan Ausschnitt)**

Dieser unbefestigte Platz wurde 1734 vergrössert, um die Landungen grösser Schiffe zu erleichtern.<sup>130</sup> Dazu wurde unter den ersten sechs Jochen der Brücke Land aufgefüllt. **(Abbildung Schumacherplan Ausschnitt)**

Erst 1818 wurde diese Schiffflände in Stein neu ausgeführt. Diese Arbeit sollte gemäss dem Bericht der Künstlergesellschaft ein Anfang sein zur Begrenzung des Grendelwassers, der mit einem Gewölbe überdeckt werden sollte, um eine Strasse darüber zu legen.

Die Schiffflände sollte 1827 massiv erweitert werden **(Abbildung SALU E2a.136, Plan von oben, gedeckter Grendelplatz, 1827)**. Er sollte neu das ganze Gelände vor dem zur Giltenschen Wohnhaus mit seinem Turm erfassen. Trotzdem wies 1832 Xaver Grob, Initiant der ersten Seeaufschüttung auf Kosten der Hofbrücke, in seinem Gesuch auf die «unzulänglichkeit der Landungsplätze» hin.<sup>131</sup> In der Tat gab es kaum eine andere Möglichkeit, mit dem neuen Transportmittel bei der Stadt anzulanden – eine Situation, die erst der Bahnhofsbau umstossen sollte. Dabei werden durchaus mehrere Varianten zum Abbruch der Hofbrücke in Etappen überlegt **(Abbildung SALU E2a.355, 1834!!!)**. Und 1839 spricht die Luzerner Zeitung von der Errichtung eines Dampfschiff-Landungsplatzes auf Kosten der Hofbrücke.<sup>132</sup> Nach der Fertigstellung der neuen Quaianlage wurde die Sust 1860 stillgelegt und zwei Jahre darauf abgebrochen. Der Warenumsschlagplatz wurde weiter Haldeauswärts verlegt. **(Abbildung Dampfschiff-Landeplatz)**

Auch am anderen Ende der Brücke, auf der Seite bei St. Leodegar, ist eine solche Landgewinnung gut zu zeigen. Bei Diebold Schilling stehen die seeseitigen Gebäude an der Brücke direkt am Wasser. **(Abbildungen Schilling 166r und 89v)** Martinus Martini zeichnet 1597 Gärten und weiteres aufgeschüttetes Land, so dass ein freier Platz gegen die Mauer zum Stiftsbezirk erscheint. Martinis Darstellung kann 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. **(Abbildung Martini Ausschnitt)** Gegen Ende des 18. Jahrhunderts ist diese Pfahlkonstruktion nicht mehr sichtbar. Dafür wurde der Garten auch 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.<sup>133</sup> **(Abbildung Schumacher Ausschnitt)**

Cysat berichtet, dass man schon um 1550 damit begonnen habe, die Gärten im Wegus gegen den See mit Mauern einzufassen. Der Rat bewilligte etlichen Eigentümern, dabei ihr Grundstück gegen den See zu erweitern und das Terrain auszufüllen. Dieser Ausbau ging auch im 17. Jahrhundert weiter. Dabei wurde 1662 erstmals auch 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.<sup>134</sup> Die angesprochene, lockere Palisadenreihe ist auf Martinis Plan nicht abgebildet. Der Effekt dieser Aktion kann aber im Vergleich der beiden Stadtansichten gut gezeigt werden. 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 ist eine Aufschüttung unterblieben. Ein möglicher Grund dafür dürfte in der Entwässerungssituation an dieser relativ tiefgelegenen, flachen Stelle liegen. **(Abbildung Schumacherplan topo, Ausschnitt)**

1585 findet Cysat, dass man bei den Gärten im Hof zwischen der Brücke und dem äusseren Weggistor ein Damm errichtet und mit Kies ausgefüllt werden.<sup>135</sup> Der schlimme Geruch am Kirchweg entstand nach seiner Beobachtung vor allem auf dem Gebiet, das im Herbst und Winter, bei niedrigem Wasserstand, bis in den Mai hinein trocken lag.<sup>136</sup> Gleichzeitig sollte 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.<sup>137</sup>

Auch 1591 überlegte der Rat (Cysat), wie der Platz zwischen dem Weggis und der Hofbrücke («besonder da das ror und mur ist gegem hoff»), um einen trockenen Zimmerplatz anzulegen und den «bösen und ungesunden geschmack» loszuwerden.<sup>138</sup>

Renward Cysat notiert um 1592 in sein Denkbuch, dass man den Raum zwischen «Wägis und dem Hoff» besser aufschütten würde.<sup>139</sup>

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. 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.<sup>140</sup>

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.<sup>141</sup> Dazu sollte nach einem Ratsbeschluss von 1600 «offenes Land» beim Hof ausgefüllt werden, worauf der Zimmerplatz und die dazugehörigen Werkstätten eingerichtet werden konnten.<sup>142</sup>

Abhilfe sollte eine aufgeschüttete Fläche zwischen Hauptmann Fleckensteins Haus und der Hofbrücke schaffen, den 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. Der Neue Platz dehnte sich bis zu den Schwirren, «so wytt die schwirren der muren nach gangen».<sup>143</sup>

Auch den Holzmarkt verlegte man aus der Stadt vor das Hofstor an die Stelle, wo heute das Hotel National steht (Abbildung).<sup>144</sup>

Der «Sumpf» bei der Hofbrücke soll 1608 aufgefüllt werden.<sup>145</sup>

Die Werkleute befürchteten 1608 allerdings hohe Kosten, um den Platz nutzbar zu machen, und wurden beim Rat vorstellig, weil der Platz jetzt gar nicht gebraucht würde.<sup>146</sup> gebraucht wurde er sicher in den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts, als die städtischen Zimmerleute die Erlaubnis erhielten, auf dem Neuen Platz zu Arbeiten und dort ihre Hölzer zu lagern.<sup>147</sup>

Wo genau dieser Neue Platz zu liegen kam, ist unsicher. Die Bezeichnung allein ist hier keine Hilfe: Cysat bezeichnet auch den neu gestalteten heutigen Hirschenplatz als Neuen Platz. Vielleicht handelt es sich um das Gebiet vor dem Lederturm beim Grendelkanal.

