

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 53 (1995)

Artikel: Ein Abt plant für den Kanton die Strasse Zell-St. Urban (1806-1811)
Autor: Bucher, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718365>

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: 22.05.2025

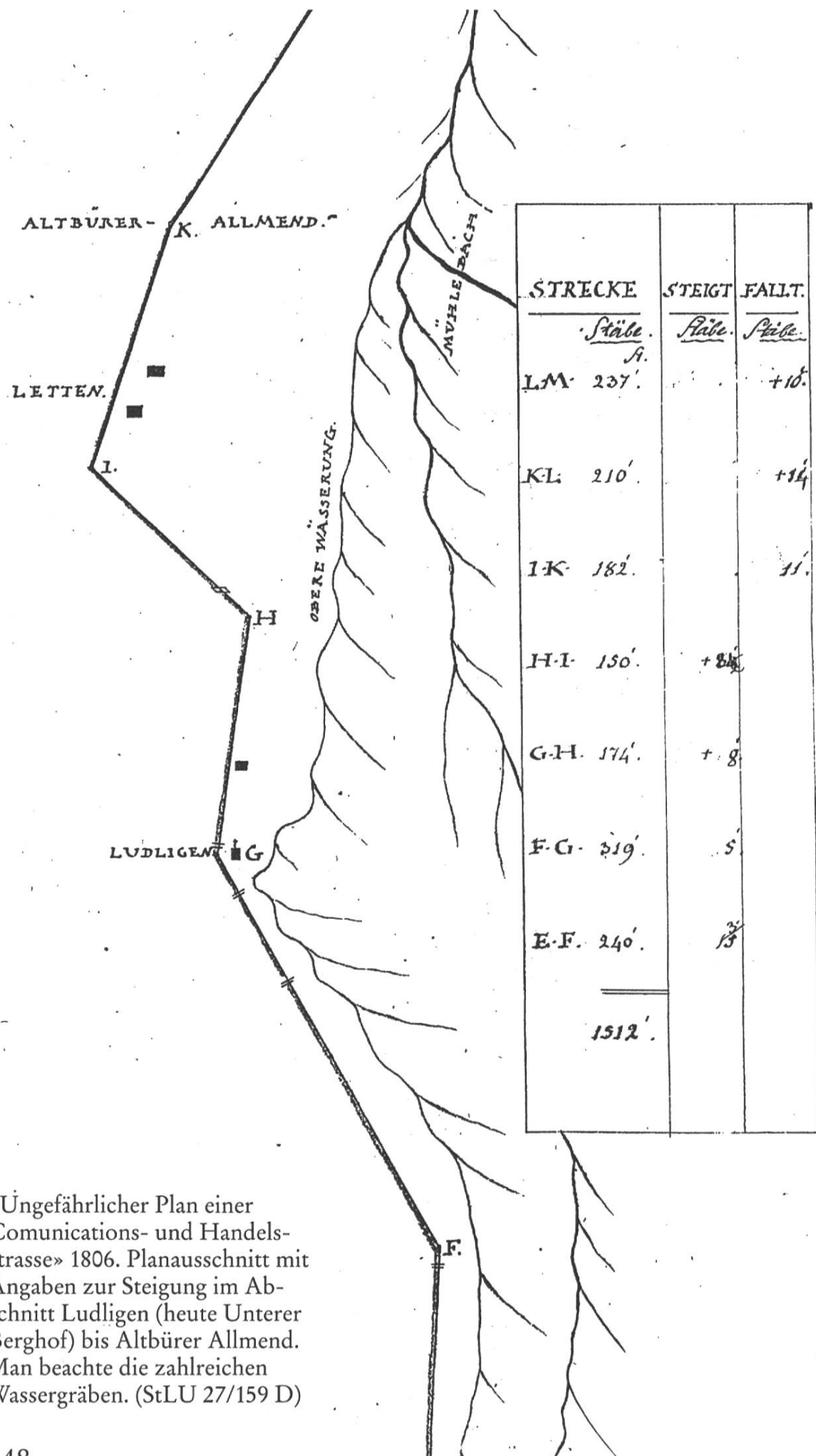
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Abt plant für den Kanton die Strasse Zell–St. Urban (1806–1811)

