

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 41 (1983)

Artikel: Die alte Wigger-Brücke in Altishofen
Autor: Marti, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718826>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Die alte Wigger-Brücke in Altishofen

Hans Marti

Im Frühjahr 1982 wurde im Gefolge der Wigger-Korrektion die alte steinerne Brücke über die Wigger in Altishofen abgebrochen. Bei dieser nunmehr verschwundenen Brücke handelte es sich um ein beachtliches, auch handwerklich gutes Bauwerk. Wir denken dabei vor allem an die dem Fluss zugekehrte Wölbung, hübsch in Bruchsteinen ausgeführt. Aber auch die verkehrsmässige Bedeutung ist hervorzuheben. Bis vor kurzem die grosse Überführung (Überquerung der Wigger / Bahnlinie) als Teil der Zufahrt zur N2 dem Betrieb übergeben wurde, diente die besagte Brücke dem wichtigen Längsverkehr durch das Wiggertal. Sie bildete von der Kantonsgrenze bei Wikon bis hinauf nach Alberswil den einzigen Wiggerübergang. Die Strasse kreuzte lediglich noch in Nebikon die Luther, mittels der sogenannten «Säumerebrugg».

Die Widerlager der jetzt abgerissenen Brücke standen zu eng beisammen, um einen genügend grossen Wasserdurchlass (z. B. bei Hochwasser) zu gewährleisten. Ansonsten hätte sie den noch verbliebenen Verkehrsbedürfnissen weiterhin genügt. An ihrer Stelle musste, bedingt durch die östlich orientierte neue Strasse, eine neue Brücke in einem etwas anders gehaltenen Winkel erstellt werden.

Kantonsstrassenbau im 19. Jahrhundert

Die Geschichte der Wiggerbrücke in Altishofen ist aufs engste mit dem in den 1830er Jahren anlaufenden Strassenausbau von Willisau nach Dagmersellen verbunden. Im Sinne des Strassenbaugesetzes von 1832 war dieser Abschnitt als Kantonsstrasse II. Klasse eingestuft. Doch für solche Strassen bestritt der Kanton nur einen kleinen Teil der Kosten, konnte man auf diese Weise doch dem Bezug von Staatssteuern für diese Zwecke ausweichen.



Die moderne Wiggerbrücke samt erfolgter Uferkorrektion: Zeuge einer neuen Zeit.

Gemäss dem besagten Strassengesetz war jeder Gemeinde vorgeschrieben, die in ihren Gemarken liegenden Strassen selber zu erhalten. Beim Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen II. Klasse aber lag das Pflichtenheft in den Händen der sogenannten Strassenbezirke. Der Kanton war in zehn solche eingeteilt. Mit Nummer 9 war derjenige von Altishofen bezeichnet. Er umfasste die Gemeinden Alberswil, Schötz, Ohmstal, Nebikon, Egolzwil, Ebersecken, Altishofen und Dagmersellen. Bei diesen Kantonsstrassenbauten übernahm der Staat den Aufwand für die Ausmessung, Planierung und Absteckung der Strassenlinie, die Leitung und Aufsicht der Bauausführung, die Lieferung des erforderlichen Sprengpulvers, den Unterhalt der Werkzeuge zum Steinsprengen, die Arbeitskosten der Maurer, Steinhauer, Schmiede und Zimmerleute sowie die Lieferung des Kalkes; gleiche kantonale Leistungen wurden ebenfalls beim Bau von Brücken erbracht, wenn deren lichte Öffnung mindestens zwei Fuss (= 60 Zentimeter) betrug.