Vgl oben «Ror und Mur»!!!

In diesem Fall allerdings mussten die Transporte unter der Brücke hindurch erfolgen, was möglicherweise mit ein Grund für die erneute Verschiebung dieser Anlege- und Lagerstelle an die Aufschüttungen vor dem Hofbezirk war.

Solche Aufschüttungen sind in den Jahren 1708 und 1709 in den Baumeisterrechnungen belegt.<sup>148</sup> 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 eine Walke einzurichten.<sup>149</sup>

Der Neue Platz vor der Hofmauer diente ebenfalls als Landestelle, Lager- und Werkplatz für Zimmerleute – bezeichnet mit der Nummer 25 auf Schumachers Stadtansicht. Hier schied man zusätzlich einen Sektor aus, auf dem die Bäcker der Stadt ihr Ofenholz lagern konnten.<sup>150</sup> Damit versuchte man, eine Quelle möglicher Stadtbrände auszuschalten. Auch Brennereien der Hafner wurden aus diesem Grund hier angesiedelt.

Dieser Neue Platz, der spätere Kurplatz, behielt seine Bezeichnung bis ins 19. und teilweise ins 20. Jahrhundert. Er wurde kontinuierlich ausgebaut, 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 decken.<sup>151</sup> Die Veränderung an diesem Platz ist – wie bereits erwähnt – 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.<sup>152</sup> **(Abbildung Stadtplan 1835/50?, Ausschnitt)** 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.<sup>153</sup> 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, 6 Fuss weit gegen den See hin vorzurücken.<sup>154</sup>

Neben dem städtischen Projekt zum Neuen Platz gab es auch private Initiativen, Land zu gewinnen. 1593 und 1609 behandelte der Rat ein Gesuch von Hauptmann Kraft, der hinter seinem Haus an der Weggisgasse ein sumpfiges Grundstück aufzufüllen und einen Garten einzuzäunen. 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.<sup>155</sup> Solche Drainagen sind auf dem Martiniplan von 1597 gut sichtbar. Der Weiher wird 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. **(Abbildung Martini, Ausschnitt äusseres Weggistor)** 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.<sup>156</sup>

Nicht sichtbar ist bei Martini, dass 1593 der Rat ein Projekt beschloss, mit dem er gleich mehrere Ziele erreichen wollte. Die Sackträger der Stadt durften ebenfalls im Grendelgebiet, «Platz innerhalb der Hoffbrücken», sumpfige Grundstücke auffüllen und darauf Gärten anlegen.<sup>157</sup> Auch ihnen wurde versprochen, dass sie das neu erschlossene Land als Eigentum besitzen durften. 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.<sup>158</sup> Wie im Fall von Hauptmann Kraft wurde dieses Projekt ebenfalls 1609 erneut beschlossen, was darauf hindeutet, dass in den vergangenen 15 Jahre nicht so viele Gärten eingerichtet worden waren, wie man sich das vorgestellt hat. 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 auch verpflichtet, ihre Uferpartie baulich in Ordnung zu halten. 1620 wurde Melchior Segesser aufgefordert, seine Gartenmauer gegen den See zu erhöhen. Wegen Problemen mit ihrem Fundament drohte sie in den See zu gleiten.<sup>159</sup>

Diese Bewegung zur Landgewinnung hielt auch im 17. Jahrhundert an. So forderte der Rat 1662 die Besitzer der Baumgärten am See auf, den See bis zu den inneren Schwirren aufzufüllen.

Aufschüttungen ab 1900 in AKT 410G (410GG)

## Das Viertel «am Wegus» und der Hofbezirk

Glauser, Kleinstadt Ost: Weggisgasse 149, Wegus, Weggis 27, 142

Cysat: Siebtes Viertel (Gaumet) der Stadt, Gebiet zwischen den beiden Weggistoren. Im Zusammenhang mit der Bau der Museggmauer 1408 (?), der äusseren Ringmauer, ebenfalls an die Stadt angeschlossen.<sup>160</sup>

Der Hofbezirk war schon im 14. Jahrhundert ummauert, 1572 wurde diese Ringmauer, wie die Museggmauer, renoviert und neu gekalkt.<sup>161</sup>

Die Stadt dehnte ihre Rechte in Richtung Hof aus: Der Propst besass das Bewilligungsrecht um den Hofbezirk sowie Rechte am See zwischen Hofbrücke und Schwirren (Rechte an überflutetem Land?), die sukzessive abgelöst wurden und spätestens nach dem Generalauskauf 1479 keine Rolle mehr spielten.<sup>162</sup>

Die Landstrasse von Zürich überquerte nach Renward Cysat 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 (Löwendenkmal) vorbei zum äusseren Weggistor führte. Das Tor wurde allerdings erst 1482 fertiggestellt.<sup>163</sup>

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.<sup>164</sup> Demgegenüber galt das äussere Viertel nicht als sicher.

