

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 40 (1997)

Artikel: Der Oberaargau als Transitland zwischen Lombardei und Nordwesteuropa? : Historische Verkehrswege zwischen Aare und Luzerner Hinterland
Autor: Tanner, Rolf Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071372>

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: 13.12.2025

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

Der Oberaargau als Transitland zwischen Lombardei und Nordwesteuropa?

Historische Verkehrswege zwischen Aare und Luzerner Hinterland

Rolf Peter Tanner

Vorbemerkung

In der vorliegenden Arbeit soll eine historische Wegstrecke durch den Oberaargau untersucht werden: die alte Luzern–Huttwil–Solothurnstrasse. Anschliessend wird der Versuch unternommen, diese eher kleinräumige Verbindung in einen überregionalen Kontext zu stellen. Die Route verlief über Willisau nach Huttwil auf der alten Luzern–Bernstrasse und spaltete sich dort von dieser Strasse ab, die den weiteren Weg über Dürrenroth–Affoltern–Kaltacker nach Burgdorf nahm. Ab Huttwil überquerte die Solothurnstrasse bei der Weinstegen die Langeten und leitete über die Linden hinunter nach Thörigen. Die Fortsetzung bildete der Weg über Bettenhausen–Oberönz–Äschi–Subingen und Derendingen (s. Abb. 1).

Diese Untersuchung stützt sich in ihrem zentralen Teil über die Solothurn–Luzernstrasse auf Ergebnisse der Erhebungen im Rahmen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)¹. Für den solothurnischen Teil der Strecke wurde auf Archivrecherchen zurückgegriffen, die ebenfalls von Mitarbeitern des IVS in den Staatsarchiven Bern und Solothurn durchgeführt wurden. Aus diesem Grund ist es nötig, diese Institution in raschen Zügen vorzustellen:

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz ist ein Bundesinventar, das in Anwendung des Bundesgesetzes über Natur- und Heimatschutz (NHG) im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) entsteht. Historische Verkehrswege sind durch historische Dokumente und teilweise auch durch ihr traditionelles Erscheinungsbild im Gelände belegbare Verbindungen früherer Zeitepochen. Als eines der prägendsten anthropogenen Elemente der Landschaft gehören sie zu den meistgefährdeten Kulturdenkmälern. Zu ihrem Schutz werden sie gesamtschweizerisch durch das IVS erfasst und dokumentiert. Ziele dieser Arbeit sind unter anderem:



Abb. 1 Die Wegstrecken von Luzern nach Bern und Solothurn.

- Aufstellen eines Hinweisinventars der schützenswerten Objekte von historischen Verkehrswegen als Entscheidungshilfe für die Raumplanung.
- Umsetzen der Inventargrundlagen (z.B. Einbau alter Wege in Fuss- und Wanderwegnetze).

Haupttransitachsen durch die Schweiz in Mittelalter und früher Neuzeit

Über die grossen Transitachsen durch die Schweiz herrscht in der Wegforschung Einigkeit. Seit der Römerzeit sind es zwei hauptsächliche Routen, die das Gebiet der heutigen Schweiz von Norden nach Süden durchqueren: der Grosse St. Bernhard (mons Poeninus) und der Septimer bzw. Julier/Maloja. Ab dem Beginn des 13. Jahrhunderts werden diese Strecken ergänzt und später überflügelt durch den Gotthard (s. Abb. 2).³

Die Fortsetzungen durch den Jura gegen Nordwesteuropa ergeben sich durch folgende Hauptachsen (s. Abb. 2):

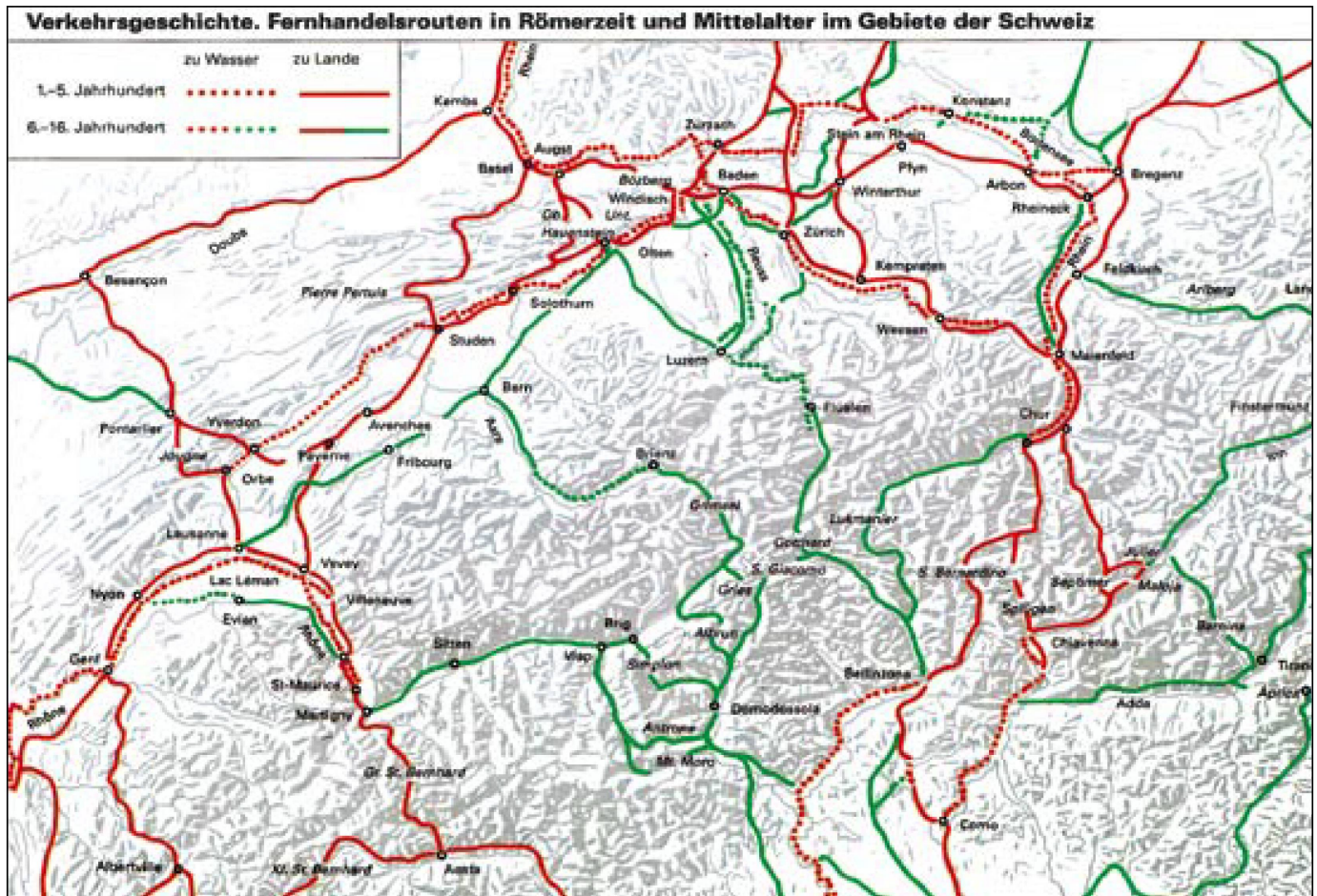


Abb. 2 Die historischen Hauptverkehrsachsen durch die Schweiz.²

- vom Grossen St. Bernhard über den Col de Jougne nach Besançon oder, bei Lausanne abzweigend, durch das Mittelland zum Oberen Hauenstein und nach Basel,
- vom Gotthard über den Unteren Hauenstein ebenfalls nach Basel,
- von den Bündner Pässen über Zürich und den Bözberg erneut ans Rheinknie.

Dazwischen fügt sich als zweitrangiger Übergang der Weg über die Pierre Pertuis, wobei dessen Verlauf für die nachrömische und auch noch für die frühe Neuzeit ungeklärt ist.⁴

Fernziele all dieser Strecken waren im Mittelalter einerseits die Messen der Champagne⁵ (ab der Mitte des 12. Jahrhunderts, Hochblüte in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts) bzw. Flanderns⁶ (ab dem 14. Jahrhun-

dert) und andererseits die Handelsmetropolen Oberitaliens. An den gesicherten Messeorten der Champagne trafen sich Kaufleute aus aller Herren Ländern zum Warenaustausch (s. Abb. 11).

Mit dem Niedergang der Champagner Messen seit der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts traten immer mehr die Messen von Genf und ab 1462 diejenigen von Lyon in den Vordergrund.⁷ Mit dem Aufschwung der Handelsmetropolen Mittel- und Oberdeutschlands ergab sich dadurch eine Umlagerung der Verkehrsausrichtung: anstelle des Nord-Süd-Verkehrs durch die Schweiz trat nun vermehrt auch ein Ost-West-Verkehr. Diese Umorientierung lässt sich sehr schön an der Territorialentwicklung Berns aufzeigen. Versuchte die Aarestadt zu Beginn ihrer Staatswerdung noch gegen Norden (Jura) und Süden (Oberland) ihr Herrschaftsgebiet auszuweiten, dokumentiert die Einverleibung unseres Raumes (Kauf der Landgrafschaft Kleinburgund 1406) und die Eroberung des Aargaus 1415 die neue Stossrichtung, die in der Eroberung der Waadt 1536 gipfelte.⁸

Im Gefüge der genannten Hauptachsen wird der Oberaargau durch beide West-Ost-Achsen berührt, nämlich einerseits durch die «Zähringerroute» aus der Westschweiz über Bern und Burgdorf nach Langenthal und weiter in den Aargau⁹ sowie durch deren Parallelachse über Kirchberg und Herzogenbuchsee, die im 18. Jh. als moderne Chaussée nach französischem Vorbild ausgebaut wurde¹⁰, andererseits durch die alte römische Linie von Payerne–Murten–Aarberg–Solothurn–Olten (s. Abb. 2). Die Strasse von Solothurn nach Luzern (beides Orte, die an Haupttransversalen liegen) bildet also eine sekundäre Verbindung innerhalb des grossen Netzes. Die Strecke scheint zwar eine Fernstrasse, nicht aber eine ausgeprägte Handelsstrasse gewesen zu sein. An Fernhandelsgütern, die den Willisauer Zoll passierten, werden in der Neuzeit (1675) Wein, Reis, Tuch, Salz und als Kaufleute Berner, Solothurner und «Welsche» genannt¹¹, wobei diese Angaben erst die luzernische Zeit betreffen.

Die historische Solothurn–Luzern-Strasse im Oberaargau

Die Darstellung der Solothurn–Luzern-Strasse im Raume des Oberaargaus erfolgt in zwei Abschnitten: Solothurn–Huttwil und Huttwil–Willisau (–Luzern). Die Begründung für dieses Vorgehen liegt darin, dass ab Huttwil die Strecke auf der alten Bern–Luzern-Strasse (s. oben) verläuft, so

dass viele Quellennachweise und Verkehrsbeziehungen nicht eindeutig der einen oder anderen Strecke zugeordnet werden können. Zunächst werden historische Quellenbelege für die Strasse an sich und für weg-
begleitende Einrichtungen, wie Brücken, Mühlen, Kirchen, Gerichts-
stätten etc. gegeben, die sich naturgemäss an Wegen befanden. An-
schliessend werden die noch im Gelände auffindbaren Wegelemente
dokumentiert.

