

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 61 (2003)

Artikel: "Die geradeste und kürzeste Linie"
Autor: Froelicher, Martino
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-719071>

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: 24.05.2025

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

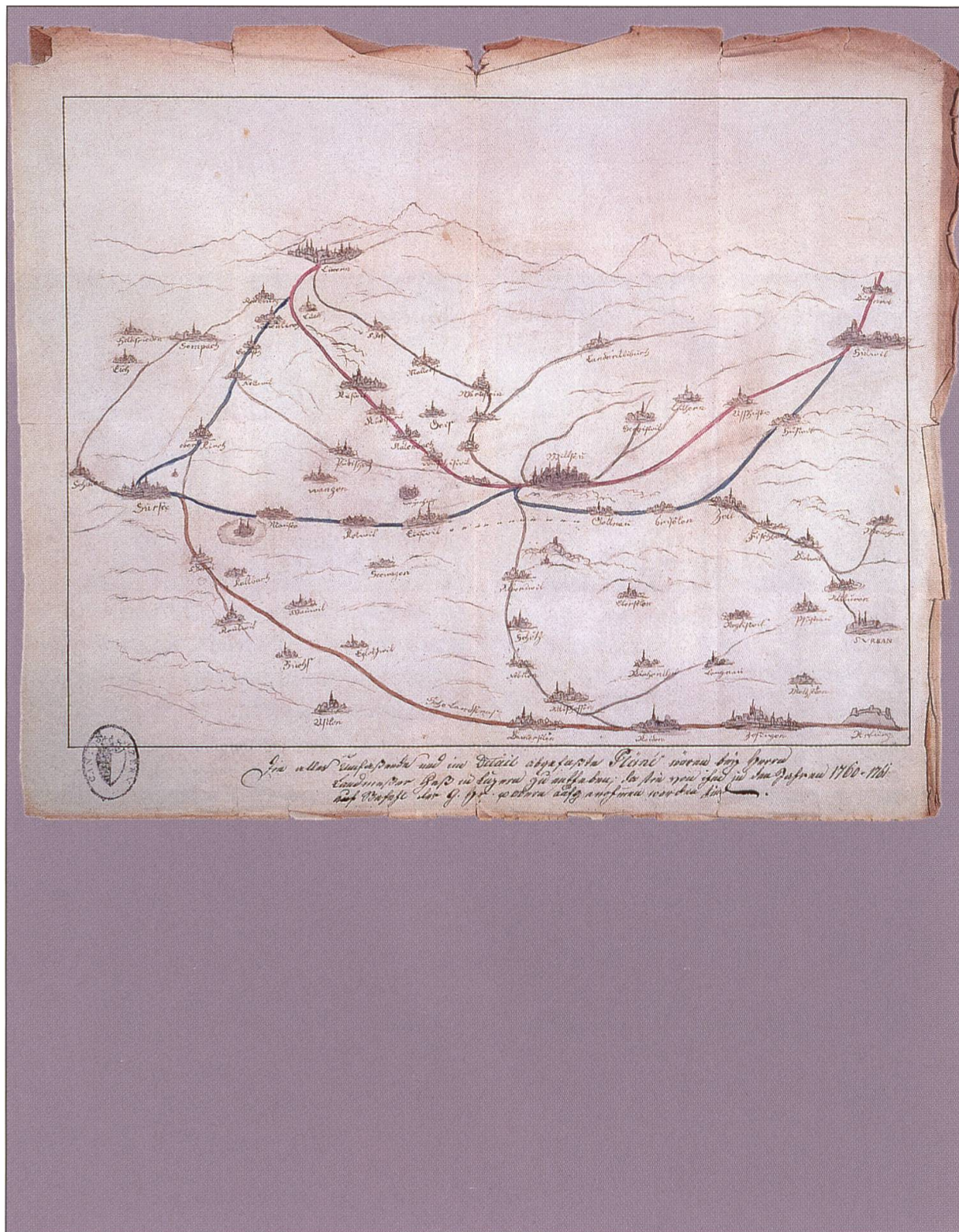


Abbildung 1: Das beinahe vollständige Netz der alten Landstrassen auf einem Plan des luzernischen Landvermessers Joseph Hess von 1760/61. Die eben erst fertig erstellte Chaussee, die neue Baselstrasse, ist bis Sursee blau und dann rot hervorgehoben. Würde von Sursee aus die blaue Linie über Ettiswil und Gettnau gebaut, wäre diese im Gegensatz zur von den Willisauern gewünschten roten Linie, der alten Landstrassenlinie über Hellbühl, Ruswil, Wüschiswil und Ufhusen um einiges länger. Zudem belegen sie, dass zwischen Ettiswil und Gettnau eine beträchtliche (und kostenintensive) Neuanlage anstünde.

«Die geradeste und kürzeste Linie»

Martino Froelicher

Der Beitrag stellt eine Bittschrift der Stadtgemeinde Willisau und des Fleckens Ruswil aus dem Jahre 1806 in den Mittelpunkt. Zur Disposition steht die Anlage einer neuen Strasse von Luzern nach Bern. Die Petition bringt in Text und Planwerk zum Ausdruck, mit welchen Argumenten die Willisauer beim Luzerner Rat einen Ausbau der von ihnen gewünschten Linienführung der bestehenden alten Landstrasse über Hellbühl, Ruswil, Stätenbach, Wüschiswil (Abb. 2), Olisrüti, Stocki, Oberwil (Abb. 3 und 4) und Ufhusen durchsetzen wollten [1]. Sie versuchten damit den Bau der anderen vorgeschlagenen Linie, jener von Sursee über Ettiswil, Gettnau, Zell und Hüs wil, zu verhindern. Antrieb dazu war ein handfester materieller Grund: Die Stadtvertreter fürchteten die Einkommensverluste entgehender Zoll- und Handelseinnahmen. Der Petition blieb kein Erfolg beschieden. Gebaut wurde vorerst keine der beiden vorgeschlagenen Linien, doch setzte sich in einem länger dauernden Prozess schliesslich die neue Linie von Sursee über Gettnau nach Huttwil durch [2]. Willisau geriet damit – bis und mit ins Automobilzeitalter, wo nochmals neue Voraussetzungen geschaffen wurden – verkehrsmässig ins Abseits.

