

*Strecke LU 30*  
*Landeskarte* (Luzern -) Sursee - Willisau (- Bern)  
1129

**GESCHICHTE** *Stand Februar 1995 / hus*

Die Ost-West-Verbindung zwischen Sursee und Willisau datiert ins Mittelalter zurück. Ab dem 16. Jahrhundert kann sie als sogenannte Landstrasse nachgewiesen werden. In den Quellen ist ihre überregionale Bedeutung im Zusammenhang mit einer Ost-West-Verbindung auf der Achse Bern – Zürich über Huttwil, Sursee, Beromünster, Hitzkirch und Muri bis ins 18. Jahrhundert nur ansatzweise und nicht eindeutig zu belegen. Von der Mitte des 18. Jahrhunderts an wird, wenn auch in anderen Zusammenhängen, eine überregionale Bedeutung der Strecke jedoch eindeutig belegt (siehe unten).

Während bis Mitte des 18. Jahrhunderts diese Verbindung in Willisau an die wichtigere Luzerner Bernroute (LU 10, LU 11, LU 26) anschloss, kam es nach 1761, nach Abschluss des Chausseenbaus von Luzern über Sursee nach Zofingen (LU 1.5, LU 2.2), zu einer bedeutenden Umlagerung des Verkehrs, da nun ein Teil vor allem der Lasttransporte Richtung Westen von Luzern aus bis Sursee die neue Hoch- oder Baselstrasse (LU 1.5) benutzte und dann von Sursee nach Westen der alten Willisauer Landstrasse folgte.

Im 19. Jahrhundert verloren sich die vorher schon schwindenden Bezüge über Beromünster hinaus nach Osten (LU 31, LU 32), während die Verbindung von Sursee nach Westen, nach Willisau und seit dem 18. Jahrhundert neu nun über Ettiswil und Zell (LU 11.3) direkt an die Berner Grenze bei Hüswil einen festen und wichtigen Platz im Hauptstrassennetz des luzernischen Staates behauptete.

**Kartographische Darstellung**

Die ersten kartographischen Aufnahmen, die diese Strecke zeigen, sind die kleinmassstäblichen Karten des 18. Jahrhunderts, die Kartenumsetzung des pfyfferschen Reliefs von CLAUSNER (1786/99; siehe Abb.1) und der Atlas Suisse (AS No. 6/1798). Diese beiden Karten zeigen eine Linienführung, die im Grossen und Ganzen gut übereinstimmt mit den detaillierten Karten und Plänen des 19. Jahrhunderts.

Genau kann die Linienführung der alten Landstrasse anhand des Strassenbauplanes von WEINGARTNER (1840) nachgewiesen werden, der von Sursee bis über Ettiswil hinaus das neue Projekt immer auch in Bezügen zu den bestehenden Wegen und Strassen zeigt. In wesentlichen Teilen folgte die projektierte Strasse der schon bestehenden Landstrasse.

Neben den Strassenbauplänen und den Strassenakten sind die hauptsächlichlichen Mittel des Liniennachweises die Vorarbeiten zur Dufourkarte (MOHR ERNST RUDOLF 1858 und 1859), die Dufourkarten (TK 1:100'000, Bl. VIII/1861; TK 1:25'000, Bl. 2/1865 und Bl. 1/1867) und der Topographische Atlas (TA 183 Sursee 1889 und TA 184 Willisau 1890). Diese zeigen die von uns

aufgenommene Wegführung als Kunststrasse (der TA als über fünf Meter breite Kunststrasse).