Der Abschnitt Solothurn–Huttwil



Abb. 3 Inventarkarte IVS des Abschnittes Bettenhausen–Huttwil. Auf Landes-
karte 1:50 000, Blatt 234 Willisau (verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung L+T
vom 4. 9. 1997.

Quellennachweise:

Dass die Solothurn–Luzern-Strasse zumindest im Bereich des Wasseramtes auf ein hohes Alter zurückblicken kann, zeigen unter anderem Erwähnungen wie «uff der Emmen bruck an des heiligen richs strassen in der lantgraffschaft von Wangen»¹², oder «ze Därendingen, an des hl. Richs strassen»¹³ aus dem Jahr 1472, die die Strecke als *via regia*, als Königsstrasse, auch «offene Strasse» genannt, qualifizieren. Der Begriff «offene Strasse» entsprach der mittelalterlichen Rechtsvorstellung eines Raumes, der nur dem Reichsrecht unterworfen war, und der somit einen von lokalen Gewalten unbeeinflussbaren Raum darstellte. Hingegen sucht man vergeblich nach der namentlichen Erwähnung des Endzieles Luzern. Auch der Abschnitt auf heute bernischem Territorium bleibt lange Zeit nicht fassbar. Dennoch gibt es einige Hinweise für Verkehrsbeziehungen. So besass die Benediktinerpropstei in Herzogenbuchsee namhafte Güter in Huttwil (erwähnt 1108), die sie durch einen eigenen Meierhof verwalten liess.¹⁴ Also muss spätestens zu dieser Zeit eine Verbindung von Herzogenbuchsee nach Huttwil bestanden haben; der kürzeste Weg dahin verläuft ab Thörigen auf der nachmaligen Luzernstrasse. Interessant mag auch der Umstand sein, dass schon im 12. Jahrhundert die Grafen von Fenis, die Vorfahren der Grafen von Neuenburg, altererbte Güter ihrem Hauskloster St. Johanssen bei Erlach schenkten, das dieses durch zwei Meierhöfe verwalten liess.¹⁵ Ebenso verfuhrten die Feniser mit Gütern in Geiss bei Menznau.¹⁶ Folglich müssen Verkehrsbeziehungen bestanden haben aus dem Seeland in den Oberaargau und sogar ins heutige Luzerner Hinterland, wobei hier verschiedene Verbindungsmöglichkeiten bestanden haben mögen.¹⁷

Der unermüdliche Reisende Andreas Ryff aus Basel (1550–1603) endlich gibt uns für das ausgehende 16. Jahrhundert eine exakte Wegbeschreibung des gesamten Abschnitts: «Nun soltu wissen, gönstiger läser, dass ich die reiss uff vasnacht vom Sollenturnner merckt uff den alten merckt gehn Lutzern de anno 71 biss uff anno 97 jehrlich in eigener persohn gethon; ... von Sollenturn aus uff Soubigen, $\frac{1}{2}$ myl, Dörigen 1 myl, Huthwyl $1\frac{1}{2}$ mylen; summa uss Sollenturn gehn Huthwyl 3 myl wegs oder 5 stunden zrithen. Also komen die strossen von Sollenturn und von Bern und Friburg gegen Lutzern zuo in Huthwyl zuosamen, und ist kein andere landtstross wegen des gebirgs».¹⁸

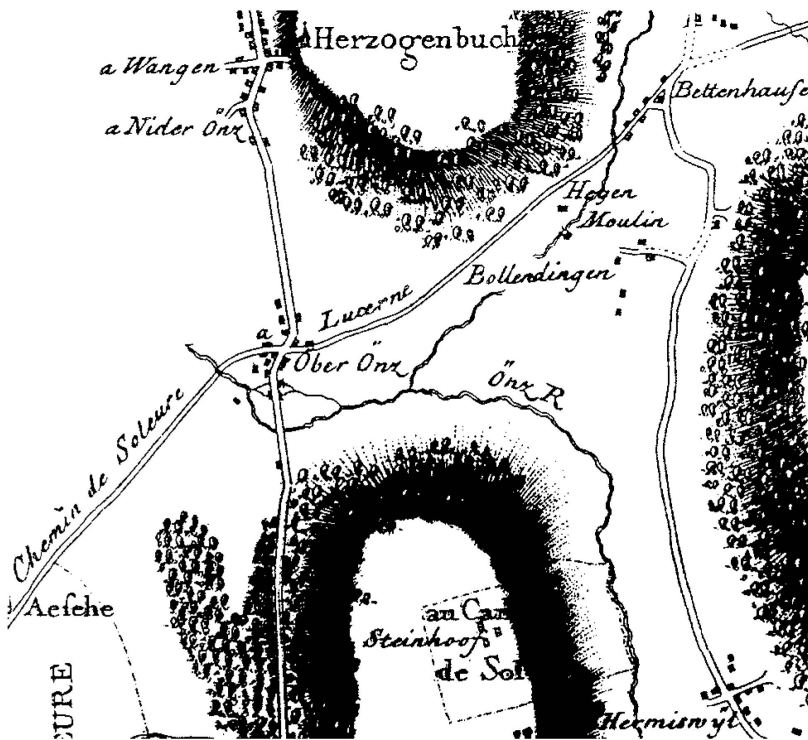


Abb. 4 Auf der «Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zürich» aus dem Jahr 1787 erscheint die alte Strasse von Solothurn nach Luzern als «Chemin de Soleure à Lucerne».¹⁹

Noch um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert ist auf Karten, Plänen und in schriftlichen Quellen vom «Chemin de Soleure à Lucerne»²⁰, von der «Landstrass nach Solothurn»²¹ oder von der «Landstrass von Lucern nach Solothurn»²² die Rede. Zu dieser Zeit wird sich aber bereits ein grosser Teil des Verkehrs zwischen beiden Städten auf anderen, besseren Strassen abgewickelt haben. Zwar war der Weg über Huttwil und Willisau die kürzeste Verbindung zwischen Solothurn und Luzern²³, dennoch schlugen die Luzerner Postboten seit den achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts den Weg über Sursee–Zofingen–Egerkingen nach der Ambassadenstadt ein.²⁴ 1743 ersetzte Bern den Fussboten, der bisher durchs Entlebuch nach Luzern gelangt war, durch einen Reiter, «der zweimal wöchentlich die Post aus Bern, Frankreich und Deutschland von der bernischen Poststation Dürrmühle» bei Niederbipp nach Luzern brachte.²⁵ Offenbar hat hier unter anderem auch die französische Botschaft in Solothurn ihre Hand im Spiel gehabt. Der Bote ritt dabei über Langenthal und Zofingen nach Luzern;²⁶ auch dies ein Indiz dafür, dass die Direkt-

verbindung über Huttwil an Bedeutung verloren hatte. Jedenfalls befuhr die Reise-Paketpost-Wagenverbindung zwischen Solothurn und Luzern ab 1789 dieselbe Route.²⁷

Vor allem das gebirgige Stück zwischen Thörigen und Kleindietwil scheint der Entwicklung der Route abträglich gewesen zu sein. Als schliesslich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dieses Stück ausgebaut wurde (1876 fertiggestellt), war nur noch von der «Thörigen–Dornegg–Linden–Leimiswil–Lindenholz–Strasse» die Rede.²⁸ Ungefähr zur selben Zeit entstand auch zwischen Kleindietwil und Huttwil eine neue Strasse, wobei damals schon von der Langenthal–Huttwil-Strasse gesprochen wurde.²⁹

Die Erinnerung an die alte Verkehrsverbindung ist vor allem im Wasseramt lebendig geblieben; in allen Dörfern an der Route trägt auch die heutige Hauptstrasse den Namen «Luzernstrasse».

Die erste Linienführung der Strecke (BE 42.1³⁰, s. Abb. 3) von Thörigen über Duppetal (insbesondere der Abschnitt BE 42.1.1) nach Linden und weiter nach Huttwil wird am Anfang des 19. Jahrhunderts auf einem Flurplan als «Strass nach Huttwyl» bezeichnet.³¹ Da sie auch die direkteste Ausrichtung aufweist, ist anzunehmen, dass diese Verbindung die eigentliche Landstrasse nach Luzern darstellt und dass den anderen Routen eher Alternativcharakter zukam.

Inwieweit die Linienführung über Dornegg (BE 42.2, s. Abb. 3) wirklich eine Variante zum Direktaufstieg nach Linden über Duppetal war (BE 42.1) oder lediglich lokale Bedeutung hatte, ist schwierig abzuschätzen. Der Hinweis, dass im Weiler Guggershüs die solothurnischen Einsiedelpilger Rast zu machen pflegten³² und die teilweise starke Ausprägung der Wegformen lassen jedoch auf mehr als nur lokale Bedeutung schliessen (s. Beschreibung Geländespuren).

Rohrbach (BE 42.1.4, s. Abb. 3) tritt für bernische Verhältnisse ausserordentlich früh ins Licht der schriftlichen Quellen: bereits 795 wird die dortige Martinskirche erwähnt.³³ Die Annahme, dass dieses Gotteshaus die Mutterkirche vieler umliegender Pfarreien gewesen sein soll, haben die Ausgrabungen in Madiswil widerlegt; die dortige erste Kirche geht mindestens so weit zurück, wie das Erwähnungsdatum der Rohrbacher Kirche. Diese Vermutung ist übrigens schon anlässlich der Grabungen in Rohrbach selber geäussert worden.³⁴ Es ist anzunehmen, dass sich die Kirche aus karolingischer Zeit und die alte Mühle³⁵ (erwähnt 1329) an der

alten Durchgangsstrasse befanden. Daher lässt sich vermuten, dass der Strassenverlauf, wie er auf Plänen des 19. Jahrhunderts erscheint, ungefähr dem früh- und hochmittelalterlichen entsprechen dürfte.³⁶ Erst die siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts brachten die Neuanlage der Ortsdurchfahrt.³⁷ Lediglich die Langetenbrücke von 1776³⁸ wurde schon kurz vor 1850 einer Erneuerung unterzogen³⁹, der Vorgängerbau muss noch aus Holz bestanden haben.⁴⁰

Geländespuren an der Linienführung Thörigen–Duppetal–Linden–Huttwil

Die gesamte Strecke ist heute noch auf fast der gesamten Länge in ihrem historischen Verlauf in Strassen der verschiedensten Klassifikation erhalten (s. Abb. 3). Auf der Strecke zwischen Solothurn und Thörigen ist sie unter heutigen Haupt- und Nebenstrassen verborgen, ebenso zwischen Weinstegen und Rohrbach. Insbesondere aber im bergigen Stück von Thörigen nach Kleindietwil markieren Waldwege und kleine Hoferschliessungsstrassen mit noch vorhandenen, typischen Wegmerkmalen ihren Verlauf.