Josef Bucher

Zustand der Strassen am Ende des 18. Jahrhunderts

Weil die guten Verkehrsverbindungen am Ende des 18. Jahrhunderts im Hinterland bald gezählt waren, konzentrierte sich der Verkehr auf die besten vorhandenen Strassen. So verwundert es nicht, dass die Hochstrasse durch das Wiggertal (Sursee–Wikon) für grössere Entfernungen eben sehr gerne benutzt wurde, was zu einer starken Abnutzung führte. Es erstaunt deshalb nicht, dass Schultheiss und Regierung immer wieder Aufrufe erliessen und für Getreide-, Salz-, Wein- und Holzfuhrn neue Gewichtsvorschriften erliessen (z.B. 1760, 1761, 1762, 1763 usw.) ^[1] Die Gemeinden wurden von der Regierung häufig daran erinnert, dass sie sowohl Haupt- wie Nebenstrassen besser unterhalten sollten. Aus all den zahlreichen Aufrufen ist zu schliessen, dass sich das Strassennetz in einem sehr dürftigen Zustand befand und vermehrt ausgebessert und bekiest werden sollte (1764, 1765, 1766, 1773, 1789) ^[2]. Die Zeit verlangte, dass etwas getan werden musste. Das war wohl auch die Ansicht der helvetischen Behörden. Der Grosse Rat der Helvetischen Republik erliess am 4. März 1799 ^[3] einschränkende Bestimmungen für die Benutzung der Landstrassen, weil «allzugrosse Fuhrlasten die Heerstrassen zugrunde gerichtet (und) selbst die Beförderung des Handels dadurch gehemmt» hätten. In einem Schreiben der Verwaltungskammer des Kantons Luzern vom 14. Oktober 1800 ^[4] wird festgehalten, «dass die öffentlichen Strassen ... in einen auffallend schlechten Zustand geraten seyn». Kleinere Talschaften verfügten kaum über Strassen, die dem Verkehr standhielten.



«Ungefährlicher Plan einer Communications- und Handelsstrasse» 1806. Planausschnitt mit Angaben zur Steigung im Abschnitt Ludligen (heute Unterer Berghof) bis Altbürer Allmend. Man beachte die zahlreichen Wassergräben. (StLU 27/159 D)

Erste Anregungen

Während in der Helvetik grosse Fortschritte im Strassenbau ausblieben, kam man zur Zeit der Mediation eher einen Schritt weiter. Die «Verordnung betreffend den Strassenbau» vom 28. Oktober 1803 von Schultheiss und Kleinem Rat bringt kaum Neuerungen. Sie hält fest, dass die Strassenaufseher für Verbesserungen an den Strassen achten und die Gemeinden auffordern sollen, die nötigen Vorkehrungen zu treffen. Damit tragen die Gemeinden nach wie vor die Hauptverantwortung für die Strassen. Die Linienführung hingegen ist eine kantonale Angelegenheit. Am 20. Oktober 1804 machen Schultheiss und Kleiner Rat erneut darauf aufmerksam, dass Haupt- und Nebenstrassen in gutem Zustand gehalten werden sollten. 1805 erfolgen von den gleichen Instanzen ähnliche Verordnungen. Im September 1805 ^[5] beauftragt der Kleine Rat seine Finanz- und Staatswirtschaftliche Kammer, die Linienführung für eine neue «Handels- und Verkehrsstrasse» zu studieren, um den Anschluss nach Pruntrut und dem Münstertal zu gewährleisten. Der Rat erachtet es als wichtig, dass diese Linie auf Luzerner Boden kommt. Wegen Zoll- und Mautgebühren will man mit dem Kanton Solothurn verhandeln. Ein Jahr später ^[6] schaltet sich auch der Abt des Klosters St. Urban, Karl Ambros Glutz, ins Gespräch ein und bietet der Regierung seine Kenntnisse im Strassenbau an. Er hat gute Gründe dafür, denn er möchte «zur Vervollkommnung des öffentlichen Strassenbaues» etwas beitragen, weil er darin eine «sichere Vermehrung des Wohlstandes» sehe. Er erklärt sich bereit, bei der Planung seinen Beitrag zu leisten.