1609 wurde beschlossen, das äussere Weggistor nachts keinesfalls zu öffnen.<sup>165</sup>

Die Ziegelhütte im Hof wird 1599 auf Kosten der Stadt erbaut.<sup>166</sup>

## Weggisgasse

Brand (**Abbildung Schilling 43r und Verweis auf 265r**) Neue Bauverordnung 1398 zur Errichtung steinerner Häuser --> Glauser 1178-1978

lockere Bauweise

In den 50er und 60er Jahre des 18. Jahrhunderts erwirbt die Stadt mehrere Häuser an der äusseren Weggisgasse und lässt neue Häuser bauen.<sup>167</sup> Damit betrieb sie eine Ansiedlungspolitik für Handwerker, deren Gewerbe mit ihrem Lärm ihre aristokratischen Nachbarn zunehmend lästig wurden. So stellte die Stadt 1766 Häuser für «klopfende» Handwerker<sup>168</sup> und 1778 eines für einen Kupferschmied<sup>169</sup> bereit.

Mit Ausnahme der Häuser gegen den See, die eher wohlhabenden Bürgern gehörten, war die äussere Weggisgasse kein Oberschichtsquartier. Hier fand auch das Zuchthaus seinen Platz, das 1832 vom Einsturz bedroht ist. Doch erst 1838 wurde es durch einen Neubau an der Senti ersetzt. An seiner Stelle entstanden dringend benötigte Wohnhäuser, wobei Material aus dem nahegelegenen Steinbruch verwendet wurde.<sup>170</sup>

Vorstadt am Wegus (ohne Seeanstoss), lockere Bebauung, um 1643 (**Abbildung Cysat, Geschichte, Tafel 10**)

Das Gebiet zwischen dem äusseren Weggistor und dem Hofbezirk bildet eine Senke, durch die sich das Tal, durch das heute die Zürichstrasse führt, entwässert. Die Entwässerungskanäle, die auf allen Stadtansichten deutlich zu sehen sind, liefen in Riedland aus. Mit Ausnahme der Gärten, die Schumacher 1792 in seiner Stadtansicht zeigt, galt das Gebiet, das man «Schanz» nannte, als Allmend. Seine Besiedlung verlief ab den 1830er Jahren nur zögerlich. Stadt- und Korporationsgemeinde sowie Private waren über Eigentumsfragen uneins.<sup>171</sup> 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 dann dafür zu sorgen, dass das Land entsumpft wurde und die offenen Entwässerungsgräben verschwanden.

Nach dem Bau des Schweizerhofs interessierten sich Private für den Ausbau dieses Gebiets und für die Ausfüllung des letzten Grendelteils. Doch die ausführliche Korrespondenz der Korporationsverwaltung mit Bauwilligen zeigt, dass nicht alle Investoren bereit waren, auch für die Aufschüttung das für den Verkehr und Promenade vorgesehenen Terrain aufzukommen.<sup>172</sup>

## Hofbezirk

Der Hofbezirk war durch eine Ringmauer geschützt, die im 16. und 17. Jahrhundert teilweise erneuert wurde. Am Ende des 18. Jahrhunderts ist daraus teilweise eine Gartenmauer geworden. Auch sie wurde im 19. Jahrhundert weitgehend abgetragen.

vgl. Mugglin, Bodenpolitik ab S. 122 (**Abbildung Bebauungsplan Hof, StALU Korp PL I 53, 1865**) Das Hofquartier alt und neu übereinander.

Abbruch der Chorherrenhäuser: Stadt dehnt sich in den Hofbezirk aus und tauscht Land mit dem Stift. 1863 beantragt die Einwohnergemeinde, Land zu kaufen, um sie als Bauplätze geordnet weiterzureichen, das Stift und Korporationen dazu nicht in der Lage seien. Stadt hat Interesse an Liegenschaften des Stifts, die zwischen Schweizerhofquai und Zürichstrasse liegen. Damit soll 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 umzugestalten.<sup>173</sup>

1889–1890 Bau des Gotthardbahn-Verwaltungsgebäudes teilweise auf Stiftsboden.<sup>174</sup>

Der Stadtbebauungsplan sieht auch im Hofbezirk eine Blockrandbebauung vor: 1903 und 1913 droht eine Enteignung des Stifts (Sigristenhaus beim Rebstock), das einer solchen Ent-

wicklung im Weg steht (**mit Croquis**).<sup>175</sup> An den Liegenschaften des Rebstocks und des Hofgartens ist heute eindrücklich die Grenze zu sehen, bis zu welcher der Bebauungsplan durchgesetzt werden konnte.

Beste **Planskizze** anlässlich der Gründung der Baugenossenschaft 1888, welche den Bauplatz (Liegenschaften) vor der Hofkirche zwecks neuer Überbauung erwerben sollte.<sup>176</sup>

Klartext wurde im Prospekt zur Gründung der Baugenossenschaft 1888 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.»<sup>177</sup>

Badeanstalt am Neuen Platz, erstellt 1851.<sup>178</sup>

## Seespiegel

Geologische Untersuchungen durch private Büros (Heinz: Den Geologen, der mir über Bohrungen am Ufer des Luzerner Seebeckens Auskunft gegeben hat, finde ich im Moment gerade nicht, er arbeitet aber beim Luzerner Büro Mengis & Lorenz. Dort kannst Du sicher nachfragen, es ist das wichtigste Büro in Luzern. Herzlich Heinz)

Wasserstand des Luzernerbeckens: <sup>179</sup> um 1100 etwa 431.5 m, um 1200 etwa 432.20 m, um 1300 etwa 432.70 m, im 15. Jh. etwa 433 m, seit 16. Jh. und nach 1860 etwa 434 m, 1. Hälfte 19. Jh. etwa 435 m.

Reussschwelle-Neubau, Gewerbebauten am Mühleplatz und Seebrücke: intensive Proteste von Anrainern in der Stadt und der Innerschweiz 1847-1882.<sup>180</sup>

Petermann Etterlin beschreibt 1507 in seiner Chronik anschaulich, wie bei niedrigem Wasserstand im Winter der Lauf der Reuss auf Stadtgebiet gut erkennbar war, weil die flache Uferzone weit vorrückte.<sup>181</sup> Die Brücke dürfte bei niedrigem Wasserstand im Trockenem oder über sumpfigem Untergrund gestanden haben (Gestank?).