Die Linienführung Thörigen–Duppetal–Linden–Huttwil (BE 42.1, s. Abb. 3) erreicht mit zwei markanten Hohlwegaufstiegen (BE 42.1.1 und 42.1.2) das Hochplateau von Duppetal und zieht weiter zum «Passübergang» auf der Linden (BE 42.1.3). Bis zum kleinen Kern von Leimiswil ist von der alten Strasse der historische Verlauf nicht mehr erhalten. Als schmale, geteerte Hoferschliessungsstrasse zieht sie sich dann über das Eichholz zum Langetenübergang von Wystägen, wo sie die alte Strasse von Langenthal nach Sumiswald kreuzt. Von hier bis nach Rohrbach (BE 42.1.4) verlief die alte Luzernstrasse unter den heutigen, modernen Strassen. Im «Brand» südwestlich von Rohrbach erscheint sie wieder als geteerte Flur- und Fahrradstrasse, die in den historischen Kern des Städtchens Huttwil mündet.

Der Hohlwegaufstieg BE 42.1.1 (s. Abb. 3) ist heute noch als Waldweg genutzt. Der ausgeprägte Hohlwegkörper ist bis zu 6 Meter tief und weitet sich nach etwa 150 Metern zu einem Hohlwegbündel. Ab dem «Grüttershüsli» führt der Weg als Erschliessungssträsschen mit Asphaltoberfläche zum Weiler Duppetal.



Abb. 5 Der tief eingeschnittene Hohlweg gleich zu Beginn des Aufstiegs nach Duppetal. Foto R. Tanner, 30.-8.-1992.

Obwohl der Abschnitt über die Duppetalweid nach Duppetal (BE 42.1.2, s. Abb. 3) ausgeprägtere Wegformen aufweist als die oben beschriebene Direktverbindung (BE 42.1.1), ist keine Quelle auffindbar, die diesen Weg als Teilstück der Luzernstrasse ausweist. Lediglich die starke Ausprägung der Spuren lässt die Vermutung zu, dass es sich hier um einen Alternativaufstieg nach Duppetal handelt. Der Aufstieg auf die Höhe der Duppetalweid besteht aus einer Folge von markanten Hohlweg- und Hohlwegbündelabschnitten. Gleich am Anfang steigt der Weg im Bogen durch einen offenbar ungenutzten Hohlweg an, der bis 10 Meter tief eingegraben ist. Das nächste Hohlwegstück ist noch bis zu 5 Metern tief und verzweigt sich im weiteren Verlauf in ein Bündel aus drei Spuren. Abgeschlossen wird der gesamte Abschnitt durch ein weiteres Bündel mit 6 bis 7 Trassen, wobei einige bis 3 Meter eingetieft sind. Anschliessend zieht der Weg erst als Feldweg, dann als asphaltierte Drittklassstrasse nach Duppetal, wo er sich mit der Hauptroute (BE 42.1.1) vereinigt.

Die Luzernstrasse ist zwischen Duppetal und Linden (BE 42.1.3) nicht mehr vollständig erhalten. Bis zur Kreuzung mit der Zufahrtsstrasse zum Schulhaus Neuhaus führt sie als schmales, asphaltiertes Erschliessungssträsschen einer bestockten Hangkante entlang. Die Fortsetzung ist nur noch als S-förmige, fossile Spur im Wiesland auszumachen, die von den Aufschüttungen der heutigen Staatsstrasse Thörigen–Leimiswil–Lindenholz unterbrochen wird. Erst zuoberst auf der «Passhöhe» tritt der alte Verlauf als Zufahrtsstrasse zum Weiler Linden noch einmal kurz in Erscheinung.

Im Dorf Rohrbach (BE 42.1.4) sind die folgenden Elemente zu nennen: an der Mühlegasse, der früheren Hauptstrasse, steht die alte Mühle, 1881 erneuert⁴¹, mit einem Speicher. Eine Mühle wird in Rohrbach bereits 1329 erwähnt⁴²; ob sie sich bereits am heutigen Standort befand ist indes nicht auszumachen. Der heutige Kirchenbau in Rohrbach ist ganz der landesüblichen Barocktradition verpflichtet und stammt aus dem Jahr 1738.⁴³ Von der alten Martinuskirche ist nichts mehr erhalten. Die Langetenbrücke (entstanden während der Neuanlage 1870–1873, s. Beschrieb «Quellennachweise») ist durch den Ausbau der modernen Staatsstrasse im 20. Jahrhundert stark modifiziert worden.

Geländespuren an der Alternativroute über Dornegg

Fast der ganze Verlauf der Linienführung BE 42.2 (s. Abb. 3) weist historische Wegsubstanz auf (s. Abschnittsbeschriebe BE 42.2.1 bis 3), lediglich das Stück zwischen Schluecht und dem Weiler Dornegg ist nur noch als moderne Erschliessungsstrasse erhalten.

Der Abschnitt im Bützbergwald (BE 42.2.1, s. Abb. 6) besteht aus einem eindrücklichen Hohlwegbündel mit einer verwirrenden Anordnung von Spuren, die sich überlagern. Einige dieser Spuren erreichen Tiefen bis zu 10 Metern. Ihre grosse Anzahl lässt auf regen Verkehr schliessen, wobei sicherlich Holzschleif und Viehtrieb ebenso zur grossen Anzahl der Trassen beigetragen haben werden wie allfälliger Fernverkehr.

Die Hauptspur bildet der noch genutzte Forstweg, der im unteren Teil des Systems besonders stark eingetieft ist (3–8 Meter). Im oberen Teil des Wegbündels liegen ungenutzte Trassen, deren Tiefe, möglicherweise durch Erosion, sogar bis zu 10 Meter beträgt.

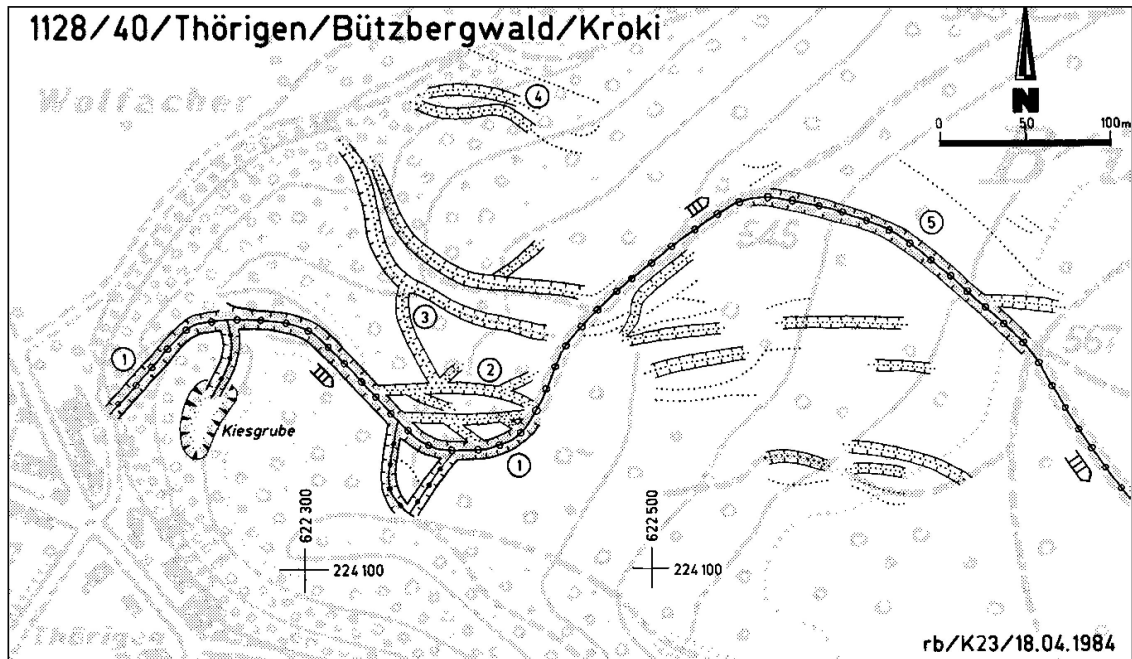


Abb. 6 Kroki 1128/40/Thörigen/Bützbergwald.



Abb. 7 Der Hohlweg von Dornegg nach Linden mit der Wegoberfläche aus anstehendem Fels. Foto R. Tanner, 30.8.1992.

Auf der Höhe des Anstiegs läuft das System in einen einfachen Forstweg zusammen, der zum Hof Schluecht führt.

Der Abschnitt über Guggershus (BE 42.2.2) weist keine bedeutenden Wegspuren auf und ist einzig als einfacher Feldweg erhalten.

Am Abschnitt Dornegg–Linden (BE 42.2.3) ist besonders der schön ausgeprägte Hohlweg gleich südlich des Weilers erwähnenswert. Er wird nur noch extensiv durch Forst- und Landwirtschaft genutzt. Die Wegoberfläche bildet der anstehende Sandstein, die Böschungen bestehen grösstenteils aus Lockermaterial, an wenigen Stellen auch aus Fels. Der Weg ist bis 3 Meter eingetieft und erstreckt sich über rund 100 Meter.

Im weiteren Verlauf bildet der Weg ein kleines Spurenbündel und passiert eine künstlich ausgehauene Sandsteinhöhle (Steinbruch oder Wasserstollen), bevor er den Weiler Linden erreicht.

Der Abschnitt Huttwil–Willisau (–Luzern)

In diesem Abschnitt beschränken wir uns primär auf die geschichtliche Darstellung und verfolgen die Geländespuren nur bis an die Kantons-grenze, da die historischen Bezüge aus dem heutigen Luzerner Hinterland natürlich direkte Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen hatten, die Geländespuren hingegen nicht mehr dem Oberraargau angehören.

Quellennachweise

Die Strecke Huttwil–Willisau liegt, wie oben erwähnt, eingebettet in zwei alte Verbindungen: von Bern über Burgdorf nach Luzern und von Solothurn über Äschi und Thörigen nach Luzern (BE 6 und BE 42), die in Huttwil zusammenliefen. Gleich nach der Überquerung der heutigen Kantons-grenze teilt sich der Weg in zwei Stränge: in die Linienführung über Ufhusen–Olisrüti und in den Talweg über Hüswil–Zell und Gettnau (LU 11.1 und LU 11.2, s. Abb. 8).

