

# Der See auf historischen Abbildungen

Autor(en): **Steger, Martin / Ruoss, Engelbert / Baumann, Joseph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern**

Band (Jahr): **33 (1993)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-524004>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Der See auf historischen Abbildungen

Martin Steger, Engelbert Ruoss und Joseph Baumann



Der Wandel des Lebensraums früherer Jahrhunderte am Sempachersee ist uns aus Chroniken, Liedern und Darstellungen überliefert, die vom 14. bis zum 19. Jahrhundert entstanden. Im späten Mittelalter lebten die Bewohner von der Landwirtschaft, der Fischerei und vom Transport. Seither bestimmte die Verkehrserschließung die Entwicklung der Gegend.

Der Bau der Eisenbahnstrecke Emmen–Olten (eröffnet 1856) und der Autobahn (1978) widerspiegelt auch in jüngster Zeit die zentrale Rolle des Gebiets an der internationalen Transitachse, der Gotthardroute.

Bekannt ist der Sempachersee aber nicht nur durch den Transitverkehr, sondern vor allem durch das historische Ereignis, die *Schlacht bei Sempach* (1386). Seit dem Sempacher Krieg gehörte das Sempacherseegebiet zu Luzern.

## ■ Die Schlacht bei Sempach

### Erste Schlachtdarstellung

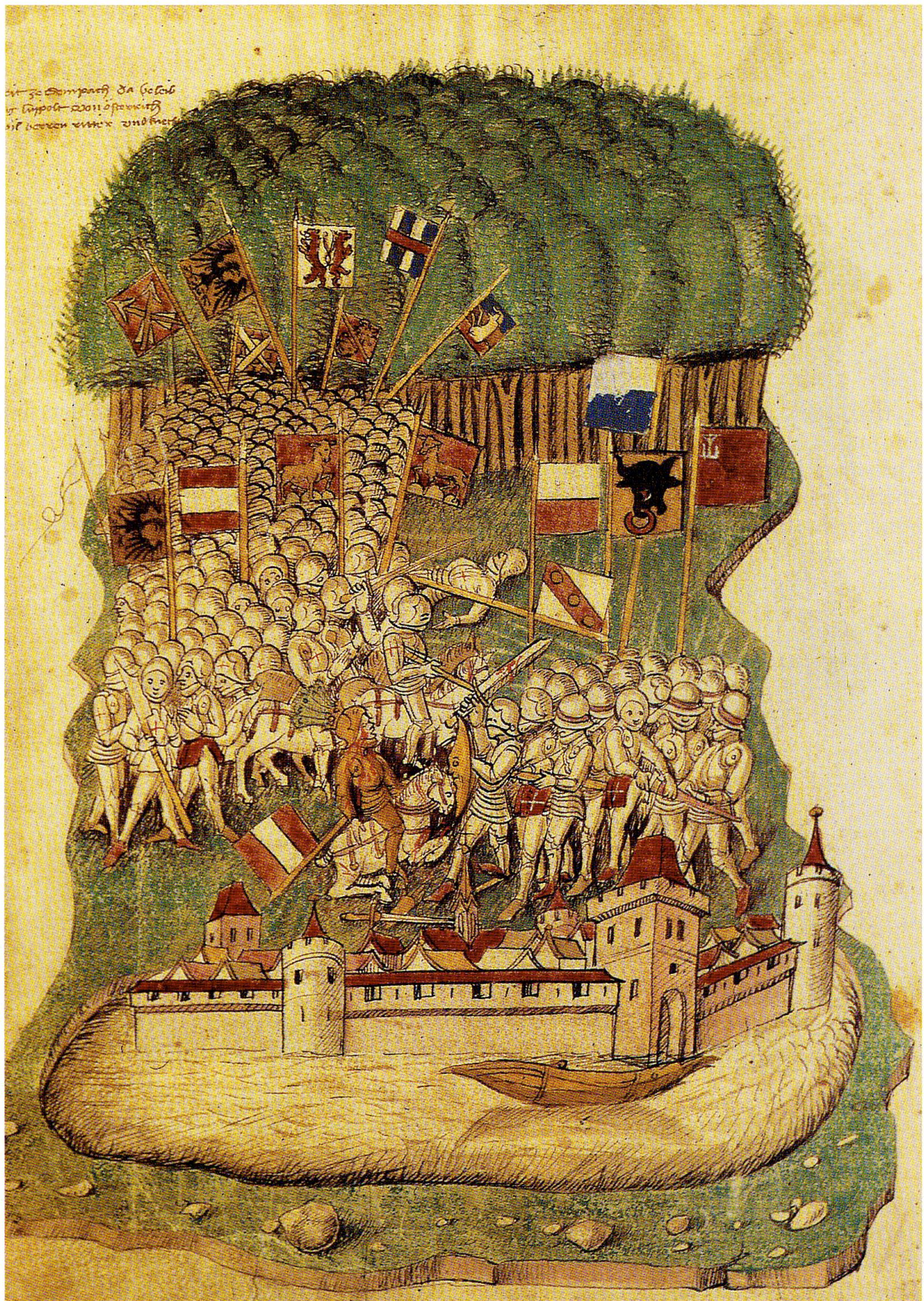
Die erste bildliche Darstellung der Schlacht bei Sempach ist in den reich illustrierten Chroniken des ausgehenden 15. Jahrhunderts zu finden. Die früheste Darstellung der Schlacht von Benedikt