Schilling S. 4+5: Seespiegel, Anschwellen, Stauung der Reuss am Mühleplatz

Um 1100 lag der Seespiegel rund 2 Meter unter den heutigen Niveau. Und noch im 9. Jahrhundert befand sich das Kloster über der Reuss Flussverbauungen in der Gegend des heutigen Mühleplatzes<sup>182</sup> verstärkten die Stauwirkung, die vom Geschiebe des Krienbachs ausging.<sup>183</sup> Die Folge war das Ansteigen des Sees, der im 12./13. Jahrhundert seine grösste Ausdehnung erfuhr. Möglicherweise verschwand dabei eine ältere, einfache Siedlung und ein Wegnetz dem ehemaligen Fluss entlang. Die Siedlung wurde an Höhere Stellen verlegt, auf die Felsenplatte zwischen Seeausfluss und Musegg. Vielleicht ersetzte zuerst ein hölzerner Steg die versunkene direkte Verbindung vom Kloster zur Peterskappelle. 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.<sup>184</sup>

Erst im 12. Jahrhundert bestanden die topographischen Voraussetzungen für eine städti-

sche Siedlung am Ausfluss des Sees, für die Errichtung einer Brücke an der engsten Stelle 1168 erstmals erwähnt). Und erst damals bestand ein Anlass, einen Steg vom Hof zur Peterskapelle (1178 zur Pfarrkirche aufgewertet) zuzubauen, um auf der kürzesten Verbindung keine nassen Füße zu bekommen.

1587 wurde die Reusschwelle 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.<sup>185</sup> Diese Schwelle wurde 1788 neu gebaut und soll etwas tiefer angesetzt worden sein. Auf den Seespiegel hatte dies, laut Forstinspektor Jost Mohr, jedoch keinen spürbaren Einfluss.<sup>186</sup>

Forstinspektor Mohr schilderte 1842 in einer Druckschrift die Schädlichen Folgen der Reusswellen, welche den Seespiegel anhoben, auf die Riedlandschaften des Vierwaldstättersees. Ihm verdanken wir eine Rekonstruktion der städtischen Topographie im 14. Jahrhundert, die zwar in vielem reine Spekulation darstellt, jedoch Lage und Funktion der Hofbrücke gut zeigt. (**Abbildung StALU AKT 37/368B.7**)

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 Würzenbach und Tribtschen fortgesetzt.<sup>187</sup>

## Trocken legen

Pläne übereinandergelegt bei GIS (Hösli)

Aufschüttungen : Sichtbar am Haus beim Migros (Hertensteinstrasse) und Franziskanerkirche (vgl. Seespiegel)

Trotzdem musste der Weg ans Wasser zugänglich bleiben, um bei Feuer Löschwasser schöpfen zu können.<sup>188</sup>

Fortsetzung des Quais: Etappen, parzellenweise (**Abbildung StALU Korp PL I 53, Ausschnitt**) Anlegestelle für Frachtschiffe 1852-1866

Bei den Seeaufschüttungen durch Private zur Landgewinnung, Schutz vor Hochwasser und vor allem zum Bau von Landungsplätzen, Stegen und Boots- und Badehäusern ist seit den 1870er Jahren eine starke Zunahme zu beobachten.<sup>189</sup> Erste Anzeichen für die zunehmende touristische Nutzung des Seeufers bilden die Biergärten, die auf einzelnen aufgeschütteten Parzellen entstehen sollten.<sup>190</sup> Wie zuvor am Grendel bildeten dabei die Anlagen wie Boots- oder Badehäuser, die auf Pfählen über dem Wasser errichtet wurden, nur einen ersten Schritt



zur Auffüllung der betreffenden Grundstücke. Besonders schön ist dies auf einer Planskizze für die Tivoli-Liegenschaft festgehalten. (**Abbildung Plänchen 1868-1880 StALU AKT 37/370B.1 und Plan in ... B.2, evtl. auch mit farbigem Seitenriss zur Vergrößerung Badehaus**)

Eigentliche Quaierweiterungen bildeten dann die Projekte für Freitreppen und erweiterte Vorplätze vor den neu entstehenden Hotels.<sup>191</sup> Hinzu kamen Landungsstege für Dampfschiffe, die ebenfalls der touristisch-baulichen Entwicklung den Quais entlang folgten.<sup>192</sup> Höhepunkt dieser Entwicklung bildete der allerdings nicht ausgeführte Plan für einen Promenaden-Pier durch den John Paton aus dem Jahr 1886 vor dem Hotel Tivoli nach englischem Vorbild.<sup>193</sup> (**Abbildung StALU PL 4550**)

### Löwengraben

Auf Anraten von Ärzten entschloss sich der Rat 1580 zur Räumung des Löwengrabens, um so die Quelle der «ungesunden und ansteckenden Luft» zu entfernen.<sup>194</sup>

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.<sup>195</sup>

### Entsumpfung

Nicht das ganze Abwasser aus dem Gebiet der 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.<sup>196</sup> Sowohl die offenen Rinnen und 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 Fäkalien-sammelbecken ausgegraben und mit dem an 1832 sanierten Hauptkanal verbunden. Den Klagen der Anwohner versuchten die Behörden entgegenzukommen, indem «Schellenwerker» (Strafgefangene) zu Räum- und Reinigungsarbeiten eingesetzt wurden.<sup>197</sup>

Delkeskamp (**Abbildung ZHB Grossdia, Ausschnitt**) zeigt sehr gut, dass die Aufschüttungen und Verlandungen um 1830 nahe an die Brücke heranreichen – auch wenn die Darstellung stark vereinfacht ist.