*Die Kartenumsetzung des pfyfferschen Reliefs von CLAUSNER (1786/99) zeigt nur noch die regionalen Bezüge nach Willisau. Dem überregionalen Verkehr steht schon die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert ausgebaute, von Ettiswil direkt an die Berner Grenze führende Strasse zur Verfügung.*

Abb. 1



#### Streckenendpunkte

Sursee war das regionale Zentrum am nördlichen Ende des Sempachersees. Als Gebiet wurde Sursee 1036 erstmals erwähnt. Für 1045 ist eine Kirche belegt. Diese war Zentrum einer Grosspfarre (GLAUSER, SIEGRIST 1977: 174f.). Die Stadtgründung durch die Kyburger fiel in die Mitte des 13. Jahrhunderts. Während des Spätmittelalters wuchs Sursee dann zum regional bedeutenden Marktort heran. 1415 geriet die Stadt unter luzernische Herrschaft, behielt aber als regionales Zentrum dieser gegenüber eine relative Eigenständigkeit (KDLU IV: 413; BOSSARDT 1946: 11; BOSSARDT 1956: 103ff.; SCHNYDER WERNER 1956: 227ff.). Sursee konnte seit dem Mittelalter einen eigenen, von Luzern unabhängigen Zoll einziehen (KÖRNER 1981: 23, 133ff.). Auch die verschiedenen Tavernen weisen auf die Bedeutung des Ortes als regionales Zentrum und als Etappe für den überregionalen Verkehr hin (KÖRNER 1915: 69f.). Dabei war aber Sursee mindestens seit dem späten Mittelalter in stärkerem Masse mit der bedeutenderen Transitstrasse von Luzern nach Reiden/Zofingen (LU 1 und LU 2) verbunden als mit dieser wichtigen Querverbindung.

Eine ähnliche Bedeutung wie Sursee hat Willisau. Die Stadt liegt topographisch so, dass sie den Talboden dort abriegelt, wo verschiedene Täler des Napfes zusammenführen und wo zudem ein 'Ausgang' nach Norden besteht.

Urkundlich ein erstes Mal erwähnt wurden der Ort und eine Kirche 1101 (BICKEL 1982: 31). Es kann aber von einer frühmittelalterlichen Besiedlung des Gebietes ausgegangen werden. Um eine schon vorhandene Dorfsiedlung entwickelte sich Willisau im 13. und 14. Jahrhundert zur Stadt. Ein eigentlicher Gründungsakt lässt sich auf die Jahre 1302/03 einengen (BICKEL 1982: 182). 1406 kaufte die Stadt Luzern in ihrer erfolgreichen Bestrebung zur Ausdehnung ihres Territoriums das Städtchen von den Habsburgern (KDLU V: 224f.). Im 15. Jahrhundert entwickelte sich Willisau als Luzerner Landstädtchen im Napf weiter zum

regionalen Zentrum (BICKEL 1982: 481). Wochen- und Jahrmärkte sind seit dem 14. Jahrhundert, ein Kaufhaus seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts belegt. Seit dem Spätmittelalter kann auch für Willisau ein von Luzern unabhängig erhobener Zoll nachgewiesen werden, der jedoch eher ein Markt- als ein Durchgangszoll war (BICKEL 1982: 381, 385; KÖRNER 1981: 113).

Auf die Bedeutung von Willisau als regionales Zentrum und als Etappe für den Durchgangsverkehr weisen auch hier mehrere, für das Jahr 1563 als bestehend belegte Tavernen hin (KÖRNER 1915: 88. - Diese können jedoch wegen der Stadtbrände nicht mehr einzeln zurückverfolgt werden).

In Willisau führten verschiedene, früh als Landstrassen belegte Routen zusammen. Die wichtigste war bis ins 18. Jahrhundert die sogenannte Bernstrasse, eine Fernstrasse, die "die bedeutenderen Städte des westlichen Mittellandes an der Ost-West-Transversale, Freiburg, Bern und Burgdorf, aber auch Solothurn, mit der Stadt Luzern" verband, "die ihrerseits an der Gotthardstrasse lag" (BICKEL 1982: 291. - LU 10, LU 11 und LU 26; Bickel macht den interessanten Unterschied zwischen Fernstrassen und eigentlichen Handelsstrassen, wobei er die zweite Funktion für die Strassen über Willisau richtigerweise als nicht gegeben betrachtet. - Siehe auch die viel geringeren Zolleinnahmen von Ufhusen und Hüswil im Vergleich zu denen von Reiden; WICKI 1975: 35). In ihren überregionalen Bezügen nach Westen schloss die Strasse Sursee - Willisau an diesen Verkehrsweg an.