Die Gemeinden im Rottal schalten sich ein

Jetzt sind auch die Rottalgemeinden erwacht. ^[7] In einer gemeinsamen Eingabe an den Kleinen Rat bitten sie um den Bau einer Strasse durch das Tal. Es sind dies die Gemeinden Grossdietwil, Altbüren, Fischbach und Eppenwil-Ebersecken. Grossdietwil ist federführend. Man glaubt, dass eine bessere Verbindung viel «zur Belebung der Industrie und Erleichterung des Handelsverkehrs» beitragen würde. Gleichzeitig hält man auch fest, dass eine Strasse durchs Tal ohne grossen Aufwand errichtet werden könnte. Man sollte auf die kürze-



Diese Brücke über die Rot bei St. Urban stellte die Verbindung zwischen Bern/Solothurn und Luzern her. Das Gebäude in der Mitte war das Zollhaus.

ste Linienführung und auf die «Solidität» achten. Der Weg durchs Rottal hätte auch für die Basler grosse Vorteile. Da der Abt bereits etwas zu planen begonnen hätte, sollte man unbedingt an einen Anschluss nach Zell denken. Die Strecke St. Urban–Dagmersellen erachtet man als zweitrangig. Man müsse auch bedenken, dass man lieber in der eigenen Talschaft Frondienste leiste als auswärts. Für das Gemeindegerecht Grossdietwil zeichnen Josef Stäfen als Präsident und Martin Lingg als Schreiber. Luntzi Nagelisen unterschreibt für die Gemeindeverwaltung Grossdietwil, Johannes Bientz für Altbüron, Josef Affentranger für Fischbach, während für Eppenwil-Ebersecken Leontzy Steiman unterschreibt. In der Eingabe wird auch betont, dass man einer Linienführung durch das Rottal den Vorzug geben wolle, weil diese Strecke dem Kanton mehr nütze. Auch wird daran erinnert, dass Reisende kaum «irgendwo besser, bequemer und wohlfeiler» bewirtet würden als «bei uns im Tal». Auf jeden Fall sollte verhindert werden, dass die Verbindung Solothurn–Luzern über Huttwil gebaut würde.

Abt Karl Ambros Glutz

Karl Ambros Glutz (1748–1825) ist solothurnischer Herkunft. Sein Vater war Grossrat in Solothurn und Schultheiss in Olten. Nach dem Theologiestudium in Rom wird er im Kloster St. Urban zuerst Bibliothekar, dann Professor. Er verlässt St. Urban, um sich in Paris philosophischen und naturwissenschaftlichen Studien zu widmen. Kehrt ins Kloster St. Urban zurück und wird in Cîteaux (Burgund, nahe Dijon) zum Abt von St. Urban geweiht. Äussert aber bereits 1792 Rücktrittsabsichten, da er sich als Klosteroberer überfordert fühlt. Nach dem Einmarsch der französischen Truppen überlässt er die Abtei ihrem Schicksal und zieht 1798 ins Exil nach Deutschland.

1802 kehrt er ins Kloster zurück und gerät mit der Luzerner Regierung in Konflikt, weil er die verlangte Rechnungsablage gegenüber dem Staat verweigert, weshalb er aus dem Kloster verbannt wird. 1809–1813 hält er sich in Wolfwil auf. Er resigniert aber erst 1813 (freiwillig) und söhnt sich mit der Luzerner Regierung aus. Er kehrt nach St. Urban zurück und stirbt 1825.