### Gärten

Darstellung aus Cysat, besonders gute Darstellung der aufgeschütteten Gärten, um 1680 (**Abbildung Cysat, Geschichte, Tafel 6, Vorlage LHV 37**)

## Zusätzlicher Verkehr I. Dampfschiff

Ab 1832 wurde an den Plänen des Schwanen-Wirts Xaver Grob gearbeitet, der eine Abtragung der Hofbrücke wünscht und vor allem eine Auffüllung des Geländes vor seinem Hotel. Er hob 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, aufzuschütten.<sup>198</sup>

Nicht nur Grob wollte Seegebiet aufschütten. 1835 stellte auch Oberst Schumacher ein Gesuch an die Korporationsverwaltung, um 6 Schuh Land gegen den See an seinem Grundstück zu erwerben.<sup>199</sup>

Der Plan, den See aufzuschütten, wurde über längere Zeit von privater Seite vorbereitet. Aktiv beteiligt war dabei die Korporationsverwaltung. Es ging ihr dabei auch um ihren Anspruch, über die Seegestade frei verfügen zu können. Die Korporation verstand unter diesem Ausdruck nicht einfach das Ufer, sondern auch den davor liegenden, meist unter Wasser liegende flache Seegrund. Sie legte damit zu ihren Gunsten die Teilungsurkunde von 1822 zwischen Einwohner- und Korporationsgemeinde aus, die unter anderem die Landungsplätze – und die waren mit Gestade gemeint – der Korporation zugesprochen hatte.

Besonders die Landeplätze bei der Ziegelhütte am Neuen Platz waren in der Folge umstritten, nachdem die Stadt jahrelang Bauschutt hatte aufschütten lassen.

Sowohl 1836 als auch 1843 lieferte sie dem Stadtrat eine juristische Auseinandersetzung, in der sie schliesslich aber unterlag.<sup>200</sup> Dabei ging dann unter, dass sich auch Unternehmer wie Xaver Grob Hoffnungen machten, einen Teil des neu aufgeschütteten Landes selber als Eigentum übernehmen zu können.<sup>201</sup>

Auseinandersetzung um Nutzungs- und v.a. Eigentumsrecht am Seegebiet gingen auch in den 60er und 70er Jahren weiter. Weiterhin ging es einerseits um die Auseinandersetzung zwischen 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). (**Abbildung StALU AKT 37/368B.3**).

Grosser Rat beschloss 1866 formell, dass Seegebiet Staatseigentum sei.<sup>202</sup> 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, dass natürlich gewachsenen Ufer dem Anstösser als Eigentum gehöre. Aufschüttungen dürften nur mit Bewilligung des Seeigentümers vorgenommen werden, der dann anschliessend auch über das Eigentumsrecht verfügen kann. Natürlich lehrte der Kanton die breite und unscharfe Definition des Begriffs Seegestade ab. Die Auseinandersetzung zwischen Korporation und Kanton zogen sich bis in die 70er Jahre hin.<sup>203</sup> Sie betrafen nicht nur das Gebiet am Grendel und an der Halde, sondern auch das linke Seeufer mit dem Inseli.

Bei der Bewilligung an Xaver Grob wurde dann definitiv die Palisadenreihe vor der Brücke als Perimetergrenze festgelegt.<sup>204</sup>

Bereits 1836 war eigentlich klar, dass dereinst die gesamte Hofbrücke abgebrochen wird. «Wie konnte man übrigens daran denken, daby stehen zu bleiben» fragte Grossrat Plazid Meyer in seiner Eingabe an den Stadtrat, in der er weitere Auffüllungen und einen Generalplan forderte.<sup>205</sup> Der Forderung nach einer Gesamtplanung schloss sich auch das Stadtparlament an.<sup>206</sup>

## Tourismus

### IHT

1843 Baulinienplan und Quaipplan.<sup>207</sup>

1844-1860 in Etappen vom Schwanenplatz bis zum Kurplatz (Neuer Platz) aufgeschüttet. 1895 um 10 Meter verbreitert. Bekiest, zum Ufer hin mit Brüstungsmauer abgeschlossen und von zwei Reihen Kastanienbäumen beschattet.<sup>208</sup>

Verbreiterung der Quaianlage vor dem Schweizerhof um 10 Meter (**Abbildung Plan**)<sup>209</sup> Diese Erweiterung brachte die Stadt mit dem Kanton in Konflikt, weil sie bereits 1891 beim Luzernerhof ein Teilstück auffüllen liess, ohne dafür die Genehmigung der Regierung eingeholt zu haben.<sup>210</sup>

Schweizerhofquai: Würdigung (19. Jh.),

## Zusätzlicher Verkehr II: Individualverkehr

Die Quaianlage des 19. Jahrhunderts vermochte den zunehmenden Verkehr schnell nicht mehr zu fassen. Mit dem Bau der Seebrücke zwischen Bahnhof- und Schwanenplatz 1869-1870 wurde der Schweizerhofquai zur Durchgangsstrasse. Erst dadurch veränderte sich die Verkersfunktion, welche die alte Hofbrücke zu Gunsten der Stadtluzerner auf ihrem Kirchweg erfüllt hat, grundlegend.