Die historische Wiggerbrücke in Altishofen: erbaut Ende der 1830er Jahre, 1854 nach Hochwasserschaden verstärkt, 1982 abgetragen

Sorgenkind

Die erste Wiggerbrücke wurde Ende der dreissiger Jahre erbaut. Bei einem Hochwasser im Jahre 1852 wurde sie linksseitig stark unterspült, so dass das dortige «Amtshaupt» (Widerlager) nachgab und die Brücke teilweise einstürzte. Die Baukommission des Strassenbezirks Altishofen führte den Schaden auf eine ungenügende Konstruktion zurück, was schon während des Baus bemängelt worden war. Die Brücke musste in der Folge grösstenteils neu erstellt werden, was 1854 der Fall war. Hierauf meldete der damalige Strasseninspektor dem Baudepartement «...dass diese Brücke vorschriftsgemäss, solid und schön erbaut ist».

Der erste Brückenbau ging auf einen Regierungsbeschluss aus dem Jahre 1838 zurück. Ein gewisser Baumeister Fries von Triengen wurde vom Staat vertraglich damit beauftragt. Gemäss den Akten der Baukommission scheint der Unternehmer dafür zu wenig geeignet gewesen zu sein. Das

Verhandlungsprotokoll vom 21. Juni 1840 hält dies sehr deutlich fest, steht doch da: «Wir haben aus zuverlässiger Quelle in Erfahrung gebracht, es beabsichtige Herr Baumeister Fries von Triengen, den von ihm übernommenen Bau der Wiggernbrücke zu Altishofen nicht nach dem vorgeschriebenen Plane auszuführen, auch scheint er mit der Arbeit selbst bis dahin nicht thätig vorzuschreiten.» Deswegen und weil aus der geschilderten Situation leicht Unstimmigkeiten, Verzögerungen und zusätzliche Kosten entstehen konnten, wurde das Baudepartement auf die Mängel aufmerksam gemacht und gleichzeitig postuliert, «eine genaue Aufsicht» zu stellen. Nur fünf Wochen später (29. Juli 1840) schrieb die gleiche Baukommission an den Regierungsrat: «Es mag bekannt sein, dass der Bau der Wiggernbrücke zu Altishofen nur langsam vorschreitet; dass auch vorzüglich die Gemeinde Dagmersellen früher nicht jene Thätigkeit entwickelte, die sie diesfalls hätte entwickeln sollen, und dass da mehrere Arbeiten wegen dem andringenden Wasser doppelt verrichtet werden mussten, welches die Rechnung gegen den Strassenbezirk erhöhen muss. – Allein zu diesem gesellt sich noch ein zweiter Umstand; wir glauben, es sei Hr. Baumeister Fries von Triengen nicht im Stande, nach Plan und Vertrag diese Brückenbaute über die Wiggern auszuführen. Wenn dem Plan und Vertrag getreu nachgelebt werden will, so halten wir dafür, es müsste wieder etwas von den aufgeführten Fundamenten gegen der Gemeinde Altishofen (also linksseits; Anmerkung des Verfassers) abgebrochen werden. Auch dürften sich bei genauem Untersuchen noch andere Mängel zeigen.» Das Schreiben der Baukommission führt dann weiter aus, dass sich der Staat bei Fries sicher eine Garantie ausbedungen habe, um sich schadlos zu halten. Sollten dennoch «wegen der mangelhaften Construction» dem Strassenbezirk Altishofen «Nachtheil und Schaden zufließen,» so würde er den Staat hierfür verantwortlich machen, weil er ausserdem (der Strassenbezirk nämlich) «bei Abschliessung des Bauvertrages nichts zu sagen Gelegenheit hatte».

Gemäss Beschluss der Baukommission vom 31. Mai 1838 waren den beiden Gemeinden Altishofen und Dagmersellen gemeinschaftlich die Arbeiten und das Herbeischaffen des erforderlichen Materials überbunden worden. Auf der linken Seite hatte Altishofen die Grabarbeiten für die Fundamente zu besorgen, auf der rechten Wiggerseite die Gemeinde Dagmersellen.