Karl Ambros Glutz ist vielseitig begabt und hat eine besondere Neigung für Mathematik und Physik. Er wird Mitglied der Naturforschenden Gesellschaft von Zürich. Für seine guten Dienste beim Bau der unteren Hauensteinstrasse und bei der Korrektur der Aare wird er von der Solothurner Regierung mit der Gedenkmünze ausgezeichnet. Sein hohes Ansehen kommt wohl auch darin zum Ausdruck, dass er für die Bundesbehörden ein Gutachten über die Linthkorrektur erstellen muss.

(Aus: *Ars Helvetica Sacra*, Abt. III, Band 3, Bern 1982, und *Sankt Urban 1194–1994. Ein ehemaliges Zisterzienserkloster*. Bern 1994)

Der Abt plant

Am 18. September 1806 ^[8] teilt Abt Karl Ambros Glutz der Kleinen Kammer in Luzern mit, dass er auf Ansuchen des Kleinen Rates in Luzern und der «neuerlichen Aufforderung der löblichen Finanz- und Staatswirtschaftlichen Kammer» die Fahrstrasse von St. Urban

nach Zell planen wolle. Nun schickt sich der Abt an, den bestehenden Weg aufzunehmen. Noch im gleichen Jahre liegt der Plan vor: «Wirklicher Thalweg von S. Urban bis an die Gränze von Zell». Aus diesem Plan ist ersichtlich, dass von St. Urban bis ungefähr auf die Höhe der Sonnhalde eine Strasse bestand und als «Neue Strasse» beschriftet ist. Nachher ist der Weg in Richtung Altbüron als Fussweg bezeichnet. Bei Ludligen (wird heute als Unterer Berghof bezeichnet) führte der Weg mehr dem Hang entlang und kam dann nach Letten, was dem heutigen Ludligen entspricht. Hier trägt der Weg wiederum die Bezeichnung «Fahrstrasse». Dort, wo die Altbürer Allmend beginnt, steht «Allmend Ester». Offenbar hat der Zeichner einen Fehler gemacht; es sollte wohl heissen Allmend-Etter¹. Die bestehende Talverbindung dürfte im Dorf Altbüron weitgehend der heutigen Linienführung entsprochen haben. Das Verbindungsstück Altbüron-Grossdietwil lag sehr wahrscheinlich wenige Meter westlich, denn der Weg führte westlich des «Käpelis» vorbei. Damit ist nachgewiesen, dass die heute bestehende Dreifaltigkeitskapelle in der Sandgrube bereits 1806 bestand. Im Dorf Grossdietwil verlief die Strasse vom «Löwen» weg durchs Unterdorf gegen das Babigässli und mündete erst nachher in die heutige Strasse ein. Unklarheit besteht über die Linienführung bei Reiferswil. Bei diesem Gehöft muss ein Helgenstöckli oder eine kleinere Kapelle gestanden haben. Grosse Abweichungen bis zur Dorfkapelle sind nicht auszumachen. Aber nach der Aperkapelle ging sie bei der Gabelung im Dorf gegen das Oberdorf, nahm dort die Steigung und mündete beim Bifang in die heute bestehende Strasse ein. Von der Leimbütz (der Plan schreibt Leimbütz) ging der Weg etwas westlich der heutigen Strasse gegen die Zeller Grenze, auf der noch heute bestehenden Güterstrasse.

Mit dieser planerischen Aufnahme der bestehenden Verbindung hatte der Abt ein gutes Stück Vorarbeit geleistet. Die bestehende Aufnahme des Geländes war die Grundlage für die Fortsetzung der Arbeit.

In Eile die Detailplanung

Bereits am 18. September 1806 ^[9] kann Abt Karl Ambros Glutz nach Luzern melden, dass er für eine «Chaussée einen zwar ungefehrlichen

1 Etter ist die Bezeichnung für einen Grenzzaun.



Bei der Flue in Altbüren hatte man beim Strassenbau Schwierigkeiten mit dem Wasser. Es musste eine Brücke erstellt werden.

und unvollkommenen Plan, so wie es Zeit und Vermögen erlaubten, aufgesetzt» habe. Ausserdem hat er den Plan kommentiert und auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht. Die Regierung erhält diese Unterlagen. Der Plan sieht die Strasse an der «mittägigen Seite des steigenden Thales» ^[10] vor, d.h. also, dass die Strasse immer auf der rechten Talseite zu liegen kommt. Der Planer hat die Schwierigkeiten wohl erkannt, wenn er eingangs in seinem beiliegenden Bericht festhält, dass es sehr schwer halte, immer auszuweichen oder Gelände «beseitigen» zu müssen, um eine gute «Chaussée» zu erhalten. Beabsichtigt ist eine «zweckmässige Chaussée».

Welches sind nun die Eigenschaften, welche der Abt an die neue Strasse stellt? Der Planer schlägt eine Strassenbreite von 5 Stäben vor, was ungefähr 6 m entspricht. Sorgen dürfte das Wasser bereiten, das vielerorts vom Berg kommt. Mit kleinen Brücken sollten diese Bächlein überwunden werden. Wo Bergdruck ist, sollte man mit der Strasse ausweichen. Wenn es irgendwie geht, sollten häufige Steigungen und Gefälle vermieden werden. «Aber man lasse sich auch nicht

durch flache und leichte Umwege verführen, wenn ohne sonder Mühe und Kosten etwann ein Bergrücken abgetragen, oder eine Vertiefung ausgefüllt werden könnte.» «Auch oft soll man sich gegen Sparsamkeit verwahren», meint der Abt, und er fährt dann fort, «denn wann einmal das sparsame Werk dasteht, so könnte es als eine unnütze und zweckwidrige Verschwendung erscheinen.» Der Planer findet, dass ein Neigungswinkel von 2 Grad nicht überschritten werden sollte, was nach seiner Überlegung 3,3 % entspräche. (Auf 600 Stäbe Länge dürfte eine Höhe von 20 Stäben angenommen werden.)

Welches ist die Linienführung im Plan von 1806? ^[11] Von St. Urban bis zur Sonnhalde wird die bestehende Strasse benutzt, nachher der Fussweg. Von hier aus weist der bestehende Weg die Richtung über Ludligen zum Neuhaus («Feld» in Altbüron), vorbei an der Fluh bis zum Kreuz in Altbüron.

Kaum Veränderungen sind von Altbüron bis Grossdietwil festzustellen. Bemerkenswert – und wohl einmalig – ist die Linienführung bei der «Schützenstätte» Grossdietwil. Hier kreuzt die Strasse gerade die Schusslinie. Damit ist ein Beweis geliefert, dass Grossdietwil 1806 bereits eine Schiessanlage hatte. Unklar ist die genaue Linienführung im Dorf Grossdietwil. Sicher ist, dass man vor dem «Wirtshaus» (heute «Löwen») vorbeikam. Weil unmittelbar nach dem «Löwen» ein Gefälle vorgesehen ist, muss angenommen werden, dass die vorgesehene Strasse durchs Unterdorf zum Babigässli führte.

Der Abschnitt von Grossdietwil nach Fischbach wird vom Abt als «geengt» beurteilt. «Auch rinnt allerorts Wasser aus dem Feld in die Gassen.» Von der Leimbütz nach Zell redet er von einem «übermässigen Fall». Der Abt glaubt auch, dass es «noch nicht dreissig Jahre (sind), dass dieser Strassentheil angelegt wurde». Wie schon erwähnt, lag er westlich der heutigen Strasse, dort wo die Güterstrasse ist.

Jetzt wird gebaut

Nachdem die Pläne des Abtes vorliegen, wird mit dem Abt ein Augenschein vereinbart. Ratsherr Kilchmann aus Ettiswil und Strasseninspektor Rütter vertreten die Interessen des Kantons ^[12]. Der Kleine Rat wird in Kenntnis gesetzt über die Besprechung mit dem Abt. Die



Obwohl der Plan nicht eindeutig ist, muss aus der Beschreibung geschlossen werden, dass die Strasse beim «Löwen» in Grossdietwil durchs Unterdorf Richtung Babi-gässli führte. Rechts im Bild die Unterdorfstrasse.

Strasse soll 24 Schuh² breit werden. Wenn in Altbüron und Grossdietwil privater Boden gekauft werden muss, soll der Landverlust mit Gemeindeland abgegolten werden. Wird für die Strasse hingegen Gemeindeland benötigt, erhält die Gemeinde keine Entschädigung. Die «nächstgelegenen Gemeinden der Talschaft», die derzeit keine Strassen zu bauen haben, werden aufgefordert, an diesem Strassenbau mitzuhelfen. Das Strasseninspektorat in Zusammenarbeit mit dem «kundigen» Abt soll die Strasse ausstecken.

Zu reden gibt der Abschnitt bei Ludligen. Der Abt glaubt, dass man die «beschwerliche Anhöhe» umgehen und die Strasse nahe der Rot führen sollte, sofern genügend Kies in der Nähe wäre. Die Materialbeschaffung könnte leicht gelöst werden, ist doch schon 2500 Schuh (ca. 750 m) von der Altbürer Allmend entfernt eine «gute und ergiebige Griengrube».

2 1 Schuh = ca. 30 cm

Ende November 1808 nimmt der Strasseninspektor einen Augenschein von den Strassen Sursee–Zell–Huttwil und Zell–St. Urban. Er macht darauf aufmerksam, dass die Gemeinden Willisau, Gettnau, Zell, Ufhusen, Fischbach, Grossdietwil, Altbüron und Roggliswil aufgefordert seien, «genügendes und schön zubereitetes Material zuzurüsten und auf die betreffenden Stellen selbst zu führen», damit es «zur geeigneten Zeit und an den erforderlichen Stellen angelegt werden kann». Desgleichen werden die zuständigen Strassenknechte daran erinnert, ihre Abschnitte auf den kommenden Winter sofort instand zu stellen, um sie «vor Überschwemmung zu sichern». Diese Aufforderung richtet sich an die Strassenknechte Josef Spengler in Fischbach, Josef Otzenberger in Altbüron und Johann Ötterli in Altbüron. (Vielleicht ist hier ein Verschied passiert, waren doch Ötterli und Otzenberger Bürger aus Grossdietwil.) Ebenso ordnet der Strasseninspektor an, dass bei der «Brücke zu Ludligen» ein hölzernes Geländer angebracht werden sollte, was auf Kosten des Staates ginge. Zudem sollte die Strasse zwischen «Fluhhüsli» und «Mietshaus» wenigstens um einen Schuh erhöht werden, «um den Zudrang des Wassers zu verhindern». Im Winter könnten hier Schwierigkeiten entstehen.

Offenbar kam der Bau nur zögernd voran. Häufig dürfte es an Arbeitskräften und Baumaterial gefehlt haben. So wurde Ende Januar 1809 ^[13] der Gemeindeverwaltung von Grossdietwil mitgeteilt, sie solle dafür besorgt sein, dass «ein hinlängliches Quantum Steine zur Erbauung einer Brücke «bey des Herrn Ratsherrn Zettels Haus auf den Platz geschafft» werde.

Mitte Januar 1809 ^[14] legt die Finanz- und Staatswirtschaftliche Kammer fest, dass der Strasseninspektor in Verbindung mit den Gemeinden Grossdietwil, Altbüron und Fischbach die «Aussteckung der neuen Strasse» fortsetzen solle. Die Gemeinden möchten dem Strasseninspektor «behilflich » sein und «seinen Befehlen unbedingten Gehorsam ... leisten». Im selben Monat erinnert die gleiche Behörde daran, dass die Gemeinden das verlorene Land den privaten Grundeigentümern aus dem Allmendland zu ersetzen hätten. An diesem Beschlusse werde nichts geändert. Auch wird im gleichen Monat ^[15] vom Kleinen Rat nochmals verbindlich festgehalten, dass man an der Linienführung – entgegen der Ansicht des Strasseninspektors – nichts mehr ändern wolle, denn eine Strasse, welche streckenweise



Von Zell gegen die Leimbütz. Rechts die heutige Kantonsstrasse. Die Güterstrasse links war der ursprüngliche Fahrweg.

auf Berner Boden geführt würde, könnte den «schädlichen Schleichhandel» begünstigen und die Zollabfertigung erschweren. Damit war endgültig entschieden, nur auf Luzerner Boden zu bauen. (Zur Diskussion stand in erster Linie ein Abschnitt zwischen St. Urban und Altbüron.)

Es ist aktenmässig nicht nachgewiesen, wie 1809 die Arbeiten vorankamen. Wir wissen aber, dass Ende Oktober 1809 das Strasseninspektorat die Gemeindeverwaltungen von Altbüron, Grossdietwil und Fischbach gerügt hat, weil sie mit den Arbeiten im Rückstand waren. Der Strasseninspektor verlangte, dass die «angefangenen Strassenarbeiten» unverzüglich fortgesetzt und vollendet werden.^[16]

Einfach war dieser Strassenbau bestimmt nicht, weil die Arbeiten eben eine Angelegenheit der Gemeinden waren. Zudem waren die zur Verfügung stehenden Mittel sehr bescheiden. Wenn man bedenkt, dass beispielsweise Entwässerungen an sumpfigen Stellen mit Tannästen und Sträuchern vorgenommen wurden, so erkennt man daraus, dass man auf der ganzen Linie sparen musste.^[17] Der Wille, zu einer

guten Strasse zu kommen, war auf jeden Fall vorhanden, ist doch nachgewiesen, dass unmittelbar nach Planungsabschluss (am 25. November 1808) die ersten Arbeiten aufgenommen wurden. ^[18]

Es harzte immer wieder

Die Anliegergemeinden erhofften sich die Mithilfe der Nachbargemeinden. Ende Oktober 1809 schrieb die Gemeindeverwaltung Altbüron an den Kleinen Rat und lässt ihn wissen, dass die Gemeinde schon ein beträchtliches Stück gebaut hätte. Aber die Gemeinde wünschte eine Erleichterung, weil diese Arbeit «drückend sei und die Gemeinde ohnehin zu kämpfen» habe. Altbüron sei sofort ans Werk gegangen. Es müsse doch auch beachtet werden, dass in diesem «Mattenthal» bereits eine befahrbare Strasse sei. Die Arbeit sei sehr schwer, weil es «überall Bergschluchten hätte» und Hilfe nötig wäre. Leider seien die «Bergbezirke», obwohl im Gerichtskreis liegend, in die Arbeit nicht einbezogen, obwohl dort die «vermöglichsten» Bauern wären. Man wünschte, dass die Bergler Frondienste leisteten. Zu diesen Berglern zählten die Bewohner von Erpolingen, Eppenwil, Goldbach, Tannen und Balm. ^[19]

Offenbar liefen die Arbeiten im Sommer 1809 nicht immer nach Wunsch, denn das Strasseninspektorat des Kantons mahnte, sie sollten die Arbeiten zügiger vorantreiben. Sollte das nicht der Fall sein, müsste der Strasseninspektor «den Ungehorsam streng ahnden». ^[20]