Die Hintergründe

In Willisau bündelten sich seit dem Mittelalter bis zu diesem Zeitpunkt sämtli-

che Linienführungen der Ost-West-Verbindungen, deren überregionale Bezüge einerseits Luzern als wichtiges Zentrum und andererseits Bern, Solothurn und die Westschweiz waren. Es waren dies namentlich die im 15. Jahrhundert als schon bestehende, als «Landstrass» bezeichnete Strasse über Buholz–Geiss, die zum gleichen Zeitpunkt ebenfalls zur «Landstrasse» erhobene Strasse über Hellbühl–Ruswil und die ab dem 16. Jahrhundert als «Landstrasse» geltende Strasse von Sursee her. Von Willisau, wo diese Landstrassen zusammentrafen, führten Richtung Huttwil zwei Fortsetzungen weiter: die seit dem 15. Jahrhundert als «Landstrass» bezeichnete Strasse über Olisrüti–Ufhusen, die in direktem Verlauf über die Anhöhen führte und, zweitrangig und eher für den regional ausgerichteten Verkehr, die etwas später zur «Landstrass» erhobene Linie über Gettnau–Zell, die im Talbereich den Siedlungen folgte. Auf die Bedeutung von Willisau als regionales Zentrum und als Etappe für den Durchgangsverkehr weisen die vermutlich bereits im oder vor dem 14. Jahrhundert erfolgte Gründung eines Sondersiechenhauses in der Senti [3] und mehrere, für das Jahr 1563 als bestehend belegte Tavernen [4] hin. Wochen- und Jahrmärkte sind seit dem 14. Jahrhundert und ein Kaufhaus seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts belegt. Seit dem Spätmittelalter kann ein von Luzern unabhängig erhobener Zoll nachgewiesen werden, der jedoch eher

ein Markt- als ein Durchgangszoll war [5].

Die prominente Stellung Willisaus innerhalb des luzernischen Verkehrssystems erlitt Mitte des 18. Jahrhunderts einen argen Dämpfer: In den Jahren 1758 bis 1761 ging der Staat Luzern daran, die wichtigste Strasse seines Gebietes, die «Hoch- oder Baselstrasse», intensiv zu verbessern. Die alte Landstrassenlinie über Rothenburg und Sempach nach Zofingen wurde durch eine Neuanlage über Neuenkirch und Oberkirch ersetzt. Diese neue Baselstrasse, entsprechend der aus Frankreich eingeführten, aktuellen Strassenbautechnik als «Chaussee» (Abb. 5) errichtet, wurde über weite Teile neu projektiert und führte nun linksseitig dem Sempachersee entlang. Erstmals wurde eine Strasse grundlegend von Luzern bis an die Kantonsgrenze vor Zofingen ingenieurmässig geplant und mit einem soliden Strassenkörper versehen [6].

Nach dem Bau der Baselstrasse (1761) kam es zu einer Umlagerung des Verkehrs, indem für die überregionale Ausrichtung nach Bern, Solothurn und in die Westschweiz einerseits die Baselstrasse über Zofingen benutzt wurde, und andererseits die Querverbindung von Sursee über Willisau und die alte Landstrasse über Gettnau und Zell an Bedeutung gewann. Vorerst versuchten die Willisauer an diesem Verkehr zu partizipieren, indem sie beispielsweise im Jahre 1762 den Ausbau der Querver-

bindung Sursee–Willisau forderten [7]. Diese Pläne mussten jedoch mehrmals aufgeschoben werden, weil nach dem Ausbau der Transitstrasse nach Basel zuerst die unmittelbaren Nebenstrassen verbreitert werden mussten, um sie für Deichselfahrzeuge passierbar zu machen. Zudem verweigerten die Bauern des äusseren Amtes den Frondienst an der Talstrasse nach Huttwil. Den Gemeinden machte auch insbesondere der Unterhalt respektive die Ersetzung der vielen Brücken zu schaffen. Der mangelnde Unterhalt der Strasse wird etwa in einer Klage deutlich, «...dass die Strass bey Hüswyhl sich in so schlechtem Stand befinde, dass solche fast nicht zu Reithen noch zu befahren seye...» und die Fehlbaren dringend Kies einbringen und verfestigen sollen [8]. Ende der Siebziger- und Anfang der Achtzigerjahre des 18. Jahrhunderts erfolgte ein etappenweiser Ausbau der Querverbindung Sursee–Ettiswil–Zell, der jedoch nur schleppend vorankam. Um 1800 wurde die Strecke Sursee–Huttwil jedoch bereits stärker frequentiert, wie die gestiegenen Zolleinnahmen bei Hüs-wil belegen [9]. In der Strassenklassifikation des Strasseninspektors von 1800 wird sie als «Hauptstrass mit ziemlich starker Durchfahrt von schweren Lasten», als Hauptstrasse zweiter Klasse eingestuft [10].

Den Willisauern gefiel diese Entwicklung von diesem Moment an nicht mehr, da sie damit abseits der Fernverkehrs-



Abbildung 2: Die alte Ruswiler Landstrasse im Abstieg nach Wüschiswil. Der beidseitig von einer Baumhecke begrenzte Hohlweg ist aufgelassen. Der Plan für die neue Strasse sah für den Verlauf zwischen Stätenbach und Wüschiswil eine neue, weniger steile Wegführung vor («um den stärcksten stütz auszuweichen»).

strasse zu liegen kamen. Die jahrhundertalten Landstrassenlinien, die sich im Städtchen Willisau bündelten und über Ufhusen Richtung Westen verliefen, verloren zunehmend an Bedeutung. Als der Staat im Jahre 1806 ernsthaft daran ging, den Strassenzug von Luzern nach Bern neu zu projektieren, versuchten sie deshalb Gegensteuer zu geben. Unter diesen Voraussetzungen entstand die Bittschrift, zusammen mit den Ruswilern, denen ein ähnliches Schicksal drohte.