Wegen des schon erwähnten Hochwassers der Wigger senkte sich «das linke Amtshaupt dieser Brücke». Das Gewölbe selber erlitt deswegen keinen eigentlichen Schaden, doch lag es auf der Altishoferseite nicht mehr bündig auf seinen Fundamenten. Der Regierungsrat ordnete daher am

18. Oktober 1852 an: «Die Gemeinde Altishofen hat die erforderlichen Steine und das Sand für die Wiederherstellung des linken Brückenamts-hauptes und der obern und untern Vorwehren auf die Baustellen zu liefern, den Kalk zuzuführen und dem Baumeister die nöthigen Handlanger beizugeben.» Ein gleichlautender Auftrag ging an Dagmersellen. Um die Lieferung des Baumaterials zur Befestigung des Flussbettes knapp unterhalb der Brücke hatten sich beide Gemeinden gemeinschaftlich zu kümmern. Der Staat, so wurde ferner festgelegt, übernahm «diejenigen weiteren Leistungen und Kosten, zu welchen derselbe laut Gesetz verpflichtet ist».

Diskussion über die Verantwortlichkeiten

Gegen diese regierungsrätliche Erkenntnis legte der Strassenbezirk Altishofen Beschwerde ein, zumal er sich, wie deutlich gemacht wurde, bereits anno 1840 wegen der fehlerhaften Ausführung verwahrt habe. Die Kosten für die Wiederherstellung könnten ihm folglich nicht überbunden werden. Der Regierungsrat aber lehnte ab. Begründet wurde dieser verneinende Standpunkt im wesentlichen damit, dass von Verfassung und Gesetz her keine Möglichkeiten bestünden, eine Verantwortlichkeit vom Staate zu erwarten und die Brücke bereits 12 Jahre lang bestanden habe. Wenn die Brücke beim jüngsten grossen Hochwasser der Wigger dermassen beschädigt worden sei, gehe «daraus kein genügender Beweis fehlerhafter Konstruktion hervor, indem bei der damaligen Wassergrösse auch andere, sehr solid gebaute Brücken beschädigt und sogar gänzlich weggeschwemmt worden sind». Überdies hob der Regierungsrat hervor, dass «durch den Expertenbericht der Herren Baumeister Leimbacher und Weibel vom 11. November 1839 das Baudepartement benannte Brücke als solid und in gehöriger Tiefe angelegt gefunden und durch den Expertenbericht der Herren Ingenieur Weingartner und Baumeister Thade Müller vom 9. September 1840 der ganze Bau als solid und dauerhaft angesehen worden ist».

Der Strassenbezirk Altishofen reagierte heftig auf dieses «Verdikt» von Luzern, sich erneut darauf berufend, dass er 1840 deutlich auf die Mängel bei diesem Brückenbau hingewiesen habe. Die Herbeischaffung der nötigen Materialien wurde glattweg verweigert. Doch inzwischen senkte sich die Brücke stetig mehr ab, und eine blosser Reparatur reichte längst nicht mehr aus. Dennoch trat der Regierungsrat nicht auf die Beschwerde ein.

Im wesentlichen wurde von Regierungsseite argumentiert, dass gemäss

den einschlägigen Paragraphen «des Strassengesetzes bei Neubau und Reparatur von steinernen Brücken auf Kantonsstrassen den Strassenbezirken alles und jedes zu leisten und zu liefern obliegt, was nicht nach Paragraph 9 des besagten Gesetzes der Staat unterstützungsweise übernimmt». Schliesslich wurden die Einwendungen der Baukommission nicht als «zureichend» taxiert. Der Regierungsrat meinte ferner, wenn die Baukommission aber fortgesetzt auf der Bestreitung ihrer Verpflichtungen beharre, dann müsste sie dies selber beweisen, was am Ende durch den Richter zu entscheiden wäre. Schliesslich wurde das Baudepartement beauftragt, den Gemeinden Altishofen und Dagmersellen «ein Verzeichnis der für einen Neubau der Brücke erforderlichen Materialien zuzustellen» und die Wiederherstellungsarbeiten nötigenfalls auf dem Wege der Exekution durchführen zu lassen. Das gleiche Departement wurde ferner beordert, beförderlich die Pläne dieses Brückenumbaus auszuarbeiten.

