

Strecke LU 13 (Luzern -) Entlebuch - Langnau (- Bern)
Landeskarte 1168, 1169, 1188

GESCHICHTE *Stand Oktober 1999 / mf*

Die als Fortsetzung der Strasse LU 12 von Entlebuch durch die Entlebucher Talschaft führende Strecke ist als Landstrasse vom 15. Jahrhundert an zu belegen. Bis in die 1750er Jahre ist sie vorrangig als Verbindung in die regionalen Wirtschaftsräume von Wolhusen, Ruswil und Willisau einerseits, von Thun und Langnau andererseits zu betrachten. Um 1750 erlangte sie eine zusätzliche Bedeutung als Teil einer überregionalen Ost-West-Verbindung, die nun zunehmend durch das Entlebuch führte.

Die Strecke von Entlebuch bis zur Kantongrenze lässt sich abgesehen von kleinsten Abweichungen nicht mehr in eine Landstrassen- und eine Kunststrassen-Linienführung unterscheiden, wie dies in LU 12 möglich ist. Die Landstrasse wurde hier beinahe vollständig durch die Kunststrasse überprägt, korrigiert oder dann aufgelassen. Auf einen eigenständigen Linienführungsbeschrieb zur Landstrasse wird daher verzichtet und stattdessen derjenige aus der Strecke LU 12 in seinen allgemeingültigen Aussagen teilweise übernommen.

Entlang der Strecke LU 13 ist eine Vielzahl sakraler Wegbegleiter anzutreffen, die in ihrem Standort grösstenteils auf den Verlauf der alten Entlebucher Landstrasse zurückgehen.

Streckenendpunkte und Streckenorte

Als Flurname ist Entlebuch erstmals im Jahre 1139 erwähnt (WASER 1996: 243). Im Jahre 1157 finden wir als erste Kirche der Talschaft jene des Entlebuchs genannt. Sie wird als die älteste Talkirche betrachtet und dürfte von der Pfarrkirche Ruswil aus errichtet worden sein. Um die Pfarrkirche entwickelte sich in der Folge ein Dorf, vorerst um den Pfarrhügel, dann entlang der Landstrasse. Eine bestehende Taverne wird im Jahre 1382 indirekt erstmals erwähnt, doch wird angenommen, dass sie schon bald nach der Installation der Pfarrei existierte. Dasselbe gilt auch für die gleichenorts genannten Tavernen von Schüpfheim und Escholzmatt (KDMLU NA I: 13).

Von den Streckenorten im Entlebuch erfahren wir in der Reihenfolge ihrer Ersterwähnung im Jahre 1225 von Escholzmatt, dessen damals installierte Pfarrkirche als Gründung der Emmentaler gilt, im Jahre 1275 von Schüpfheim und 1306 von Hasle (JÄGGI et al. 1990: 23).

Der Streckenendpunkt Langnau wird als Name des Dorfes, den im 13. Jahrhundert ein kyburgisches Dienstmannengeschlecht trägt, in einer Urkunde von 1139 in einer Abschrift des 15. Jahrhunderts erstmals erwähnt (HÄUSLER 1986: 17). Mit dem Verkauf der Herrschaft Trachselwald durch die Deutschordenskommande Sumiswald an Bern kam Langnau 1408 an Bern (HBLS IV). Der Stellenwert Langnaus gegenüber der Entlebucher Talschaft ist von Häusler umschrieben: "Die Landschaft Entlebuch gelangte erst spät zu eigenen Dorfmärkten (Entlebuch 1546, Escholzmatt 1650,

Schüpfheim auch erst im 17. Jahrhundert). Keines dieser Entlebucher Marktdörfer hatte neben den Jahrmärkten auch noch einen Wochenmarkt. Der Einflussbereich des Langnauer Marktes erstreckte sich daher bis zum Knie der Kleinen Emme bei Wolhusen. Vor der Einführung der Entlebucher Dorfmärkte nahm er im südlichen Teil der Landschaft geradezu eine Monopolstellung ein, und auch nachher war seine Rolle als Marktplatz der Entlebucher immer noch sehr bedeutend" (HÄUSLER 1986: 74).