Tschachtlan von 1470 (Abb. 1) schildert die Tatsache, dass die Schlacht zwischen zwei ungleichen Heerhaufen oberhalb des Städtchens Sempach stattfand. Der gedrängte und verkürzte Aufbau des Bildes lässt keinen Raum für die Tat Winkelrieds zu; auf der ersten Darstellung der Schlacht gibt es also noch keinen Winkelried. Im Vordergrund bricht Herzog Leopold III. in einer goldenen Rüstung unter den Streichen eines Eidgenossen zusammen; sein Schwert ist bereits zu Boden gegliiten. Vor den Mauern des Städtchens ist der Sempachersee angedeutet.

Später folgten Schlachtdarstellungen in der Berner Chronik Diebold Schillings von 1480, ein ähnliches Werk des gleichen Chronisten 1480/84 sowie die doppelseitige Darstellung in der Chronik des jüngeren Diebold Schilling von 1513. Der Winkelried wurde 1533 von Werner Steiner in der «Schweizerchronik von 1315 bis zur Gegenwart» erstmals erwähnt.

### Schlachtdarstellung nach Hans Rudolf Manuel

An der nördlichen Schiffswand der spätgotischen, 1387 geweihten Schlachtkapelle St. Jakob an der Strasse von Sempach nach Hildisrieden befindet sich ein grossformatiges Wandgemälde, das die Schlacht



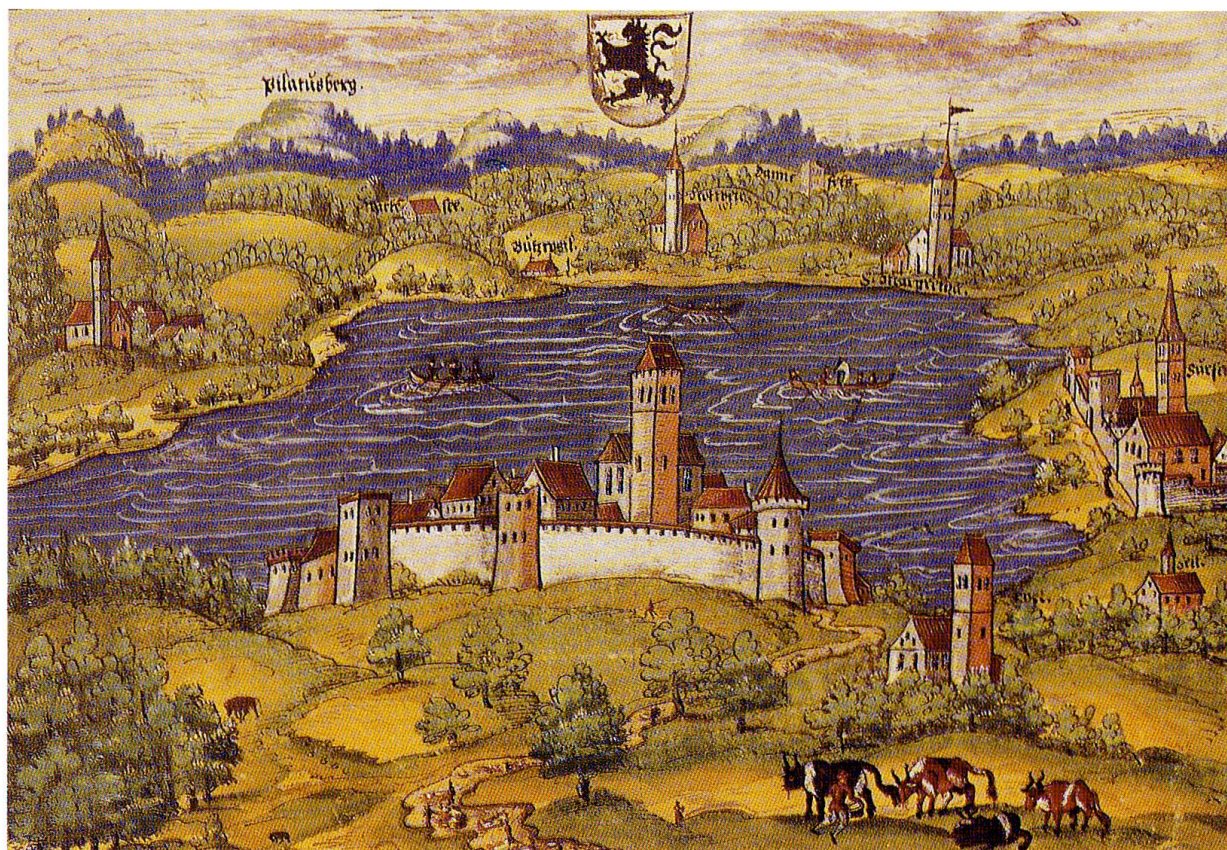


Abb. 2: «Gerechte Conterfetum der Stättlin Sembach vnd Sursee im Argaw gelegen». Aus: Ehrenspiegel des Hauses Österreich (1955: Buch 1 – 6). Johann Jakob Fugger (1516–1575) liess das Werk vom Ratsdiener Clemens Jäger abfassen. Es behandelt die Geschichte der Habsburger bis zu Friedrich III. – Cgm 895, Papier, 394 Blatt, Bildmasse: 28,5 × 19,4 cm (Staatsbibliothek München).