Die Bittschrift

Die dreizehnseitige Druckschrift mit einem dazugehörigen Planwerk [11] (Abb. 1) beginnt mit dem Hinweis auf den Beschluss der Regierung, eine neue

Strasse von Luzern nach Bern anzulegen. Die Gründe für diesen Strassenbau werden in allgemein gültiger Form kurz zusammengefasst: Förderung des Innen- und Aussenhandels, Belieferung des städtischen Marktes mit zusätzlichen Agrarprodukten («Eröffnung neuer Nahrungsquellen»), Bekämpfung von Müsiggang und Bettelei, Hebung von Wohlstand und Sittlichkeit. Nach dem Hinweis auf die zwei von der Regierung vorgeschlagenen Strassenbauvarianten bringen Willisau und Ruswil ihre Gründe vor, warum der Entscheid für den Ausbau der alten Landstrassenlinie von Luzern über Ruswil, Willisau und Ufhusen zu fällen sei. Zentrales Element ihrer Argumentation ist vorerst einmal die gegenüber der anderen Variante kürzere

Distanz. Unter Berufung auf Franz Ludwig Pfyffers «Relief der Urschweiz», respektive dessen kartografische Umsetzung durch Joseph Clausner [12] sowie den beigelegten Plänen des Feldvermessers Joseph Hess stellen sie fest, dass sich mit ihrem Vorschlag «die geradeste und kürzeste Linie» darbierte. Distanzmässig sei sie gegenüber der anderen Linie um drei bis vier Wegstunden kürzer. Im Sommer wäre die Strecke von Luzern nach Bern damit in einem Tag zu bewältigen. Die Wegstunde, die keine Zeiteinheit sondern ein Streckenmass war, entsprach nach damaliger luzernischer Ordnung einer Distanz von 5,279 Kilometer, was dem Stundenmittel eines zügig ausschreitenden Fussgängers entsprach. Luzern und Huttwil liegen gemäss dieser Berechnung rund acht Wegstunden voneinander entfernt. Eine berittene Person legte diese Distanz, inklusive Rast, in neun Stunden zurück [13]. Weiter rechnen sie der Regierung vor, dass ein Bau der anderen Linie für die Staatskasse grosse Einbussen zur Folge haben würde. So würden die westlich von Willisau gelegenen «Fabrikanten, Manufakturisten und Handelsleute» (u. a. Leinen- und Baumwollindustrie) wegen der längeren Distanz für ihren florierenden Italienhandel den Zugang zum Gotthard nicht mehr über Luzern nehmen oder den Gotthard grossräumig zugunsten des Simplons oder des Montcenis umgehen. Durch den Verlust des Transit- und Speditionshandels entgin-

gen dem Staat nebst Verdienst und Auskommen für seine Bewohner bedeutende Summen an Zolleinnahmen. Die bis zu diesem Punkt vorgebrachten Argumente sind vorwiegend finanzieller Art und suggerieren dem Luzerner Rat, dass ihre Linie einerseits kostengünstiger zu haben sei («die geradeste und kürzeste Linie») und andererseits bei der Wahl der anderen Linie der Staatskasse dringend benötigte Einkünfte verloren gingen.

Die Fortsetzung der Petition betont vorwiegend die Vor- und Nachteile der konkreten Linienführungen. Für ihre Linie wird angeführt, dass das erforderliche Strassenbaumaterial (Kies) jeweils gleich vor Ort gewonnen werden könne, dass die Topografie für eine Strasse ideal sei (keine versumpften Tiefebene, keine allzugrossen Steigungen), dass die Unterhaltskosten gering ausfallen würden. Sie betonen die gute Infrastruktur entlang der alten Landstrassenlinie («bequemer Ausspann, Logement und gute Bewirthung»), auch die vorhandenen Sust- und Kaufmannshäuser für den Warenumschlag und für die Lagerung der Waren. Demgegenüber stehen sämtliche Nachteile der Konkurrenzlinie: Diese führe durch die überschwemmungsgefährdeten Talebenen, sie bedinge viele neue und sehr teure Brückenbauten, sie bleibe zu lange dem Einflussbereich der Luthern ausgesetzt, bei Zerstörung einer Brücke werde die Strasse unpassierbar,