Kartographische Darstellung

Die erste kartographische Darstellung der Strecken LU 12 und LU 13 liegt mit der Karte von Fassbind aus dem Jahre 1752 vor (FASSBIND 1752). Er verzeichnet die zu diesem Zeitpunkt wichtigsten Wegachsen der Talschaft Entlebuch und vermittelt damit einen Überblick, der über die reine Behandlung der Strecke LU 12 und LU 13 hinausgeht. Zum besseren Verständnis der verkehrsgeschichtlichen Bezüge im Entlebuch wird sie hier ausgewertet und erläutert. Fassbind zeigt folgendes Bild: den Verlauf der Entlebucher Landstrasse zeigt er nicht von der Wolhuser Brücke aus, sondern führt eine Verbindung von der Rümli-Brücke bei Schachen über die Bramegg. Die Karte trägt damit der damals aktuellen Verkehrssituation Rechnung, indem sie die in ihren regionalen Bezügen wichtige Verbindung von Luzern nach Entlebuch über die Säumerstrasse (siehe LU 700.1) höher wertet als die Wegführung von Entlebuch über Wolhusen, die erst ab den 1750er Jahren grösseres Gewicht bekam. Die Fortsetzung der Landstrasse von Entlebuch über Schüpfheim und durch das ganze Tal wird von Fassbind bis Langnau belegt. In diese wichtigste Talstrasse münden die von Fassbind zur Darstellung gebrachten Verbindungen von Schangnau über Marbach nach Wiggen (LU 761), die Erschliessung des Tals der Waldemme von Schüpfheim über Flühli bis an die Kantonsgrenze (LU 772, LU 774, LU 775) und die Achse von Entlebuch über Finsterwald und Brüederen bis zu den Rotbach-Alpen (LU 731, LU 732). Der Aufstieg über Doppleschwand nach Romoos ist ebenso vermerkt (LU 653, LU 654). Die Karte von Fassbind aus dem Jahre 1752 verweist damit auf Wegverläufe, die in die nachfolgenden Karten des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts zum Teil keine Aufnahme finden.

Nach Fassbind liegen mit den Plänen von Hess (HESS 1760/61) und von Pfyffer (PFYFFER 1770) zwei Belege für die Strecke von Wolhusen bis über Entlebuch, resp. Schüpfheim vor, die jedoch nicht bis an die Kantonsgrenze weiterführen (siehe LU 12.1).

Eine nächste kartographische Darstellung der Strecken LU 12 und LU 13 liegt mit den Karten von Schnyder aus den Jahren 1780 und 1782 vor (SCHNYDER 1780, 1782). Schnyder gewichtet die in der Zwischenzeit ausgebaute Landstrasse zwischen Wolhusen und Entlebuch höher als die Säumerstrasse (LU 700.1). Die ansonsten im Vergleich zu FASSBIND (1752) qualitativ besseren Karten von Schnyder zeigen ein dünneres Wegnetz: die Verbindung nach Doppleschwand und Romoos (LU 653, LU 654) und von Wiggen nach Schangnau (LU 761) führt er auf, die Verbindung von Schüpfheim ins Waldemmental belegt er nur bis Flühli (LU 772), diejenige von Entlebuch nach Finsterwald Richtung Rotbach-Alpen fehlt. Neu berücksichtigt er die Verbindung über Schärlig zwischen Marbach und Wissenbach (LU 762). Die nachfolgenden Kartenwerke nehmen eine noch strengere Selektion vor. Die Karten der helvetischen Verwaltung, beispielsweise die Karte von Hess

aus dem Jahre 1798 (HESS 1798), verzeichnen nur die wichtigste Verkehrsachse, die Landstrasse durch das Entlebuch über Schüpfheim und Escholzmatt nach Langnau mit ihren beiden Zubringern von Wolhusen und von Schachen her. Zusätzliche Erwähnung findet nur die Strasse über Marbach ins Schangnau. Von den Karten des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts liegt mit der Zollkarte der Schweiz ein Werk vor, das interessante Aufschlüsse über die Anzahl benötigter Vorspann-Pferde und Fahrzeiten für Fuhrwerke auf der alten Entlebucher Landstrasse vermittelt (ZELLWEGER, KELLER 1825; siehe LU 12.1).

