

Zeitschrift: Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern
Herausgeber: Naturforschende Gesellschaft Luzern
Band: 32 (1991)

Artikel: Historische Verkehrswege
Autor: Froelicher, Martino / Schiedt, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-523551>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.01.2026

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

Historische Verkehrswege

MARTINO FROELICHER, HANS-ULRICH SCHIEDT

Zusammenfassung

Die spezielle Situation als relativ abgeschlossenes Hochtal führte dazu, dass die Kulturlandschaft weniger starken Veränderungen unterworfen war als ihre weitere Umgebung. Das Eigental besitzt darum eine reiche Anzahl noch vorhandener Wege und Wegrelikte, deren Funktion hauptsächlich in den Bereichen Talschlussung, Alpwirtschaft und Frühtourismus lag.

Résumé

La situation particulière de l'Eigental en tant que haute vallée en partie fermée, lui a permis de conserver ce paysage particulier et d'éviter les grands changements survenus dans les environs. C'est pourquoi l'Eigental possède un grand nombre de chemins et de vieux sentiers dont la fonction essentielle fut l'exploitation de la vallée, l'économie des alpages et le tourisme.

Wenn man das heutige Wegnetz auf den aktuellen Landeskarten (1:25 000, LK 1150 Luzern und LK 1170 Alpnach) vergleicht mit dem der Dufourkarte (Bl. 7, 1864/67) oder des Topographischen Atlas (Bl. 204/1890 und Bl. 376/1894) fällt auf, dass sich im Eigental während der letzten hundert Jahre nur wenig verändert hat, dass das Wegnetz in seinen Linienführungen im wesentlichen noch im damaligen Zustand weiterbesteht.

Schwieriger wird es, die Wege in eine grössere Vergangenheit zu verfolgen und nach deren Entstehung zu fragen, entstanden doch erste Karten, die konkrete Rück-

schlüsse auf Linienführungen zulassen, erst im Verlaufe des 18. Jahrhunderts. Bis dahin muss man sich mit siedlungs- und wirtschaftsgeschichtlichen Befunden und mit der Interpretation von im Gelände noch sichtbaren Wegresten und Wegbegleitern begnügen, die oftmals nur ein punktuelles Licht auf die zweifellos schon lange bestehenden Wege werfen.

Der nachfolgende Text stützt sich auf die detaillierten morphologischen und historischen Beschriebe der einzelnen Strecken und Linienführungen für den Bereich der Landeskartenblätter 1150 Luzern und 1170 Alpnach im Rahmen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Ur- und Frühzeit: Mythenbildungen und unbestätigte Hypothesen

Verschiedene Autoren haben sich in ihren Reiseschilderungen, ihren naturwissenschaftlichen Beobachtungen oder ihren Erläuterungen zu Flurnamen von der kargen Abgeschiedenheit des Eigentals zu frühgeschichtlichen Exkursen inspirieren lassen. Diese schriftlich festgehaltenen Phantasien führten nicht selten zu Mythen, die wiederum zu Hypothesen in bezug auf ur- und frühgeschichtliche Wege verleiteten.

GESNER erwähnte 1555 *keltische Schriftzeichen*, die er auf dem Mittaggüpfi (Gnepfstein) gesehen haben will. 200 Jahre später gibt KAPPELER (1767:56) diese Beobachtung weiter. Brandstetter (in MÜHLEBACH 1985:4) erwähnt 1893, der Pilatus sei für *Kelten* und *Germanen* ein heiliger Berg, der Pilatussee sei Ort eines Wotankultes gewesen und das Verbot, das Seelein aufzusuchen, habe weniger mit der städtischen Angst vor Unwettern als vielmehr mit den Bestrebungen des Klerus zu tun, den heidnischen Kult zu brechen. BALTHASAR setzt sich 1811 diesen Mythen insofern entgegen, als er in bezug auf eine Steinformation vor dem Dominikloch schreibt: «... Wenigstens hat jener Wahn gar keinen bestimmten Grund für sich, der uns diese Bildsäule als Denkmal und als Machwerk hierher geflüchteter, römischer Legionen andichten will.» (1811:262). WEBER vermerkt 1913 zum Ortsnamen Chräigütsch: «... Krai = Schreien, rufen. Ein Ort, von wo aus wichtige Nachrichten durch Rufe oder Schreien mit Instrumenten der Nachbarschaft mitgeteilt wurden. Ähnliche Ortsbezeichnungen mit gleicher Bedeutung sind in der Schweiz zahlreich vorhanden. Es sei hier einzig an den Kulminationspunkt der alten Römerstrasse von Augst über den oberen Hauenstein erinnert, an die Krähegg ob dem künstlich erstellten Felseinschnitt...» (WEBER 1913:102).

Den Mythenbildungen und Hypothesen wollen wir die Tatsache entgegenstellen, dass eine eigentliche *keltische* oder *römische* Wegsubstanz *baulicher Art* weder im Eigental noch in einer ins Tal führenden Zubringerlinie vorzufinden ist.