Der Ort Huttwil wird bereits um die Mitte des 9. Jahrhunderts in einer Ver-gabung an das Kloster St. Gallen erwähnt. Die Stadt wurde um 1250/1270 von den letzten Altkyburgern, möglicherweise sogar von den Habsburgern gegründet. Die Kyburger waren 1218 als Erben der Zährin-

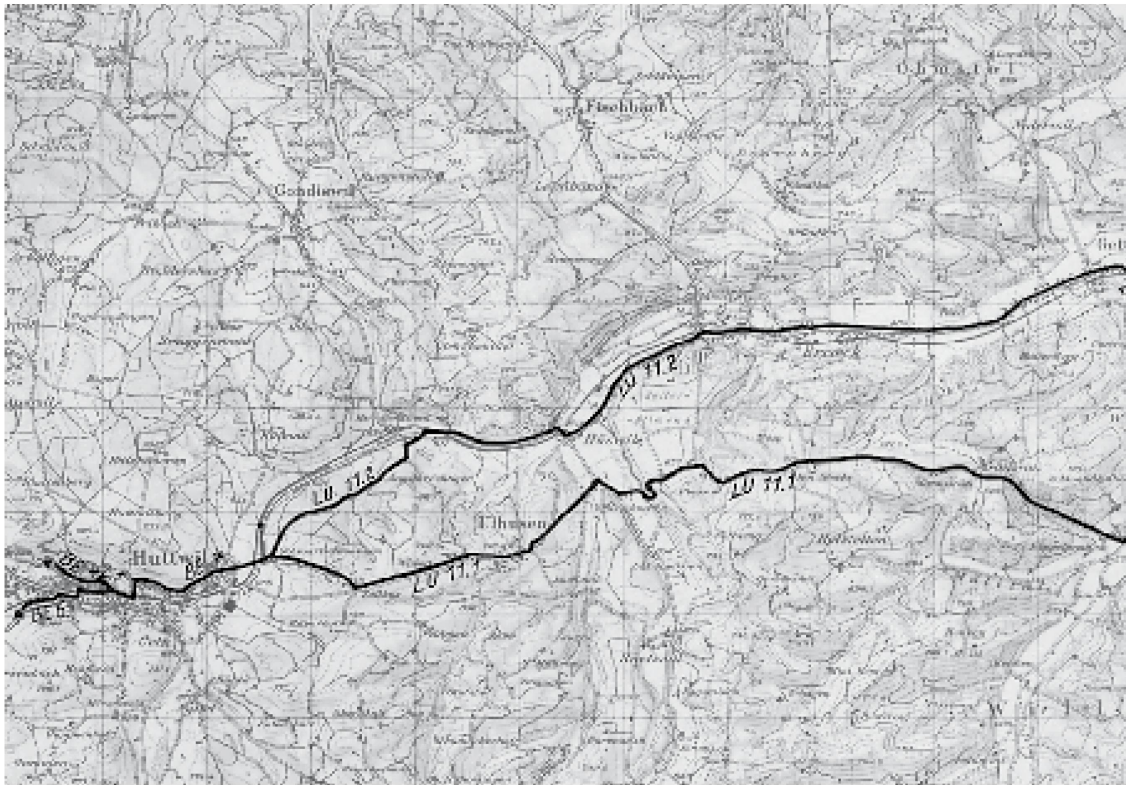


Abb. 8 Inventarkarte IVS des Abschnittes Huttwil–Willisau. Auf Landeskarte 1:50 000, Blatt 234 Willisau (verkleinert). Reproduziert mit Bewilligung L+T vom 4. 9. 1997.

ger zu einer beherrschenden Stellung in Huttwil gekommen und verfügten unter anderem über die Gerichtsbarkeit.⁴⁵ Dass Huttwil schon im Mittelalter sowohl eine gewisse Verkehrsbedeutung gehabt haben muss als auch ein regionales Zentrum gewesen ist, zeigt der Umstand, dass Eberhard von Kyburg 1335 «ze Hutwile in unser grafschafft an offener strasse» zu Gericht sass.⁴⁶ Dass einer Strasse dieser Status zukommt, lässt auf ihre grosse Bedeutung schliessen (s. oben). Ab wann Huttwil auch Markort war, ist nicht klar, denn «dass Märkte erst 1467 erwähnt werden, heisst nicht, dass sie erst in bernischer Zeit entstanden».⁴⁷

In dieselbe Zeit fällt das Einsetzen von Quellen, die die Strassenzüge erwähnen, die im Zusammenhang mit der vorliegenden Strecke stehen. Da erscheint ausserhalb von Willisau ein Sondersiechenhaus, das vermutlich schon im 14. Jahrhundert bestanden hat.⁴⁸ Siechenhäuser wurden nur an viel begangenen Strassen eingerichtet. In einem luzernischen Ratsbeschluss aus dem Jahr 1455, der sich mit einem Streit um die Zufahrts-

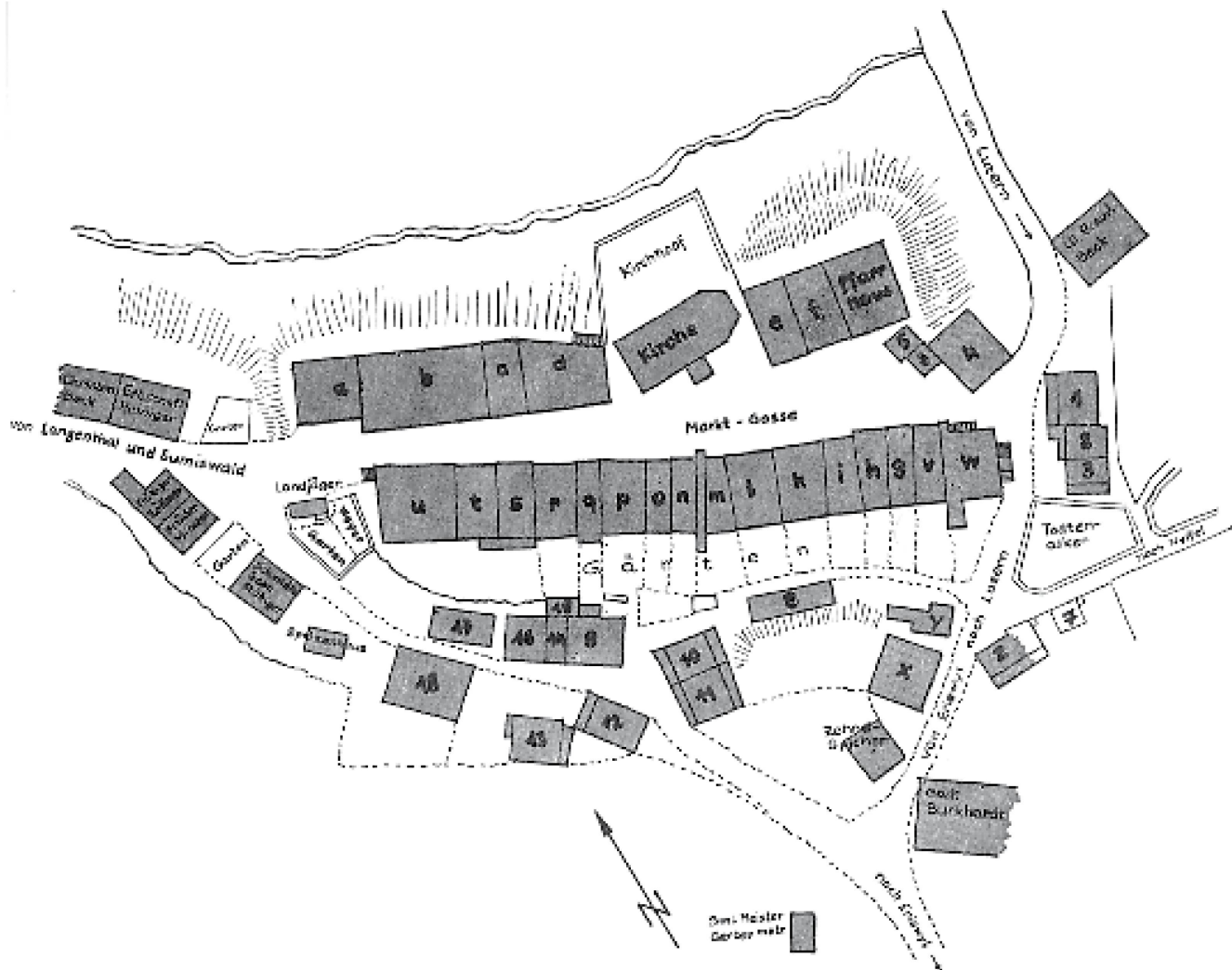


Abb. 9 Die Strassenführung in Huttwil vor dem Stadtbrand 1834. Rekonstruktionsplan.⁴⁴

strassen von Luzern nach Willisau auseinandersetzt, werden auch die überregionalen Bezüge genannt: «wenn ein Rothenburger in Willisau oder westlich davon, nämlich z.B. im Burgundischen oder im Bernbiet etwas kaufe, er eine der beiden Landstrassen nach Willisau wählen könne».⁴⁹ Bickel nennt den Flurnamen «Hochstrasse» westlich des oberen Torres in Willisau, der aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Strasse nach Huttwil in Zusammenhang steht. Nach dem 15. Jahrhundert erlischt der Name hingegen.⁵⁰ 1491 wird aber dafür die Verzweigung der Strassen nach Hergiswil und nach Huttwil genannt⁵¹, im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts ist die Rede von einer «Crützmatten ob der statt hinder dem kappely, so man gan Huttwil fart».⁵²

Eine Verbindung von Burgdorf nach Huttwil über die Lueg und Affoltern wird bereits 1479 genannt (die alte Bern–Luzern-Strasse, BE 6., s. Abb. 8.).⁵³

Das 16. Jahrhundert brachte der Stadt Huttwil eine neue Bedeutung als Markort. So wurde 1539 ein Jahrmarkt zum Matthistag bewilligt, und ab 1575 bekam der Ort sogar einen Wochenmarkt bewilligt.⁵⁴ Für den Fernverkehr hatten diese Märkte wohl weniger Bedeutung, denn der erwähnte Basler Kaufmann Andreas Ryff nennt Huttwil nur als Etappenort am Weg nach Luzern und erwähnt keine Märkte: «Und wir komen also ordinare uff die alte vasnacht zimmis in Huthwyl zemen, wer diser strosen oder ortten nach Lutzern begert».⁵⁵ Möglicherweise hat Ryff sein «zimmis» im Gasthof Mohren gehalten, denn dies war seit jeher die wichtigste Herberge im Ort, sie soll schon im 13. Jahrhundert erwähnt worden sein.⁵⁶

Mit der Rolle als Transitstation verbunden war auch das Recht der Zollerhebung. Huttwil war der einzige Ort im Oberaargau, dem es gelang, das Zollregal dem Landesherrn, in diesem Fall den Kyburgern, abzunehmen. Seit dem 14. Jahrhundert hielten die Huttwiler dieses Privileg in den eigenen Händen, was von Bern 1505 bestätigt wurde. Erst 1862 (!) wurden die Rechte Huttwils mit rund 10 000 Franken abgegolten.⁵⁷

Wohl nicht von ungefähr fanden zwei der drei Versammlungen der unzufriedenen Bauern während des Aufruhrs von 1653 in Huttwil statt⁵⁸, lag die Stadt doch sehr verkehrsgünstig inmitten der rebellierenden Landschaften. Sie hatte es jedoch teuer zu bezahlen: Das Stadtrecht ging verloren, die Tore wurden entfernt und eine empfindliche Busse musste berappt werden.⁵⁹

Die Rolle der Stadt Huttwil als Gerichtsstätte «an offener Strasse» wurde bereits genannt. Der Galgen, der seit dem 14./15. Jahrhundert bestand, befand sich am Fuss des «Dälenchnubels» nordöstlich des Städtchens und wurde 1712 an die Kantonsgrenze verlegt. Interessant ist dabei, dass die Luzerner in derselben Gegend, beim Galgenhof, ebenfalls eine Richtstätte besaßen.⁶⁰ Der Reisende traf damit auf einer Strecke von weniger als einem Kilometer gleich auf zwei mahnende Zeichen der obrigkeitlichen Ordnungsmacht. Diese Form der «Grenzmarkierung» war damals üblich, so befanden sich Galgen auch an der Grenze bei Attiswil und bei Niederbipp/Oensingen⁶¹.

