

*Strecke LU 10 (Luzern -) Werthenstein - Willisau (- Bern)*  
*Linienführung 2 Menznauer Landstrasse*  
*Abschnitt 1 Werthenstein - Wolhusen*  
*Landeskarte 1149*

**GESCHICHTE** *Stand September 1999 / mf*

Die Wegführung überwindet den steilen Abhang vom Kloster hinunter an die Emme und überquert diese an einer engen Stelle, um dann im Höhenverlauf über Ei und Unter Höchweid Wolhusen zu erreichen. Durchgehend belegt wird der Verlauf im Plan von WEINGARTNER (1831) zum Bau der neuen Kunststrasse LU 10.3 (Abb. 1).

Ausschnitt aus dem Plan. Die Altstrasse ist als 'Strass von Wohlhausen nach Werthenstein' beschriftet (WEINGARTNER 1831).  
Abb. 1



Nebst dem Emmenübergang bildete dabei der Klosterfelsen die eigentliche Schlüsselstelle. Es ist anzunehmen, dass dessen Überwindung im wesentlichen mit der Entwicklung Werthensteins zu einem Wallfahrtszentrum zusammenhing. Der Aufschwung Werthensteins und der Ausbau der Infrastruktur führten dazu, dass der enge Taleinschnitt von Werthenstein besser erschlossen wurde. Die Neubauten verlangten in den Jahren 1614/15 nach einer Verbesserung der Erschliessung. Gemäss Baurechnung sollen die nötigen Strassenarbeiten mit den am Ausbau der Gebäudeinfrastruktur beteiligten Handwerkern durchgeführt worden sein (KDMLU NA I: 378f.). Ob es sich um den steilen, in den Felsen getriebenen Aufstieg zum Kloster handelt (LU 10.2.1) und/oder um Sanierungsarbeiten am anderen problematischen Wegbereich (Abschnitt LU 9.1.5) kann nicht eindeutig belegt werden. Einiges spricht dafür, dass es sich schergewichtig um Arbeiten am Aufstiegsweg handelt. Diese Annahme stützt sich auf die Tatsache, dass der Aufstieg in einem Altarbild aus dem Jahre 1634 als auffälliges Bauwerk nachzuweisen ist (Abbildung in D'ANDREA,

*Vergrosserter und kolorierter [für den Betrachter mit einer Bildwiedergabe in Farbe, mf] Ausschnitt aus dem Stich von MERIAN (1642). Über die Emme zeigt er einen offenen Steg und den Aufstieg über den felsigen Stutz zum Kloster.*  
Abb. 2



DIETHELM, GANZ-BLÄTTLER 1992: Anhang). Die hier geschilderte Wegsituation wird sehr schön in einem Stich Werthensteins von 1642 (MERIAN 1642) bestätigt (Abb. 2).

Gemäss Angaben in der Literatur wurde der Werthensteiner Steg um 1636 zu einer mit Karren und Wagen befahrbaren Brücke ausgebaut und mit einem Schindeldach versehen (KDMLU NA I: 357). Es besteht hier eine Differenz zur Situation, wie sie der Stich von Merian zeigt, wobei durchaus die Möglichkeit in Betracht zu ziehen ist, dass Merian sich auf älteres Bildmaterial abstützte.

Die Befahrbarmachung des Werthensteiner Stutzes und des dortigen Steges erfolgte erst im erwähnten Zeitraum. Zu welchem Zeitpunkt die Fortsetzung Richtung Ober Langnau (LU 9.1.5) befahrbar gemacht wurde und damit erstmals eine durchgehend befahrbare Wegachse die Werthensteiner Enge überwinden konnte, kann nicht festgesetzt werden. Ein Indiz bildet sicher der Bedeutungsverlust der Langnauer Brücke um 1693 (KDMLU NA I: 357) und die Verlegung der dortigen Zollstelle auf die Werthensteiner Brücke, die spätestens 1698 vollzogen war. Damit waren die Voraussetzungen geschaffen, dass die Wolhuser- resp. Menznauer Landstrasse LU 10.2 zur dominierenden (Fahr)Strasse nach Willisau (und Entlebuch) wurde.

Der Stutz taucht in schriftlichen Quellen noch mehrmals auf, war er doch wegen seiner Steilheit und Ausgesetztheit anfällig für Unglücksfälle (Beispiele in BÜRKLI, SCHWINGRUBER 1983: 25f. und D'ANDREA, DIETHELM, GANZ-BLÄTTLER 1992: 4, 14). In der Eingabe der Vertreter verschiedener Gemeinden von 1831 (siehe LU 9.1.5) heisst es über den Stutz: "Ist man endlich auch glücklich dieser Gefahr [LU 9.1.5] entgangen, so gelangt der Reisende an einen jähren Stutz und jenseits desselben an einen Abhang, der zumahl mit einem Fuhrwerk nicht ohne Schaden und Schrecken passiert werden kann. Seit Jahr und Tag hat man an dieser schrecklichen Strasse, die diesen Nahmen nicht verdient, gar nichts verbessert. Kaum ist möglich, mit leichtem Fuhrwerk da durchzukommen und wegen der tiefen Rinnen darf nur mit sichtbarer Gefahr des Umstürzens der Schleiftrog eingelegt werden, schon sind beladene Wagen mit den Pferden hier in den Abgrund gestürzt, allein das alles war und blieb ohne einigen Eindruck. Ist man endlich auch dieser Gefahr entgangen, so gelangt man - zum Erstaunen des Unbekannten - zu einer Zollstatt!" (STALU, AKT 27/152C, Schreiben vom 2.6.1831).