Dazu kamen weitere Bedürfnisse. Der Standort des Luzerner Bahnhofs war von der Gotthardbahn so gelegt worden, dass ein optimaler Weitertransport auf dem Seeweg möglich wurde. Nach der Fertigstellung des Gotthardtunnels und dem Entscheid, die Gotthardbahn von Luzern aus über Arth-Goldau in Richtung Süden zu führen, war dieser Standort nicht

mehr ideal. deshalb beschäftigte sich eine Studie in den Jahren 1873–1975 damit, wie die Geleise vom bestehenden Bahnhof weitergeführt werden könnten. Längere und kürzere Varianten zur Seeüberquerung wurden studiert, eine davon wäre entlang der Seebrücke und auf der neuen Quaianlage verlaufen. Der Verfasser der Studie kam jedoch zum eindeutigen Befund, dass diese Lösung nicht nur aus ingenieurstechnischen, sondern auch aus stadtplanerischen Gründen überhaupt nicht in Frage kommen könne (vgl. Horat, Bauen am See, C.z 259). **(Abbildung SALU B 30/A 16.1)**

Die Quaianlage wurde mehrmals erweitert, um Raum für neue Verkehrsbedürfnisse zu schaffen. **(Abbildung SALU E2a.493)** Nicht umgesetzt wurden dagegen Pläne aus den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts, eine fünfte Fahrspur stadtauswärts einzurichten und die Fussgänger beim Schwanenplatz und Luzernerhof unterirdisch die Strasse queren zu lassen. **(Abbildung SALU B3.29/A 412.2)**

## Die Zukunft

Quaigestaltung: Wettbewerb Ergebnisse im März 2003 **(Abbildung Plan und evt- Fotomontage)**

Doch wie wird dieses Projekt einmal realisiert? Prognosen zur Sache scheinen zu gewagt. Sicher ist, dass die Diskussion rege sein wird, dass in ihr ganz unterschiedliche Forderungen und Vorstellungen aufeinander prallen werden und es vor allem einzelne Elemente sind, welche die verschiedenen Interessengruppen provozieren. Absehbar sind Auseinandersetzungen um den Schwanenplatz, wo sich ökonomische Anliegen und Forderungen nach urbaner Lebensqualität konkurrenzieren. Ähnliches gilt für einen Standort des Dampfschiff-Restaurants „Wilhelm Tell“. Wenige auf der sachlichen Ebene, dafür umso emotioneller, wird wohl die Begrünung, besonders aber die Ausstattung der Allee am Ufer diskutiert werden.

## DER TROCKENE FUSS (ZUSAMMENFASSUNG)

Gedenken in Luzerner Zeitungen 100 Jahre nach dem Abbruch?

Die Luzerner Hofbrücke «hat 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 1840 bedauernd.<sup>211</sup> Oder war das Geld der Engländer schuld?

Im 19. Jahrhundert wurde möglich, was Generationen zuvor geträumt haben: Der Sumpf wurde aufgeschüttet, der Gestank und die Fieberherde 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 Régimes konnte sich die Stadt

über ihre alten Mauern hinweg ausdehnen – und die Hofbrücke war dabei Teil dieser Mauer. Erst dann konnte Luzern an Menschen wachsen, welche einstige Vorstädte zu Zentrumsanlagen umbauten.

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. Wer sich für die Erhaltung von «Alterthümern» und Baudenkmälern einsetzte, geriet schnell in den Verdacht eines klerikalen, antiliberalen Sektierers. So jedenfalls drückt es 1845 die Vorrede zum zweiten Band des «Geschichtsfreunds» aus, des zweiten Jahrbuchs des eben gegründeten Historischen Vereins der Fünf Orte.

Wohl nur wenige Menschen am Anfang des 21. Jahrhunderts möchten die Hofbrücke wiederhaben, denn sie käme unweigerlich mit allem Zubehör, der auf einer klinisch gereinigten Postkarte kein Platz findet. «1818 hat man den Grendelsumpf, fieberhaften Andenkens, trocken gelegt» schrieb 40 Jahre darauf das Luzerner Tagblatt.<sup>212</sup>

---

<sup>1</sup> Zelger, Luzern, 89–90.

<sup>2</sup> Zelger, Luzern, 51.

<sup>3</sup> Zelger, Luzern, 42.

<sup>4</sup> Zelger, Luzern, 43.

<sup>5</sup> Zelger, Luzern, 45.

<sup>6</sup> Zelger, Luzern, 57.

<sup>7</sup> Zelger, Luzern, 77.

<sup>8</sup> Zelger, Luzern, 68.

<sup>9</sup> Zelger, Luzern, 91.

<sup>10</sup> Tolstoi, Luzern, 9.

<sup>11</sup> Horat, Bauen, 209.

<sup>12</sup> Horat, Bauen, 210.

<sup>13</sup> Glauser, Brücke, 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).

<sup>14</sup> Glauser, Verfassungstopographie, 105.

<sup>15</sup> Glauser, Verfassungstopographie, 101f.

<sup>16</sup> Glauser, Brücke, 31.

<sup>17</sup> Schilling, Chronik, 38v.

<sup>18</sup> Reinle, Kdm LU II, 79.

<sup>19</sup> Reinle, Kdm LU II, 79.

<sup>20</sup> SALU B3.30/ 28 (Dezember 1799).

<sup>21</sup> Schilling, 166r.

<sup>22</sup> Liebenau, Altes Luzern, 168.

<sup>23</sup> Cysat, Geschichte 1/2, 117f.

<sup>24</sup> Schilling, 265r (Lücken in den Seitenbrettern auch auf 278r). Solche Schäden sind auch bei Darstellungen der Kappellbrücke zu sehen (334r).

<sup>25</sup> Glauser, Brücke, 41.

<sup>26</sup> Glauser, Brücke, 41. Der Maler Hans Wild malte dafür 1463 mehrere Bilder mit unbekannten Sujets.

<sup>27</sup> Zelger, Luzern, 28. Weitere: «elend, mit jämmerlichen Versen versehen» (73),

<sup>28</sup> Glauser, Brücke 42.

<sup>29</sup> Glauser, Brücke, 42–43.

<sup>30</sup> StALU COD 9880, 1.