Der Verkehr auf der Strecke Huttwil–Willisau nahm während der zweiten

Hälfte des 18. Jahrhunderts zuerst nur mässig zu, im Gegensatz zu anderen Routen, die den Verkehr zwischen Bern und Luzern vermittelten.⁶² Einerseits wurde nach 1761 der Weg über Reiden–Zofingen auf der neu-erstellten Strasse Luzern–Basel gewählt⁶³, andererseits bestand seit Anfang der fünfziger Jahre des 18. Jahrhunderts eine durchwegs fahrbare Verbindung durch das Entlebuch.⁶⁴ Die Frequenz steigerte sich jedoch drastisch mit dem Ausbau der Querverbindung Sursee–Gettnau–Huttwil am Ende der siebziger und anfangs der achtziger Jahre, so dass die Zolleinnahmen in Hüsвил, die vorher immer unter denjenigen von Ufhusen gelegen hatten, jene um das Zweieinhalbfache überstiegen. Um 1800 soll die Strecke Sursee–Huttwil ebenso stark befahren worden sein wie zum Beispiel die grosse Hauptachse Luzern–Basel.⁶⁵ Andererseits wurde bei der Klassifikation der Strassen des Kantons Luzern die Strecke Luzern–Zofingen als «Landstrasse von Luzern nach Bern» bezeichnet und als Strasse erster Klasse definiert, während die Verbindung Sursee–Huttwil lediglich als Strasse zweiter Klasse eingestuft wurde, ohne dass sie noch das Fernziel Burgdorf oder Bern in ihrer Bezeichnung trug. Von der alten Route über die Höhe direkt nach Huttwil war gar nicht mehr die Rede, ebensowenig von einem Fernziel Solothurn.⁶⁶

Das Jahr 1834 war für Huttwil ein einschneidender Zeitpunkt: nachdem 1340 die Berner und 1537 ein «ungfellig fheür» die Stadt in Asche gelegt hatten, war es am 9. Juni des erwähnten Jahres ein Blitzschlag in die Zehntscheuer, der einen Grossbrand auslöste.⁶⁷ Für den Wiederaufbau legte der Berner Stadtbaumeister Johann Daniel Osterrieth noch im selben Jahr vier verschiedene Wiederaufbauprojekte vor, von denen das letzte schliesslich die Zustimmung der Bewohner fand: Es erweiterte die Anlage des Städtchens, das ursprünglich bloss die Gasse beidseitig gesäumt hatte, um eine dritte Häuserzeile und schuf dafür vor der Kirche einen zentralen Platz, der die mittlere Häuserreihe unterbricht. Entgegen dem von Osterrieth vorgeschlagenen Orthogonalraster wurde die Kirche jedoch auf ihren alten Mauern wiedererrichtet. Die Durchgangsstrasse wurde in der Mitte abgegraben und das Gefälle so von 8 respektive 7 Prozent auf 2,5 Prozent verringert.⁶⁸ Damit waren die meisten Zeugen alter Zeiten in Rauch aufgegangen, und das Städtchen präsentiert sich bis heute in «biedermeierlicher Schlichtheit».

1839 wurde zum erstenmal der Wunsch nach einer vollständigen Erneuerung der Strecke zwischen Hüsвил und Huttwil auf luzernischer Sei-



Abb. 10 Huttwil vor und nach dem Stadtbrand von 1834. Oben Aquatinta 1825, unten Lithographie 1841, beide von Samuel Weibel.⁶⁹

te aktenkundig⁷⁰, auf bernischer Seite datiert ein erstes Projekt zur Korrektur der Strasse zwischen Sumiswald und der Grenze bei Huttwil sogar aus dem Jahr 1817.⁷¹ Offenbar reifte beidseits der Grenze der Entschluss heran, die gesamte Strecke von Grund auf zu erneuern: 1842/1844 lagen auf Luzerner Seite Pläne für einen Neubau vor⁷², auf der bernischen entstanden Projekte im Zeitraum zwischen 1845 und 1847.⁷³ Interessant ist, dass auf den bernischen Entwürfen wieder von der Bern–Luzern–Strasse die Rede war, wenn auch die Weiterführung über Sumiswald und Worb gedacht wurde. 1846 hatten die beiden Stände ihre Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen⁷⁴, auf Berner Boden wurde im Frühjahr 1847 mit den Bauarbeiten begonnen und 1848 bis zur Durchkreuzung mit der alten Strasse das neue Stück fertiggestellt.⁷⁵ Mit dem letzten Abschnitt bis zur Grenze wurde noch «gewartet, bis sie auch im Kanton Luzern anfiengen und diess gieng bis in den Monat November».⁷⁶ Die Vollendung und der Anschluss an die luzernische Strasse erfolgte 1850.⁷⁷ Zu erwähnen bleibt, dass dieses interkantonale Bauvorhaben mitten im Sonderbundskrieg realisiert wurde, in den Bauakten jedoch nichts davon erscheint. Die Strasse ist als breite Kantonsstrasse immer noch im Gebrauch und erstaunt heute noch durch ihre grosszügige Linieneinführung.

Geländespuren

Die Strecke zwischen Huttwil und der Kantonsgrenze erscheint kartographisch dargestellt erstmals auf einem Plan von 1806, der den gesamten Strassenzug über Willisau–Ruswil bis nach Luzern zeigt.⁷⁸ Sie ist auch heute noch im Gelände grösstenteils erhalten. Am Ostende des Städtchens Huttwil biegt sie eng nach Norden um und überquert die Langeten auf der sogenannten Staldenbrücke, die zumindest in ihrem Gewölbeunterbau noch aus dem Jahr 1816 stammt.⁷⁹ Am Nordufer erfolgt eine Biegung zurück nach Osten. Durch einen eher dörflich geprägten Ortsteil windet sie sich dem Südfuss des Huttwilberges entlang bis zu einem Neubauquartier, teilweise von einer bestockten Hangkante begleitet. Dieser moderne Siedlungsteil unterbricht die alte Strasse, und erst jenseits der «neuen Strasse» von 1848/50, bereits auf luzernischer Seite, erscheint sie wieder.

*Einbettung der Solothurn–Luzern-Strasse
in einen überregionalen Zusammenhang*

Bis jetzt ist primär die eigentliche Verbindung zwischen den Orten Luzern und Solothurn dargestellt worden. Sie gehörte offenbar nicht zu den ganz grossen Transversalen durch die Schweiz, zumindest nicht im Spätmittelalter und in der Neuzeit.⁸¹ Offen hingegen bleibt die Frage, inwieweit der Anschluss an die Haupthandelsstrecke über den Gotthard in der Zeit nach deren eigentlichen Eröffnung im 13. Jahrhundert⁸² nicht eben doch Einfluss auf die Solothurn–Luzern-Strasse hatte. Diese Eröffnung des Gotthardweges, beziehungsweise der Aufschwung des Verkehrs darauf, fällt zusammen mit der Blüte der Messen der Champagne. Für die Kaufleute von Mailand ist die Strecke vom Gotthard über Luzern, durch das Mittelland und durch den zentralen und westlichen Jura nach Burgund nicht zwingend weiter als über den Grossen St. Bernhard oder den Simplon (s. Abb. 11.). Mailand ist wohl der unbestrittene Handels- und Verkehrsknotenpunkt in der Poebene. Hier trafen sich die Verkehrsstränge schon vor dem Aufschwung des Gotthardweges⁸³, die Stadt entwickelte sich zum ersten Wollverarbeitungszentrum Italiens, wobei hier vor allem flandrische und englische Wolle verarbeitet wurde, die an den Champagner Messen eingekauft worden war.⁸⁴ Die Mailänder waren es auch, die zusammen mit den Piacentinern den Messen auch nach deren Niedergang im 14. Jahrhundert am längsten die Treue hielten.⁸⁵ Als Passagen durch den Jura kamen z.B. das Val de Travers oder der Weg durch die Klus von Balsthal nach der Ajoie in Frage. Auf dem Rückweg von der Champagne boten sich z.B. ab Neuenburg die zahlreichen Wasserwege geradezu zur Benützung an. An den verschiedensten Orten könnte der Landweg in Richtung Luzern und Gotthard wieder aufgenommen worden sein: in Solothurn, in Wangen aber auch in Aarwangen. Dies ergibt nun interessante Ansatzpunkte für unsere Region.

Schon früh ist die Frage diskutiert worden, ob der Umstand, dass unter anderem Obergeraargauer Adelshäuser (z.B. die Grünenberger, s. unten) und Herren aus dem Aareraum in der Innerschweiz begütert waren, nicht auf eine bewusste «Verpflanzungspolitik» der Zähringerherzöge zurückzuführen sei, die damit den Gotthardweg sichern und aufbauen wollten.⁸⁶ In neueren Publikationen ist zwar darauf hingewiesen worden, dass diese Herrschaftsverlagerungen bereits in die Zeit um 1100, wenn nicht so-