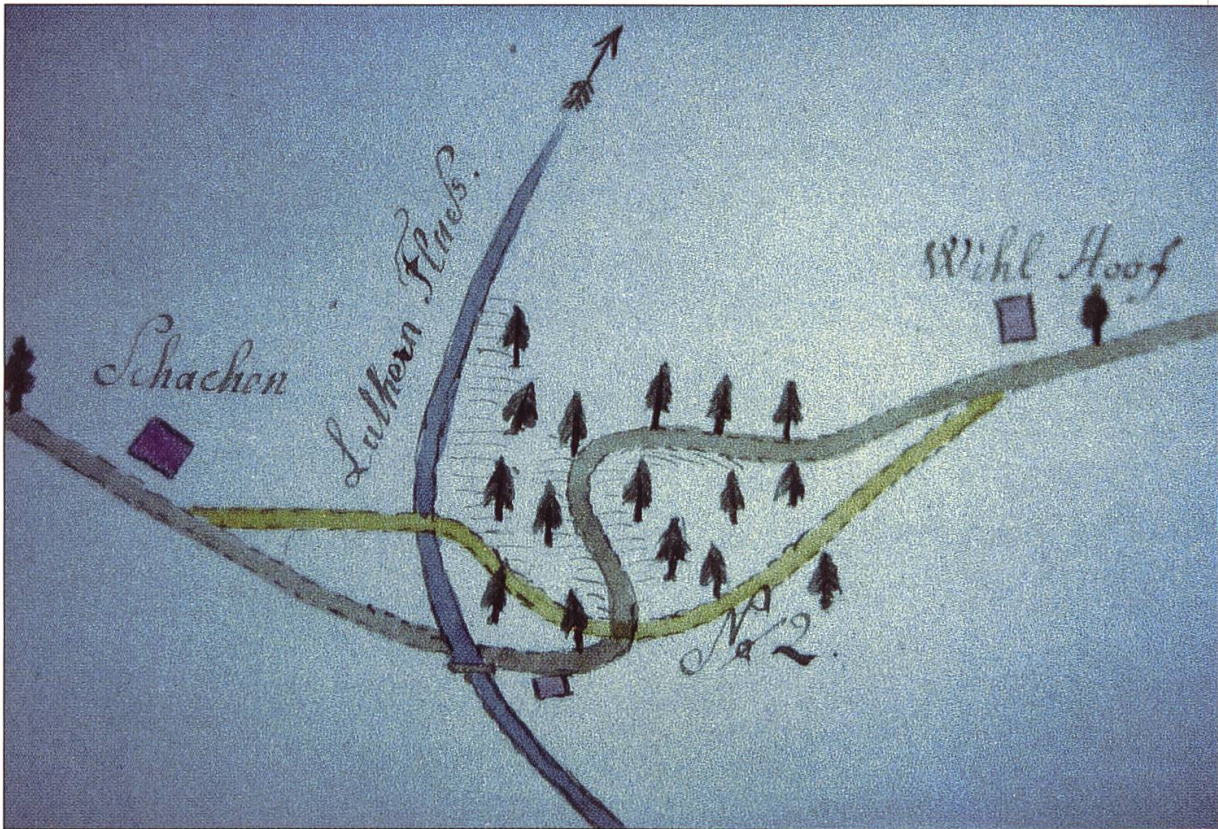


Abbildung 3: Vergrößerter Ausschnitt aus dem Plan von Hecht (1806), zwischen Oberwil und Vorder-Schachen: Die bestehende alte, dunkel eingetragene Linienführung wird durch eine eher sparsam eingesetzte Schraffur als Hohlweg (siehe Abb. 4!) festgehalten. Die helle, ausholende Linienführung hätte sie hier ersetzt.

woraus ein grosser Schaden für Handel und Verkehr entstehe. Zudem werden als Gegenargument die damals ausgebreiteten Wässermatten vorgebracht, die den Strassenbau verteuern und erschweren würden. Die Strasse führe über sumpfiges und moosiges Land, der Wegkörper müsse daher mit einem hölzernen Rost (Prügel) unterlegt werden, was jedoch einen hohen Holzbedarf und entsprechende finanzielle Einbusen sowie anschliessenden Holzmangel auslöse. Sie betonen, dass der ganze Strassenzug ein solides Strassenbett benötigen würde, um die Strasse fahrbar und dauerhaft zu machen. Offenbar gingen die Petitionäre davon aus, dass dies für ihre Linie nicht notwendig sein

würde. Die Strasse könne «auf guten Grund und Boden gelegt, und mit geringen Kosten unterhalten» werden. Sie vertrauten der alten Landstrassenlinie, die sich über die Jahrhunderte als ausgetretenes, festgestampft Band im natürlichen Untergrund verdichtet hatte. Laut beigelegtem Plan erachteten sie eine Korrektur der neuralgischsten Stellen und das Einbringen von Kies als ausreichende Massnahmen. Dem Bedürfnis nach Sicherheit beim Reisen wurde schliesslich dadurch Rechnung getragen, dass die Konkurrenzlinie als sehr gefährlich eingestuft wird: Sie führe bei der Kantonsgrenze durch den Äschwald, welcher als Aufenthalts- und Zufluchtsort der Diebe und Räuber und

durch «so manche in den neuesten Zeiten vorgegangene Raub- und Mordszenen nur zu berüchtigt» sei. In solchen Grenzgegenden sei die Sicherheit der Reisenden durch den Staat nur schwer zu garantieren.

Gegen Schluss des Schreibens wird nochmals die eigene Uneigennützigkeit betont: Ihre Eingabe beruhe nicht auf Lokalgeist, sondern «blos auf die grossmögliche Beförderung des Ackerbaues [14], der innländischen Industrie, des Handels und der damit enge und unzertrennlich verknüpften Wohlfahrt des gesammten Landes». Zudem wird, um das Gewicht sämtlicher vorgebrachter Argumente zusätzlich zu erhöhen, ein finanzieller Anreiz geschaffen: Die Willisauer stellen eine Kostenbeteiligung von 40 000 Franken an die Strassenbaukosten und eine Übernahme der Bau- und Unterhaltskosten für drei nötige Hauptbrücken in Aussicht. Als Gegenleistung möchten sie die Zusicherung, «den kleinen Zoll, so wie bis anhin denselben bezogen, nach in Händen habender Hochheitlicher Tariffe vom Jahre 1675 den 15ten Wintermonats, fernerhin beziehen; so wie ihr schon eigen gebautes Kauf- oder Susthaus zur Niederlaage der Kaufmannswaaren nutzen zu können».

Die Petition wurde am 10. April 1806 vom Kleinrat (Regierungsrat) besprochen und beschlossen, diese am nächsten Tag dem Grossen Rat zu unterbrei-

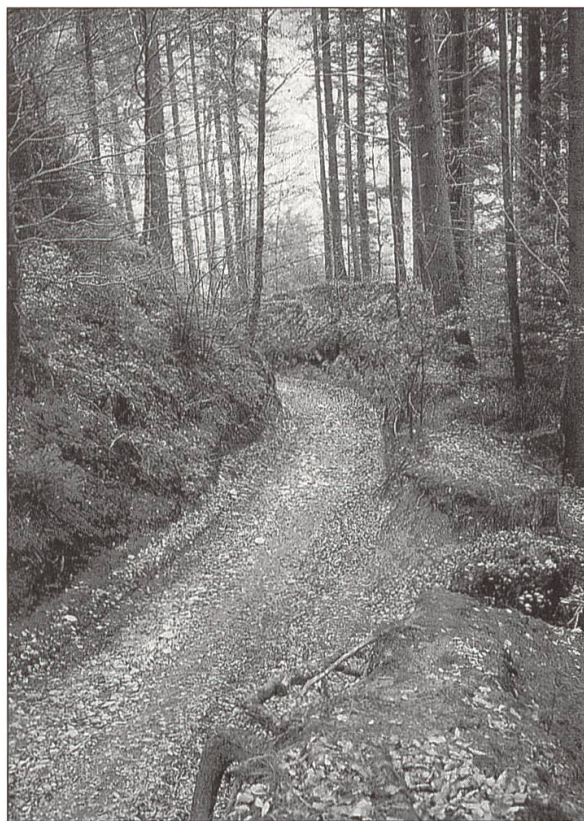


Abbildung 4: Die alte Bern- und Solothurnstrasse im Abstieg von Oberwil an die Luthern. Die kontinuierliche Nutzung der Wegachse hat eine markante Ausprägung im Gelände hinterlassen.

ten. Dieser nahm die Bittschrift entgegen, rekapitulierte die wichtigsten Punkte des Schreibens und hielt zwei Beschlüsse fest. Erstens sollten die im Schreiben aufgestellten Vorteile für die Linie über Ruswil und Ufhusen und die für diesen Strassenausbau beigelegten Pläne durch einen Experten eingesehen und dessen Schlussfolgerungen in einem Bericht festgehalten werden. Und zweitens wurde der Kleinrat ermächtigt, danach zu entscheiden, eingeschränkt durch die Prämisse, «dass derselbe bey dieser Anlegung einer neuen Strasse, und derselben Durchführung einzig jenen Vortheil im Aug halte, welche daraus für das gemeinsame Beste des Kantons hervor gehen möge» [15].