<sup>31</sup> Reinle, Kdm, 78.

<sup>32</sup> QW I/2, Nr. 1043 (1321).

<sup>33</sup> ZHBLU Ms. 97 fol., Band A, 29r.

- 34 Cysat, Geschichte 1/2, 121 und StALU COD 1435/41, 49v.  
 35 StALU COD 1435/41, 12v.  
 36 Korporation Luzern UA 44, 1474.  
 37 Cysat, Geschichte 1/2, 143 und 498.  
 38 StALU RP 54, 40r.  
 39 StALU COD 1435/43, 4r.  
 40 Wanner, Rechtsquellen 1/1, 42 (sog. «ältestes Ratsbüchlein» 1315–1321).  
 41 StALU COD 1055, 4v (ca. 1310).  
 42 Wanner, Rechtsquellen 1/1, 315.  
 43 Reinle; Kdm LU II, 75, nach Ph .A. von Segesser, Ludwig Pfyffer und seine Zeit. Bd. 4, Bern 1882, 284–285.  
 44 StALU COD 9865, 6r–v, 19v.  
 45 Cysat, Geschichte 1/2, 120f., 169.  
 46 SALU B3.30/A 28.  
 47 SALU B3.30/A 28, 1800  
 48 Glauser, Oben in der Stadt, 54.  
 49 Horat, Bauen, 48.  
 50 Reinle, Kdm LU II, 75.  
 51 Rüesch, Entfestigung, 335–336.  
 52 Liebenau, Altes Luzern, 295.  
 53 Cysat, Geschichte 1/2, 141.  
 54 Cysat, Geschichte 1/2, 222.  
 55 Horat, Bauen, 47.  
 56 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.  
 57 StALU COD 9880, 1.  
 58 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.  
 59 StALU COD 9890, 6.  
 60 StALU COD 9870, 44 und COD 9875, 77.  
 61 Liebenau, Altes Luzern, 168.  
 62 StALU AKT 13/115, Wächterordnungen 1585–1609.  
 63 StALU AKT 13/117, Wächterordnungen 1612–1653.  
 64 StALU AKT 13/117, Wächterordnungen 1612–1653.  
 65 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.  
 66 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.  
 67 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.  
 68 StALU AKT 13/118, Wächterordnungen 1705–1726.  
 69 StALU AKT 19D/126.  
 70 Schweizerisches Künstler-Lexikon, Band II, 257. Lebensdaten unbekannt, 1673 verm. angestellt für Malereien im Sarner Rathaus.  
 71 HS II/2, 349f. StALU AKT 19D\$\$\$ ehem. Schachtel 1040, Hist. Notizen 13v.  
 72 StALU RP 76, 294v–295r.  
 73 SALU B3.30/A 28.  
 74 SALU B3.31/A 42.  
 75 Xaver von Moos, Wohin mit dem Bilderschmuck der alten Luzerner Hofbrücke, in: Luzerner Neuste Nachrichten 7.1.1956.  
 76 SALU B3.30/A 28.  
 77 StALU RP 1, 238v.  
 78 oder bei Cysat auch als «Kirchstrasse», vgl. Schmid/Cysat 1/2, S. 714.  
 79 QW I/2, Nr. 1043.  
 80 Wanner, Rechtsquellen 1/1, 200.  
 81 StALU RP 3, 30v (1418), ebenso 40r und 380r.  
 82 StALU COD 6865, 11–12.  
 83 Cysat, Geschichte 1/2, 121. 1592, 1595 und 1606 auch Kappellbrücke in drei Etappen, 1568 und 1589 auch die Spreuerbrücke renoviert, ebd. 130f.  
 84 StALU COD 9875, 16.  
 85 StALU COD 9890, 97.  
 86 StALU COD 9860, Baumeisterordnung 1599.  
 87 StALU COD 9825, 109.

- 
- 88 StALU COD 9859, 19v.  
89 SALU B2/B2, Bd. 1, S. 296.  
90 SALU B3.32/A 32.  
91 SALU B3.30/A 28.  
92 SALU B2/B2, Bd. 3, S. 4.  
93 SALU B2/B2, Bd. 3, S. 242.  
94 SALU B3.30/A 28.  
95 SALU B3.30/A 266.  
96 StALU 9885, Beilage (Beschluss vom 4. Weinmonat; ebenso die andern Stadtbrücken).  
97 SALU B3.30/A 32, 1.3.1835.  
98 SALU B3.30/A 32, 1832.  
99 SALU E2a.222.  
100 SALU Stadtratsprotokoll, 3.10.1836, fol. 392f.  
101 Nr. 86, 24.10.1836.  
102 SALU Grossstadtratsprotokoll 9.10.1836, fol. 320.  
103 Nr. 66, 18.8.1845.  
104 SALU Stadtratsprotokoll 24.4.1844, fol. 233.  
105 SALU B3.30/A 32.  
106 Nr. 81, 7.7.1852.  
107 Horat, Bauen, 58–60.  
108 Reinle, Kdm LU II, 79–82 und Tafeln 8–9. Zu Berri (1801–1854) vgl. Arnold Pfister, Melchior Berri. Ein Beitrag zur Kultur des Spätklassizismus in Basler Jahrbuch 1931, 59–150 und 1936, 179–223; sowie den Artikel in Historischen Lexikon der Schweiz (HLS).  
109 Horat, Bauen, 58.  
110 Horat, Bauen, 58–59 (nach ZHBLU BB Ms 245 fol. Bd. IV Jost Mohr, Ufer Dämme Quais).  
111 Horat, Bauen, 131.  
112 Rüesch, Entfestigung, 340–343.  
113 Cysat, Geschichte 1/2, 207 und 222.  
114 Glauser, Verfassungstopographie, 103.  
115 Cysat, Geschichte 1/2, 99. Reinle Kdm II, 36.  
116 StALU RP 37, 94r und 282r–283r.  
117 Cysat, Geschichte 1/2, 210–212.  
118 Glauser, Verfassungstopographie, 59.  
119 Glauser, Verfassungstopographie, 66.  
120 Glauser, Verfassungstopographie, 71.  
121 Glauser, Brücke, 23.  
122 SALU B3.30/A 175.  
123 Glauser, Oben in der Stadt, 54.  
124 Horat, Beuen, 128.  
125 StALU RP 41, 154r.  
126 StALU RO 42, 130r.  
127 SALU B3.30/A 175.  
128 RP 3, 74v (1421).  
129 Horat, Bauen, 128.  
130 StALU RS 2, 48.  
131 SALU B3.30/A 32.  
132 Nr. 7, 25.1.1839 und Nr. 10, 4.2.1839.  
133 StALU RP 73, 382r.  
134 StALU RP 73, 382r.  
135 StALU COD 1435/41, 13v.  
136 StALU COD 1435/41, 22v.  
137 Horat, bauen, 58.  
138 StALU COD 1435/41, 49v.  
139 Cysat, Geschichte 1/2, 217.  
140 StALU RP 44, 269v.  
141 Cysat, Geschichte 1/2, 500.  
142 StALU RP 47, 8r.  
143 Cysat, Geschichte 1/2, 500.  
144 Cysat, Geschichte 1/2, 506.  
145 StALU COD 1435/42, 57r.