Für den Verlauf der alten Landstrasse zwischen Entlebuch und der Kantonsgrenze fehlen im Gegensatz zu LU 12.1 Strassenbaupläne. Insofern lässt sich auch nicht mit letzter Bestimmtheit eruieren, wo die Kunststrasse geringfügig von der alten Landstrasse abwich und wo sie diese übernahm. Eine Ausnahme, die sich kartographisch fassen lässt, betrifft den Verlauf über den Klosterbühl bei Schüpfheim. Weingartners Plan für den neuen Strassenverlauf (LU 13.0.3) belegt die Wegführung der alten Landstrasse und späteren Kunststrasse in LU 13.0.2 (WEINGARTNER 1860).

Die Strassenführung der Kunststrasse und Abweichungen zum heutigen Strassenverlauf lassen sich mit den Vorarbeiten zur Dufourkarte (ALTORFER 1860/61, MOHR ERNST RUDOLF 1860, 1861) und dem Topographischen Atlas (TA 371 Trub 1889, TA 372 Schüpfheim 1892, TA 373 Entlebuch 1892, TA 374 Escholzmatt 1892) nachvollziehen.

Geschichte der Verbindung

Regionale verkehrsgeschichtliche Bezüge zwischen dem Entlebuch, Wolhusen, Ruswil, Willisau und Langnau lassen sich in eine weitere Vergangenheit zurück annehmen, ohne sie jedoch an konkreten Wegverläufen belegen zu können. Die Annahme beruht neben den siedlungsgeschichtlichen Befunden auf der frühen Nennung einer Brückenstelle über die Kleine Emme (KDMLU NA I: 359f.). Die Brücke oder der Steg von Wolhusen erscheint im Gegensatz zu anderen luzernischen Brückenstellen wie jene von Rothenburg oder Langnau, die erst vom frühen 15. Jahrhundert an Erwähnung finden, sehr früh in den schriftlichen Quellen. In einem Liegenschaftshandel im Jahre 1253 ist vom "... ponte sito ante suburbium" die Rede (FONTES RERUM BERNENSIVM Bd.II, URK 333; zit. in WASER 1996: 1191). Kurze Zeit nach 1328 findet auch der Zoll Erwähnung (KDMLU NA I: 360). Gemäss Segesser sind die Zollverhältnisse auf der Brücke, die später das ganze Amt Entlebuch zu bauen und zu unterhalten hatte, nicht ganz geklärt. Laut einer Quelle aus dem Jahre 1548 scheint das Land Entlebuch den Zoll für sich selber bezogen zu haben: "Zollrodel zu Wohlhusen über die brugg zfare, ist Inen (denen von Entlebuch) vergonnen, doch sollent Ingesessene Burger der Statt Lucern kein Zoll da gen, welcherlei sy us Entlibuch ioch fertigen, füren oder tragen, diewyl sy us Entlibuoch ouch kein Zoll under den Toren zu Lucern gendt" (zit. in: SEGESSER 1854: Bd.3/35). Diese Zollbefreiung wurde zeitweise wieder aufgehoben, wie die Beschwerde der Entlebucher im Bauernkriegsjahr von 1635 belegt. Aus der Zollordnung von 1766 ergibt sich wiederum, dass der Verkehr zwischen den Ämtern Entlebuch und Ruswil zollfrei war (STADELMANN 1958: 441). Es ist zu vermuten, dass die Zollbestimmungen stark bestimmt wurden vom Wechselspiel zwischen den Interessen der städtischen Versorgungspolitik einerseits und, mindestens in einer ersten Phase, einer gewissen Zurückhaltung gegenüber dem im Jahre