bei Sempach zum Inhalt hat. Ein ursprüngliches Fresko stammt aus den Jahren 1472/73. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts hatte der Berner Künstler Hans Rudolf Manuel den Auftrag erhalten, das von einem unbekanntem Künstler geschaffene Wandgemälde aufzufrischen. Vom Fresko hat er die Komposition für seinen grossformatigen Holzschnitt übernommen. Um das ganze Schlachtgeschehen im Bild festhalten zu können, hat er 1551 sechs Holzstöcke hergestellt, die sechs verschiedene Szenen wiedergeben. Der nur noch in we-

nigen Exemplaren erhaltene ursprüngliche Holzschnitt von Hans Rudolf Manuel hat im 18. Jahrhundert eine Neuauflage erlebt. Johann Jost Hiltensperger, der von 1750 bis 1793 in Zug als Buchdrucker, Kupferstecher und Formschneider tätig war, hat Manuels Schlachtbild nachgeschnitten und 1772 zum ersten Mal aufs genaueste reproduziert (Abb. 3).

Die oberen drei Teile des Holzschnitts zeigen den See und dessen Einzugsgebiet. Das Schlachtgeschehen ist eingebettet in eine panoramaartig ausgebreitete Land-

Abb. 1 (links): Tschachtlans Schlachtdarstellung: Faksimile aus Tschachtlans Bilderchronik von 1470 (Zentralbibliothek Zürich). Bildmasse: 20,5 × 28 cm.

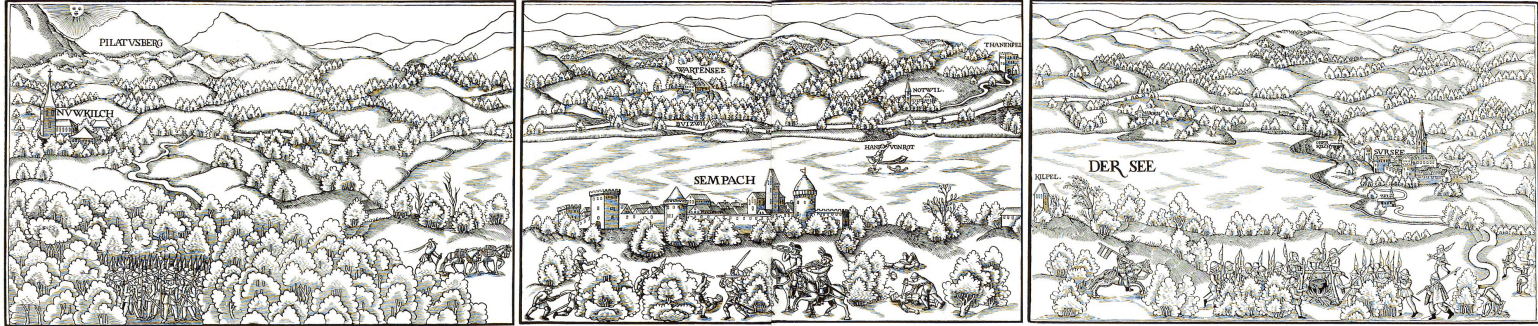


Abb. 3: Auszug aus Johann Jost Hiltenspergers Schlachtdarstellung von 1772. Bildmasse aller sechs

Teile: 48,5 × 19 cm (nach T. von Liebenau 1886).

schaft, die sich von Neuenkirch bis nach Sursee erstreckt. Das linke Bild zeigt eine Schar tatenloser Eidgenossen, die sich im Meierholz vor dem Schlachtgeschehen zurückhalten.

Auf dem mittleren Bild ist das Städtchen Sempach sichtbar. Davor trifft die österreichische Vorhut auf die Vorposten der Eidgenossen. Mitten auf dem See spielt sich die Szene mit dem Schiffer Hans von Root ab: Ein habsburgischer Herr war mit seinem Knecht der Schlacht entronnen und bat Hans von Root, ihn gegen Bezahlung über den See zu setzen. Als sie auf Nottwil

44. Ein herre was entronnen,  
der was ein herr von Gree:  
er kam zur selben stunden  
gen Sempach an den see;  
he! er kam zu Hans von Rot:  
«nun tu's durch got und gelte,  
führ uns uss aller not.»

45. «Vast gern», sprach Hans von Rote,  
des lons was er gar fro,  
das er in verdienen solte;  
für'ts übern see also.  
He! und do er gen Notwyl kam,  
do winckt der her dem knechte,  
er solt den schiffman erstochen han.