Unter dem «Druck von Luzern» ging man in Altishofen dann doch vom Protestieren über zum Realisieren. Danach war das «linke Amtshaupt» gänzlich abzutragen und neu zu fundamentieren. Die beidseitigen oberhalb der Brücke befindlichen Vorwehren waren um 15 Fuss (rund 4,5 Meter) zu verlängern. Überhaupt wurden klare Anweisungen für den Umbau erteilt. Sie fanden erst recht ihren Niederschlag im mit Baumeister Anton Blum von Dagmersellen abgeschlossenen Vertrag vom 2. Februar 1853. Die Instandstellung musste innerhalb von drei Monaten beendet sein, «sofern er (Blum) wegen saumseliger Lieferung der Baumaterialien nicht an seinen Arbeiten gehindert wird». Offenbar traten dann doch etwelche Behinderungen ein, denn die Brücke wurde erst im ausgehenden Sommer 1854 fertig. Vielleicht haben sich auch der anlaufende Bahnbau und die Verlegung der Wigger oberhalb der Brücke verzögernd ausgewirkt. Das Baudepartement zahlte dem Unternehmer für diesen Brückenbau 2850 Franken. Dazu gesellten sich erst noch die ansehnlichen Leistungen des Strassenbezirks für die zu liefernden Materialien und die Handlangerarbeiten. Ferner hatten die Gemeinden Dagmersellen und Altishofen kostenlos die nötigen Arbeiter zum Abbrechen der alten Brücke (soweit erforderlich) zu stellen.

Wies die erste Brücke Fehler auf?

Während des Umbaus stellte sich noch ein Sachzwang ein. Vor einiger Zeit, so der Bericht des Baudepartements, war ein «früher bestandenes Wuhr unterhalb der Altishofer-Wiggernbrücke weggekommen». Deswegen hatte

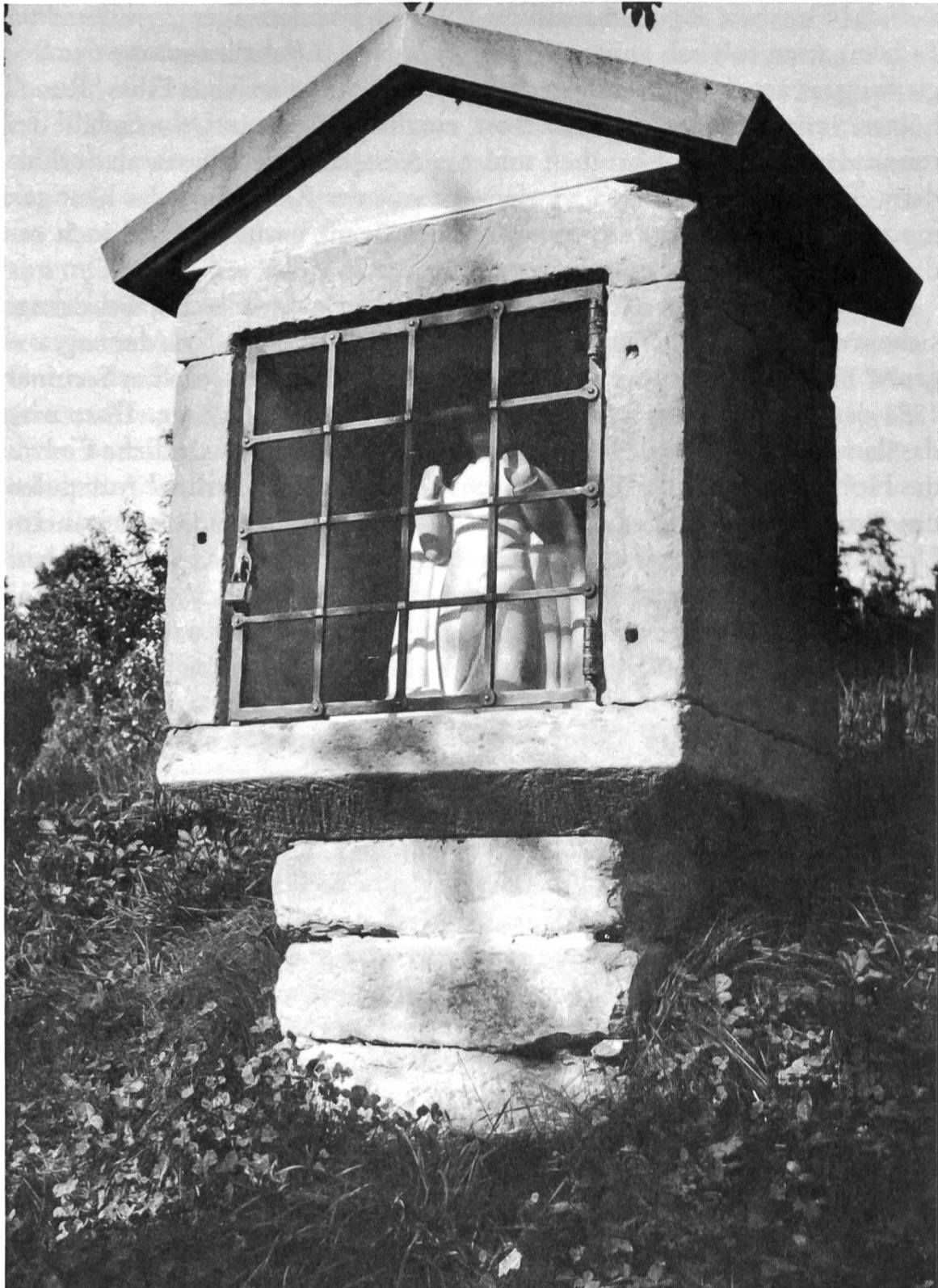
sich das Flussbett abgesenkt und die früheren Brückenlager (jene der alten Brücke) seien folglich «unterwaschen worden». Deshalb ordnete der Regierungsrat an, dass gleich unterhalb der Brücke, quer zum Fluss, Rundhölzer, verbunden mit einer Art Rost, einzulegen seien, um das Gefälle des reissenden Wassers zu brechen und ein Ausspülen des Bettes zu verhindern. Die besagten Hölzer wurden erst mit der Errichtung der heutigen modernen Brücke entfernt. Sie waren noch ganz gesund, wenn auch ordentlich vom Wasser «ausgefressen».

Die Frage, ob die erste Wiggerbrücke Fehler aufgewiesen habe, drängt sich unweigerlich auf. Waren die im Text erwähnten Gutachten der zugezogenen Fachleute einwandfrei? Sicher hatte das Hochwasser vom Sommer 1852 den direkten Anlass für den teilweisen Einsturz gegeben. Dazu mag das damals noch fehlende Wuhr beigetragen haben. Der zusätzliche Einbau des Holzrostes im Jahre 1854 hat offenbar fortan das gefährliche Ausspülen des Flussbettes verhindert. Bemerkenswert ist, dass die Brücke seit ihrem Umbau bis zum Zeitpunkt des Abbruchs allen Hochwassern getrotzt hat. Beim Abbrechen konnte man die mächtigen, fest ineinander gefügten Quadern betrachten. Waren die einstigen kritischen Einwände und Vorbehalte des Strassenbezirkes Altishofen sachlich eben doch berechtigt?

Quellen:

Akten Staatsarchiv Luzern, Sch 37/320 C

Casimir Pfyffer, Der Canton Luzern, Band II



Zierliches Helgenstöckli in Pfaffnau, der hl. Apollonia geweiht, die bei Zahnweh um Hilfe angefleht wurde; da und dort gibt es sogenannte «Zahnwehchäppali».