1385 aus freien Stücken mit der Stadt Luzern ein Burgrecht eingegangenen und von dieser 1405 als Vogtei eingekauftem Land Entlebuch andererseits. Die Brücke wurde 1591/92 als Holzbrücke erneuert und 1596 von einer Sturzflut weggerissen. Im Jahre 1652 kamen die Amtsvertreter von Ruswil und Entlebuch überein, die erneut weggeschwemmte Brücke nicht am alten Standort (ungefähr im Bereich der heutigen Eisenbahnbrücke), sondern am heutigen Standort zu bauen. Diese gedeckte Holzbrücke besass eine Länge von 39 m, während ihre Vorgängerin, die auch die Wigger überquerte, noch eine Länge von 110 m besass. Die Brücke von 1652 wurde im Sonderbundskrieg 1847 von den Luzernern - vergebens - eingeäschert. 1860 entstand eine erste Eisengitterbrücke, die 1976 einem Neubau weichen musste (KDMLU NA I: 361).

Eine erste schriftliche Quelle des Spätmittelalters, die eigentliche Verkehrsbezüge aus dem Land Entlebuch Richtung Norden belegt, ist von Glauser ausgewertet (GLAUSER 1984/85: 15f.). Als die Brüdergemeinschaft auf Witenbach (das spätere Heiligkreuz) um 1360 dazu übergang, ihre Überschussproduktion selbst zu verwerten, entwickelte sie eine Handelstätigkeit, die sich bis ins Elsass erstreckte: "Um den Aufwand zu rechtfertigen, dürften sie auch begonnen haben, von den Talleuten Vieh und Molkereiprodukte zu übernehmen und zu exportieren. Wir wissen, dass die Hofstatt mit dem Elsass, insbesondere mit Strassburg in Handelsbeziehung stand. Als Gegenfuhr dürfte Wein und im Elsass oder auf näheren Märkten Getreide bezogen worden sein. Diesen Handel betrieb im Auftrag der Hofstatt Bruder Burin. Er scheint viel unterwegs gewesen zu sein, und seine Tätigkeit erreichte offensichtlich ein nicht unbedeutendes Volumen, was vermuten lässt, dass er nicht nur für die Hofstatt, sondern auch für das Tal eine Lücke füllte" (GLAUSER 1984/85: 15f.). Auf die schwache Präsenz Luzerns im Entlebuch zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert und auf eine für diese Zeit belegbare Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Rahmen klösterlicher Verwaltungen von St. Urban und Muri hat Glauser hingewiesen (GLAUSER 1989: 49ff.). Die Handelstätigkeit der folgenden Jahrhunderte bis zum Zeitalter des aufkommenden Merkantilismus ist von Glauser in einem anderen Beitrag grundlegend betrachtet worden (GLAUSER 1971: 1ff.). Es zeigt sich dabei ein Bild, das diesen ersten schriftlichen Quellen nur unwesentlich widerspricht: eine Ausfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse (Käse, zuerst zigerartig, ab Mitte 16. Jahrhundert fetter Hartkäse, eingesalzene Butter, Vieh, Pferde), für gewisse Perioden auch Glas. Als Gegenfuhr gelangten Elsässer Wein, Getreide aus dem alten Amt Ruswil, die Güter des täglichen Bedarfs wie zum Beispiel Salz von Willisau (vgl. LU 11) oder von Luzern in die Talschaft. "Lange Zeit pflegten Luzern und das Entlebuch kaum enge wirtschaftliche Verbindungen untereinander. Beziehungen verschiedenster Art verbanden die historische Landschaft des Entlebuchs mit den ähnlich gearteten Nachbarschaften. ... Noch mehr als Obwalden stand das Emmental dem Entlebuch nahe. Beide Landschaften besaßen lange eine ähnlich gestaltete Wirtschaft und waren während Jahrhunderten Untertanengebiete städtischer Herrschaften" (GLAUSER 1971: 1ff.).