46. Das wolt der knecht vollbringen  
am schiffman an der statt.  
Hans Rot merckts an den dingen:  
das schiffli er bhänd umtrat:  
he! er warf sie beid in see:  
«nun trinkend, lieben herren,  
ir erstechend kein schiffman me.»

47. Hans Rot tet sich bald keren,  
seit wie es gangen was,  
zu sinen lieben herren:  
«nun merckents dester bas:  
he! zwen fisch ich hüt g'fangen han;  
ich bitt üch um die schuppen,  
die fisch will ich üch lan.»

48. Si schickend mit Im dare,  
man zog si uss dem see;  
der bulgen naments ware  
und anders noch vil me.  
he! si gabend Im halben teil,  
des lobt er gott von himel,  
und meint es wär wolfeil.

49. Im wätschgern wärend zwo schalen,  
die wärend von silber gut,  
die wurden Hansen Roten:  
des was er wol ze mut.  
He! er hat sie nit verthon:  
z'Lucern bi sinen herren  
sind sie behalten schon.

zusteueren, hiess der Herr seinen Knecht, den Bootsmann zu erstechen. Hans von Root wusste sich aber gegen diese Niederträchtigkeit zu wehren, indem er das Boot derart ins Schaukeln brachte, dass die beiden Verräter ins Wasser fielen und jämmerlich ertranken.

Sempach gegenüber liegt der Weiler Büezwil. Darüber erhebt sich die Burg Wartensee (als «Bauernhaus» dargestellt). Sie gehörte den Habsburgern und wurde von ihnen den Inhabern der Seevogtei verliehen. Die Burg diente zur Aufsicht über die Schiffferei und Fischerei auf dem Sempachersee. Anlässlich des Sempacher Krieges wurde sie 1386 zerstört; an ihrer Stelle wurde 1524 ein neues Schloss erbaut.

Auf dem rechten Bild haben sich die Eidgenossen um eine Feldküche versammelt, die sie in einem Wald aufgebaut haben. Seeabwärts ist links vor dem Städtchen Sursee die St.-Pankratius-Kirche von Oberkirch und unterhalb von Sursee die Wallfahrtskirche Mariazzell festgehalten.

(nach Michael Riedler)

Der See in Halbsuters Sempacher Lied:  
Auszug aus «Halbsuters Sempacher Lied»  
(Strophen 44–49, nach den Handschriften von  
Tschudi, Steiner und den Druckausgaben). Das  
Lied ist ein 66strophiger Lobpreis auf die Hel-  
dentaten des Sempacherkrieges und wird dem  
Luzerner Bürger Hans Halbsuter (1382–1434)  
zugeschrieben.



Abb. 4: «Sempach – Sempachium»: Matthias Merian (1593–1650), Kupferstich, 1654, Bildmasse:

34,1 × 14,4 cm (Sammlung W. Grasser).

### Transportwege auf und am Sempachersee

Die Schifffahrt auf dem Sempachersee spielte vor allem im 17./18. Jahrhundert eine bedeutende Rolle. Das Getreide wurde mit Nauen über den See und von Sempach aus nach Luzern auf den Wochenmarkt transportiert. Auch für Reisende standen die Schiffe zwischen Sursee und Sempach zur Verfügung. Mit dem Bau der Hochstrasse 1759/1760 von Sursee über Nottwil nach

Neuenkirch wurde der Transport mehr und mehr auf die Strasse verlagert, womit die Schifffahrt bedeutungslos wurde. Hans Wicki beschrieb 1974 und 1979 Schifffahrt, Strassenbau und wirtschaftliche Verhältnisse im Sempacherseegebiet:

#### Die Schifffahrt auf dem Sempachersee

«Wie auf dem Vierwaldstättersee gab es auch auf dem Sempachersee eine obrigkeitlich überwachte und geregelte Schiff-

fahrt. Laut Schifffahrtsordnung von 1620 für das Sempacher Marktschiff, welches nach dem Surseer Wochenmarkt das Getreide aus dem Kaufhaus Sursee zum Weitertransport auf der Strasse an die Schifflande nach Sempach führte, bestanden in Sempach fünf Schifffahrtslehen. Die fünf Sempacher Feeren standen unter der Aufsicht eines Schifffahrtsmeisters; er hatte dem Seevogt von Sempach als dem offiziellen Vertreter des Luzerner Rates den Eid zu leisten. Als 1720 das Kaufhaus Willisau neu

eröffnet wurde, musste auch das auf dem Willisauer Kornmarkt erhandelte Getreide, das zum Weiterverkauf auf dem Luzerner Wochenmarkt bestimmt war, über Sursee und den Sempachersee transportiert werden. Der Sempacher Schifffahrtsmeister trug die Verantwortung für die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des Kernentransportes auf dem See. Die Feeren hafteten gemeinsam für den guten Zustand des Marktschiffes und der Schiffshütte oder Sust zu Sempach.»