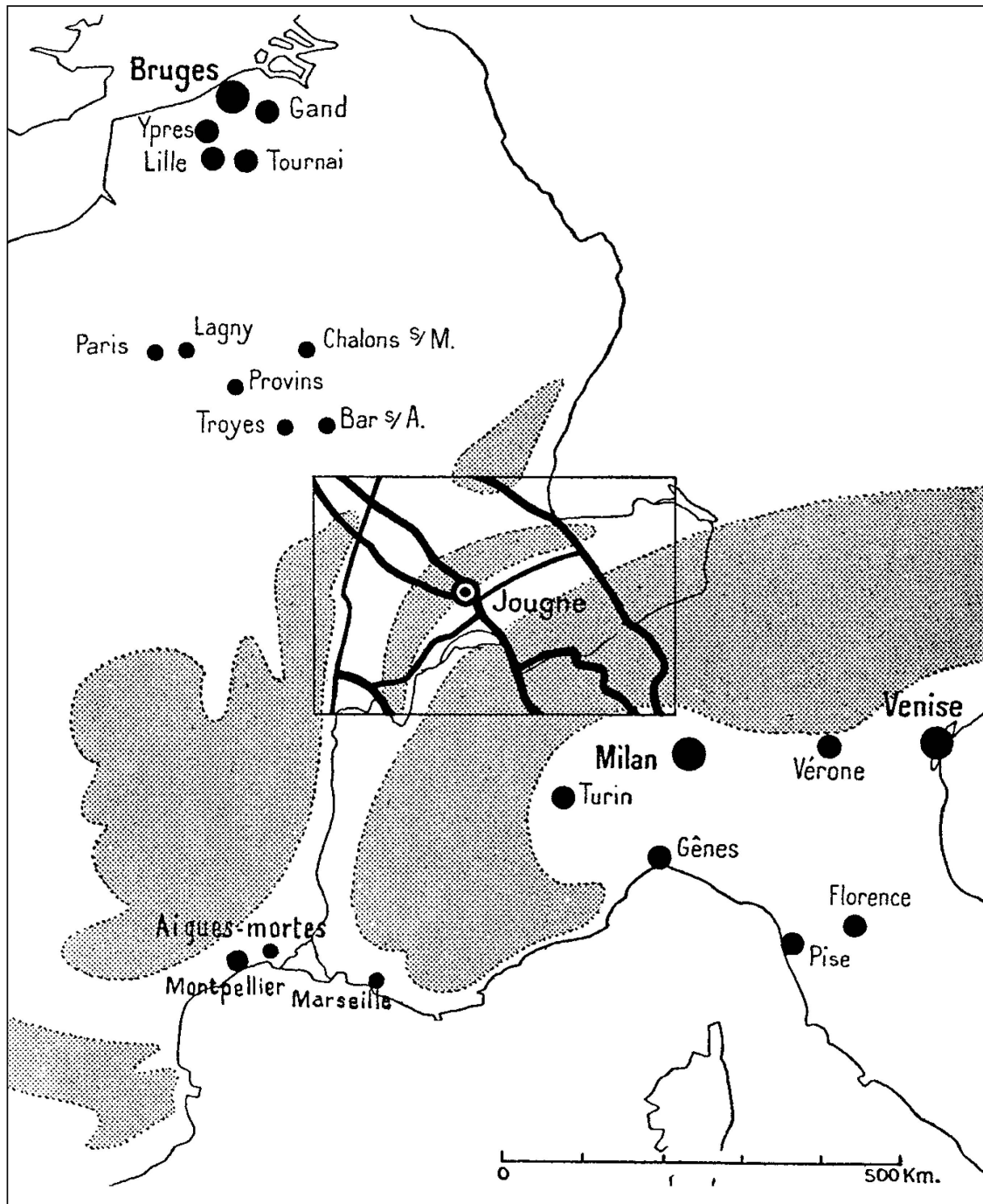


Abb. 11 Die Haupthandelsstrassen von Oberitalien in die Champagne.⁸⁰

gar ins erste Jahrtausend zurückreichen.⁸⁷ Man kann in diesem Zusammenhang vermuten, «die herrschaftliche Erschliessung der Innerschweiz aus Westen, aus dem mittleren und oberen Aareraum, habe schon im 10. Jahrhundert begonnen, als das Königreich Hochburgund seinen Einfluss bis weit nach Nordosten in Richtung Zürich hatte ausdehnen können».⁸⁸ Damit ist zwar die direkte Beteiligung der Zähringer an der Eröffnung des Gotthards zum Haupthandelsweg in Frage gestellt, das Faktum der dynastischen Verbindungen in die Innerschweiz hingegen bleibt bestehen. Man setzt, wie schon beschrieben, die Eröffnung als Transitstrecke auf die Zeit um 1230 und geht davon aus, dass damals die Schöllenschlucht zwischen Andermatt und Göschenen begehbar gemacht worden ist. Ab dem Ende des 13. Jahrhunderts jedenfalls ist ein deutlicher Aufschwung des Verkehrs nachweisbar.⁸⁹ Es ist hier nicht der Ort, die Frage der Begehbarkeit des Gotthards zu referieren. Jedoch bleibt festzuhalten, dass das Hindernis der Schöllenen relativ leicht westlich über den Bözberg umgangen werden konnte.⁹⁰ Dies bedeutet, dass der Gotthard und seine Nachbarpässe bereits vor dem 13. Jahrhundert zumindest in kleinerem Rahmen begangen worden sein könnten.

Für unseren Raum von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang zunächst die Freiherren von Langenstein, die erstmals in den Urkunden 1191 erscheinen, wo ein Ulricus de Langastein seiner Kirche in Kleinroth ein Gut in Wolhusen vermacht.⁹¹ Bereits in dieser ersten Erwähnung wird die Beziehung des Geschlechtes gegen die Innerschweiz deutlich. Zweitens sind natürlich die Freiherren von Grünenberg zu nennen, die in Uri präsent sind⁹², sowie die Freiherren von Utzingen, die im 13. Jahrhundert auf der Gutenburg sitzen, gleichzeitig aber auch in Uri begütert sind und sich wohl nach Utzingen in Uri nennen.⁹³ Zusammen mit den Freiherren von Hasenburg, den Gründern der Stadt Willisau, kann eine Klammer bis in den burgundischen Raum geschaffen werden, denn dieses Geschlecht stammt ursprünglich aus Asuel in der Ajoie. Die Vorfahren der Asuel wiederum sind die Herren von Montfaucon bei Besançon.⁹⁴

Im August des Jahres 1299, also zur Zeit der Hochblüte der Champagner Messen und des Handels nach Italien, verlegt König Albrecht von Habsburg den Zoll von Jougne nach Luzern, d.h. er versucht den Verkehr von der Lombardei nach Frankreich oder Flandern über den Gotthard und die habsburgischen Zölle zu zwingen.⁹⁵ Diese Umleitung des gesamten Verkehrs ist zwar wohl gar nie voll zur Durchsetzung gekommen, denn die

Städte der Lombardei wollten sich immer verschiedene Wegoptionen offenlassen.⁹⁶ Andererseits zeigt ein Blick auf die Anzahl transittierter Ballen an den Zöllen von Villeneuve (VD)⁹⁷ und St.-Maurice (VS)⁹⁸, beide an der Route vom Grossen St. Bernhard beziehungsweise vom Simplon zum Pass von Jougne gelegen, einen empfindlichen Einbruch in den Jahren um 1300. Inwiefern dies eine Folge der Sperrung dieser Strasse oder eher eine Reaktion auf die instabile politische Situation an jener Strecke um die Jahrhundertwende vom 13. zum 14. Jahrhundert ist⁹⁹, bleibt unklar. Es scheint eher, dass die Zollverschiebung bereits eine Reaktion Albrechts auf diese Schwierigkeiten ist, und dass er daraus einen Vorteil zu ziehen versuchte. 1302/03 gründen nun die Herren von Hasenburg die Stadt Willisau, gleichzeitig versucht der Familienzweig, der in Asuel verblieben ist, ebenfalls eine Stadtgründung mit gleichzeitiger Sperrung der Strasse über Les Rangiers und Verlegung des Verkehrs durch seine neue Stadt.¹⁰⁰ Es scheint nun möglich, dass die Hasenburger versucht haben, aus der Sperrung des Jougne-Passes beziehungsweise aus den Unsicherheiten an dieser Route Kapital zu schlagen, indem sie an einer Strasse zwischen der Innerschweiz und der burgundischen Pforte zwei städtische Stützpunkte zu schaffen versuchten. Die kürzeste Verbindung zwischen Asuel und Willisau wäre nun aber nicht die bisher behandelte Strecke, sondern wahrscheinlich der Weg von Willisau über Zell–Melchnau–Langenthal–Aarwangen–Oensingen–Klus.¹⁰¹ 1313 wird übrigens die Brücke von Aarwangen zum ersten Mal erwähnt; Ritter Walter und sein Sohn Johann von Aarwangen nennen hierbei Graf Rudolf von Nidau aus der Sippe der Feniser (s. unten) als Lehensherr über den Übergang.¹⁰² Die ausgeprägten Hohlwegspuren¹⁰³, die sich an dieser Strecke zwischen Zell und Langenthal befinden und eben auch der Umstand, dass sich der Sitz der Freiherren von Langenstein und Grünenberg daran befindet, legt die Vermutung nahe, dass diese Strecke zumindest zeitweise in einen überregionalen Kontext eingebunden war.

Neben Willisau ist als Indiz für eine gewisse Verkehrsbedeutung der Wege von Luzern nach Westen natürlich auch die Gründung der Stadt Huttwil zu nennen, die, wie erwähnt, um 1250/70 am Verzweigungspunkt der beiden Routen von den Kyburgern oder den verwandten Habsburgern gegründet wurde (s. oben). Der Gründungszeitpunkt kurz nach der ersten Erwähnung des Gotthardfernweges (s. oben) und in der Zeit des Aufschwunges der Champagner Messen sowie der dynastische Zusammen-

hang mit den Habsburgern, die den Gotthardweg und seine Zubringer konsequent förderten, fügen sich gut in das bisher Gesagte ein.

Für einen Weg von Luzern gegen Neuenburg, Burgund und Frankreich finden sich Hinweise aus der Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert. Im Jahr der Sperrung des Jougnepasses (1299) wird ein Mailänder Kaufmann vom Grafen von Neuenburg festgehalten. Es wurde vermutet, dass der Händler den Weg über den Grossen St. Bernhard–Lausanne–Neuenburg–Val de Travers–Pontarlier genommen hatte, um sowohl den Zoll von Jougne wie auch den benachbarten von Les Clées zu umgehen¹⁰⁴. Genauso denkbar ist jedoch eine Route vom Gotthard über Luzern–Huttwil–Solothurn¹⁰⁵, denn kurze Zeit später (1315) verhandelt eine Mailänder Gesandtschaft in Luzern über die Offenhaltung des Gotthardweges (es ist die Zeit des Morgartenkrieges!). Der Gesandte hatte den Auftrag, einen gangbaren Weg nach Frankreich zu erkunden und sollte bei Herzog Leopold von Österreich, in Como, wie schon genannt in Luzern und bei allen anderen Herren am Weg nach Frankreich vorsprechen.¹⁰⁶ Das Kreditiv des Gesandten wird im März 1315 in Neuenburg beglaubigt. Also hat er wohl seinen weiteren Weg nach den Messen der Champagne durch das Val de Travers nach Pontarlier genommen, wiederum möglicherweise über Huttwil und Solothurn.¹⁰⁷

In diesem Zusammenhang interessant wird nun die Tatsache, dass die Herren von Hasenburg 1321 pfandweise in den Besitz der Grafschaft Willisau aus der Hand der Habsburger kamen. Das Problem, das sich jedoch bald stellte, war der Umstand, dass die Familie voraussichtlich ohne männliche Nachkommen bleiben würde. Daher vermachte Markwart von Hasenburg seiner Tochter Ursula mit dem Einverständnis Herzog Ottos von Habsburg diese Pfandschaft. Im selben Jahr verheiratete sich Ursula von Hasenburg mit dem Grafen Gerhart von Aarberg, Herr zu Valangin. Er stammte aus dem weitverzweigten Haus der Fenis, die ja schon älterererbte Güter in der Gegend besaßen (s. oben) und im Raum Seeland-Jura ihren Besitzsschwerpunkt hatten (s. Abb. 12 und 13). Ein Mitglied dieser Sippe, Graf Rudolf von Nidau, haben wir bereits genannt als Besitzer der Brücke von Aarwangen (s. oben). Aus demselben Haus stammen auch die Grafen von Neuenburg. Ein Jahr zuvor hatte die Erbtöchter des Hauses Wolhusen, dem ebenfalls ein männlicher Stammhalter fehlte, Imer von Strassberg geheiratet, dessen Familie ebenfalls Abkömmlinge aus dem Feniser Grafenhaus waren. Man kann davon ausgehen, dass hier so-

zusagen eine konzertierte Aktion zwischen zwei benachbarten Geschlechtern, den Hasenburgern und Wolhusern, in derselben Situation stattfand.¹⁰⁸ Erneut zeichnet sich die Achse aus der Innerschweiz gegen das Seeland und den Jura ab, denn die Hasenburger kontrollierten die Strasse über Huttwil, die Wolhuser diejenige durchs Entlebuch, die Familien des Hauses Fenis den gesamten Raum Aare und den Jura entlang von Altreu bis Les Verrières am Ende des Val de Travers (s. Abb. 13). Man muss andererseits auch beifügen, dass bei der damaligen Mobilität des Adels und der weiten Zerstreutheit vieler Güterkomplexe die geopolitische Ausrichtung dieser Allianz auch dem Zufall entspringen kann. Die Grafschaft blieb übrigens in den Händen der Aarberger, bis sie endlich 1407 von Luzern käuflich erworben wurde.¹⁰⁹