Bis Mitte des 18. Jahrhunderts scheinen die beschwerlichen Verkehrsverhältnisse zwischen dem Entlebuch und der Stadt Luzern die Entlebucher laut den Quellen nicht gross gestört zu haben. Im Gegenteil: so konnten sie ungestört ihren Handelsgeschäften mit den Emmentalern und den Weinhändlern im

Elsass nachgehen. So antworteten die Entlebucher dem Luzerner Rat im Jahre 1574 in einer Fürkauf-Angelegenheit, es störe sie nicht, dass ein Auswärtiger ihre Waren zusammenkaufe, denn sie täten "gar witt da hinden sitzend" und müssten sie die Ware selber auf den Markt führen, so wäre das mit grossen Kosten verbunden (zit. in: GLAUSER 1971: 17). Als die Zufuhr des städtischen Buttermarktes aus dem Einzugsgebiet des Vierwaldstättersee von der Mitte des 16. Jahrhunderts an zu stocken begann, versuchte der Rat, das Entlebuch stärker einzubinden. So erörterte eine Ratskommission im Jahre 1595, ob man nicht den Entlebuchern Mittel und Wege zeigen sollte, wie sie zum Beispiel im Zusammenhang mit den Salzlieferungen aus der Stadt wenigstens einen Teil ihrer Butter auf den Ankenmarkt führen lassen konnten. Es sollten jene Saumpferde, die von Luzern her Salz ins Land transportierten, für den Rückweg mit Butter beladen werden. Im folgenden 17. und 18. Jahrhundert wurde das Entlebuch, mit unterschiedlichem Erfolg, sehr stark in die Versorgungspolitik der Stadt Luzern eingebunden, doch dauerte es noch einige Zeit, bis sich auch die Verkehrsverhältnisse verbesserten.

Den Händlern und der Ware, die das Entlebuch verliess oder eingeführt wurde, standen als wichtigste Verbindungen die Landstrasse von Wolhusen über Schüpfheim nach Langnau, die gleichrangige Säumerstrasse über die Rengg (LU 700.1) und die Strasse über Marbach nach Schangnau und Thun zur Verfügung. In den Quellen erscheinen als Teilnehmer am Verkehr sogenannte Grempler (Kleinhändler), Glasträger, zu Fuss und ihre Ware auf dem Rücken tragend, Säumer mit Packtieren und auch Fuhrleute mit Wagen. Was selber laufen konnte (Kälber, Kleinvieh) wurde getrieben. Die Zollordnung von 1548 (siehe oben) deutet auf eine befahrbare Verbindung über die Wolhuser Brücke hin, doch dürfte sie, wenn denn die Brücke tatsächlich befahrbar war, nur Richtung Willisau oder Ruswil weitergeführt haben, war doch die Werthensteiner Enge um diese Zeit noch nicht als Fahrstrasse durchgehend erschlossen (s. LU 9.1.5, LU 10.2.1). Eine fahrbare Verbindung in die entgegengesetzte Richtung, von Schüpfheim nach Langnau (LU 13), ist im 16. Jahrhundert aufgrund eines Rechtsspruchs belegt. Einige Entlebucher waren im Jahre 1590 von Schüpfheim aus mit einem Wagen ohne Erlaubnis der gnädigen Herren an die Fasnacht in Langnau aufgebrochen (LIEBENAU 1872).

Erste schriftliche Quellen für die Landstrasse LU 13 (und LU 12.1) über Wolhusen, wo im Jahre 1253 ein Brückenübergang bezeugt ist, die die Landstrasse auch als solche benennen, liegen vom 15. Jahrhundert an vor. Die Untersuchung der Entlebucher Orts- und Flurnamen fördert eine Fülle von schriftlichen Erwähnungen zutage (WASER 1996). Offenbar dürfte sie in Unterscheidung zur Säumerstrasse (LU 700.1), die in den frühesten Quellen als 'obere Landstrasse' Erwähnung findet, damals wohl als 'untere' Landstrasse gegolten haben. Es ist davon auszugehen, dass diese Landstrasse den schon bestehenden Wegverläufen folgte. Mit der im Verlaufe des 17. Jahrhunderts festzustellenden Verkehrsverlagerung bei Werthenstein dürfte sie zusätzlich zu ihrer Ausrichtung gegen Willisau und Ruswil als Wegverbindung Richtung Luzern aufgewertet worden sein, denn von den 1640er Jahren an war Werthenstein mindestens von der Werthensteiner Brücke her mit Karren und Wagen erreichbar (Beleg siehe LU 10.2.1). Auf die stadtluzernische Butterpolitik und ihre Anstrengungen, das entlegene und verkehrstechnisch auf das bernische Emmental und die nördlichen Anschlüsse gegen Reiden