Im 18. Jahrhundert, nach dem Ausbau einer direkten Strasse von Ettiswil über Zell nach Hüswil an die Berner Grenze nahm die Bedeutung von Willisau als Etappe für den seit 1761 nun auch vermehrt über Sursee erfolgenden Luzerner Verkehr ab.

#### Geschichte der Verbindung und der Linienführung

Linienbestimmende Streckenorte waren die Siedlungen Mauensee, Kottwil (Ersterwähnungen Ende des 12. Jahrhunderts; KDLU IV: 247, KDLU V: 123) und Ettiswil (Ersterwähnung 11. Jahrhundert; KDLU V: 64). Ein interessanter Linienbezug bestand noch mit dem für das Jahr 1576 nachgewiesenen Siechenhaus in Kotten/Sursee (STALU, AKT 11T/11). Ebenfalls linienbestimmend waren die weggünstigen, sanften Abhänge, denen die Strasse knapp über der Talebene so weit folgen konnte, bis die ungünstigeren Ebenen in jeweils kürzester Distanz durchquert werden konnten. Dies und das Fehlen grosser Steigungen bewirkte eine bis heute fortdauernde, grosse Konstanz der Linienführung. Eine sich daraus ergebende Folge ist, dass sich die ganze Strecke nur noch sehr stark überprägt erhalten hat.

Die früheste Nennung der Strecke datiert ins Mittelalter zurück. 1477 wurde in Willisau ein Weg nach Sursee erwähnt (JAHRZEITBUCH WILLISAU 1477). Für das Jahr 1557 ist die Verbindung ein erstes Mal als Landstrasse belegt, von Kottwil aus Richtung Westen als "Willisauer Landstrass" und von dort Richtung Osten als "Landstrass Uff Sursee" (EINSIEDELN 1557: 127r und 174v). Für das 16. und 17. Jahrhundert lässt sich dann die Landstrasse in einer dichten Reihe, in zeitlicher und örtlicher Abfolge, anhand schriftlicher Quellen belegen (RIMOLDI 1988: Index 4).

Von Willisau aus wurde die Strecke oftmals auch als Landstrasse nach Ettiswil bezeichnet (z.B. 1574; ZINSURBAR WILLISAU 1574:

22r). Der Grund dafür lag darin, dass über diese Strecke von Willisau bis Ettiswil nicht nur die Ausrichtung nach Sursee, sondern auch die für Willisau sehr bedeutende Ausrichtung nach Zofingen bestand. Bis zur Stadtgrenze auf der Widenmatt benutzten zudem der Verkehr nach Gettnau und Zell und ab Mitte des 18. Jahrhunderts auch jener von Willisau an die Berner Grenze dieses Teilstück der Strasse.

Im Rahmen der Neuanlage der Chaussee von Luzern nach Zofingen wurde auch der Ausbau dieser Landstrasse auf eine Breite von ca. vier Metern diskutiert (WICKI 1975: 32). Ausgeführt wurden solche Strassenverbesserungen jedoch erst in den 1770er und 1780er Jahren, als bedeutende Anteile des Verkehrs von Luzern nach Bern zwischen Luzern und Sursee nun die neue Hoch- oder Baselstrasse (LU 1.5) benutzten und von Sursee Richtung Westen abbogen, und vor allem erst, als sich Schwierigkeiten ergaben, mit den auf der Chaussee ausschliesslich noch zugelassenen breiteren Deichselwagen die schmalen Landstrassen zu befahren (WICKI 1979: 485; DUBLER 1983: 259).