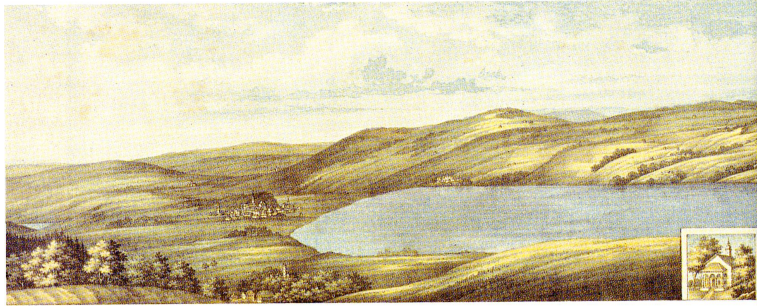


Abb. 5: «Der Sempachersee und seine Umgebung»: Farblithographie, erste Hälfte 19. Jahrhundert; Bildmasse 79,8 × 15,6 cm. Künstler unbekannt, mit Vedute der Schlachtkapelle von Sempach.

«Um die Mitte des 18. Jahrhunderts betragen die Zolleinnahmen der Stadt Sempach rund 350 Gulden pro Jahr; 40 % davon flossen aus dem Seezoll. 1771, als eine allgemeine Lebensmittelknappheit herrschte und die Schifffahrt längst nicht mehr florierte, wurden jährlich etwa 2600 Säcke über den See geführt. Das ergab einen Durchschnitt von rund 50 Säcken pro Woche. In normalen Jahren dürften es etwa 100 Säcke je Woche gewesen sein. Bei einem Schiffslohn von 2 Schilling pro Sack lässt sich daraus eine wöchentliche Einnahme von 5 Gulden oder ein Jahreseinkommen von 260 Gulden errechnen. Aus diesem kärglichen Verdienst mussten die fünf Feeren die Unkosten der Schifffahrt, den Zins für die Schifffahrtslehen und alle drei Jahre einen neuen Nauen im Wert von 130 Gulden bestreiten. Begreiflich, dass die Schifffahrt kein lohnendes Geschäft war, auch wenn der Schiffslohn auf 3 Schilling pro Sack erhöht wurde. Der einst bedeutende Getreidetransport auf dem Sempachersee war durch die neuen Verkehrs- und Marktverhältnisse längst überholt. Trotzdem stellte man die Schifffahrt nicht

ein, sondern suchte altverbriefte Rechte und Monopole wider alle Vernunft gegen die Erfordernisse einer neuen Zeit aufrechtzuerhalten. Mit dem Bau der neuen Hochstrasse am Westufer des Sees geriet nicht nur der Durchgangsverkehr in Sempach, sondern auch die Schifffahrt erst recht in Zerfall.»

«Die Regierung bemühte sich, die Schifffahrt trotzdem zu retten. 1773 verordnete sie, dass in Zukunft wieder alles Getreide aus den Kaufhäusern Sursee und Willisau über den Sempachersee nach Luzern befördert werden müsse. Der Landvogt von Willisau lehnte jedoch den Transport des Willisauer Kernens über Sursee-Sempach ab, weil er den wirtschaftlichen Gegebenheiten seiner Region zuwiderliefe. Da auch Willisau mit finanziellen Schwierigkeiten kämpfte, hatte Sempach das Nachsehen. Einzig das Getreide aus dem Surseer Kaufhaus musste weiterhin auf dem See zum Seehüsi, der neuen Sempacher Sust am Südwestufer des Sees, gerudert und von dort auf der Strasse über Neuenkirch weitertransportiert werden. 1779 wurden die Kernenfuhrenleute zu Sursee verpflich-



Blick vom Ruswiler Berg gegen Osten: links Sursee, am oberen Seeende Sempach, rechts Rigi und Glarner und Urner Alpen. (Zentralbibliothek Luzern LKc:1:45-46).

tet, den Sempacher Seezoll und Schiffslohn von zusammen 10 Schilling je Sack auch dann zu zahlen, wenn der See zugefroren und die Schifffahrt eingestellt war. Mit solchen Zwangsmassnahmen vermochte sich die Sempacher Schifffahrt bis zum Zusammenbruch der alten Ordnung in der Helvetik notdürftig am Leben zu erhalten.»

Auch die Personenschifffahrt wurde am Sempachersee betrieben, spielte aber offensichtlich eine untergeordnete Rolle. In der «Dritten Tagreise» aus der Reisebeschreibung «Voyage dans les petits Cantons» von Jean Jaques Marget vom 20. August 1818 wurde das Sempacherseegebiet folgendermassen geschildert:

«Wir wanderten den schönsten Theil des Cantons Luzern durch, und nach zwey Stunden erreichten wir Sursee. Diese Stadt ist prächtig an der Sur und in der schönsten Lage gelegen. Sie hatte ehemals viele Freiheiten welche ihr entzogen worden sind und eben hat die Landschaft ihren Oberamtman annahmen müssen womit die Bewohner sehr missvergnügt sind. Man machte dem Herrn Mügglin einen kleinen Besuch, und er begleitete uns bis zum Sem-

pacher See auf welchen wir uns bald einschiffen. Dieser kleine See ist nur zwey Stunden lang und eine kleine breit seine Küsten sind sehr reizend. Wir kamen bald in Sempach an ... In kurzer Zeit hatten wir die Stadt besehen. Sie hat bloss zwey aus alten Gebäuden gebildeten Gassen sie ist von einer alten Mauer umringt. Der See benutzte ehemals diese Mauer, aber jetzt ist sie mehr als 300 Schuh davon entfernt es scheint er habe an gewissen Orten an Tiefe zugenommen.»