ausgerichtete Entlebuch besser in die Versorgung des städtischen Marktes einzubeziehen, ist oben schon hingewiesen worden. Diese an und für sich immer noch regionale Bedeutung der Entlebucher Landstrasse wandelte sich im Grunde genommen erst, als die Entlebucher ihre Landstrasse in den 1750er Jahren selber instandzusetzen begannen. Dafür waren sie von den Fronarbeiten an der bedeutendsten Transitstrasse Luzerns, der neuen Hochstrasse nach Basel (LU 1.5), freigestellt. Im Jahre 1756 hatten die Entlebucher die Strasse durch das Tal instand gesetzt (WICKI 1975: 20). Damit wurde sie in ihrer überregionalen Ausrichtung nach Bern zur ernsthaften Konkurrenz für jene Strassen, die bis anhin als diese galten, die Strassen über Willisau und Ruswil (LU 10, LU 26). Die Verbesserung der Entlebucher Landstrasse ist eng verknüpft zu sehen mit dem Käsehandel, der sich im 18. Jahrhundert unter dem Einfluss der benachbarten Emmentaler selbständiger entwickelte als früher. Das mag einerseits der steigenden Nachfrage nach dem Produkt zu verdanken sein, andererseits den Verbesserungen im Ausbau der Verkehrswege (GLAUSER 1971: 29). Denkbar ist, dass die Aussicht auf den lukrativen Käsehandel die Anstrengungen der Entlebucher, ihre Strasse zu verbessern, massgebend förderte. Mit der zunehmenden Bedeutung der Entlebucher Strasse als Verbindung nach Bern wurde ab 1775 in Wissenbach eine Zollstelle errichtet (KÖRNER 1981: 112; siehe LU 13.0.7). Dieser Bedeutungszuwachs zeigt sich auch im Aufkommen verschiedener frühtouristischer Erscheinungen wie Bäder, Molkenkuren, Kurhäuser etc.

Im Rahmen der Neuorganisation des Strassenwesens von 1805/06, die eine Generalstrasseninspektion errichtete, wurde die Landstrasse von Luzern über Werthenstein nach Wolhusen und durch das Entlebuch im Jahre 1812 einer Besichtigung unterzogen und verschiedene neuralgische Stellen ausgemacht. Im Zuge der allgemeinen Bestrebungen, das Strassennetz qualitativ zu verbessern oder zu erneuern, entstand die Kunststrasse LU 12.2 und der Ausbau von LU 13 zwischen 1818 und 1841 in einem länger dauernden Prozess. Dieser erfolgte mehr oder weniger zeitgleich mit dem Ausbau der Strasse Luzern - Werthenstein (LU 9.2), der Strasse Werthenstein über Menznau nach Willisau (LU 10.3) und jener von Willisau nach Dagmersellen (LU 28). Gleichzeitig wurde auch die neue Fahrstrasse über die Rengg gebaut (siehe LU 700.2). Gemäss Emmenegger erfolgte der erste Ausbau im Jahre 1818 zwischen Zinggen und Strassengaden (LU 13.0.2), weil ein Teil der Strasse von der Emme weggespült worden war. 1828 wurde eine Korrektur der Landstrasse in Escholzmatt (LU 13.0.6) angeordnet, im gleichen Jahr erfolgte die Korrektur des Entlebuches (LU 13.0.1). Die Strasse in Schüpheim wurde nach dem Dorfbrand 1829/30 grosszügig neuangelegt. Im Jahre 1830 gab es Veränderungen im Bereich der Pfarrkirche (LU 13.0.1). Im Frühjahr 1833 erfolgte nach längeren Beratungen und Projektierungen die obrigkeitliche Genehmigung zu den Vorschlägen Weingartners. Eine durchgreifende und durchgehende Korrektur der als mangelhaft empfundenen Talstrasse von Wolhusen bis an die Kantonsgrenze wurde beschlossen. Die Bauzeit erstreckte sich bis 1841. Mit dem Abschluss wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass von Luzern nach Escholzmatt ab 1841, von Escholzmatt nach Langnau ab 1848 eine durchgehende Fahrpost eingerichtet werden konnte (EMMENEGGER 1930: 17ff., 44; auch EMMENEGGER 1975: 133ff.). Dafür genügten verschiedene Holzbrücken den vorgesehenen Postwagen mit ihren Breiten- und Höhenmassen nicht und mussten durch Steinbrücken ersetzt werden. Spätere