Mittelalter: Heranbildung eines Wegnetzes

Das Gebiet des Eigentals war im Mittelalter ein relativ geschlossenes, zunächst in den murbach-luzernischen Klosterbesitz eingefügtes Ganzes. Eine ganzjährlich bewohnte Siedlung im Bereich um die Alp Meienstoss und einige Höfe bildeten ein eigenes Hofgericht, von dem Cysat noch den zerfallenden Galgen gesehen hatte. Ende des 14. und im Laufe des 15. Jahrhunderts gelang es dann der Stadt Luzern, ihre territorialen Ansprüche auch im Eigental durchzusetzen. In diese «Vorzeit» weisen folgende Stellen bei CYSAT: «Die statt Lucern hatt zuo des gmeinen nutzes handen erkoufft das Eyenthal mit gerichten vnd aller zuogehörd, hatt vor zyten sin eigen dorff, hohe vnd nidre gericht ghept vnden an dem Pylatiberg jn Krienser kilchhöörj gelegen,.... Ao 1454» (CYSAT, coll. I.I.: 474).

CYSAT: «ein lustigs, fruchtbars thal, genannt das Eyen- oder Eihenthal.... Ist vor allten zyten ein sonderbare herrschaft gsin vnd hatt sinen eignen herren, einen rechten flecken, auch hohe vnd nidere gericht, stock vnd galgen gehept;.... Mitt den allpen hatt es ein vnderscheyd, dann was zum Eyenthal ghört, sind es alles vor zyten rechte sässhoff vnd jrer herrschaft bodenzinsig gsin mitt benamsetten zinsen, wie das die allten brieff von namen zuo namen specificierlich vsswysent. Sind aber darnach zuo allpen worden vnd die behusungen abgangen» (CYSAT, coll. I.II.: 686).

Cysat beschreibt damit eine Etappe eines bedeutenden Wandels der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organisation, der auf das Wegnetz, resp. auf dessen Veränderung, grossen Einfluss hatte.

Als sicher ist anzunehmen, dass vor der Einflussnahme der Stadt Luzern die in den Voralpen am meisten verbreitete extensive Feldgraswirtschaft betrieben wurde. Das heisst, dass neben der Vieh- und Weidewirtschaft, die keine durchgehende Stallfütterung kannte, auch Getreide angebaut (von dieser Art der Bewirtschaftung zeugen noch Flurnamen wie Hirsboden) und Gemüse und Obst kultiviert wurden. Die geringen Überschüsse wurden in der Nähe umgesetzt.



Abb.1: Dufourkarte des Kantons Luzern (Bl. 7, 1864/67). Das Wegnetz des 19. Jahrhunderts lässt sich damit gut belegen. Mit wenigen Ausnahmen bestehen die damaligen Linienführungen noch heute.

Diese Bewirtschaftung bedingte ein vielfältiges System von Wegen und Wegrechten. In Analogie zu anderen, ländlich geprägten Siedlungen sind auch hier Kirch- und Leichenwege (das Eigental gehörte bis ins 19. Jahrhundert zum Kirchgang Kriens), Holzwege, Viehauftriebe und Heuwege, Hofverbindungen und Verbindungen zur Herrschaft und zum städtischen Markt anzunehmen.

Im Laufe der städtischen Machtausdehnung, die in diesem Gebiet mit dem diktierten Verkauf des Eigentals von Ludwig von Büren an die Stadt Luzern endete, wurde das Eigental als Allmend zur Stadt geschlagen. Im Spätmittelalter setzte sich in den Niederungen eine intensive Dreifelderwirtschaft durch. So war auch Luzern gezwungen, für die Vieh- und Weidewirtschaft neue Gebiete zu erschliessen und das entsprechende Wegnetz auszubauen.

Neuzeit: Ausdehnung des Wegnetzes

Zentrale Merkmale dieses – oben bei CYSAT beschriebenen – Wandels waren die Entwicklung vom Dorf zur Stadtallmend, der Höfe zu Alpen, der Verlust des eigenen Gerichts/Galgens und vor allem die wachsende, arbeitsteilige Abhängigkeit vom Markt in Luzern. Die alle Bereiche des Lebens umfassenden, aber langsamen, vielleicht zwei Jahrhunderte andauernden Veränderungen konnten für das Wegnetz und die Funktionen der einzelnen Wege nicht ohne Folgen bleiben. Die Wege der lokalen Autarkie verloren mit der Zeit, zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert, ihre Funktionen. Kamen nicht neue Bedürfnisse hinzu, gerieten sie in Vergessenheit. Gute Marktwege nach Luzern erhielten zentrale Bedeutung und dienten – immer noch in mehr schlechtem als rechtem Zustand – einem etablierten Warenverkehr.

Prinzipiell neue Wegfunktionen kamen nun hinzu:

Die um 1400 entstandene Kapelle (HISTORISCH-BIOGRAPHISCHES LEXIKON DER

SCHWEIZ, Bd. 6, 1931:268) wurde Zentrum einer sich im 16. und dann vor allem im 17. und 18. Jahrhundert entwickelnden, regional wichtigen Wallfahrt. Der Wallfahrtsort erhielt seine grössere Bedeutung, als 1582 Papst Gregor XIII. und 1621 Gregor XV. das Recht gaben, für Wallfahrten ins Eigental Ablässe zu erteilen. Danach wuchs die Anzahl der Pilger ständig an. Manche der Votivtafeln der Kapelle thematisieren die Errettung von Alltagsgefahren, u. a. von solchen, die mit Verkehr und Transport im Zusammenhang stehen. Im 19. Jahrhundert ging diese Attraktivität jedoch wieder verloren (HERZOG 1922: 40ff.). Doch übernahm nun der aufkommende Kurbetrieb die Infrastrukturen der Wallfahrt und baute sie im wesentlichen noch aus (THÜRIG 1870:180). Zudem wollte man den Kurgästen zu ihrer Erholung gepflegte, zum Teil ausgebauten Wege bieten.