#### Die Hochstrasse am linken Seeufer

Über die Bedeutung des Baus der Hochstrasse schreibt Hans Wicki:

«1756 liess die Luzerner Regierung ... ein Strassenprojekt ausarbeiten, und zwar sollte die neue Hochstrasse von der bernischen Grenze bei Marchstein im Surental über Triengen-Sursee-Nottwil-Neuenkirch-Ryffig nach Luzern führen, da diese Strecke kürzer und billiger sei als der Ausbau der alten Landstrasse von Zofingen über Reiden-Sursee-Sempach-Rothenburg. Zur Finanzierung dachte man an eine



Abb. 6: Umgebung von Sursee: «Vue des Environs de Sursee prise à Knutwil, dans le Canton de Lucerne; se trouve à Basle chez l'auteur; dessine d'après nature et grave par Pre. B'». (Birmann [Samuel], Basel, 1793–1847). Umrissradierung, koloriert in Sepia, erste Hälfte 19. Jahrhundert; Bildmasse: 58,0 × 37,4 cm; (Zentralbibliothek Luzern LKc:1:50).

Branntweinsteuer, an die Erhöhung des Salzzolles, an die Durchführung einer Lotterie und an einen freiwilligen Beitrag der Klöster und der Geistlichen. 1759 hatte der Grosse Rat den Beschluss gefasst, die neue Strasse von Gerliswil über Neuenkirch–Nottwil–Sursee nach Triengen zu bauen, also Rothenburg und Sempach zu umfahren.»

«Am 10. September 1759 erhob Sempach energisch Einspruch gegen diesen für seine Zukunft fatalen Grossratsbeschluss: der ganzen Gemeinde und den armen Einwohnern der Stadt entstehe ein unersetzlicher Schaden, wenn die Strasse auf die andere Seite des Sees verlegt werde. Der Luzerner Rat ordnete nochmals einen Augenschein der alten Route über Rothenburg und Sempach an. Der Kommissionsbericht

hielt fest, der Stich von Rothenburg könne verbessert und jener von Eich umgangen werden, von Sempach bis zur Wegscheide sei die Strasse ohnehin bequem. Ihr Ausbau komme billiger zu stehen als ein Neubau auf der anderen Seite des Sees, wo zwei teure Brücken erforderlich seien. Am 17. September erfolgte ein neuer Grossratsbeschluss, die Strasse sei nun doch über Rothenburg und Sempach zu führen.»

«Ende Dezember 1759 war das Strassenstück Luzern–Gerliswil fertiggebaut. Inzwischen waren aber neue Zweifel über die endgültige Strassenführung aufgetaucht. Die Oberleitung unter Marschall Franz Ludwig Pfyffer von Wyher setzte sich für den Neubau über Neuenkirch–Nottwil ein. Auf der Strecke über Sempach seien einige Stiche fast unüberwindlich,