Die ganze Bittschrift in vollem Wortlaut

*Die Stadtgemeinde Willisau und die Bewohner des Fleckens Ruswyl an Schultheiss, Kleine und Grosse Rätthe des Kantons Luzern
Luzern, gedruckt bey Xaver Meyer, 1806*

Hochgeachte, Hochgeehrte, Wohlweise Herren Regierungsrätthe!

Ein bey Ihrem letzten Zusammentritte von Hochdensenben emanierter Beschluss verordnet, dem Vernehmen nach, die Anlegung einer neuen Strasse von Luzern nach Bern.

Ihrem Scharfblicke und Ihrer landesväterlichen Sorgfalt entgieng das schon lange und allgemeingefühlte Bedürfnis einer nähern Kommunikazion mit letzterer Stadt nicht, und Sie, deren angelegenstes Augenmerk es ist, alle Mittel der moralischen, geistigen und physischen Kultur zu benutzen, und zur grössern Wohlfahrt des Landes in Wirksamkeit zu setzen, fühlten, dass Anlegung neuer Strassen und der dadurch erleichterte innere und äussere Verkehr von dem bedeutendsten Einflusse auf Beförderung der Industrie und des Handels, auf Eröffnung neuer Nahrungsquellen, auf Verminderung des Müssigganges und Verschleichung der Betteley, dieser Hauptquellen der unter unserm Volke gesunkenen Moralität, mithin auf Erhöhung des gesammten Wohlstandes und der Sittlichkeit seye.

Diese einer einsichtsvollen und wohlwollenden Regierung würdige Rücksichten veranlassten obenerwähnten Beschluss.

Nun werden zu Anlegung dieser Strasse der Regierung zwey Pläne vorgelegt: nach dem einen soll die Strasse über Sursee, Ettiswyl, Getnau, Briseck, Zell und Hüs wyl nach Hutwyl; nach dem andern Plane über Ruswyl, Willisau und Ufbusen nach Hutwyl ihre Richtung nehmen.

Die Gemeinde Willisau und die Einwohner von dem Flecken Ruswyl durch die Ansicht dieser beyden Pläne, das Gefühl des Bedürfnisses einer leichten Kommunikazion und der Folgen derselben für den höhern Wohlstand eines beträchtlichen Theiles unseres Kantons geleitet einerseits, anderseits durch innere Ueberzeugung von der Gemeinnützlichkeit, Güte und Vorzüglichkeit des einen dieser Pläne und von wahrhaft vaterländischem Eifer beseelt, auch ihrerseits einen unverkennbaren Beweis ihres Eifers zur Realisirung und zur Erleichterung der Ausführung eines so gemeinwichtigen Werkes an den Tag zu legen, und dazu ihren Beytrag zu geben, finden sich bewogen: an Hochdieselben mit gegenwärtiger ehrerbietiger Bittschrift zu gelangen, und Ihnen auf die einleuchtendste und unwidersprechlichste Weise darzuthun, dass derjenige der beyden

Pläne, welcher die Richtung der Strasse über Ruswyl, Willisau und Ufhusen nach Hutwyl bestimmt, der seye, der alle Ihrem landesväterlichen weisen Augenmerke entsprechende Rücksichten vereine.

Denn wenn es erstlich bey Anlegung dieser Strasse hauptsächlich darauf ankömmt, dass sie die möglichst geradeste Linie darbieth, und der Weg nach der Stadt Bern, als dem Hauptpasse und dem Hauptorte bey dieser Strassenkommunikazion, dadurch möglichst verkürzt werde;

Wenn nun schon die blosser Ansicht der Kantonskarte, zumal des Pfyfferschen Werkes, so wie der angeschlossene von Herrn Ingenieur Hess geometrisch aufgenommene Plan, jedem Unbefangenen es anschaulich darthue, dass die Strasse über Ruswyl und Willisau die geradeste und kürzeste Linie darbieth;

Wenn diese Linie in Vergleichung mit derjenigen, die die Errichtung dieser Strasse über Sursee, Ettiswyl und Zell beschreiben würde, wohl um drey bis vier Stunden die kürzere ist, so, dass man in den längern Tagen wohl in einer Tagesreise den Weg nach Bern zurücklegen dürfte;

Wenn dieser Unterschied von vier Stunden für alle Fabrikanten, Manufakturisten und Handelsleute, deren Anzahl in Eriswyl, Burgdorf und andern Orten der beyden Kantone immermehr anwächst, und die mit Italien einen sehr starken Verkehr treiben, dergestalt bedeutend ist, dass, wenn die Strasse über Ettiswyl angelegt würde, sie, zumal, nachdem die Strasse von Zürich durch den Kanton Schwyz errichtet wäre, sich dadurch bewogen finden würden, Luzern zu umgehen, und ihre Reise und Transporte über Lenzburg, welches dann der kürzere Weg seyn würde, nach dem St. Gotthard zu machen, oder gar den Uebergang über letztern hintanzusetzen, und ihren Weg über den Simplon oder Montcenis nach Italien zu nehmen; wodurch also der Transit- und Speditions-handel (der durch Errichtung der Strasse auf der besagten kürzesten Linie einen grossen Theil unseres Kantons ausnehmend beleben und demselben bedeutendes Verdienst verschaffen, auch seine Nahrungsquelle vermehren würde) bedeutend geschwächt und mit dem verminderten Verdienste und Erwerbe auch den Zollstätten und den Einkünften des Staats grosser Eintrag würde gethan werden.