Korrekturen fanden statt in den Gebieten Lehn und Feldmoos (LU 13.0.4, LU 13.0.5). 1860 wurde das Trasse unterhalb des Klosterhügels von Schüpfheim (LU 13.0.3) in den Talboden verlegt.

Im Jahre 1859 beschrieb Kasimir Pfyffer drei Möglichkeiten, um ausgehend von der Strecke Luzern - Werthenstein nach Bern zu gelangen: "Eine kleine halbe Stunde von der Stadt Luzern bei der Emmenbrücke geht eine Strasse II. Klasse [LU 9.3] etwas links ab, welche den Kanton Luzern mit dem Kanton Bern in drei verschiedenen Richtungen verbindet. Dieselbe führt über Malters, Schachen und Werthenstein [LU 9.2] nach Wolhusen, wo sie sich in zwei Arme theilt, von denen der eine links nach Entlebuch, Hasle, Schüpfheim, Escholzmatt, nach Weissenbach führt, bei Kröschenbrunnen in den Kanton Bern geht und nachdem sie die Ilfis überschritten, wieder eine Viertelstunde durch Luzernergebiet läuft und endlich beim Hämmelbach den Kanton verlässt, 10 1/4 Stunden von Luzern [LU 10.3, LU 12.2, LU 13]. Der andere gerade fortlaufende Ast derselben Strasse geht von Wolhusen über Menznau, Willisau [LU 10.3], Gettnau, Zell, Hüswil [LU 11.3] und tritt sodann 1 1/2 Viertelstunde von Huttwil in den Kanton Bern, 8 1/2 Stunden von Luzern" (PFYFFER II 1859: 150).

In den 1930er Jahren schliesslich wurden die ersten Stücke entweder mit einer Strassenpflasterung wie im Abschnitt LU 12.2.1 und in Hasle (HUBER 1994: 19) oder mit einem Asphaltbelag (in Schüpfheim) versehen (EMMENEGGER 1930: 33ff.).

GELÄNDE *Aufnahme 2. Oktober 1999 / mf*

Die 23.5 Kilometer lange Strecke ist durchgehend überprägt. Restverläufe der alten Landstrasse sind nur noch im Dorf Escholzmatt (LU 13.0.5) oder anhand einer zurückversetzten Wegkapelle (LU 13.0.4) abzulesen. Als Elemente des Kunststrassenbaus haben sich drei Distanzsteine (LU 13.0.1, LU 13.0.5, LU 13.0.6), teilweise die Strassenbreite sowie Substanz einer Brücke (LU 13.0.7) erhalten. Dazu zählt auch ein Zollhaus, das im Standort zur Landstrassenzeit erbaut, zum Zeitpunkt des Kunststrassenbaus neu errichtet wurde (LU 13.0.7).

Es ist eine hohe Dichte sakraler Wegbegleiter festzustellen, die sich in ihrem Standort zu einem grossen Teil in eine fernere Vergangenheit zurück belegen lassen und auf die Strassenlinie der Landstrasse zurückgehen. Es macht den Anschein, dass hier, im Grenzbereich zur anderen Konfession, der Landstrasse entlang eine ganze Reihe aufgebaut wurde. Es ist durchaus möglich, dass sie im Rahmen der gegenreformatorischen Bemühungen, im Luzerner Barock, in grosser Zahl errichtet wurden.

— Ende des Beschriebs —