Dass die Ausbauten von Ettiswil auch direkt nach Westen, über Gettnau und Zell nach Hüswil an die Berner Grenze, fortgesetzt wurden, brachte für die Gegend um Willisau eine zusätzliche Umlagerung des Verkehrs. Die wachsende Frequenz auf dieser neuen Ost-West-Achse über Hüswil führte zu einem relativen Bedeutungsverlust von Willisau als Etappenort für den Durchgangsverkehr (WICKI 1975: 35. - Die vorher geringeren Zolleinnahmen von Hüswil überstiegen die von Ufhusen nun um das Dreifache).

In der Strassenklassifikation des Strasseninspektors von 1800 war es dann diese neue Ausrichtung (LU 30, LU 11.4, LU 11.3), die als "Hauptstrasse mit ziemlich starker Durchfahrt von schweren Lasten", als Hauptstrasse 2. Klasse eingestuft wurde (zit. nach WICKI 1979: 488). Keine anderen Strassen der früheren Bernroute wurden darin noch erwähnt.

Nachdem schon für die 1810er und 1820er Jahre Beschlüsse des Regierungsrates für eine Neuanlage der Landstrasse vorlagen, die jedoch erst zwischen Gettnau und dem Chastelerberg zur Realisierung führten, brachten erst neuerliche Beschlüsse in den 1840er Jahren die Neuanlage einer Kunststrasse auf ihrer ganzen Länge (STALU; AKT 27/165 B). Der Projektplan von WEINGARTNER (1840) zeigt, dass man dabei mit Ausnahme einiger unbedeutender Begradigungen - die wesentlichste bei Bognau - dem Verlauf der alten Landstrasse folgte.

#### **GELÄNDE**

*Aufnahme 15. Dezember 1994 / JMF, hus*

Die Linie der alten Landstrasse und der diese seit den 1840er Jahren überlagernden Kunststrasse führt knapp oberhalb der Talebene immer so weit den weggünstigen Abhängen entlang, bis die oft versumpften Ebenen in kürzester Distanz durchquert werden konnten. Dies und das Fehlen grosser Steigungen brachten eine bis heute fortdauernde Konstanz der Linienführung. Folge dieser Konstanz ist aber auch die durchgehende, sehr starke Überprägung. Von der älteren Wegsituation besteht heute allein noch der Verlauf. Zwischen Mauensee/Breiten und Zuswil finden sich noch einige Böschungen (Abb. 1) und entlang der ganzen

Strecke einige Wegbegleiter, Kreuze bei Breiten, Zuswil und südwestlich von Ettiswil, Bildstöcke aus dem 19. Jahrhundert in Kottwil (KDLU V: 123) und als wegbegleitende Situationen vornehmlich auf den Strassenverlauf ausgerichtete ältere Siedlungsstrukturen von Mauensee, Kottwil und Ettiswil, die jedoch ebenfalls, zum Teil stark hinter der Siedlungsentwicklung des 20. Jahrhunderts zurücktreten.

In Ettiswil steht zudem noch ein auf die Kunststrasse der 1840er Jahre bezogener Kilometerstein. Die Distanzangabe - 30 km bis Luzern - und der Ort seiner Setzung beziehen sich eindeutig auf die seit der Anlage der Chaussee immer häufiger benutzte Westverbindung von Luzern über Sursee und Ettiswil Richtung Kantonsgrenze (und nicht auf die Kunststrasse LU 27.4 von Ettiswil über Ruswil nach Luzern).

*Die Strasse ist auf dem Wegverlauf der Kunststrasse der 1840er Jahre stark überprägt und geteert. Eine seitliche, heckenbewachsene Böschung hat sich südwestlich von Kottwil erhalten.*  
Abb. 2 (hus, 1. 2. 1995)



*Der Kilometerstein von Ettiswil: 30 km bis Luzern. Er bezieht sich auf die links am angeschnittenen Gebäude vorbeiführende Strasse.*  
Abb. 3 (hus, 1. 2. 1995)