Wenn dann auch hiedurch dem Staate eine Gelegenheit sich darbiethet, mit der Regierung des Löblichen Kantons Bern in Hinsicht des Postwesens in eine nähere weit vortheilhaftere Verbindung kommen zu können: so müsste schon diese erste Rücksicht, nämlich, dass die Errichtung der Strasse über Ruswyl und Willisau weit die kürzeste Linie; dass Belebung des innern und äussern Verkehrs, und der mit demselben innigst und äusserst verknüpfte Vortheil des Staats durch Erhöhung seiner öffentlichen Einkünfte, ihre unmittelbaren Folgen seyen, zu Gunsten des angeschlossenen Plans entscheidend seyn.

Wenn Hochdieselben ferner erwägen: dass die Gegend, durch welche die Strasse über Ruswyl, Willisau und Ufhusen gieng (eine unbedeutende Strecke in der Gegend von Ruswyl allein ausgenommen), reich an den schönsten Materialien seye; wie die Strassenbaukommission sich hievon selbst einleuchtend überzeugen kann: so wie auch davon, dass die Strasse auf diesem Wege weder durch sumpfige (wie man fälschlich hat behaupten wollen), noch plötzlichen Ueberschwemmungen ausgesetzte Orte, wobey selbst Brücken oft ein Raub des Wassers würden, führe: dass auf eben diesem Wege keine weder grössere noch steilere Höhen, als Rüfig und andere auf der wirklich existierenden Landstrasse bestehenden Stütze, anzutreffen sind; sondern dass die Strasse vielmehr auf guten Grund und Boden gelegt, und mit geringen Kosten unterhalten werden kann: dass auf diesem Wege die Strasse reisenden Handelsleuten, deren allgemeine Wünsche auf die baldeste Realisierung derselben gehen, die meisten Bequemlichkeiten darbiethe, indem sie durch bedeutende Orte ihre Richtung nimmt, wo bequemer Ausspann, Logement und gute Bewirthung sich finden; auch die Handelshäuser Waarenniederlagen und Garantie derselben sich verschaffen können;

Das endlich die Reklamationen einiger Angehöriger der Gemeinden Ruswyl, Ufhusen und Hüs-wyl, dann der Hofbesitzern zu Wyl und Stocky, welche eine Durchführung der Strasse durch ihre Güter besorgen, von keinem Belange sind, indem der gleiche Fall für einige Güterbesitzer in jeder Gegend, wo immer die Strasse durchgeführt werden mag, eintritt.

Wenn Hochdieselben ferner erwägen: dass, wenn hingegen der Plan einer Strasse über Ettiswyl, Burgrein, Getnau, Briseck und Zell genehmigt würde, die Strasse dann durch die öftern durch Gewitter verursachten Austritte der Luthern und Wiggern, so wie durch den bey Hüs-wyl vorüberfliessenden Rotbach (drey verheerende Waldströme) verwüstenden und für die Reisenden gefahrvollen Ueberschwemmungen, und die vielen über diese Flüsse zu erbauenden Brücken öfterm und plötzlichem Einsturze blossgestellt seyn würden;

Dass dergleichen zum öftern eintretende Ereignisse mit grossen Reparaturunkosten verknüpft, und fremden Reisenden durch längern Aufenthalt mit Geferggen oder schwerbeladenen Güterfuhren bis zu Wiederherstellung der Wege und Brücken bedeutender Schaden und Verlust verursacht werden würde;

Dass diese Gefahr um so grösser und bedeutender ist, da die Strasse eine ziemliche Strecke hindurch längs dem Ufer der Luthern hingieng, und sogar an einigen Orten dieser Fluss drey bis vier Schuhe höher als die Strasse selbst liegt, welches die Petenten verlangendenfalls durch den Ingenieur, in Gegenwart einer Löblichen Baukommission, zu beweisen sich anheischig machen;

Hingegen aber auf der Strasse über Ruswyl, Willisau und Ufbusen keine Gefahr von Wasserauftritten zu befürchten stehe, indem die Luthern zwar in der Nähe von Ufbusen passiert, aber dieselbe nur von einem Ufer an das andere durchschnitten werden, und die Strasse in gerader Linie des Durchschnittes von diesem Waldstrome entfernt würde;

Dass ferner die Strasse zwischen Ettiswyl und Getnau, und von Hüswyl bis an das Land oder Gränzenmark des Kantons Bern, über Moose und sumpfigtes Land durchgeführt, und auf einen tiefeinzugrabenden hölzernen Rost gelegt werden müsste;

Dass man, um diese Grundlage zu machen, hiezu einer Menge Holzes aus den benachbarten Wäldern benöthiget seyn würde, welches mit einer grossen Schwächung der öffentlichen und Privatwälder verknüpft wäre, wodurch die obnehin überhandnehmende Holztheuerung oder gar in dieser Gegend einiger Holzangel, mit grösstem Nachtheile der Waldeigenthümer, erhöht oder beschleunigt werden würde;

Dass mithin ohne die festeste, mit ausnehmenden Kosten aufzuführende Grundlage die Strasse weder fahrbar noch dauerhaft gemacht werden könne;

Dass diese Kosten noch dadurch erhöht würden, da nebst den vielen Hauptbrücken eine Menge kleiner erbaut werden müssten, um an jenen Orten, wo die Strasse durch Wasserland gieng, was auf diesem Wege nicht zu vermeiden stünde, der Wässerung ihre Laufbahn nicht abzuschneiden;

Dass endlich auf diesem Wege die Strasse zwischen dem Eschy- und Hutwylerwald durchgeführt werden müsste, welche beyde als Aufenthalts- und Zufluchtsorte der Diebe und Räuber, und durch so manche in den neuesten Zeiten vorgegangene Raub- und Mordszenen nur zu sehr berüchtigt sind, und die Sicherheit den Reisenden, welche der Staat an solchen Gränzgegenden nicht leicht garantieren könnte, äusserst gefährden würde.

Wenn Hochdieselben alle diese entschiedene gemeinwichtige Vorthelle zum Behufe des einen Plans und die unläugbaren mannigfaltigen Nachtheile des andern Plans Ihrer nähern einsichtsvollen Prüfung unterwerfen, und ferne von jedem Einflusse beschränkten und uneigennützigem Lokalgeistes blos auf die grossmögliche Beförderung des Ackerbaues, der innländischen Industrie, des Handels und der damit enge und unzertrennlich verknüpften Wohlfahrt des gesamten Landes, nach Ihren bewährten landesväterlichen Gesinnungen, einzig Rücksicht nehmen: so bleibt den Petenten kein Zweifel übrig, die Hohe Regierung werde dem vorerwähnten hier angeschlossenen Plane zu Errichtung der Strasse über Ruswyl, Willisau und Ufbusen Ihre Genehmigung zu ertheilen geruhen.