Schon seit dem 16. Jahrhundert war der Weg von Luzern ins Eigental auch als Etappe des Pilatusaufstiegs bekannt. Vadian, Konrad Gessner, Cysat, Kappeler und Johann Jakob Gessner bestiegen auf diesem Weg den Pilatus (WEBER 1913:122). Grössere Bedeutung erlangte dieser Zugang erst gegen Ende des 18. und vor allem während des 19. Jahrhunderts.

19. und 20. Jahrhundert: Wandel des Wegnetzes

Bis ins späte 19. Jahrhundert befand sich das Eigentaler Wegnetz im oft lamentablen Zustand voriger Jahrhunderte und gab zu vielen Klagen Anlass. Der Unterhalt der Wege und ihre besonders wichtige Einzäunung blieb bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts ausschliesslich Pflicht der Anlieger. In Kaufbriefen der Zeit wurde der Sachverhalt, den Dahinterliegenden Weg zu geben und zu unterhalten, mit der Verpflichtung zu ‚Weg und Steg‘ umschrieben, in der Regel ohne den oder die Wege zu nennen oder gar zu beschreiben.

Mit der Zunahme des Tourismus im 19.

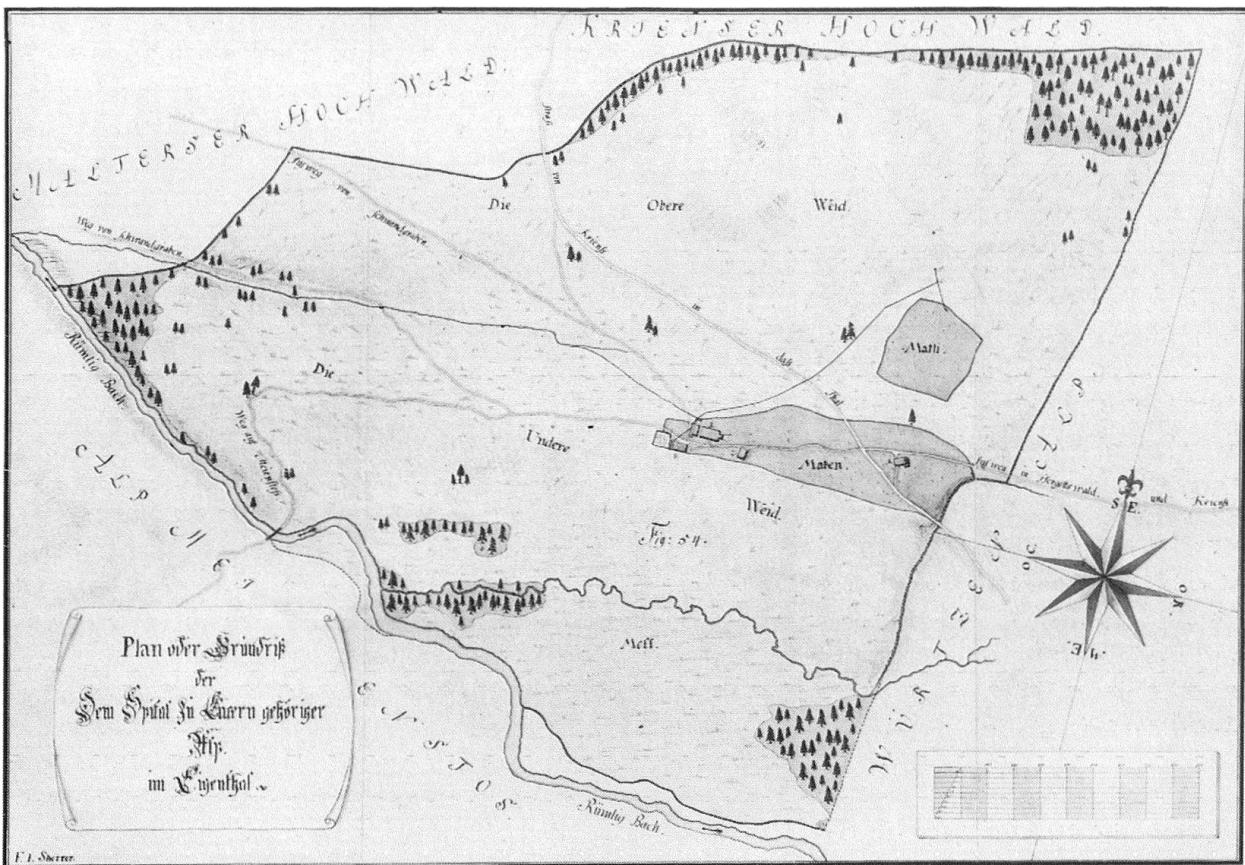


Abb. 2: Dieser 1770/71 entstandene Plan zeigt die Situation um Fuchsbühl, den Bereich des Kurhauses und der Kapelle. Alle wichtigen Erschliessungswege sind kartiert und benannt. (Mit freundlicher Erlaubnis des Stadtarchivs Luzern).

Jahrhundert und mit der Anlage städtischer Wasserfassungen im Oberteil des Eigentals suchte man einzelne Wege zu verbessern. Erst jetzt wurde es dadurch mit Wagen und Karren erreichbar. Auf den Zugängen waren dafür zum Teil neue Linienführungen mit kleineren Steigungen notwendig. Im Eigental selbst konnte man mit Ausnahme des Talweges im wesentlichen an den alten Wegen festhalten, die man von Fall zu Fall verbreiterte.

Die gegen Ende des 19. Jahrhunderts feststehenden Linienführungen bestehen noch heute. Allerdings hat sich die Beanspruchung, vor allem mit dem Automobilverkehr und mit den Bedürfnissen des Waffenplatzes (seit 1904 dort; HBLS VI 1931:268), sehr verstärkt.

Zugänge ins Eigental

Um von Nordosten über Kriens ins Eigental zu gelangen, boten sich seit dem Mittelalter drei Möglichkeiten: erstens über den Blattigsteg, den Blattighof, den Lehnshof und das Holderchäppeli zum Fuchsbühl, zweitens der Fussweg über die Hergiswaldkirche und den Chraigütsch und drittens über die Hergiswaldbrücke, die Hergiswaldkirche und das Holderchäppeli zum Fuchsbühl (heutige gebräuchlichste Verbindung). Diese drei Verbindungen lassen sich anhand von siedlungsgeschichtlichen Befunden und von alten Wegen und Wegrelikten alle weit zurückdatieren, allerdings ohne die Möglichkeit, genau zu bestimmen, welche die ältere oder gar ursprüngliche sei.

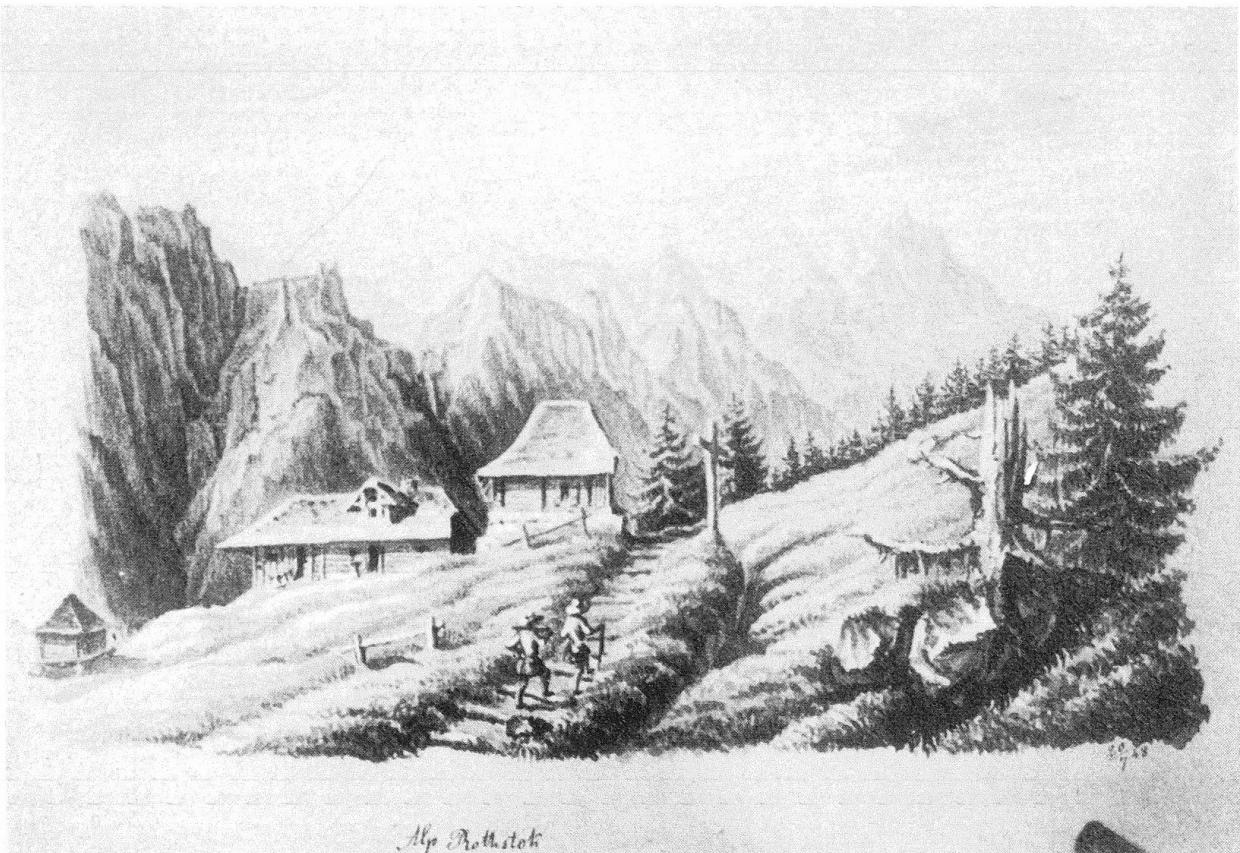


Abb. 3: (ZB-LU, PIa:4:42) 1848 entstandene Darstellung (Autor unbekannt) der Alp Rotstock. Die Vernässung hat einfache wegbauliche Massnahmen bewirkt: Bergseitig wird das Wasser durch einen Graben abgeleitet, Bohlen sind in die gewordene Wegoberfläche eingebracht. Das *Wegkreuz* hat sich über jeweilige Ersetzungen bis heute halten können.

Im Verkehr mit Luzern war sicher der erstgenannte Weg über den Blattigsteg die hauptsächlich benutzte Route. Ein 1767 angefertigter Plan bezeichnete diese als «Strasse ins Eigenthal» (SCHERER 1767). Dabei war, gemessen am heutigen Sprachgebrauch, «Strasse» für solche Wege ein zu beschönigender, mindestens aber irreleitender Begriff, denn bis ins 19. Jahrhundert war es unmöglich, mit dem Wagen oder auch nur mit Karren ins Eigental zu gelangen. Vielmehr ist anzunehmen, dass auch hier Esel, Maultiere, Pferde, aber auch Kühe und vor allem Menschen als Transportmittel dienten (GLAUSER 1987).

Erst 1869/1870 wurde der über Fuchsbühl ins Eigental führende Weg als Fahrstrasse gebaut (Staatsarchiv Luzern, SA 2122f.,

Strassenakten). Diese neue Güterstrasse verlief zu grossen Teilen auf der Linie des alten Weges. Noch später, in den Jahren 1895/96, wurde der Weg über die Hergiswaldkirche zur Strasse ausgebaut (Stadtarchiv, E2a 182, Übersichtsplan über die projectirte Strasse Hergiswald–Holderkäppeli, 1895–1896; Staatsarchiv, SA 2123, Strassenakten). Der Weg über den Chraigütsch blieb in seiner ursprünglichen Linienführung erhalten.

Schon im 18. Jahrhundert war das Eigental auch von Schwarzenberg respektive Malters her erschlossen. In einer Karte von 1770/71 sind zwei Wege eingezeichnet, von denen einer als «Weg von Schwandgraben» und der zweite «Fusweg von Schwandgraben» bezeichnet wird (SCHERER 1770/71; siehe



Abb. 4: Wegbauliches Element des alten Talweges vor der Alp Stafel: Unter Vegetationsbewuchs kommt eine talseitige Randpflästerung zum Vorschein. (Foto mf, 6.1991)

Abb. 2). Diese Erschliessungsrichtung wurde aufgewertet, nachdem 1846 das Egental der neu formierten politischen Gemeinde Schwarzenberg zugeschlagen worden war.

Talwege

Eine erste Linienführung, der alte Talweg, verlief in leicht erhöhter Lage auf einer Achse, die von den Höfen und Alpen Linden – Lindenhusli – Gantersei – Buechsteg – Unter Honegg – Rotstock – Blattenloch – Stafel gebildet wird. Damit war der Weg nicht den Zerstörungen des Rümligs ausgesetzt, der vor der städtischen Trinkwasserfassung bedeutend mehr Wasser führte und bis ins 19. Jahrhundert auch weniger

eingedämmt war. Er wird in der Dufourkarte (siehe Abb. 1) nurmehr als «Fussweg» verzeichnet. Im Gelände ist der alte Talweg heute noch an der Geländeausformung (Böschungskanten in der Landschaft) und am Verlauf der Weidegrenzen zu erkennen, obwohl er über weite Strecken im Wiesland verschwunden ist. Abschnittweise ist er noch vorhanden, sei dies als Viehtrieb oder als Feldweg zwischen Rotstock und Blattenloch. Die obenstehenden Abbildungen (Abb. 3, 4) geben einen Eindruck, wie man sich den alten Talweg vorzustellen hat.

Bezeichnenderweise wurde der alte Talweg in dem Moment zum Gegenstand der Diskussion, als es um die Ausweitung des einfachen Treibweges zu einem Fahrweg ging. Vorher war die Funktion Weg in erster

Linie als *Wegrecht* definiert, das heisst, dem festgesetzten Recht, das Vieh in einem bestimmten Bereich treiben zu dürfen (Weide-landschutz).

Der Talweg rutschte erst im Verlauf des 19./20. Jahrhunderts in die wegungünstigere Talsohle hinunter, wobei dies etappenweise und langsam vor sich ging. Voraussetzung dazu waren erste Rümlig-Verbauungen. Auch diese konnten jedoch nicht verhindern, dass es immer wieder zu Beschädigungen kam.

Der grösste Aufwand wurde beim Ausgangspunkt des Talweges, bei Fuchsbühl, betrieben. «1872 wurde eine verbesserte Zufahrtsstrasse notwendig, als die Stadtverwaltung die Quellenfassung in Angriff nahm. Man machte 1872 zwischen Kurhaus und Kapellengraben (Hexentobel) eine Neuanlage, die heutige Würzenrainstrasse» (HERZOG 1922:33). Trotz unentgeltlicher Landabgabe wurde die Liegenschaft Fuchsbühl zum Unterhalt der Strasse mitverpflichtet. Sie weist Kunstdämmen in Form aufwendiger Stützmauern auf. Die vorgängige Linienführung an der Kapelle vorbei besteht noch als Zufahrt und als Wanderweg.

Die 1912 gegründete Alpgenossenschaft Eigental beschloss 1913 die Erstellung einer fahrbaren Strasse durch das ganze Tal bis zur Hütte auf Trockenmatt. Der Akkordant Chiappori aus Meggen führte den Strassenbau aus (HERZOG 1922:33). Seither erfolgten weitere Ausbauten, die unter anderem auch zu einer Asphaltierung bis Buchsteg (städtische Wasserfassung) führten.

Fruttwege

Um ins Gebiet der Oberalp und der Bründlenalp zu gelangen, ist eine steile, felsband-durchzogene Geländestufe zu überwinden. Bis 1735 war der Zugang nur zwischen Stafel (1288 m ü. M.) und der Oberalp (1548 m ü. M.) möglich, wo sich im obersten, felsigen Bereich eine steile Runse anbietet. Die Oberalp wurde nachweisbar bereits vor 1447 vom

Eigental aus bestossen (WEBER 1913:148), und es darf aus topografischen Gründen angenommen werden, dass die Linienführung im obersten Bereich der seit jeher benutzten entspricht. Die ersten Besucher des Pilatussees und Besteiger des Pilatus machten Gebrauch von diesem sehr direkt verlaufenden Anstieg, der auch vom Vieh benutzt wurde. Für die Jahre 1460 und 1490 ist bezeugt, dass die Sennen der Alpen Ganttersei respektive Stafel (damals Frohnstafel) den Zugang zum Pilatussee zu bewachen hatten (WEBER 1913:122).

Nach der Erschliessung dieser Alpen durch den *Bründlenweg* im Jahre 1735 schrieb BALTHASAR (1811:263): «Noch ist der alte, über hundert Klafter hoch in die Felsen gehauene Weg nach der Oberalp, vom Bergvolk die Strasse genannt, sichtbar. Unbegreiflich ist es aber, wie Kühe da hinaufklettern könnten, wo Menschen, die sich begegnen, grosse Mühe haben, einander vorbeizukommen».

Die Oberalp und die Bründlenalp, die ebenfalls schon zu einem frühen Zeitpunkt alpwirtschaftlich genutzt wurden, wiesen Bewirtschaftungsrechte von 30 bis zu 80 Kühen auf, was eine recht aufwendige Wegsituation – künstliche Felsbearbeitung, kleine Stützmauern, Stufen – bedingte. Allerdings war die Berggängigkeit der im Vergleich zu heute kleineren Viehrassen wesentlich besser.

Durch den Bau des Bründlenweges geriet der Fruttweg, mindestens was die «touristische» Erschliessung des Pilatusgebietes betrifft, etwas in Vergessenheit. Im Zuge der städtischen Wasserfassungen wurde 1914 die Hangflanke oberhalb Stafel aufgeforscht, dabei wurde der Fruttweg im unteren Abschnitt zum grössten Teil neu angelegt und verbessert (HERZOG 1922:35). Seither haben Ausbesserungsarbeiten durch die im Jahr 1949 gegründete Vereinigung «Pro Pilatus» stattgefunden.

Im Bereich der Aufforstung sind einige schöne Passagen mit bis zu 1,5 m hohen Trockenstützmauern vorhanden, die auf die Neuanlage in diesem Jahrhundert zurückgehen dürften. Im oberen Bereich, in der



Abb. 5: Weiterhin genutztes Teilstück auf der Linienführung des alten Talweges zwischen Rotstock und Blattenloch. Sehr schön zu erkennen ist der Verlauf des Hangweges oberhalb des Einflussgebietes des Rümligs sowie auch oberhalb der vernässten flacheren Zone am Hangfuss. (Foto mf, 6.1991)

Runse, ist der Fels über weite Strecken bearbeitet. Teilweise ist das Trassee herausgehauen, Stufen sind gesetzt, an einer Stelle ist eine Felsnase 1m hoch und 1m breit durchbrochen.

Bründlenwege

Obwohl die Oberalp 1645 in Abtausch gegen eine Alp am Südhang des Risettenstocks zur Korporation Alpnach kam und eine Erschliessung des Gebietes über den Fruttweg schon bestand, kam es 1735 zu einer Neuanlage, dem Bründlenweg. Balthasar erklärte diesen aufwendigen Wegbau mit alpwirtschaftlichen Motiven. Unserer Meinung nach reichen solche Gründe nicht aus; die Oberalp war ja bereits abgetauscht. Ver-

mutlich dürften frühtouristische Erschliessungswünsche dazu gekommen sein. Das Interesse galt nicht mehr nur dem mittlerweile trockengelegten Pilatussee und dem Mittaggüpfi, sondern auch dem Widderfeld (lange Zeit als höchster Pilatusgipfel eingeschätzt) und den letzten, noch nicht erforschten Naturgeheimnissen des Pilatusgebirges wie dem Dominikloch oberhalb der Bründlenalp. Einer der Wegbauer stürzte 1740 bei einem Abseilversuch zur genannten Höhle tödlich ab (MÜHLEBACH 1985:8).

Das zu durchsteigende Gelände ist ausgesetzter als beim Fruttweg. Die aus dem Felsen herausgehauenen Passagen bedurften von Beginn an der Unterstützung durch Trockenmauern und Geländer zur Sicherheit. Bereits 1742 berichtet Joh. G. Sulzer von hölzernen Lehnen, die an einigen Orten



Abb. 6: Blick auf den 1735 errichteten Bründlenweg. Die Wegbreite ist grösser als am Fruttweg, die Ausgesetztheit stellenweise beträchtlich. Der Fels ist bergseits bearbeitet, talseitig stützen örtliche Trockenmauern das Trassee. (Foto mf, 6.1991)

zum Schutz vor den Abgründen angebracht worden waren. Schon 1758 führten winterliche Schäden im abschüssigen Gelände zu Klagen des damaligen Bründlenalp-Besitzers, dass ein Wegteil durch Riesen gänzlich zerstört sei (WEBER 1913:123).

Der Bründlenweg löste den Fruttweg allmählich ab. Im Gegensatz zu diesem verläuft er (verhältnismässig) weniger steil. Karl Pfyffer v. Altishofen berichtete 1814 von einer gegen 400 Personen umfassenden Expedition zur Dominikhöhle; auf der Bründlenalp, wo die Menschenmenge der Höhlen-Erstbesteigung zuschaute, hatten sich selbst Verkäufer von Speisen und Getränken eingefunden. Pfyffer weiter: «Frauenzimmer kletterten über den mühsamen, mitunter gefährlichen Weg, wo man an einigen Orten nur über Balken, welche an den schroffen Felsen

mit einigen eisernen Klammern angeheftet sind, gehen kann, von wo aus man in schreckliche Abgründe hinunter sieht. Einige Frauenzimmer stiegen sogar, in Musselin gekleidet und mit Tanzschuhen, bis auf das Widderfeld hinauf.» (WEBER 1913:187).

Im Mittelteil ist die ursprüngliche Linienführung erhalten, die topografischen Verhältnisse erlaubten keine anderen Varianten. Auffallend ist die beträchtliche Wegbreite von bis zu 1,8 m.

Im obersten Bereich ist die ursprüngliche Linienführung, die auf einer Krete direkt auf die Bründlenalp zulief, als Folge der allgemeinen *Aufforstung* verschwunden. Diese wurde in diesem Jahrhundert beim Bau der städtischen Wasserfassung veranlasst und führte auch zur Aufgabe des Alpbetriebes auf Bründlen.



Abb. 7: (ZB-LU, LKa:19:8:3) Ein Ausschnitt aus einem Eigenthal-Prospekt (letztes Drittel 19. Jahrhundert). Trotz nicht detailgetreuer Wiedergabe, etwa der Wegsituation vor Kurhaus und Kapelle, gibt das Bild dennoch einen wertvollen Eindruck wieder, was das Promenieren in gestalteter Landschaft betrifft.

Weitere Alpwege

Die Alp Ober Lauelen wird durch einen Karrweg (20. Jahrhundert, durch militärische Einheiten erstellt) erschlossen, die ehemaligen Aufstiege sind unterbrochen. Einer der Zustiege von Bründlen aus zur ehemaligen Kastelenalp (1739 zerstört) ist ebenfalls am Verschwinden. Noch 1861 hatte R. Blätterer, der Besitzer des Klimsenhotels, die Alp Bründlen aufgekauft und den Weg über Kastelen zum Hotel verbessert. Er legte einen guten, heute fast ganz verschütteten Weg an, um die Milch, die er von seinen 30 Kühen, die er auf Bründlen treiben konnte, für sein Hotel nützen zu können (HERZOG 1922:27). Der andere Zugang, der sog. Heitertannliweg, ist ein Fusspfad geblieben. Der sehr steile mittlere Teil wurde im 20.

Jahrhundert auf Bestreben der SAC-Sektion Pilatus und in späteren Jahren der «Pro-Pilatus» aufgegeben und durch eine neue Linienführung ersetzt. Die Alpen an den Abhängen des Regenflühli und des Studbergs (Hirsboden, Pfyfferswald, Honegg usw.) besaßen alpwirtschaftlich eine etwas geringere Bedeutung, da es sich um Rinderalpen handelt (HERZOG 1922:30). Alpbetrieb ist trotz beschränkter Quellenlage nachgewiesen. Die Alp Gumm wird beispielsweise als «Ruogersguma» 1363 erwähnt (WEBER 1913:104). Das Wegnetz auf diese Alpen entspricht mit Ausnahme einer neueren Pfyfferswald-Erschliessung den alten Linienführungen in der Art der traditionellen Alpwege: ein direkter und steiler Zustieg vom Ausgangspunkt im Tal zur Alp, ein ins Gelände eingepasster Verlauf und Querver-

bindungen zu den jeweiligen Nebenalpen. In den steilen Bereichen sind sie zum Hohlweg ausgeformt. Mit einfachen Mitteln wurden sie über weite Teile für bergtaugliche Landwirtschaftsfahrzeuge nutzbar gemacht.

Promenaden

1858 beabsichtigte der neue Besitzer der Liegenschaft Fuchsbühl in den Gebäuden ein *Kurhaus* zu etablieren, was nach einigen Schwierigkeiten auch gelang. Ab 1892 kam die «städtische Ferienversorgung» dazu: Schwächliche Schulkinder, die eine Luftveränderung und richtige Ernährung nötig hatten (HERZOG 1922:51), sollten sich im Egental erholen.

Über den blühenden Kurort Egental schreibt HERZOG: «Auf diesen Strassen und Wegen bewegt sich im Sommer an Sonntagen ein reges Leben. Alt und jung, klein und gross rückt aus, der drückenden Stadtluft und den Sorgen des Alltagslebens für einige Stunden den Rücken zu

kehren, oder in Freundeskreisen durch das stille Tal auf die stolzen Höhen des Pilatus zu steigen, oder an schattigem Ort oder an sonniger Halde mit der ganzen Familie ein Picknick zu veranstalten, oder auch nur bei einem der beiden Kurhäuser, bei Spiel und Gesang, bei Lust und Scherz, sich mit frischem Trunk zu stärken.» ... «Die Strasse (die Talstrasse) biete aber auch den zahlreichen Kurgästen und den Ferienkindern auf Würzenalp einen recht angenehmen Spaziergang...» (HERZOG 1922:33 und 35).