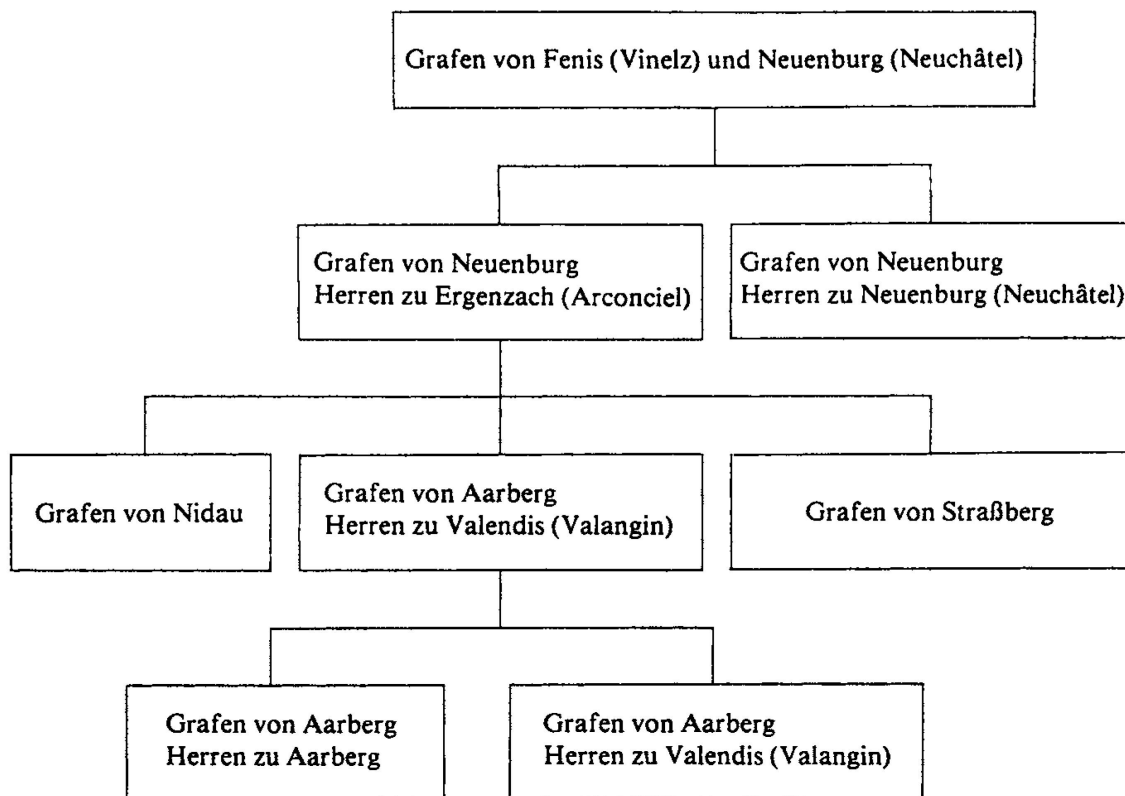


Abb. 12 Die Grafen von Fenis und ihre Nachkommen.¹¹⁰

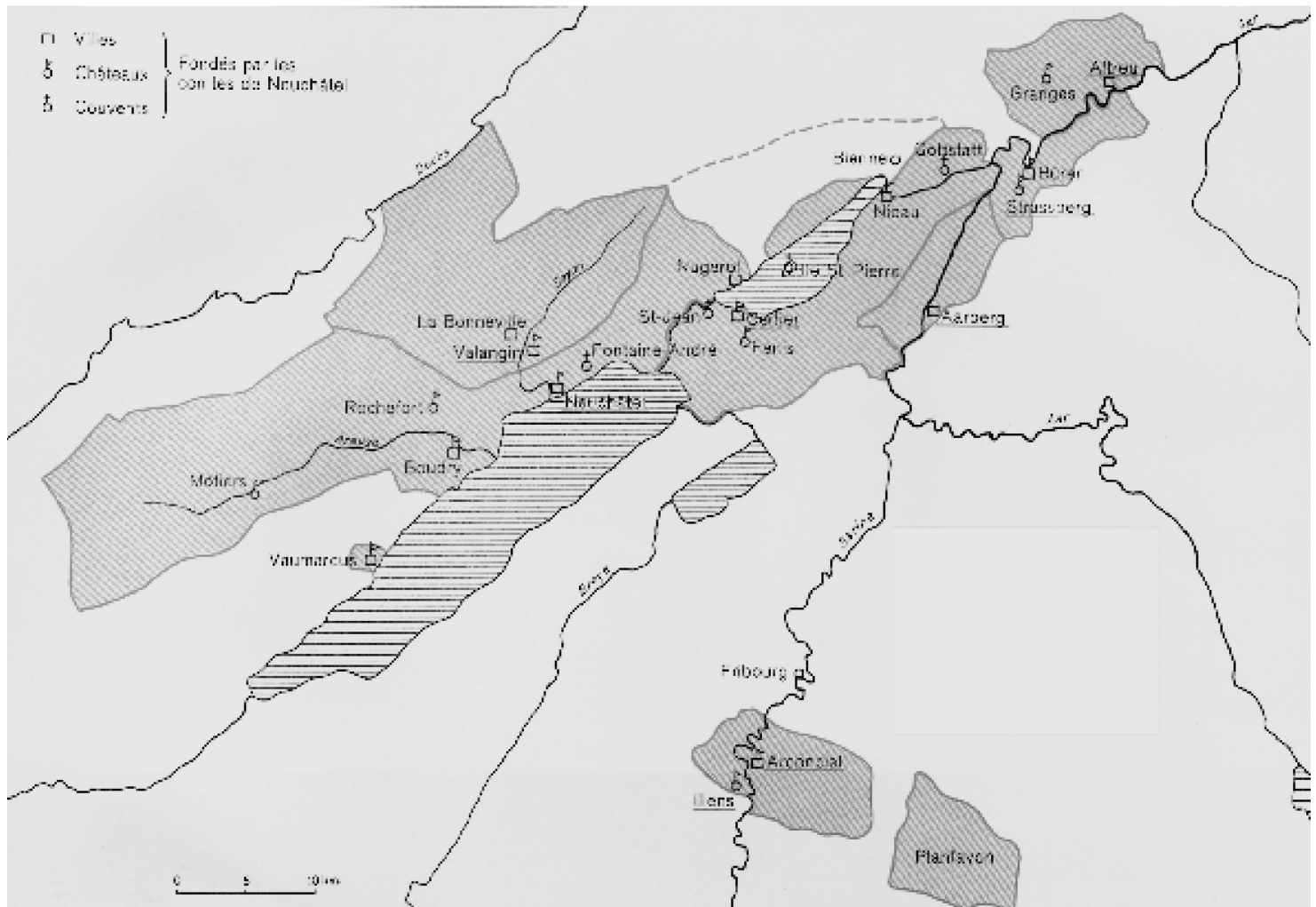


Abb. 13 Die Herrschaften des Hauses Neuenburg im 13. Jahrhundert.¹¹¹

Aus all diesen Indizien lässt sich keine Verkehrshauptachse von der Inner-schweiz durch den Oberaargau nach Nordwesteuropa nachweisen. Dennoch finden sich vor allem für das Spätmittelalter Hinweise dafür, dass zumindest zeitweise unsere Region Beziehungen vermittelt haben könnte, die im Kontext gesamteuropäischer Handelsbeziehungen zwischen Oberitalien und der Champagne gesehen werden müssen. Diese Beziehungen scheinen aber eher kurzlebige Erscheinungen gewesen zu sein, da mit dem Verkümmern der Messen in der Champagne bald nach dem Aufblühen des Gotthardweges auch ein Niedergang des Handels in nordwestlicher Richtung erfolgte und sich die Verkehrsströme auf anderen Bahnen zu bewegen begannen.

Anmerkungen

- 1 TANNER R. 1992: IVS Dokumentation 1128 Langenthal (Kt. BE). Bern.
- 2 Schweizer Lexikon 1993, Bd. 6: 447. Luzern.
- 3 Als Übersicht zu diesem Thema geeignet ist GROSJEAN G. 1984: Die Schweiz, geopolitische Dynamik und Verkehr. In: Geographica Bernensia U3. Bern. Ein Standardwerk ist immer noch SCHULTE A. 1900 (Reprint 1966): Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. Berlin. Einen neueren Überblick über den Forschungsstand zur Erschliessung des Gotthards liefert MEYER W. 1990: 1291 – Die Geschichte. Die Anfänge der Eidgenossenschaft. Zürich.
- 4 S. dazu die soeben erschienene archäologische Studie GERBER CH. 1997: La route romaine transjurane de Pierre Pertuis. Berne. Offen bleibt hier die Frage, ob das Birstal über Moutier durch die Klusen begeh- bzw. befahrbar war, oder ob immer noch nur die römische Route über Bellelay und Glovelier benutzt wurde.
- 5 Ab der Mitte des 12. Jahrhunderts treten die vier Städte Bar-sur-Aube, Troyes, Provins und Lagny als Haupthandelszentren hervor, geschützt durch das Geleit der Grafen der Champagne (CARPENTIER E., LE MENE M. 1996: La France du XI^e au XV^e siècle: 190. Paris).
- 6 Die Messen in Flandern waren ebenfalls alt, einige existierten schon im 11./12. Jahrhundert (CARPENTIER, LE MENE 1996: 190), hatten aber für den Verkehr nach Italien noch keine direkte Bedeutung.
- 7 SCHULTE 1900: 485ff.
- 8 Dass Bern die «Südooption» nicht vollständig fallen liess, aber dabei halbherzig blieb, zeigt sich unter anderem im zwiespältigen Engagement in den Oberitalienfeldzügen zu Beginn des 16. Jahrhunderts. Berns Verhalten war nicht unschuldig an der Katastrophe von Marignano (s. dazu u.a. HÄUSLER F.

- 1981: Von der Stadtgründung bis zur Reformation. In: Illustrierte Berner Enzyklopädie Bd. 2, Geschichte: 92ff. Bern.). Zur Thematik der Achsendrehung s. GROSJEAN 1984: 33ff.
- 9 TANNER 1992: BE 5.
- 10 TANNER R. 1988: Historische Verkehrswege am Vierländereck zwischen Jura und Wigger. In: Jahrbuch des Oberaargaus 1988: 128ff. Langenthal.
- 11 RÖHLICHER M. 1995: IVS Dokumentation 1128 Langenthal (Kt. LU): LU 11(3). Bern.
- 12 RQ Bern IV, 1, Nr. 148 K: 143.
- 13 Solothurnbücher L: 203, STABE.
- 14 FLATT 1969: Die Errichtung der bernischen Landeshoheit über den Oberaargau. In: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 53: 28 f. Bern.
- 15 FLATT 1969: 24.
- 16 AUDETAT 1921: Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter: 40. Langensalza.
- 17 Neben dem Weg über Solothurn vor allem über Aarberg (Aarebrücke!) – Bern.
- 18 MEYER F. 1972: Andreas Ryff (1550–1603), Reisebüchlein. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 72: 32 f. Basel.
- 19 BL 1787: Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich, STABE, AA VIII 90.
- 20 BL 1787: Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich, STABE, AA VIII 90, s. Abb. 4.
- 21 Flurpläne Bettenhausen/Bollodingen O.J. (um 1800?), STABE AA IV 1140.
- 22 Regionenbuch V: 37, STABE.
- 23 WICKI H. 1979: Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert. In: Luzerner Historische Veröffentlichungen 9: 467. Luzern.
- 24 WICKI 1979: 520.
- 25 WICKI 1979: 529.
- 26 WICKI 1979: 529.
- 27 WICKI 1979: 531.
- 28 VB 1871–1876: STABE.
- 29 VB 1861–1880, STABE; Korrektionspläne der Thörigen–Linden–Lindenholz-Strasse 1861, 1868, 1869: STABE, AA VIII IV 111, 121, 119.
- 30 Im Rahmen des IVS werden alle historischen Verbindungen mit einer fortlaufenden Nummer je Kanton bezeichnet (die Strecke Solothurn–Luzern auf dem Gebiet des Kantons Bern also mit der Nummer BE 42). Spaltet sich eine solche Strecke auf in verschiedene Linienführungen, die gleichzeitig oder nacheinander benutzt wurden, kommt eine Linienführungsnummer hinzu (also für die Linienführung über Duppental die Nummer BE 42.1, im Gegensatz zur Linienführung über Dornegg mit der Nummer BE 42.2). Besonders interessante Abschnitte auf einer Strecke bzw. Linienführung werden

- besonders numeriert (also die ausgeprägten Hohlwegstücke zwischen Thörigen und Duppetal mit den Nummern BE 42.1.1 und BE 42.1.2).
- 31 Flurplan Mättenberg O.J. (um 1800?): STABE, AA IV 1146.
- 32 v. MÜLINEN W.F. 1892: Beiträge zur Heimathkunde des Kantons Bern deutschen Theils, Heft 5, Oberaargau: 164. Bern.
- 33 FLATT 1969: 118.
- 34 EGGENBERGER P., GERBER M. 1990: Archäologische Ausgrabungen in der Kirche von Madiswil. In: Jahrbuch des Oberaargaus 1990: 197 ff. Langenthal; EGGENBERGER P., RAST M., ULRICH S. 1989: Rohrbach, reformierte Pfarrkirche. In: Schriftenreihe der Erziehungsdirektion des Kantons Bern: 33. Bern.
- 35 FLATT 1969: 124.
- 36 General Charte der Strasse Ursenbach–Waltrigen 1844: STABE, AA VIII IV 57; Projekt Strassenkorrektur Rohrbach 1869: STABE, AA VIII IV 119a.
- 37 VB 1870, 1872, 1873: STABE.
- 38 FLATT K.H. 1964: Die oberaargauischen Zölle im 18. Jahrhundert. In: Jahrbuch des Oberaargaus 1996: 21. Langenthal.
- 39 VB 1846, 1848: STABE.
- 40 Regionenbuch V: 426, STABE.
- 41 Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte 1982: Kunstführer durch die Schweiz, Band 3: 542. Wabern.
- 42 FLATT 1969: 124.
- 43 Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte 1982: 542.
- 44 In: FLATT 1969: 131.
- 45 FLATT 1969: 132.
- 46 FLATT 1969: 134.
- 47 FLATT 1969: 133.
- 48 FRÖHLICHER 1995: LU 11(2).
- 49 GAUSER 1974: Über Luzerns Beziehungen zur Ettiswiler Sakramentskapelle 1450–1456. In: Heimatkunde des Wiggertales, 32. Willisau, zitiert in FRÖHLICHER M. 1995: 11(2).
- 50 BICKEL 1982: Willisau, Geschichte von Stadt und Umland bis 1500. In: Luzerner historische Veröffentlichungen 15: 598. Luzern.
- 51 BICKEL 1982: 603.
- 52 BICKEL 1982: 600.
- 53 SCHNEIDER H.P. 1982: Die Inventarisierung alter Wege im Bereich Aare–Emme. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern: 112. Bern (unpubliziert).
- 54 RM 1501–1600: STABE, 268 241, 389 166.
- 55 MEYER FRIEDRICH 1972: 32 f.
- 56 BOSCH R. 1987: Die Umsetzung des IVS für den Wandertourismus. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern: 113. Bern (unpubliziert).
- 57 FLATT 1969: 12 f.

- 58 WÄLCHLI K. 1981: Von der Reformation zur Revolution. In: Illustrierte Berner Enzyklopädie Bd. 2, Geschichte: 132. Bern.
- 59 SCHEDLER R. 1925: Wanderbuch für Oberaargau und Unteremmental: 167. Bern.
- 60 BÖSCH 1987: 115.
- 61 FLATT K.H.: briefliche Auskunft.
- 62 FREI 1982: 65.
- 63 FREI 1982: 122.
- 64 WICKI 1979: 486.
- 65 WICKI 1979: 485.
- 66 FREI 1982: 53.
- 67 BINGGELI V. 1983: Geografie des Oberaargaus: 140 f. Langenthal.
- 68 RETTENMUND J. 1984: Huttwil 1834. – Zur Korrektur der Strasse: 66.
- 69 Abbildung in: FLATT 1969: 128.
- 70 FREI 1982: 125.
- 71 Korrektionsplan der Strasse Sumiswald–Kantonsgrenze 1817: STABE, AA VIII 62.
- 72 Korrektionsplan Zell–Huttwil 1842: STALU, PL 3757; neue Kantonsstrasse bei Huttwil 1844: STALU, PL 3761.
- 73 Bern–Luzernstrasse 1845–1847: STABE, AA VIII IV 29 a,b.
- 74 FREI 1982: 125.
- 75 VB 1846/48: STABE, 204, 205.
- 76 VB 1849: STABE, 27.
- 77 VB 1850: STABE, 142.
- 78 Plan für die Strasse von Willisau gegen Huttwil 1806: STABE, AA VIII IV 19.
- 79 BÖSCH 1987: 115.
- 80 CHOMEL, EBERSOLT 1951: 189.
- 81 s. dazu vor allem die Untersuchungen von BICKEL 1982 über den Handelsverkehr durch Willisau.
- 82 Der terminus ante quem ist das Jahr 1236, aus dem ein Reisebericht den Pass «Elvelinus» oder «Ursare» als Verbindung von Lugano über Bellinzona und Amsteg nach Luzern nennt. S. zu dieser Thematik MEYER 1990: 36ff.
- 83 SCHULTE 1900: 17ff.
- 84 SCHULTE 1900: 117ff.
- 85 SCHULTE 1900: 344ff.
- 86 Z.B. KLÄUI P. 1959: Zähringische Politik zwischen Jura und Alpen. In: Alemannisches Jahrbuch 1959. Lahr.
- 87 MEYER 1990: 142f.
- 88 MEYER 1990: 46.
- 89 MEYER 1990: 40.
- 90 Auf der Siegfriedkarte ist dieser Weg noch fast lückenlos zu verfolgen. Kommt dazu, dass die Gotthardskapelle auf der Passhöhe, die nachweislich

1230 geweiht worden ist, bereits einen Vorgängerbau besass, der vielleicht bis in karolingische Zeit zurückreicht (MEYER 1990: 40.).

- 91 JUFER 1994: 110.
- 92 FLATT 1969: 26.
- 93 FLATT 1969: 204ff.
- 94 BICKEL 1982: 146ff.
- 95 SCHULTE 1900: 194.
- 96 GHOMEL V., EBERSOLT J. 1951: Cinq siècles de circulation vue de Jougne: 73ff. Paris. BICKEL vermutet in der Zwillingsgründung eher den Versuch, sich in der Zeit des aufstrebenden Bürgertums und Dienstadels durch den Status des Stadtgründers mehr Prestige zu verschaffen (BICKEL 1982: 185f.). Das Kümmerdasein der beiden Städte ist natürlich nicht nur die Folge einer Verkehrsverlagerung: Keine Schweizer Stadt aus dieser späten Zeit ist je zur Hochblüte gelangt.
- 97 ANDENMATTENE B., DE RAEMY D. (éds.) 1990: La Maison de Savoie en Pays de Vaud: 34. Lausanne.
- 98 CARPENTIER, LE MENE 1996: 351.
- 99 Es ist dies die Zeit eines Aufstandes des reichstreuern burgundischen Adels, ausgelöst durch den Vertrag von Vincennes 1295, in dem der hoffnungslos verschuldete Pfalzgraf Othon IV. die Freigrafschaft Burgund gegen eine Rente an den französischen König verschachert. Diese Aufstandsbewegung bzw. Loyalitätsbewegung gegenüber König Albrecht wird angeführt durch Jean de Chalon-Arly, dem Inhaber des Zolles von Jougne.
- 100 BICKEL 1982: 182f.
- 101 Für die Strecke zwischen Zell und Langenthal s. TANNER 1986.
- 102 FLATT K.H. 1969: 145.
- 103 TANNER 1986: 90f. und TANNER 1992: BE 614.
- 104 SCHULTE 1900: 220f.
- 105 Die Festnahme des Mailänders erfolgte vor der Verlegung des Zolles von Jougne (Am 31. Juli 1299 wird bereits seine Entschädigung bestätigt, die Verlegung erfolgte durch ein Edikt vom 23. 8. 1299, SCHULTE 1900: 194 und 221.) und kann daher nicht in direktem Zusammenhang damit gesehen werden. Offen muss bleiben, weshalb der Kaufmann trotz der genannten Wirren an dieser Strecke diese dennoch bereiste.
- 106 AUDETAT 1921: 62.
- 107 SCHULTE gibt den Weg über das Entlebuch und Bern an, wobei er keine Quelle für diesen Verlauf beibringt (SCHULTE 1990: 407f.). Es müssen natürlich auch andere Alternativen ins Auge gefasst werden wie der Weg über Burgdorf–Bern und die Brücke von Aarberg (s. oben). Eventuell steht die Angelegenheit nicht nur mit dem Morgartenkrieg in Verbindung. Im selben Jahr wurde ein Florentiner auf seinem Weg durch Lothringen (der eine wichtige Fortsetzung des Gotthardweges darstellte) gefangengenommen, ohne dass der dortige Herzog seiner Schutzpflicht nachgekommen wäre.

Daraus entspann sich ein Streit zwischen den Messeorten in der Champagne und dem Herzogshaus, der bis 1334 andauerte (SCHULTE 1900: 346.). Möglicherweise hatten die Lombarden daraufhin das Vertrauen in diese Route verloren und suchten eine Alternative.

108 BICKEL 1982: 410.

109 BICKEL 1982: 465. Die Übereinkunft wurde schon 1406 erzielt.

110 BICKEL 1982: 411.

111 AMMANN H., SCHIB K. 1958: Historischer Atlas der Schweiz: 62. Aarau.