Sollte den diesfälligen nicht etwa bloß durch Lokalvortheile geleiteten, sondern durch das allgemeine Interesse bestimmten Wünschen der Petenten von Hochdensenben entsprochen, und zur Ausführung dieses gemeinnützigen Werkes wirklich geschritten werden: so hat die Bürgerschaft der Stadt Willisau in Hinsicht der Kosten, die von der Ausführung und Vollendung eines so weitläufigen Werkes immer unzertrennlich sind, und in Betracht der gesegneten Folgen dieser wahrhaft gemeinnützigen Unternehmung, erkennt und sich heilig verpflichtet: zu Erleichterung derselben dem Staate ein Opfer von Vierzigtausend Schweizerfranken, sage in Ziffern 40 000 Franken baares Geld in drey Terminen zu bringen. Die erste Bezahlung würde mit 13 333 Franken 3 Batzen 3 u. 3/9 Rappen drey Monate nach der Unternehmung des Strassenbaues, die andere mit gleicher Summe auf den Zeitpunkt, wo die Hälfte der Arbeit gemacht wäre, die dritte mit eben der Summe auf die Vollendung dieses Strassenbaues erfolgen.

Nebst diesem beträchtlichen Opfer würde die Bürgerschaft eben dieser Stadt noch die Erbauung der durch diesen Strassenbau nothwendig werdenden Hauptbrücken, über die Rot bey der Senty, Buchwigger und Enzywigger sowohl, als die Erhaltung derselben übernehmen, welches wohl dem Werthe der Summe von mehrern tausend Franken gleich käme.

Diese gedoppelte Verpflichtung würde auf den schon erwähnten Fall die Gemeinde Willisau in der auf Ihre väterliche Wohlgeneigtheit gegen unsere Stadt sich stützenden Hoffnung und unter dem Vorbehalte eingehen, dass dann der Stadt Willisau von Hochdensenben vergönnt werden würde: den kleinen Zoll, so wie sie bis anhin denselben bezogen, nach in Händen habender Hochheitlicher Tariffe vom Jahre 1675 den 15ten Wintermonats, fernerhin beziehen; so wie ihr schon eigen gebautes Kauf- oder Susthaus zur Niederlage der Kaufmannswaaren nutzen zu können.

Diese Begünstigung, die in keiner Rücksicht des Staates Interesse beeinträchtigte, würde der Stadt Willisau eine Quelle darbiethen: in Folge der Zeiten sich für diese ausgelegte beträchtliche Summe in etwas entschädigen zu wissen.

Auch die Gemeindeangehörigen von Ruswyl oder die Einwohner dieses Fleckens, von gleichen Gesinnungen und Gefühlen, wie die Gemeinde Willisau, belebt, würden es sich zur angenehmen Pflicht rechnen, auf den Fall, dass besagte Strasse über Ruswyl und Willisau angelegt würde, dem Staate zur Erleichterung seiner diesfälligen Ausgaben das Ihrige beyzutragen.

Dadurch glauben die Petenten schliesslich, Hochdensenben einen unverkennbaren Beweis der einmüthigen Stimmung der Gemüther in beyden dieser Gemeinden zur Beförderung gemeinnütziger Werke und Alles dessen, was wahr-

haft liberalen und gemeinnützigen Absichten der wohltätigen Hohen Landesoberheit angemessen seyn mag, an Tag gelegt und Ihr zu erkennen gegeben zu haben: dass es den Petenten nicht so sehr an ihrem als an des Staats Interesse, mit jenem des allgemeinen enge verbunden, gelegen seye.

Womit Ihnen diese gemeinwichtigste Angelegenheit bestens empfehlend Unterzeichnete mit vorzüglichster Hochschätzung und tiefster Ehrfurcht geharren

Der Hochwohlweisen, Hochgeehrtesten Landesvätern,

treu ergebenste Diener und Ausgeschossene der Stadtgemeinde Willisau und des Fleckens Ruswyl:

Balthasar Hecht, der Aeltere.

Xaver Hecht. [16]

Anton Peyer, jünger.

Thomas Peyer.

Joseph Wermelinger, Vorsteher.

Jost Troxler.

Joseph Elmliger, als Bevollmächtigter des Fleckens Ruswyl.