Nicht einverstanden mit der Arbeitsaufteilung sind die Ebersacker. In einem Brief vom 18. Dezember 1809 bitten sie die Finanz- und Staatswirtschaftskommission des Kantons Luzern, sie möchte sie vorläufig von der Arbeit am Strassenstück Grossdietwil–Fischbach dispensieren und erst im Frühjahr 1810 wieder aufbieten. ^[21]

Im Herbst 1810 fehlte es offenbar erneut an Arbeitskräften. Auf jeden Fall wurden die Gemeindeverwaltungen unter Androhung von Strafen aufgefordert, unverzüglich die Arbeiten an der Strasse St. Urban–Zell aufzunehmen.

Bezeichnend für das energische Vorgehen der Behörden ist auch das Schreiben der Finanz- und Staatswirtschaftlichen Kammer an die Gemeindeverwaltung von Fischbach vom 5. September 1810. ^[22] Fischbach wird aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die «Schmidte im

Dorf» geräumt werde, damit die Strasse dort angelegt werden könne. Das Strasseninspektorat werde in nächster Zeit vorbeikommen und Anweisungen erteilen. (Diese Schmiede wird im Plan vermerkt. Es ist das erste Gebäude rechts der Strasse von Reiferswil herkommend, eingangs des Dorfes.)

Über den Arbeitsablauf existieren sehr wenig Aufzeichnungen. Aufgeschrieben wurde nur dann etwas, wenn Friktionen entstanden.

Die Baukosten

Was eigentlich die Strasse gekostet hat, kann man nicht sagen. Bauabrechnungen über das ganze Werk wurden nicht erstellt. Belastet wurden in erster Linie die einzelnen Bürger (Frondienste) und die Gemeinden. Aus den Staatsrechnungen^[23] lassen sich einige Spesenvergütungen an Funktionäre nachweisen. So finden wir 1810 den Vermerk des Strasseninspektorates, dass im Horner zweimal Spesen verrechnet wurden für das Zeichnen von «Zun- und Hagholz» in den Dietler Waldungen. Ebenso finden wir im gleichen Jahr sieben Eintragungen, dass der Strasseninspektor wegen der Strasse nach St. Urban ins Hinterland ging. Im folgenden Jahr muss der Kanton dem gleichen Beamten Spesen bezahlen für die Besichtigung der Strasse St. Urban–Altbüron, für einen Augenschein in Grossdietwil und für einen Aufenthalt in Fischbach wegen eines Streitfalles um eine Brücke auf dem Teilstück Fischbach–Zell. Es ist auch die Rede vom Ausstecken der Strasse Fischbach–Zell und die Anmerkung, dass die Strecke bis St. Urban inspiziert wurde. Daraus wäre zu schliessen, dass der Abschnitt nördlich von Fischbach weitgehend fertig war. Auf jeden Fall war nach dem 21. Dezember 1811 keine Eintragung mehr vom Strasseninspektorat zu finden, welche auf die Strasse St. Urban–Zell Bezug genommen hätte. Deshalb kann man annehmen, dass 1811 die Strasse fertig war. In Kürze liesse sich die Baugeschichte wie folgt datieren: Planung 1806–1808, Bau 1808–1811.

Quellen:

Alle benutzten Quellen befinden sich im Staatsarchiv Luzern:

[1], [2] Schachtel 2145

[3], [4] Akten 27/149 A

[5], [6], [7], [8] Akten 27/159 C

[9], [10], [11] Akten 27/159 D

[12] Akten 27/159 A

[13], [14], [15], [16] Akten 27/159 A

[17], [18], [19], [20], [21], [22] Akten 27/159 C

[23] Akten BL 13

Adresse des Autors:

Josef Bucher-Häfliger

Felsberg

6146 Grossdietwil

Fotos:

Josef Bucher