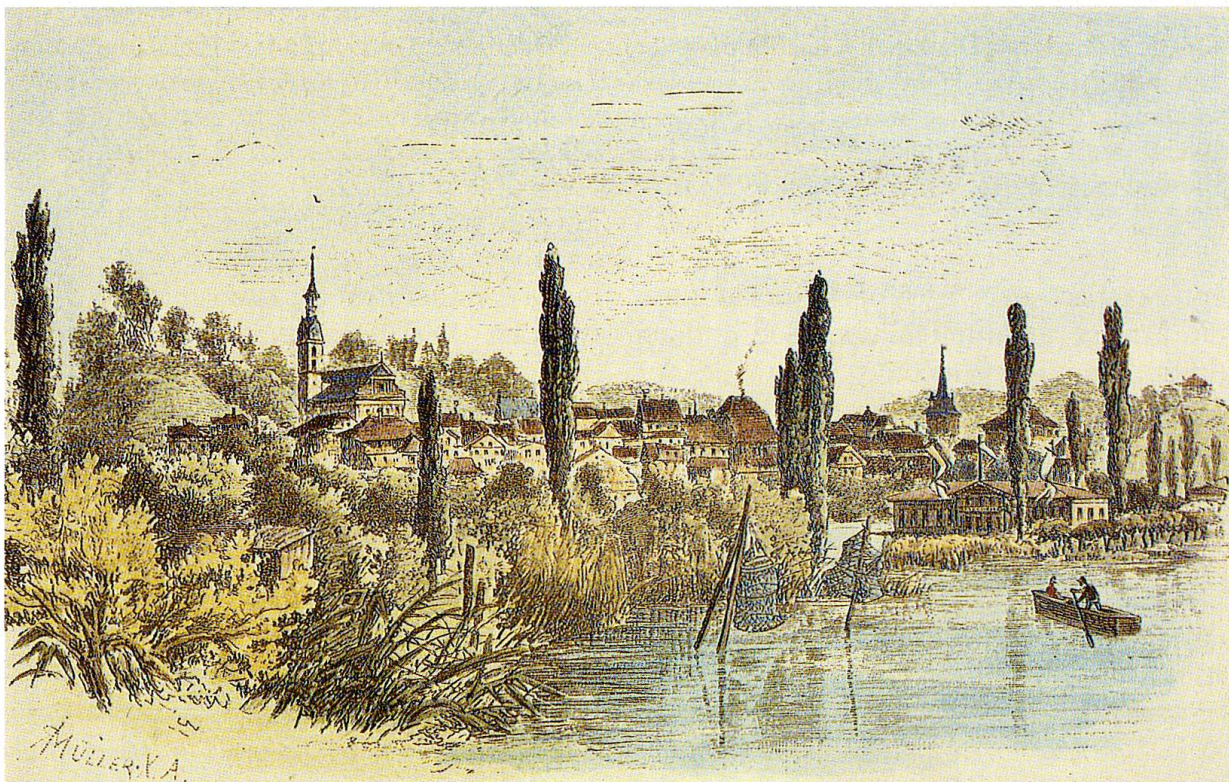
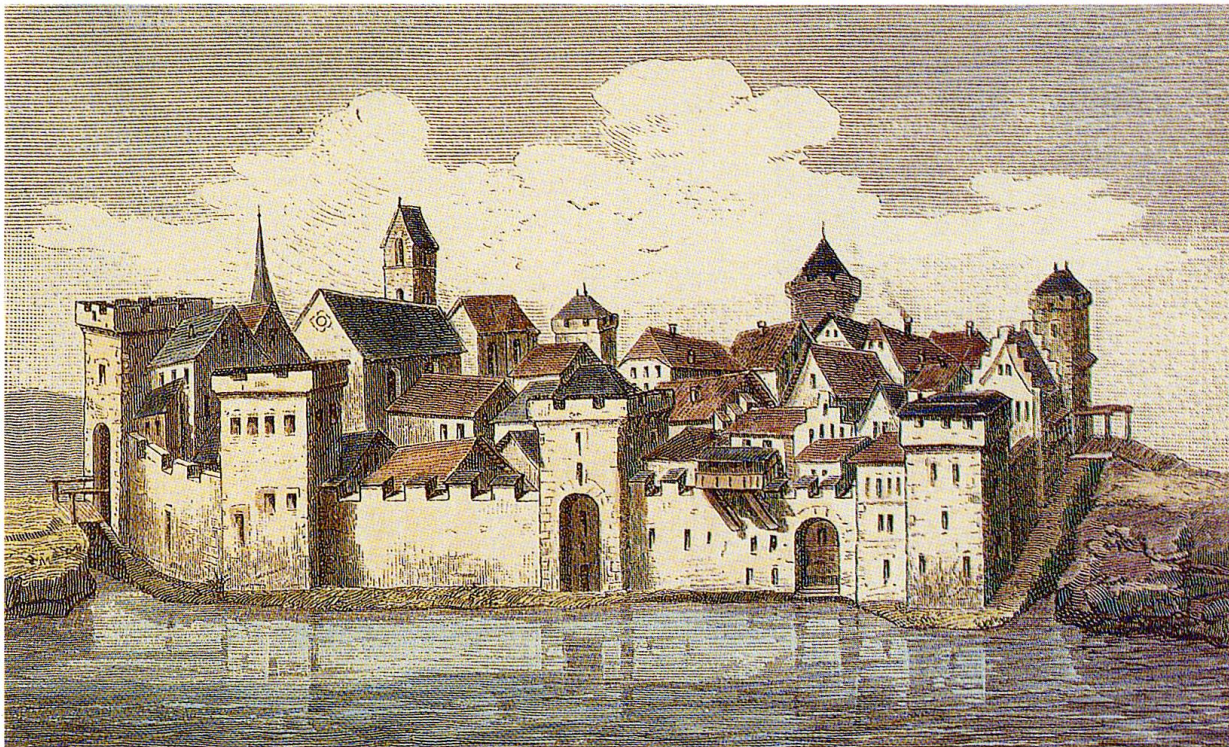


Abb. 7: «Alt-Sempach von der Seeseite» (oben); «das heutige Sempach vom See aus» (unten): Durch die Absenkung des Sees 1806 ging der direkte Seeanstoss des Städtchens verloren. Holz 1886; K. Jauslin del.; J. R. Müller, Xylographische Anstalt Zürich. Aus: Sempacher Jubelfeier 1886, handkoloriert; Bildmasse: 15 × 9 cm; (Sammlung J. Baumann).