Anmerkungen und Quellen

- 1 Die Geschichte und heutige Gestalt dieser Linienführung sowie sämtlicher anderer erwähnten Strassenzüge ist dokumentiert in: IVS Dokumentation Luzern. Bearbeitet durch Froelicher Martino, Schiedt Hans-Ulrich. Bern. 2000.
- 2 Was insofern folgerichtig war, als die Zukunft des Strassenbaus im 19. Jahrhundert den Ebenen gehörte. Von den 1818er-Jahren an waren die Voraussetzungen geschaffen, die leicht erhöhten Zonen der Landstrassenlinien zu verlassen. Die neuen Kunststrassen durchmassen, ingenieurmässig angelegt, die ehemaligen Problemstellen in den Talebenen, da aufgrund der verbesserten Voraussetzungen – Landgewinnung durch Trockenlegung, Bachverbauungen, Dammanlagen – eine direktere Linienführung möglich wurde. Unter liberaler Führung wurde der Strassenbau zu einer zentralen Aufgabe der Staatsverwaltung erklärt.
- 3 *Bickel August*: Die Rechte des Kantons Luzern. Teil 2, Rechte der Landschaft. Band 2, Vogtei Willisau (1407–1798). 2. Halbband: Stadt Willisau. In: Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen. Aarau 1994.
- 4 *Korner Oskar*: Die Luzernischen Realwirtsrechte. Ihre geschichtliche Entwicklung, ihr Wesen und ihre rechtliche Stellung. Luzern 1915.
- 5 *Bickel August*: Willisau. Geschichte von Stadt und Umland bis 1500. Stuttgart, Luzern 1982. *Körner Martin*: Luzerner Staatsfinanzen 1415–1798. Strukturen, Wachstum, Konjunkturen. Luzern, Stuttgart 1981.
- 6 Die bauliche Konstruktion sah die Errichtung von Dammanlagen, die Anlage eines Steinbettes, die Verfüllung mit gegen oben feiner werdendem Schotter, die Verdichtung des Strassenmaterials und den Auftrag von Grien zu einer gewölbten Fahrbahn von 7 Metern Breite mit seitlichen Entwässerungsgräben vor. Für den Bau der Chaussee waren die frondienstleistenden Gemeinden aus dem ganzen Kanton mit bis zu 8000 Menschen im Einsatz. Bei nahe 6000 Zugtiere wurden für die Erdarbeiten, Steinlieferungen und Grienführen rekrutiert. Teile der Chaussee (überprägt) werden heute noch befahren, andere sind als Relikte erhalten geblieben. Projektiert wurde sie von Franz Ludwig Pfyffer von Wyher (vgl. Anmerkung 12).
- 7 *Wicki Hans*: Über das luzernische Strassenwesen im 18. Jahrhundert. In: Heimatkunde des Wiggertales. Bd. 33: 9–33. Willisau 1975.
- 8 StALU, SCH 2147
- 9 *Wicki Hans*: Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert. Luzern und München 1979.
- 10 Wicki 1979: 488. Siehe Anmerkung 7.
- 11 StALU, AKT 27/158C. Die Pläne stammen von: Hess Joseph 1760/61: Die alles umfassende und im Detail abgefasste Pläne woran bei Herrn Landmesser Hess zu Luzern enthoben da sie von ihm in den Jahren 1760–1761 auf Befehl der Gnädigen Herren [...] aufgenommen worden sind. Staatsarchiv Luzern, AKT 27/158C. Hess Joseph 1806: Plan für eine neue Strass von Luzern nach Bern. Staatsarchiv Luzern, AKT 27/158C. Hess Joseph 1806: Plan für die Strass von Willisau gegen Huttwil. Staatsarchiv Bern, AA VIII IV 19. Hecht Xaver 1806: Projekt für eine Strasse von Luzern nach Bern, um die stercksten Stütz auszuweichen. Kartographische Kopie des Planes von Hess 1806. Staatsarchiv Luzern, PLA 6/8, PLA 6/9, PLA 6/10.
- 12 *Pfyffer Franz Ludwig von Wyher* 1762/86: Relief der Urschweiz. Massstab ca. 1:12 000. Gletschergarten-Museum Luzern. *Clausner Joseph* 1786/99: Carte en perspective ... d'après le plan en relief ... du General Pfyffer. Gletschergarten-Museum Luzern.
- 13 Die Reitdistanz zwischen Huttwil und Luzern lässt sich aus dem Reisebüchlein des Kaufmanns Andreas Ryff ermitteln: In den Jahren 1571–1597 ritt er jährlich von Solothurn nach Huttwil (5 Std.), von Huttwil nach Willisau (2,5 Std.) und von Willisau über Ruswil nach Luzern (6,5 Std.). In: *Meyer Friedrich*: Reisebüch-

lein des Andreas Ryff (1550–1603). Herausgegeben und eingeleitet von Friedrich Meyer. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde. Bd. 72. Basel 1972.

- 14 Die Erwähnung des Ackerbaus ist unter dem Hintergrund zu verstehen, dass die luzernische Regierung diesen stark förderte. So schuf die Mediationsregierung mit einer agrarpolitischen Gesetzgebung die Voraussetzungen, dass nach 1803 die Grundstücke individuell genutzt werden konnten. Ungehindert durch genossenschaftliche oder zehntherrliche Eingriffe konnte der Landwirt die Brache bepflanzen, zu einer Wechselwirtschaft von Getreide, Hackfrüchten und Kunstgräsern übergehen, durch den vermehrten Futteranfall den Viehbestand vergrössern und durch verbesserte Düngung die Erträge des Ackerbaus erhöhen. Diese Möglichkeiten wurden am frühesten im Wiggertal genutzt. *Lemmenmeier Max*: Die Agrarrevolution im Wiggertal (1750–1850). In: Heimatkunde des Wiggertals. Bd. 43. Willisau 1985.
- 15 StALU, Protokoll des Grossen Rats vom 11. April 1806.
- 16 Xaver Hecht (1757–1835), (Kirchen-)Maler und Stadtrat. Siehe dazu *Meyer-Sidler Eugen*, in: Heimatkundes des Wiggertals. Bd. 40. Willisau 1982. Bühlmann Joseph: Ein Willisauer Maler wird neu entdeckt. In: NLZ, 29. Dezember 1995, Nr. 299. Luzern.
- 17 Die Organisation «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte» setzt sich seit 20 Jahren für die Erforschung, Sanierung und sachgerechte Nutzung historischer Verkehrswege ein. Im Auftrag des Bundes erarbeitet sie seit 1984 das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, das im laufenden Jahr abgeschlossen wird. Forschung, Beratung und Information sind die drei wichtigsten Wirkungsbereiche von ViaStoria, einem Annexbetrieb der Universität Bern. Im Auftrag von Behörden und Organisationen untersucht ViaStoria Verkehrswege auf der Grundlage von historischen Quellen

und Begehungen im Gelände, projiziert und begleitet Sanierungsarbeiten und entwickelt Konzepte für eine sinnvolle Nutzung der alten Strassen und Wege. Eine rege Forschungstätigkeit sowie eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit runden die vielfältigen Arbeiten von ViaStoria für die Erforschung und Erhaltung historischer Verkehrswege ab.

Adresse des Autors:
ViaStoria Zentralschweiz [17]
Martino Froelicher
Blumenweg 8
6003 Luzern
www.viastoria.ch



Abbildung 5: Bau einer Chaussee nach altem Handwerk, 1912, an einer Strasse in Genf. Strassenarbeiter setzen in minutiöser Kleinarbeit das massive Steinbett zusammen, das später mit gegen oben feiner werdendem Schotter verfüllt, verdichtet und durch den Auftrag von Grien zu einer gewölbten Fahrbahn ausgestaltet wird. Nur die Dampfwalze fehlte beim Bau der neuen Baselstrasse... Foto: Centre d'iconographie genevoise