Ein Element dieser Kurort-Vergangenheit, dieser Promenadengestaltung verschiedener Wege, ist heute noch zu erkennen. In sehr schöner Art und Weise sind weite Teile der Egentaler Strassen und Wege, von der Spittelegg bis zum Kurhaus, von Fuchsbühl bis zur Würzenalp, die Zufahrten zu Linden und Ganterei von *beidseitigen Baumreihen* gesäumt. Nebst der schattenspendenden Wirkung geben sie gleichzeitig ein Gestaltungsideal wieder: im wilden Tal greift der Mensch in die herbe Natur ein und schafft eine parkähnliche Landschaft.

QUELLEN UND LITERATUR

Karten:

SCHERER, FRANZ JOSEPH (1767): *Plan oder Grund-Riss des Oberen Kriensbachs*. 1767. – Stadtarchiv Luzern, E2b.244.

SCHERER, FRANZ JOSEPH (1770/71): *Plan oder Grundriss der dem Spital zu Lucern gehöriger Alp im Egenthal*. – ... Abschilferung des Grossen Stadt-Spitals zu Lucern ... 1771, Tafel 12. Stadtarchiv Luzern, B2/B9.

SCHÜRMANN (1848): *Der Pilatus und dessen nordwestliche Umgebung*. – Staatsarchiv Luzern, PA 928/19259.

DUFOURKARTE. Bl. 7, 1864/67.

TOPOGRAPHISCHER ATLAS DER SCHWEIZ. Bl. 204/1890 Malters und Bl. 376/1894 Pilatus.

Übersichtsplan über die projectirte Strasse Hergiswald–Holderkäppeli. – 1895–1896, Stadtarchiv E2a. 182.

Handschriftliche Quellen:

IVS-GRUNDLAGEN. LK 1150 Luzern und LK 1170 Alp-

nach, erarbeitet von Andres Loepfe, Martino Froelicher, Hans-Ulrich Schiedt.

STRASSENAKTEN. Staatsarchiv, SA 2122f.

Edierte Quellen und Literatur:

ALLGÄUER, OSCAR (1961): *Der Pilatus*. – Luzern.

AREGGER, J. (1972): *Der Pilatus. Geschichtliches – Naturwissenschaftliches*. – Verhandlungen der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft.

BALTHASAR, JOSEPH ANTON FELIX VON (1811): *Die Stadt Luzern und ihre Umgebungen*. – Luzern, 257–267.

BARRAUD, CHRISTINE & STEINER, ALOIS (1983): *Kriens. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. – Kriens, Luzern.

BUSINGER, JOSEF (1833): *Luzern und seine Umgebungen*. – Luzern, 153–161.

CYSAT, RENWARD (1962ff.): *Collectanea chronica Lucernensi et Helvetiae*. – Luzern.

GESNER, CONRAD (1555): *Conradi Gesneri, De rarib et admirandis herbis... Commentariolus; Descriptio*

- Montis Fracti sive Montis Pilati, iucta Lucernam in Helvetia... – Zürich, 87 S.*
- GLAUSER, FRITZ (1987): *Verkehr im Raum Luzern – Reuss – Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege.* – Jahrbuch der historischen Gesellschaft Luzern, Luzern, 1987, 5, 2–19.
- HERZOG, JOSEF (1922): *Aus der Geschichte des Eigentals.* – Luzern.
- HELPENSTEIN, ALFRED (1982): *Das Namengut des Pilatusgebietes.* – Luzern.
- HISTORISCH-BIOGRAPHISCHES LEXIKON DER SCHWEIZ, Bd. 6, Neuenburg 1931.
- HORAT, HEINZ (1986): *Die Marienkapelle im Eigenthal LU.* – Schweizerischer Kunsthörer, Nr. 397, Bern.
- KAPPELER, M. A. (1767): *Pilati montis historia.* – Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern, 1960:18, 1–256.
- MEYER, THOMAS (1989): *Der Anfang des Automobilverkehrs in Luzern.* – Luzern im Wandel der Zeiten, Heft 4, Luzern.
- MOOS, XAVER VON (1946): *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern.* Bd. 1. *Die Ämter Entlebuch und Luzern-Land.* – Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Basel 1946.
- MÜHLEBACH, PIUS NIKLAUS (1985): *Die Sammlung der Pilatus-Ansichten im Bildarchiv der Zentralbibliothek Luzern.* – Luzern.
- SEGESSER, PHILIPP ANTON VON (1851): *Rechtsgeschichte der Stadt und Republik Luzern.* Bd. 1. – Reprint, Aalen 1974.
- STIRNIMANN, P. (1902): *Die Trinkwasserversorgung der Stadt Luzern.* – Luzern.
- THÜRIG, X. (1870): *Malters. Die Heimatkunde für den Kanton Luzern.* – Luzern.
- WEBER, PETER XAVER (1913): *Der Pilatus und seine Geschichte.* – Luzern.
- WICKI, HANS (1979): *Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert.* – Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 9, Luzern, München.

M. Froelicher
H.-U. Schiedt
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz (IVS)
Regionalstelle Innerschweiz
Gibraltarstrasse 24
6003 Luzern



Blick vom Studberg über Trockenmatt gegen Mittaggüpfi und Hengst. Eindrücklich der Kontrast der gegen Norden (von links nach rechts) aufgebrannten Helvetischen Randkette mit ihren schroffen Kalkwänden und den darunterliegenden, vegetationsbedeckten subalpinen Flyschmassen.