*Die Felspartie beim Stutz liess bei  
Tauwetter im Frühjahr immer wieder  
Geröll und grosse Steine auf die  
Fahrbahn rollen. Flickarbeiten  
vermochten das Übel nicht zu beheben.  
Im Sommer 1988 wurde die Fluh saniert.  
Grosse Partien wurden dabei  
weggesprengt. Ein Stahlnetz wurde  
gespannt und der Felshang mit Stauden  
begrünt (Abb. in WICKI 1988: 357).*

Abb. 3



Die heutige Brücke von Werthenstein (Abb. 3) wurde 1774/75 errichtet. 1797, 1928 und 1983 wurde sie Renovationsarbeiten unterzogen, 1983 wurde an der Südseite ein Fussgängersteg angebaut (BÜRKLI, SCHWINGRUBER 1983: 25).

Im Stutz befindet sich der sogenannte Gnadenbrunnen. Die Quelle wird 1636 erstmals erwähnt und 1649 von den Franziskanern als mystischer Brunnen der Gnade und als Symbol der Gnade Marias gedeutet. Das Heilwasser war im 17. Jahrhundert durch einen offenen Holzbau geschützt, wie eine Darstellung aus dem Jahr 1783 belegt (in: BÜRKLI, SCHWINGRUBER 1983: 57). 1960 errichtete man um die gefasste Quelle eine offen gemauerte Wegkapelle (BLUM 1997: 75).

**GELÄNDE** Aufnahme 1. November 1997 / mf

Die Strasse den Stutz hinunter wurde, wie ausgeführt, mehrmals einem Ausbau unterzogen. Heute ist sie mittels Kragenkonstruktion und Stützpfelern, die auf den Ausbau von 1966 zurückgehen, verbreitert. Ihre Steilheit ist beträchtlich und entspricht der im 17. Jahrhundert vollzogenen Strassenführung. Auf halber Distanz findet sich der sogenannte Gnadenbrunnen, eine in den Klosterfelsen eingelassene Wegkapelle (Abb. 5).



*Blick auf die Werthensteiner Brücke, den Aufstieg über den felsigen Stutz und die Klosteranlage. Fahrbar gemacht wurde der Aufstieg im Laufe des 17. Jahrhunderts.  
Abb. 4 (mf, 1. 7. 1997)*



*Die offen gemauerte Wegkapelle in ihrer Ausführung von 1960 um die im Jahre 1636 erstmals erwähnte Quelle. Das Trassee ist talseitig verbreitert.  
Abb. 5 (mf, 1. 7. 1997)*



Die 1774/75 durch den Luzerner Holzwerkmeister Heinrich Bossart errichtete Brücke (KDMLU NA I: 376) errichtete Brücke ist folgendermassen beschrieben: "... Anlässlich der jüngsten Restaurierung [1983] fand man am westlichen Widerlager sowie am Mittelpfeiler ungefähr 1,5 m unterhalb der Fahrbahn herausgehauene Strebenauflager, welche wahrscheinlich das Sprengwerk einer früheren, 60 cm schmaleren Brücke aufnehmen. Der Standort der Brücke ist bezüglich Geländeform und Geologie ideal. Das Flussbett ist aus Nagelfluh, was einen stabilen Flusslauf und guten Baugrund gewährleistet. Das östliche Widerlager bezieht einen natürlichen Felsvorsprung mit ein. Es besteht, wie auch die anderen Stützen, aus gehauenen Granit- und Sandsteinquadern. Darüber legt sich ein Hängewerk in zwei Jochen. Beide Krüppelwalme sind mit Kupferschäften, vergoldeten Kugeln und der Luzerner Fahne geschmückt." (KDMLU NA I: 376).

Die Fortsetzung auf der anderen Seite der Emme ist ins örtliche Strassennetz eingebunden (asphaltiert), bricht jedoch aufgrund der 1875 angelegten Eisenbahnlinie oberhalb des Tunnelportals ab und kommt erst wieder von Ei an zum Vorschein. Die alte Landstrasse verläuft anschliessend im Steigungsbereich als Hangweg mit einer bergseitig 3 m - 4 m hohen, baumheckenbewachsenen Böschung und ist mit Hartbelag-Fahrspuren versehen. Die Wegoberfläche ist

im flachen Gelände und im folgenden Abstieg Richtung Wolhusen mit einem Hartbelag überzogen. Der Abstieg ist mit modifizierten Stützmauern versehen, bergseitig kommt auch älteres Stützmauerwerk zum Vorschein. Ein Teilstück vor Wolhusen ist als Schotterstrasse hartbelagsfrei verblieben (Abb. 6).

*Blick auf den Verlauf zweier Weggenerationen vor Wolhusen: Rechterhand der Verlauf der alten Landstrasse LU 10.2.1 und in der Talsohle, im Bereich der korrigierten Emme, die Kunststrasse LU 10.3. Die Arbeiten im Bildvordergrund gelten dem Transitgas-Leitungsbau. Abb. 6 (mf, 1. 10. 1999)*



— Ende des Beschriebs —