- 
- 146 StALU COD 1435/42, 50r.  
 147 StALU RP 59, 41r.  
 148 StALU COD 9985 III, V.  
 149 StALU RP 77, 329v.  
 150 StALU RS 5, 339. StALU RS 6, 94, 108, 401 (1779–1797).  
 151 StALU RP 50, 43v.  
 152 Bauberichte der Künstlergesellschaft 1824, 1832/33, 1835.  
 153 StALU RS 4, 483.  
 154 Baubericht der Künstlergesellschaft 1826.  
 155 StALU RP 43, 328v und RP 51, 65v.  
 156 StALU RP 41, 6v (1588).  
 157 StALU RP 43, 233v.  
 158 Jäggi Stefan, Das Luzerner Armenwesen in der frühen Neuzeit, in: Von der Barmherzigkeit zur Sozialversicherung, hg. von Hans-Jörg Gilomen et al., Zürich 2002  
 159 StALU RP 57, 207r.  
 160 Cysat, Geschichte 1/2, 96 und 143, 149.  
 161 Cysat, Geschichte 1/2, 240.  
 162 Cysat, Geschichte 1/2, 533.  
 163 Cysat, Geschichte 1/2, 144. Arbeiten am Fels wurden auch im Gebiet der Fluhmühle vorgenommen, um die Strassenverbindungen zu verbessern (ebd., 146 und 240).  
 164 Cysat, Geschichte 1/2, 246.  
 165 StALU COD 1435/43, 1r.  
 166 Cysat, Geschichte 1/2, 205.  
 167 StALU RS 3, 262.  
 168 StALU RS 4, 347, 350, 369.  
 169 StALU RS 5, 284.  
 170 Baubericht der Künstlergesellschaft 1832, 1838.  
 171 StALU Korporation XXXVIII.  
 172 StALU Korporation XXXIX (1844–1849).  
 173 StiA Hof, Schachteln 28 und 29.  
 174 StiA Hof, Schachtel 29.  
 175 StiA Hof, Schachtel 29.  
 176 StALU PA 268/1121.  
 177 StALU PA 268/1121.  
 178 SALU B3.30/A 175.  
 179 Horat, Bauen, 41–46.  
 180 StALU Korporation Luzern AD X und XI.  
 181 Horat, Bauen, 41–42.  
 182 Renward Cysat schildert die Auswirkungen der Reusssschwellen bei den Mühlen, die zu hoch gebaut worden seien, ausführlich: Cysat, Geschichte 1/2, 97.  
 183 Glauser, Kleinstadt Ost, 21f.  
 184 Glauser, Verfassungstopographie, 54f.  
 185 Cysat, Geschichte 1/2, 214f.  
 186 StALU AKT 37/368B.7.  
 187 Horat, Bauen, 58–63.  
 188 StALU COD 1435/41, 27r.  
 189 StALU AKT 37/369A.  
 190 StALU AKT 37/370A.  
 191 StALU AKT 37/369C mit Plan des Vorplatzes vor dem Hotel Beau-Rivage 1873.  
 192 StALU AKT 37/369E, Landungssteg vor dem Hotel National 1874.  
 193 StALU AKT 37/369J.  
 194 SALU B3.30/A 175.  
 195 SALU B3.30/A 175.  
 196 SALU B3.30/A 175.  
 197 SALU B3.30/A 175.  
 198 SALU B3.30/A 32.  
 199 SALU B3.30/A 266.  
 200 StALU Korporation AC XXXIX.  
 201 SALU B3.30/A 266.  
 202 StALU AKT 37/368B.1



- 
- 203 Bericht des Staatswirtschaftsdepartements an den Regierungsrat 1868, Akten in StALU AKT 37/368B  
und StALU Korporation AC XXXVII.
- 204 SALU B3.30/A 266.
- 205 SALU B3.30/A 266.
- 206 SALU Grossstadtratsprotokoll, 8.2.1836, fol. 36ff.
- 207 SALU B3.30/A 266.
- 208 Horat, Bauen, 59.
- 209 SALU B3.30/A 267.1 (Querschnitt und Gesamtplan).
- 210 StALU AKT 37/370C.
- 211 SALU B3.30/A 32.
- 212 Luzerner Tagblatt 27.5.185 Nr. 144, S. 3.