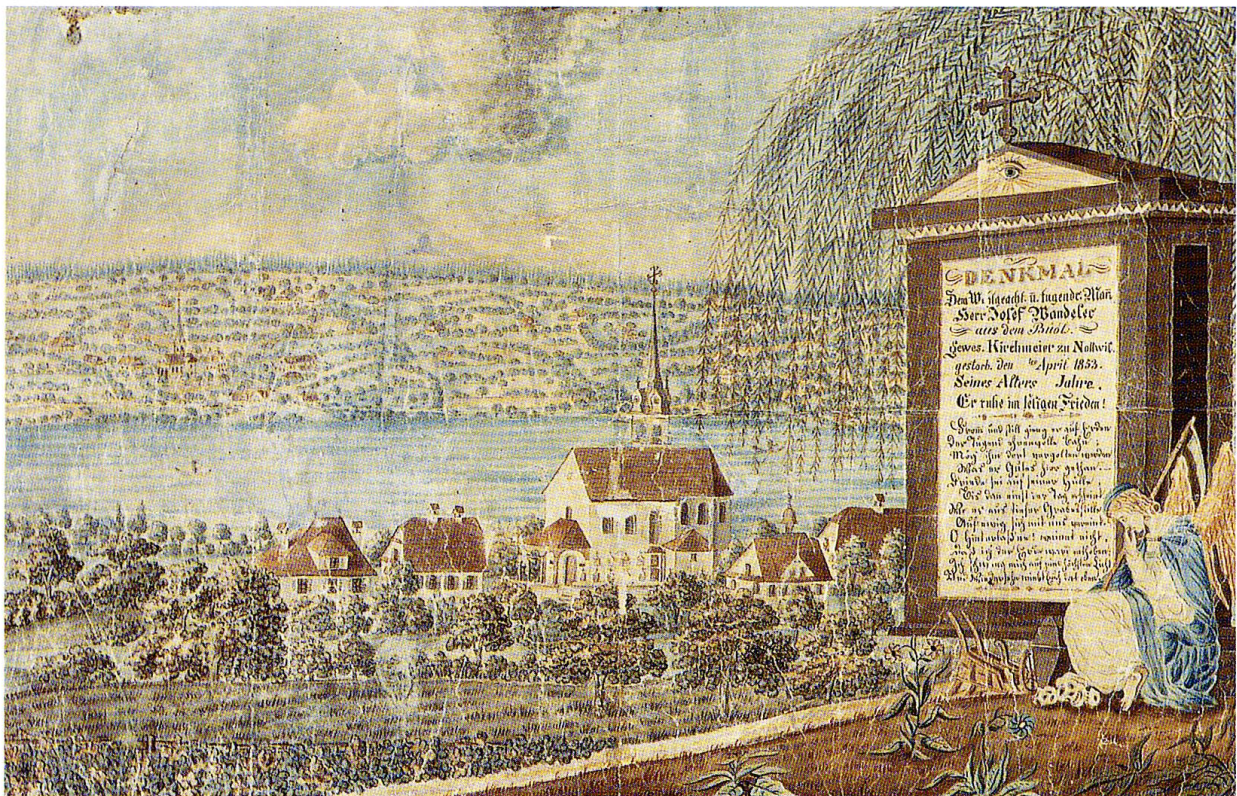


Abb. 8: Nottwil mit Denkmal: Künstler unbekannt, 1853. Grabmal mit sitzendem Engel, die Auferstehungsfahne in der Hand unter der Trauerweide. Die Inschrift ist dem Josef Wandeler von Büöl, Kirchmeier zu Nottwil, gewidmet, der 1853 verstorben ist. Nottwil mit alter Kirche St. Maria Himmelfahrt mit Umgebung, Sempachersee und Eich am gegenüberliegenden Ufer, Ansicht von Südwesten. Bildmasse: 42,8 × 27,7 cm; (Zentralbibliothek Luzern LKc:1:37).

von Sempach über Eich nach Sursee führe die Strasse unmittelbar dem See entlang durch sumpfiges Gelände. Es stände der Verbreiterung der Strasse auch viele Eichen und Kirschbäume im Weg. Erst jetzt erfolgte der unwiderrufliche Entscheid gegen Sempach.»

«Die frondienstpflichtigen Bauern mussten mit den erforderlichen Werkzeugen sowie Pferde- und Ochsenzügen gratis zum Strassenbau antreten. Auf der ganzen Strecke Luzern bis zur Kantonsgrenze bei Wikon arbeiteten im Jahre 1760 nicht weniger als 8256 Fronarbeiter mit 2272 Pferden und 3544 Stieren. Jeder Gemeinde war ein

ganz bestimmtes Strassenstück zugeteilt worden. Die Fronarbeiter von Sempach arbeiteten beispielsweise mit 99 Mann, 35 Pferden und 31 Stieren an einem Strassenstück von 1144 Schuh. Sie hatten also rund 325 Meter der neuen Strasse zu bauen, zwischen dem Weiherhüsli und Neuenkirch.»

Was die Stadtbehörden von Sempach 1759 in ihrer Einsprache gegen den Bau der linksufrigen Sempachersee-Strasse befürchteten hatten, trat auch ein. Sempach büsste seine Rolle als Etappenort an der internationalen Gotthardroute ein und versank in wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit.