

Zeitschrift: Surseer Schriften. Geschichte und Gegenwart
Herausgeber: Stadtarchiv Sursee
Band: 5 (2006)

Artikel: Die Eisenbahnvorstadt in Sursee : die Entstehung und Entwicklung eines städtischen Quartiers seit 1856
Autor: Amrein, Emanuel / Stillhart, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055029>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.08.2025

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



Emanuel Amrein/Thomas Stillhart

DIE EISENBAHNVORSTADT IN SURSEE

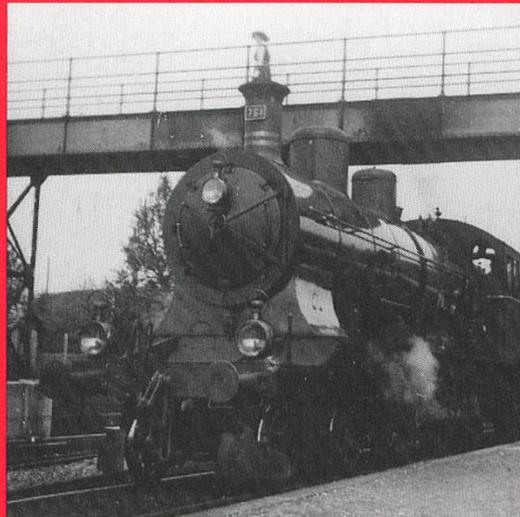
Die Entstehung und Entwicklung eines städtischen
Quartiers seit 1856

Emanuel Amrein/Thomas Stillhart

DIE EISENBAHNVORSTADT IN SURSEE

Die Entstehung und Entwicklung eines städtischen
Quartiers seit 1856

SURSEER
SCHRIFTEN



Geschichte und Gegenwart 5

Die Eisenbahnvorstadt in Sursee

Wir danken folgenden Hauptsponsoren herzlich für Ihre Beiträge
an den Druck dieser Schrift:

Auto-Wyder AG, Sursee
Calida AG, Sursee
COOP Schweiz, Basel
Dr. Josef Schmid-Stiftung, Luzern
Drogerie Wyss AG, Sursee
Electrolux Professional, Sursee
Hans Erni, dipl. arch. ETH., Oberkirch
Estermann AG, Sursee
Fenaco, Sursee
Ruedy Hunkeler, Grafiker SGD, Sursee
Kunz Architekten, Sursee
Landw. Genossenschaft, Sursee
Luzerner Kantonalbank, Regionalsitz Sursee
Genossenschaft Migros Luzern
S-Medien AG, Sursee
UBS Sursee
Vaudoise Versicherungen, Generalagentur Sursee
Winterthur Versicherungen, Generalagentur Sursee

Weitere Sponsoren und Gönner für den Jubiläumsfonds des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt
Sursee im Anhang.

Herausgeber: Stadtarchiv Sursee und Quartierverein Eisenbahnvorstadt Sursee

Redaktion: Stadtarchiv Sursee

Layout: Ruedy Hunkeler, Sursee

Druck: S-Medien AG, Sursee

© 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), Sursee

ISBN 3-9520856-4-2

Emanuel Amrein/Thomas Stillhart

DIE EISENBAHNVORSTADT IN SURSEE

Entstehung und Entwicklung eines städtischen
Quartiers seit 1856

Surseer Schriften
Geschichte und Gegenwart 5

Inhalt

Vorwort	7
Von der ländlichen Vorstadt zur «City» Stefan Röllin	9
Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee Emanuel Amrein	15
Einleitung	15
1. Im 19. Jahrhundert, Bauernhöfe, die Station und Fabriken	15
Vor der Eisenbahn	16
Die Station	19
Die Fabriken	22
Die Vorstadt	28
Die Patrons im Quartierverein	31
2. Von Villen und stolzen Häusern 1900–1945	32
Schulhaus St. Georg	33
Villen in Bahnhofsnähe	35
Konkurrenz am Bahnhofplatz	36
Die Verlängerung der Centralstrasse 1908	38
Neue Geleise in der Eisenbahnvorstadt, die Schlaufe der ST 1912	42
Die evangelisch-reformierte Kirche	46
Die Zeughäuser 1933/34	48
Die Personenunterführung zur Pilatusstrasse	49
Fritz Amberg	50
Industriequartier und Gartenstadt	53
3. Die Ortsplanung, der Verkehr und die Geschäftshäuser 1944–1970	57
Der Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan von 1943/44	58
Das Amtsstatthalteramt	60
Die Bebauung der Schnydermatte	63
Neue Wohnquartiere und öffentliche Bauten in den 1950er-Jahren	66
Die Industrialisierung und die Ortsplanung 1959–1967	70
Das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7	73
Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse	78
4. Regionales Dienstleistungszentrum und Wohnquartier 1970–2006	81
Die Umfahrungsstrasse und die Schulanlage im Kotten	81
Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse	83
Die Zentrumsplanung	85
Das Neufeld-Quartier	90
Die Überbauung der Käppelmatte und der Wakkerpreis 2003	94
Das Quartier als Zentrum der Mittelland-Kleinstadt	97
Pläne und Karten 1865–2005	102

Der wirtschaftliche und öffentliche Raum Eisenbahnvorstadt im 20. Jahrhundert

Thomas Stillhart	111
Einleitung	111
I. Wirtschaftsraum	111
1. Im Einflussbereich der Landwirtschaft	111
Aus der Krise zum Wandel	111
Zweiteilige Förderung der landwirtschaftlichen Funktion	114
Das Zentrum der Agrarindustrie	116
Heutiger Stand	118
2. Die Industrialisierung der Münchrüti	120
Geschichte	120
Beispielunternehmen	129
Bilanz 1967 und Ausblick	137
3. Das Dienstleistungsquartier	141
Gastronomie	141
Banken	144
Lebensmittel	145
II. Öffentlicher Raum	150
1. Bildungsraum	150
Schulhaus St. Georg	151
Schulhaus Neufeld	152
Schulhaus Neu St. Georg	153
Die Schulanlage Kotten	154
Heilpädagogische Schule	156
Schulhaus Georgette	157
Kindergärten Dägerstein, Kotten und Bürgerheim	157
2. Kommunikation und Verkehr	159
Post	159
Verkehr	160
3. Verwaltung	165
4. Kirche	166
5. Militär	169
Zusammenfassung	171
Anmerkungen	173
Anhang	192

100 Jahre Quartierverein Eisenbahnvorstadt – den Rückblick für die Zukunft nutzen!

Anders als beispielsweise die im Bereich des Sports oder der Kultur tätigen Vereine richten Quartiervereine ihre Aktivitäten bewusst auf ein abgegrenztes Gebiet und dessen Bewohner, Liegenschaftseigentümer oder Geschäftsinhaber aus, und ihr wichtigstes Angebot ist die Interessenvertretung. Diese Wahrung der Interessen eines Teils der Gemeinde – oder eben eines Quartiers – samt seiner Menschen ist denn auch in den Statuten der meisten Quartiervereine die zentrale Zweckbestimmung. Und natürlich können auch die anderen statutarischen Absichtserklärungen und Ziele wie zum Beispiel Förderung freundschaftlicher Beziehungen oder Pflege der Geselligkeit in den Dienst einer wirksamen Interessenvertretung gestellt werden. Wenn sich der Vorstand eines Quartiervereins – gestützt auf seine statutarische Verpflichtung zur Wahrung der Interessen von Quartier und Bewohnern – zum Beispiel gegen ein Strassenprojekt opponiert, macht er Politik. Das ist nicht grundsätzlich schlecht – bezeichnet doch laut Duden der Begriff Politik nichts anderes als ein zielgerichtetes Verhalten. Und zielgerichtetes Verhalten kann bei der Wahrung der Interessen nur von Vorteil sein.

Trotz dieser politischen Dimension von Aktivitäten der Quartiervereine sind diese weder Konkurrenz noch Ersatz für die politischen Parteien. Zum einen wegen der bewussten Beschränkung auf ein Gebiet mit den darin lebenden Menschen, zum andern wegen dem geringen Organisationsgrad, welcher keine regelmässigen fristgerechten Positionsbezüge zu allen wichtigen kommunalen Fragestellungen erlauben würde. Dies zeigt deutlich, dass Quartiervereine auch künftig nicht die Rollen der grösseren politischen Parteien übernehmen können und wollen. Von jenen erwartet man nämlich eine vorwiegend kommunale Optik bei Stellungnahmen zu wichtigen Themen und eine Entscheidungsfindung, welche sich am Gesamtwohl der Gemeinde orientiert.

Die Politik der Quartiervereine findet auf einer tieferen, persönlicheren Ebene statt und ihre schon fast statutarische Verpflichtung, «egoistisch» die Interessen des Quartiers, seiner Bewohner und Mitglieder optimal zu wahren, ist hier zu akzeptieren. Diese Interessen können im konkreten Fall durchaus im Widerspruch zu denjenigen der Gemeinde stehen – was nicht grundsätzlich negativ sein muss. Möglicherweise wehrt sich ein Quartier zu Recht gegen eine neue, unzumutbare Belastung oder die Exponenten eines Quartier(-vereins) haben tatsächlich die bessere Weitsicht als die Parteien oder Behörden. Wegen den oben erwähnten, für politische Aktivitäten insbesondere auf kommunaler Ebene kaum geeigneten Strukturen und Entscheidungsprozessen besteht grundsätzlich bei jedem politischen Engagement das Risiko, dass Individualinteressen mit Quartierinteressen kaschiert werden. Das war auch in der Vergangenheit nicht anders. Aber es wäre falsch, deswegen den Quartiervereinen politische Abstinenz zu empfehlen.

Eine Beurteilung und Wertung des politischen Engagements von Quartiervereinen ist wohl erst im Nachhinein und nur über einen längeren Zeitabschnitt sinnvoll. Mit der vorliegenden Jubiläumsschrift bietet sich nun die Gelegenheit, die Tätigkeiten der Quartiervereine Eisenbahnvorstadt und Neufeld bzw. ihrer Exponenten während den vergangenen 107 beziehungsweise 17 (Neufeld) Jahren auch aus politischer Sicht zu würdigen und dabei Nutzen und Grenzen diesbezüglicher Aktivitäten zu erkennen. Doch sollte es nicht bei der Rückschau auf vergangene Zeiten bleiben. Nutzen wir die Gelegenheit, aus dem Blick zurück neue Ideen und Lösungsansätze für die Gestaltung der Zukunft unserer Quartiere und unserer Stadt zu gewinnen. Die Quartiervereine können dazu einen massgeblichen Beitrag leisten, indem sie die Quartierbewohner zur Mitsprache bei der künftigen Entwicklung, Planung und Gestaltung ihres Quartiers motivieren. Die Zukunft hat bereits begonnen!

Unser erster und grösster Dank gilt unserem Stadtarchivar Dr. Stefan Röllin. Von ihm kam der Anstoss zur vorliegenden Schrift und bei ihm lag auch die Gesamtverantwortung für Inhalt, Herstellung und Finanzierung. Ein weiterer Dank gilt den beiden Historikern, lic. phil. Emanuel Amrein und lic. phil. Thomas Stillhart, für die Erarbeitung und Erstellung des Manuskripts. Danken möchte ich aber auch der Stadt Sursee, dem Quartierverein Neufeld sowie allen Firmen und Privatpersonen, welche mit ihren grösseren oder kleineren Beiträgen die Finanzierung dieses gelungenen Werkes sicherstellten.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Stamm', with a long horizontal stroke extending to the right.

Dr. Robert Stamm
Präsident Quartierverein Eisenbahnvorstadt Sursee

Von der ländlichen Vorstadt zur «City»

Mehr als ein Jubiläumsbuch?

Diese Publikation zur Stadt Sursee war ursprünglich als Jubiläumsbuch zu «100 Jahre Quartierverein Eisenbahnvorstadt Sursee» und «10 Jahre Quartierverein Neufeld» geplant gewesen. Doch dieses Jubiläum fand 1999, also bereits vor sieben Jahren, statt. Was aber machen sieben auf hundert Jahre aus – und erst noch zur Geschichte eines zwar hundertjährigen Vereins, der in seiner «Lebensgeschichte» aber grosse Lücken aufweist und eine Zeit lang tot gesagt war? So ist die Vorgeschichte dieses Buches Sinnbild der wechselvollen Geschichte des Quartiervereins wie auch der rasanten Entwicklung der Eisenbahnvorstadt, eines Stadtteils von Sursee.

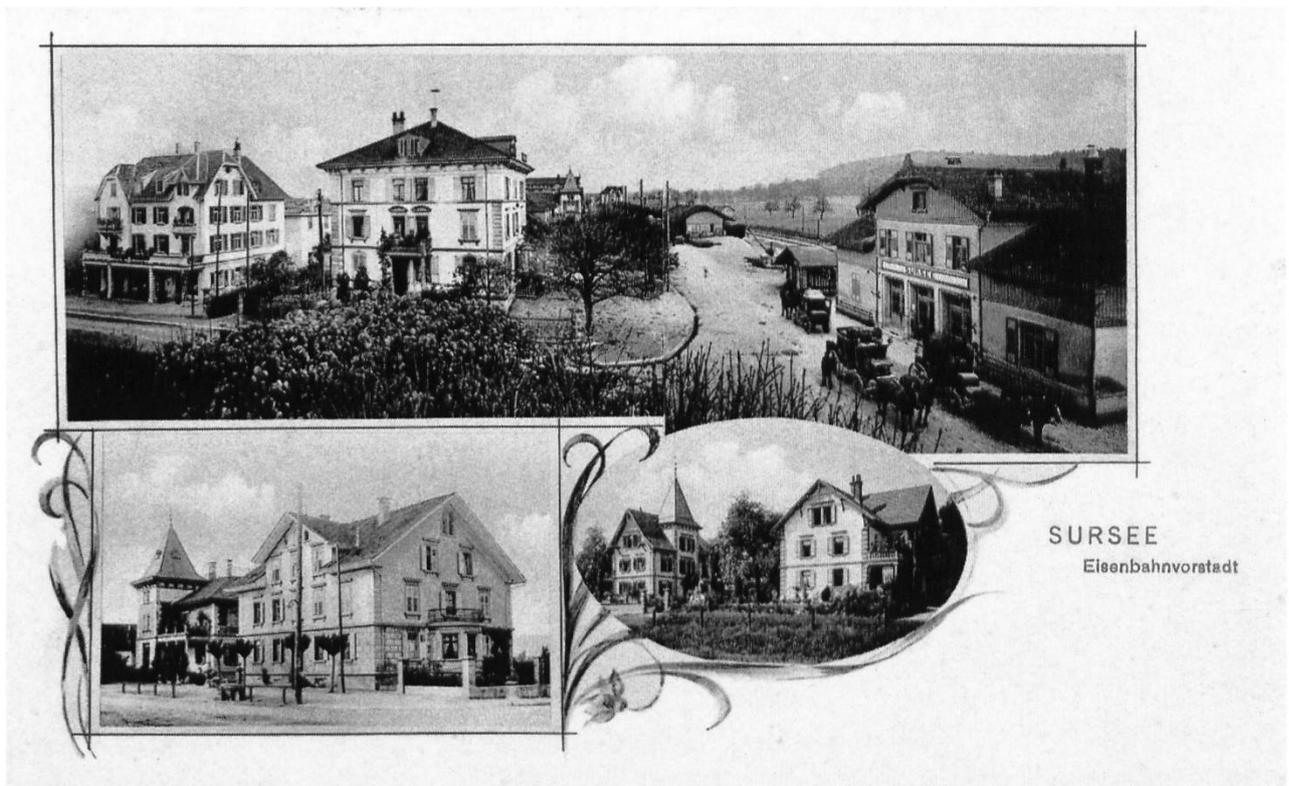
Seit den 1960er-Jahren hat sich die Stadt Sursee im westlichen Raum zwischen Untertor und Kotten zum Teil explosionsartig entwickelt. Als Folge davon hinkte die städtebauliche Planung der Bautätigkeit oft hinterher oder geriet ins Schussfeld privater Interessen, wie das bekanntlich in vielen Städten des schweizerischen Mittellandes der Fall war. Und trotz verschiedenen Planungsschritten und -wettbewerben, wie etwa der «Zentrumsplanung» von 1973, konnten wenig nachhaltige Bautätigkeiten verschiedentlich nicht vermieden werden. Warum gelang dies nicht? Wo hatte die Planung Erfolg, wo lagen die Interessen und wo konnten positive Ansätze zu einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung realisiert werden? Diese Fragen sollten in eine Gesamtentwicklung dieses kleinstädtischen Gebietes seit der Eröffnung des Bahnhofs vor 150 Jahren eingebettet und umfassend beschrieben werden.

Das als Diplomarbeit konzipierte erste Projekt wurde bis zum Ende des Jubiläumsjahres 1999 nicht fertig, verzögerte sich immer mehr und scheiterte schliesslich am Studienabbruch des Autors.

In einer anderen Form konnte das Projekt im November 2005 wieder aufgenommen werden. Zwei junge Historiker, lic. phil. Emanuel Amrein, Sursee/Bern, und lic. phil. Thomas Stillhart, St. Erhard, erarbeiteten ein neues Konzept und erforschten zwischen Januar und August 2006 die Eisenbahnvorstadt Sursee nach zwei verschiedenen Ansätzen.

Landstadt – Kleinstadt: Methode und Forschungsstand

Die Methode und Arbeitsweise für die historische Untersuchung des vorstädtischen Raumes über rund hundert bis hundertfünfzig Jahre musste entsprechend koordiniert werden: Emanuel Amrein hat sich mit Fragen des Städtebaus befasst und stellt auf dem Hintergrund von planerischen Vorgängen, von Einzelbauten und von ganzen Baugruppen die bauliche Entwicklung des vorstädtischen Raumes dar. Thomas Stillhart wiederum versuchte die Veränderungen in den drei Sektoren Landwirtschaft, Handwerk, Gewerbe und Industrie sowie Detailhandel und Dienstleistungen zu erfassen. Zusätzlich wurde auch die Ausformung des «öffentlichen Raumes» im Sinne der Verwaltungs- und der Schullandschaft sowie des öffentlichen Verkehrs aufgearbeitet.



Motive der ländlichen Eisenbahnvorstadt in Sursee um 1900: Oben Bahnhof mit Gasthaus Weinhof und Geschäftshaus Rösch, unten links Baugeschäft Otto Estermann und unten rechts Villen an der Pilatusstrasse.

Basis der Forschungsarbeit bildeten die ungedruckten und gedruckten Quellen im Stadtarchiv Sursee sowie in weiteren Archiven. Dank den neuesten Arbeiten von Dr. Andrea Willimann zur Fabrikindustrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts¹ sowie zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Landstadt Sursee zwischen 1798 und 1871² konnten die Autoren dieser Untersuchung auf gesicherte stadtgeschichtliche Informationen und Interpretationen zu Sursee im 19. Jahrhundert zurückgreifen.

Nebst älteren Darstellungen zur Entwicklung von Sursee im 20. Jahrhundert waren zu berücksichtigen die Arbeiten von Alfons Kälin³ und Ruedi Amrein⁴ sowie weiterer Autoren, die aus historisch-geografischer Sicht und basierend auf der Zentralitätsforschung von Walter Christaller⁵ die Bedeutung der Stadt Sursee beleuchtet haben. Zahlreiche Publikationen zu Städten des schweizerischen Mittellandes und im europäischen Umfeld boten die Möglichkeit, die kleinstädtische Entwicklung von Sursee zu interpretieren und auf eine breite Basis zu stellen.⁶

Stadtplanung und Städtebau: Beispiel Sursee

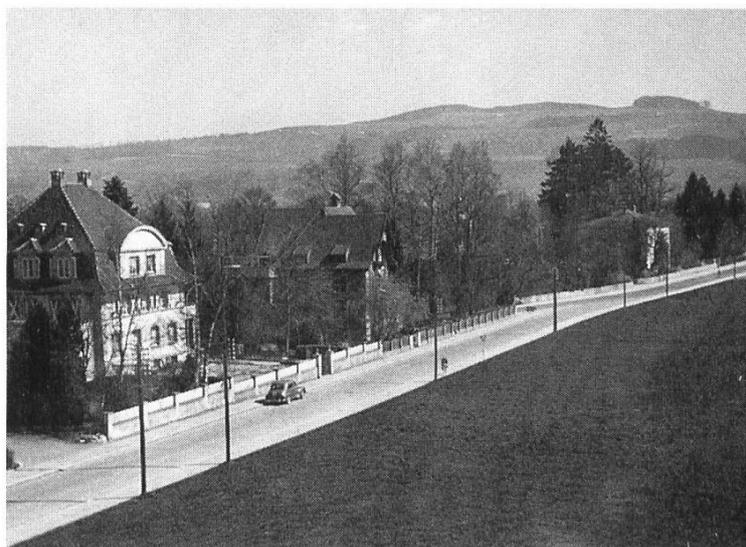
Es galt, den Wandel dieser ländlich geprägten Vorstadt von Sursee zum städtischen Raum des modernen Sursee nicht nur zu beschreiben, sondern diese Entwicklung seit der Mitte des 19. und vor allem im 20. Jahrhundert aus städtebaulicher Perspektive kritisch zu hinterfragen. Das erbrachte im Vergleich mit der Entwicklung anderer städtischer Siedlungen den Nachweis, dass in Sursee zwar gewisse Entwicklungen individuell zu sehen, gesamthaft aber städtebauliche Leitlinien zweifellos in einem grösseren Kontext zu betrachten sind. Die Eisenbahnvorstadt ver-

deutlich auf eindrückliche Weise, dass auch in Sursee die städtebauliche Entwicklung zwischen 1950 und 1970, da und dort auch etwas retardiert erst zwischen 1970 und 1985, in fast exponentieller Weise erfolgt ist. Sie lässt erkennen, wie sich seither die Entwicklung in der Verdichtung des Raumes und in der Überformung des älteren Bestandes äussert. Dass dabei stets auch die Diskussion um den Erhalt von Bestehendem und den Einbezug historischer Bausubstanz als Leitlinien des historisch Gewachsenen eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat und spielt, hat sich in Sursee in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten deutlich manifestiert.

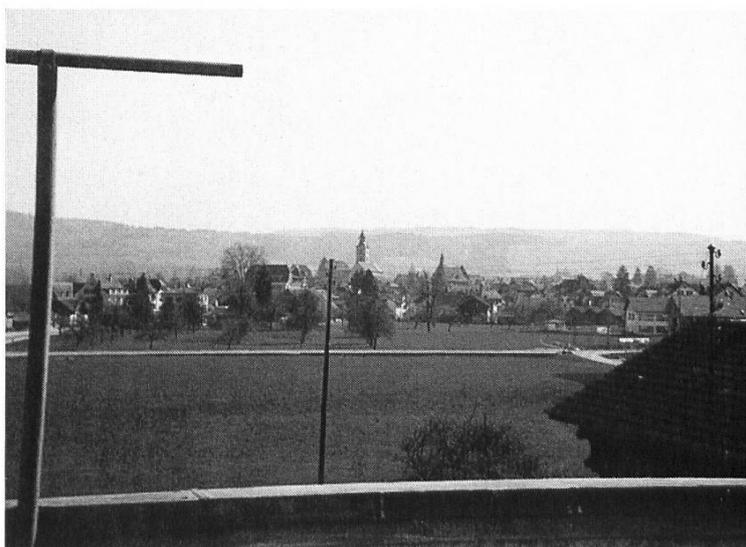
Stadtplanung und Städtebau⁷ sind aber stets eng mit den handelnden Menschen und ihren Interessen bzw. ihren Interessengruppierungen verbunden: Politiker, Geschäftsleute, Grundbesitzer, Architekten und Bauleute. Und bei der von der direkten Demokratie bestimmten Kommunalpolitik ist der Einfluss der Einwohnerinnen und Einwohner oder Interessengemeinschaften auf die städteplanerischen Vorgänge nicht zu unterschätzen, obschon er durch zielstrebige Grundbesitzer und Baufachleute stark gemindert und zu Gunsten der Letzteren behindert oder zumindest eingeschränkt werden kann. Solche Vorgänge, Diskussionen, Initiativen und Abstimmungen haben auch für den Untersuchungsraum der Eisenbahnvorstadt ihre Gültigkeit.

Mehr als ein Jubiläumsbuch!

Dank gründlicher Forschungsarbeit, begleitet von vielen Gesprächen und Diskussionen, ist eine Publikation entstanden, die weit mehr ist als ein Jubiläumsbuch zum Quartierverein Eisenbahnvorstadt. Immer aber werden in der gesamten Diskussion und Auseinandersetzung um eine optimale, alle Interessen berücksichtigende städtebauliche Entwicklung des Gebietes zwischen Altstadt und der westlichen Gemeindegrenze im Kotten die Akteure des Quartiervereins in die Untersuchung einbezogen. Oftmals waren die Mitglieder des Vorstandes die kritischen Beobachter und Einsprecher gegen Bauvorhaben der Stadt, manchmal waren sie selber die Akteure oder standen in der



Nach der Abzweigung der Baslerstrasse bildeten die Villen von Zahnarzt Albert Meyer (links) und Oberförster Robert Schürch bis nach dem Zweiten Weltkrieg fast die einzigen Bezugspunkte. Aufnahme um 1945.



Die noch unbebaute Schnydermatte. Im Hintergrund die Altstadt mit der Vorstadt. Aufnahme um 1950.



Das Engagement für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung zeigt sich in der Nähe der Altstadt deutlich.
Luftaufnahme 2006.

Opposition. Immer aber ging es nicht nur um Privatinteressen oder um ein Impioniergehabe, sondern auch um einen Beitrag zu einer qualitätsvollen Stadtentwicklung zum Wohle der Quartierbewohner. Denn eine qualitätsvolle Umsetzung städtebaulicher Leitideen in diesem Stadtteil war und ist auch ein Beitrag zu einer lebendigen und lebenswerten Stadt im Ganzen. Das hat die Verleihung des Wakkerpreises 2003 des Schweizerischen Heimatschutzes an die Stadt Sursee deutlich gemacht. Denn damit wurde «das vorbildliche Engagement für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung» gewürdigt.⁸ Es kam aber gleichzeitig zum Ausdruck, dass die Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung und Gestaltung der Stadt der Wille von Behörden und der Bürgerschaft ist, fundierte Planungen unter Beizug von Fachleuten sowie eine bürgernahe Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen und zu verwirklichen. Dass derartige Verfahren und Massnahmen Ausdauer über Jahre brauchen und manchmal erst viel später gewünschte Resultate zeigen, das wird auch in diesem Buch deutlich. Insofern ist dieses Buch zwar ein Jubiläumsbuch und gleichzeitig wesentlich mehr. Es vermittelt die Entwicklung der ehemals ländlichen Vorstadt zum urbanen Raum, ja zur «City» der Kleinstadt Sursee, seit der Eröffnung der Bahnlinie Aarau–Emmenbrücke und des Bahnhofs in Sursee im Jahre 1856.

Stefan Röllin

Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee

Emanuel Amrein

Einleitung

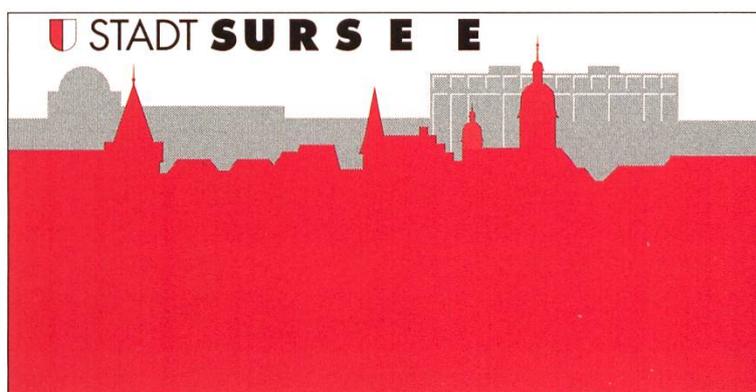
Das Surseer Eisenbahnvorstadtquartier besteht aus dem Bahnhofquartier und der ländlich geprägten Vorstadtbebauung aus dem 19. Jahrhundert, dazwischen türmen sich die Wohn- und Geschäftsbauten aus der Wachstumsphase nach 1960. Die Bahnhofstrasse ist heute Mittelpunkt eines regionalen Dienstleistungszentrums: Im Norden dehnt sich die Industriezone ins Surental aus, im Süden schliesst sich die Wohnbebauung, eingerahmt von Expressstrassen und der N2. Seit den 1990er-Jahren finden Verdichtungs- und Konzentrationsprozesse statt. Der Schweizer Heimatschutz verlieh der Stadt Sursee den Wakkerpreis 2003 für ihre Bemühungen, die unzusammenhängende Vorstadtbebauung zu ordnen und qualitativ aufzuwerten. Mit dem Anschluss an die S-Bahn Luzern und dem Bau eines dritten Geleises erreicht der Personenverkehr auf dem Bahnhof Sursee neue Dimensionen. Die Stadt konzentriert sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf die Eisenbahnvorstadt.

Diese Arbeit zeichnet die bauliche Entwicklung der dem Bahnhof zugewandten Quartiere nach, ein Rundgang durch Raum und Zeit, im Sinne der Grundlagenforschung für die moderne Surseer Stadtgeschichte. Mit dem Anspruch einer umfassenden Studie werden wichtige Bauprojekte und wegweisende Entscheidungen chronologisch dargestellt, die zur Funktionsverschiebung und Zentrumsverlagerung vom historischen Stadtkern ins Vorstadtquartier führten. In der Architektur einzelner Bauten und ihrem Standort ist Schweizer Wirtschafts- und Mentalitätsgeschichte ablesbar.

Grundlegend für diese Arbeit waren das Archiv des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt Sursee, die Aktenbestände, Sammlungen, Pläne und die Bibliothek des Stadtarchivs Sursee, die Dossiers zu Sursee im Historischen SBB Archiv in Bern, mehrere Interviews mit Architekten und Planern zur Ortsplanung 1968, die wissenschaftlichen Arbeiten von Stadtarchivar Dr. Stefan Röllin, Dr. Andrea Willimann und Dr. Alfons Kälin zur Surseer Stadtgeschichte sowie vergleichbare Studien anderer Schweizer Kleinstädte.

1. Im 19. Jahrhundert, Bauernhöfe, die Station und Fabriken

Am 14. August 1899 gründeten 21 Männer im Gasthaus Weinhof gegenüber der Station Sursee der Schweizerischen Centralbahn den «Quartierverein der Eisenbahnvorstadt Sursee» zur Förderung des Zusammenlebens und der Wohlfahrt an ihrem Wohn- und Arbeitsort. Fabrikdirektoren, Gewerbetreibende und angesehene

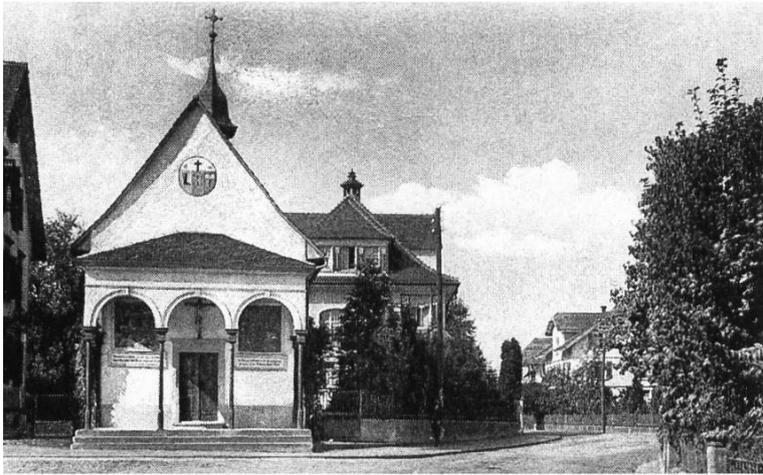


Die «graue» Eisenbahnvorstadt hinter der historischen Altstadt, Wakkerpreis-Stadt-Signet, Atelier Hanspeter Bisig, Sursee 2003.

Bürger mit Wohnsitz ausserhalb der Stadtmauern fassten die der Station zugewandten Ortsteile zu einem «Quartier» zusammen.¹ Erst ein Jahr zuvor hatte Johann Fischer die Konzession für einen Gastbetrieb im neu gebauten Weinhof erstritten. Nach erster Ablehnung durch den Luzerner Regierungsrat erklärte die Bundesversammlung – das Bundesgericht gab es noch nicht – die Übertragung des Taverenrechts vom Wirtshaus Storchen in der Unterstadt auf den Gasthof bei der Station für gültig. Der Erfolg des auf italienische Weine spezialisierten Händlers war eng mit der Bahn und der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 verbunden. Der Alpentunnel erleichterte den Import der Fässer aus den italienischen Weingebieten erheblich.² Der Eisenbahnbau hatte Sursee verändert. Die Eröffnung des Weinhofs, des dritten Gasthauses bei der Station, und die Gründung des Quartiervereins stehen für die Dynamik des neuen Bahnhofquartiers Ende des 19. Jahrhunderts. Innerhalb von vier Jahrzehnten war ein wirtschaftliches Sekundärzentrum entstanden, eine Entwicklung, die 50 Jahre zuvor kaum denkbar gewesen wäre.³

Vor der Eisenbahn

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschränkte sich die Siedlung der Stadt Sursee weitgehend auf die ummauerte Stadtanlage. Der erste wesentliche Siedlungsausbau erfolgte gegen Osten und Südosten in den Gebieten der Münster- und Oberkircher Vorstadt. Dort waren seit dem Spätmittelalter entlang der Hauptverkehrswege Richtung Luzern und Münster Wohn- und Ökonomiebauten entstanden, bis 1865 insgesamt 65 Gebäude.⁴ In der westlichen Vorstadt hingegen befanden sich nur wenige Gebäude entlang der Strasse und bei der Kreuzkapelle, die im 16. Jahrhundert für die religiöse Vorsorge der Handwerkerbruderschaften der Metzger, Gerber und Schuhmacher errichtet worden war. Unweit der Kapelle verlief die ehemalige territoriale Grenze der Stadt, der Innere



Die Kreuzkapelle an der Kantonsstrasse war das Zentrum der Vorstadt im 19. Jahrhundert.

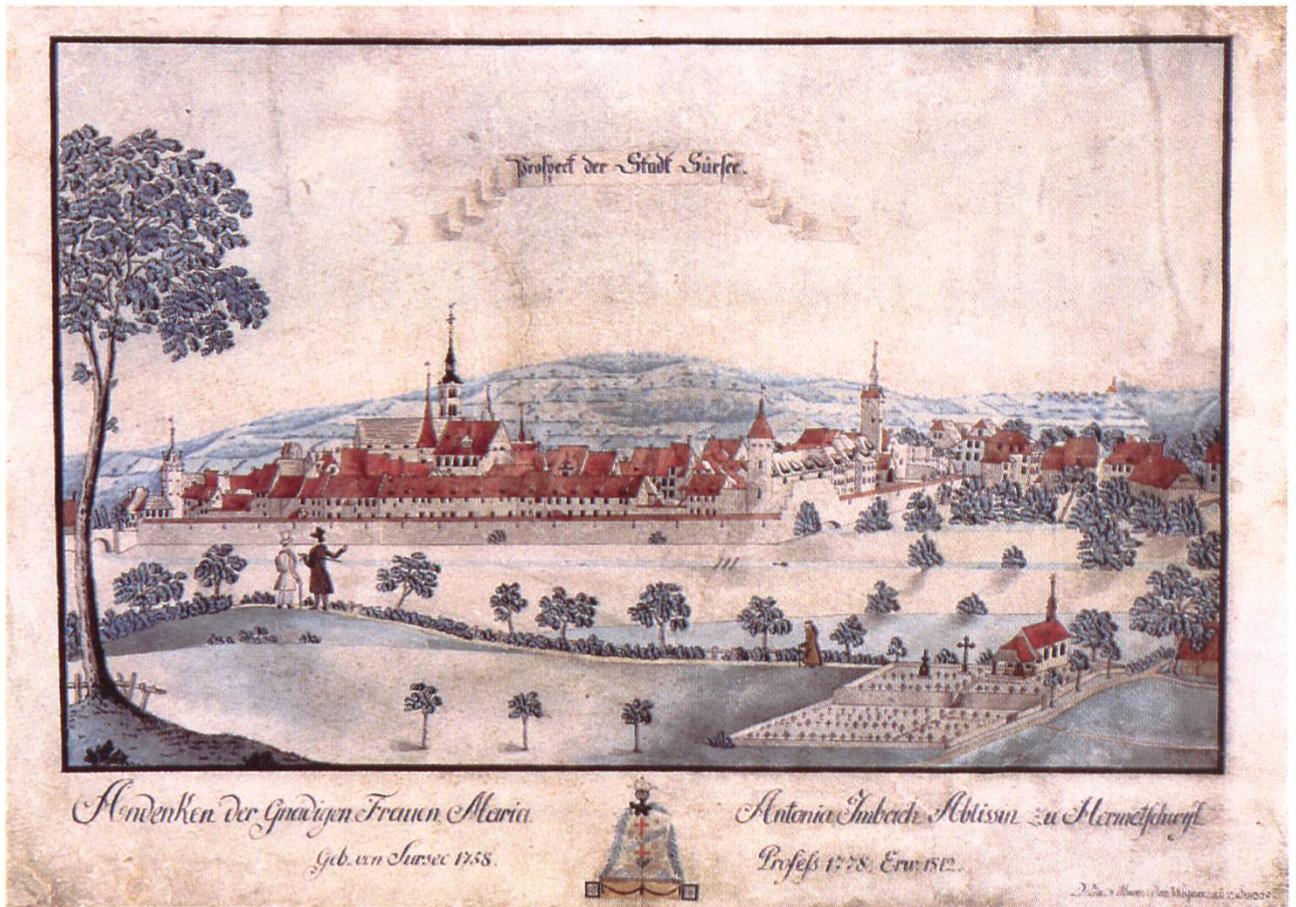
Friedkreis. Die Gotthardstrasse führte hier durch die vorstädtischen Baum- und Krautgärten, vorbei an den Matten und ausgedehnten Feldern zum Kotten und weiter Richtung Zofingen und Willisau. Nördlich der Kapelle baute die Stadt zwischen 1818 und 1820 an der Stelle des Chrüzlihauses das neue Spital, das so genannte Armen- und Waisenhaus, welches im 20. Jahrhundert in Bürgerheim umbenannt wurde. Mit seinen Nebengebäuden und dem angegliederten Landwirtschaftsbetrieb sowie dem einzigen Brunnen ausserhalb des Untertors, dem Quellwasser vom Kotten her zugeleitet wurde, bildete das Spital zusammen mit der Kapelle und der Strassenkreuzung ein erstes vorstädtisches «Zentrum».⁵

Vor der Kapelle zweigten die Feldstrasse Richtung Norden ins Kleinfeld und der Weg Richtung Süden zur Kapelle Maria Dägerstein und dem Friedhof ab, dem zweiten Kernpunkt der frühen Entwicklung im Westen.⁶ Nach der Pest 1439 wurde auf dem südwestlichen Hügel der Stadt an Stelle des grossen «Dägerstein», der den

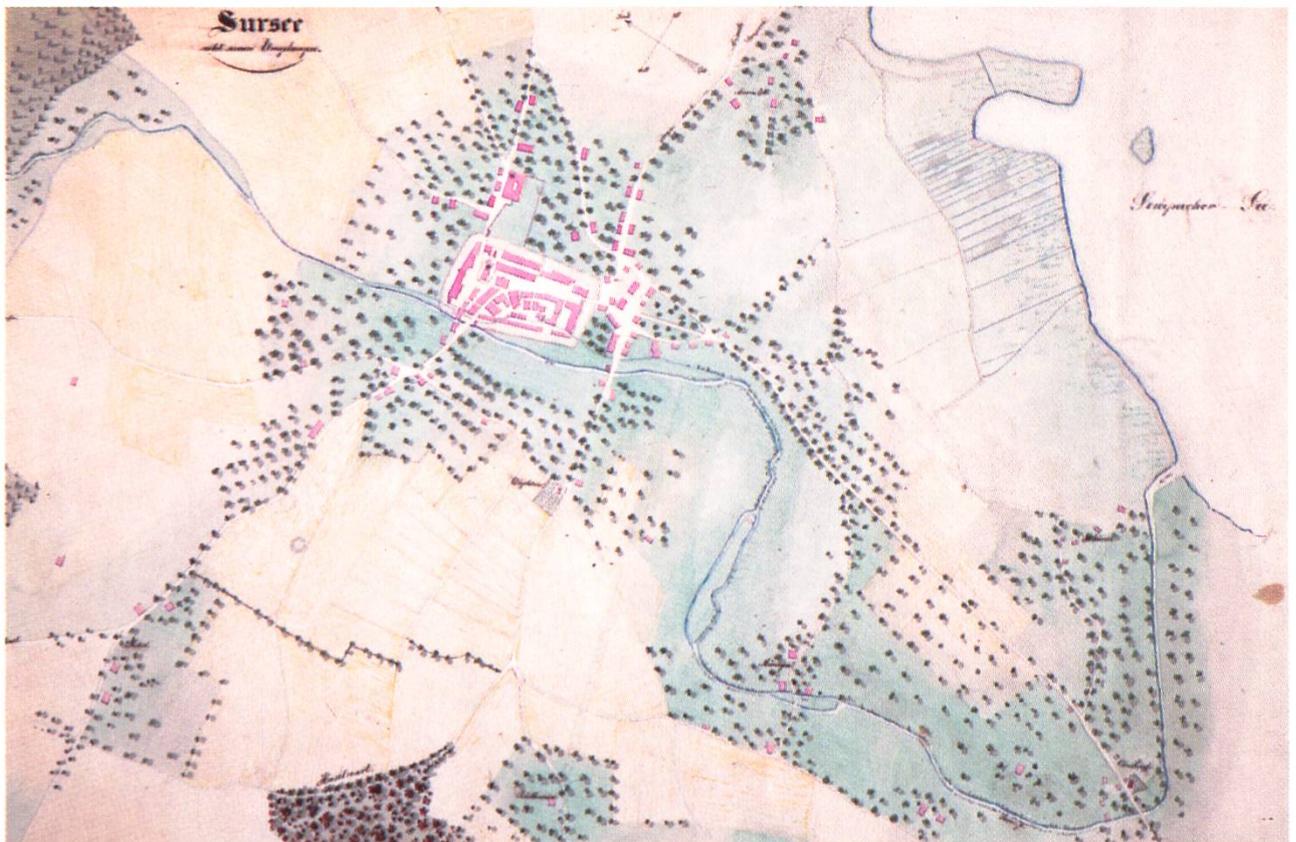
Innen Friedkreis im Südwesten markierte, die Kapelle errichtet. Als nach der letzten Pestepidemie 1627–1629 der Friedhof bei der Kirche zu klein geworden war, legte die Kirchgemeinde 1636 bei der Kapelle einen zusätzlichen Friedhof für die Dienstboten, Armen, Fremden und Waisen an, der ab 1802 zum allgemeinen städtischen Friedhof wurde.⁷ An Kapelle und Friedhof vorbei führte die Landstrasse, von den Höfen und Scheunen bei der Sure herkommend, über den grossen Dägersteinacker, das so genannte Dägersteinfeld, Richtung Schellenrain – den Bauernhöfen beim Hasenwartwald – weiter nach Grosswangen. Rund um die Stadt lagen die Felder, ausgedehnte Ackerbaugebiete, die im Dreizelgensystem bewirtschaftet wurden. Dabei kooperierten die zahlreichen Parzellenbesitzer bei der Bearbeitung ihrer gemeinsamen «Zelge», wobei jeweils ein Feld brach lag. Nach der Aufhebung der traditionellen Bewirtschaftung und der Veräusserung einzelner Parzellen entstanden in den Vorstädten und entlang der Ausfallachsen stattliche Bauernhöfe neben den herausragenden Betrieben der Klosterschaffner.⁸ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es rund 14 grössere Landwirtschaftsbetriebe in Sursee, um 1850 waren es 26. Westlich der Sure befanden sich der Mühlehof bei der Vorstadtmühle, die Liegenschaften Beck und Stutz an der Bad- bzw. Schellenrainstrasse, der Fähndrich-Hof auf dem Dägersteinfeld, der Chrüzlihof an der Dägersteinstrasse, die grossen Betriebe der Familien Schnyder von Wartensee und Bossart an der Kantonsstrasse, der Landwirtschaftsbetrieb des Stadtsitals an der Feldstrasse, der Kottenhof beim ehemaligen Siechen- und Krankenhaus und auf dem angrenzenden Oberkircher Gemeindegebiet die grossen Höfe im Schellenrain und im Weiler Müningen.⁹ Daneben standen auf den Feldern Landsitze und kleinere landwirtschaftliche Einrichtungen mit Scheunen und Stallungen wohlhabender Stadtbewohner, die ihr Land verpachteten. Gerade einmal fünf der insgesamt vierzig Landbesitzer teilten sich mehr als die Hälfte des gesamten Gemeindelandes.¹⁰

Der «Kotten», das städtische Siechenhaus, befand sich seit dem Spätmittelalter an der Landstrasse nach Basel und Willisau, etwas mehr als einen Kilometer von der Stadt und den Vorstadtgebieten entfernt. Neben dem Kottenhaus gab es eine Kapelle für den geistlichen Beistand und die religiöse Betreuung der Kranken und vermutlich einen kleinen Friedhof. Nach Abklingen der infektiösen Krankheiten im 18. Jahrhundert und dem Bau des neuen Spitals bei der Kreuzkapelle hatte der «Kotten» ausgedient und wurde zu einem Wohnhaus umfunktioniert. Kapelle und Friedhof wurden vermutlich zur selben Zeit abgerissen beziehungsweise aufgehoben.¹¹

Das nordwestliche Gemeindegebiet bis zum Surseer Wald blieb bis Ende des 19. Jahrhunderts weit gehend un bebaut. Bezugspunkt war die 1829 von den Gebrüdern Beck an der Sure errichtete Neu- oder Galgenmühle auf der Hammerwiese. Der Stadtbach war auch für die Mühlen sowie die Handwerks- und Gewerbebetriebe ausserhalb der befestigten Stadtanlage der Energielieferant. Ebenfalls 1829 wurde die Grabenmühle vor dem Untertor umgebaut und vergrössert.¹² Die stark genutzte Wasserkraft der Sure war jedoch für grössere industrielle Vorhaben ungenügend und behinderte eine frühe Fabrikindustrialisierung und eine eigentliche städtische Entwicklung Sursees. Im noch wenig bebauten Gebiet vor dem Untertor entstanden dennoch erste Gewerbe- und Produktionsbetriebe, allen voran die Weberei Suppiger. Die Gebrüder Suppiger aus Triengen hatten nach ersten Produktionserfolgen westlich des Bürgerheims ein Fabrikgebäude errichtet, einen beachtlichen zweistöckigen Holzbau. Kurz nach dem Bau wanderten die Brüder



«Prospect der Stadt Sursee», aquarellierte Zeichnung von Bernhard Wagemann, Sursee um 1812.



Der Westen Sursees vor dem Eisenbahnbau mit landwirtschaftlichen Gebäuden, Friedhof, Obstgärten und Feldern. Plan um 1850.

nach Nordamerika aus und verkauften das Gebäude 1837 der Stadt, welche die Fabrik als Schul- und Wohnhaus nutzte und Räumlichkeiten an Gewerbetreibende weitervermietete.¹³

Zwischen dem Untertor, der Weberei und der Kreuzkapelle entstand an der Landstrasse eine erste vorstädtische Überbauung, ansonsten blieb bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Westen Sursees Landwirtschaftsgebiet. Die Verbindungsstrasse von der Oberkircher-Vorstadt zum Dägersteinfeld und Schellenrain zeichnete eine mögliche Siedlungsentwicklung vor, die jedoch erst nach 1970 erfolgte. Ganz im Westen, im Süden und im gesamten nördlichen Gemeindegebiet breiteten sich die Felder und Matten aus, deren Namen zum Teil heute noch als Quartier- oder Strassenamen erhalten sind: Wilematte, Kottenmatte, Pfyffermatte, Schnydermatte oder Ribimatte, das Dägersteinfeld und das Kleinfeld. Das Dägersteinfeld war 1838 kurzzeitig sogar Truppenlagerplatz für ein eidgenössisches Übungslager, bei dem ein Kriegszug über den Tannberg nach Sempach geübt wurde.¹⁴ Verschiedene überlieferte Ansichten und Darstellungen belegen zahlreiche Obstgärten um die Stadt und an den Strassen, entlang den Feld- und Kirchwegen.¹⁵ Die um 1850 bestehenden Strassen bildeten den Grundraster für das dörflich geprägte Wachstum der Stadt, der erst mit dem Bahnbau aufgerissen und umgepolt wurde. Das Bahntrasse entlang der westlichen Gemeindegrenze erhob sich als Grenzwall gegenüber dem Oberkircher Landwirtschaftsgebiet und trennte die Kotten- und Pfyffermatte sowie den südwestlichen Teil des Surseer Waldes Richtung Mauensee vom restlichen Gemeindegebiet ab. Die auf der Kottenmatte bei der Landstrasse angelegte Station Sursee war wie die Dampfsäulen der vorbeifahrenden Lokomotiven sichtbares Symbol des technischen Fortschritts und Bote einer neuen Zeit. Die ungewohnt grosse Distanz von beinahe einem Kilometer zwischen der Station und der ummauerten Stadt und die folgende charakteristische wirtschaftliche und bauliche Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers wird aus der Perspektive der Stadtplanung des späten 20. Jahrhunderts als falsch bewertet.¹⁶

Die Station

Die Surseer Stadtherren bemühten sich wenig um einen Anschluss an das Eisenbahnnetz und eine stadtnahe Station. Grosse Teile des Gewerbes lebten vom internationalen Güter- und Personenverkehr auf der zu Beginn des Jahrhunderts ausgebauten Hochstrasse von Basel nach Luzern. Der Verkehr brachte der Stadt zahlreiche Verdienstmöglichkeiten und Vorteile für die eigene Güterversorgung. Zudem profitierte Sursee vom regionalen Marktverkehr und seiner idealen Lage am Strassennetz, führten doch zusätzlich von Sursee aus die so genannten Kantonsstrassen zweiten Ranges Richtung Huttwil–Bern und Richtung Aarau; hinzu kamen noch die lokalen Verbindungen nach Grosswangen–Ruswil und nach Münster.¹⁷ Mehrmals täglich hielt im Städtchen die Postkutsche. Die 18 Wirte der teilweise bekannten Gasthäuser, die Fuhrhalter, Hufschmiede und Wagner waren deshalb an einer Verkehrsentwicklung und der aufkommenden Eisenbahndiskussion nach 1850 wenig interessiert. Auch fehlten der Stadt die Industriellen, die einen Anschluss an die weite Welt als Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung gesehen hätten. Dementsprechend bescheiden fielen die Reaktionen in der Stadt auf die erste Konzession für eine Eisenbahnlinie von Olten nach Luzern an die Schweizerische Centralbahngesellschaft aus, welche eine Linienführung über Willisau und Wol-

husen vorsah.¹⁸ Erst als die Centralbahngesellschaft den Bahnbau von der technisch und finanziell attraktiveren Streckenführung über Sursee abhängig machte, unterstützte die Stadtbehörde das Projekt. In einem Gutachten riet Oberingenieur Karl von Etzel zum Verzicht «auf den für jede Gesellschaft ruinösen Bau der Wolhuserlinie»¹⁹, und den Gemeinden Buttisholz, Grosswangen und Ruswil wurde ein Beitrag von 20'000 Franken an eine Verbindungsstrasse mit Sursee in Aussicht gestellt. Dies verfehlte seine Wirkung im Grossen Rat nicht, und die Centralbahngesellschaft erreichte eine Konzessionsänderung, wobei die Gefährdung des Bahnbaus insgesamt und nicht die Vor- oder Nachteile der beiden Varianten oder regionale Interessen entscheidend waren.²⁰ Nach dem Entscheid beschwerte sich die liberale Willisauer Zeitung «Der Hinterländer» über die «Köder» und die unkorrekt von den Surseern und der Centralbahngesellschaft «gewonnenen» Ingenieure.²¹ Als die Linie und die Gebäude ausgesteckt waren, beklagte der Stadtrat die «an Sursee vorbei» führende Linie und das zu weit vom Städtchen entfernt geplante Stationsgebäude.²² Darauf rückte die Centralbahn die Station geringfügig an die Stadt heran. Als die Gesellschaft der Schweizerischen Centralbahn kurz vor dem Bau in Finanznot geriet und bei den Kantonen und Gemeinden neues Aktienkapital beschaffen musste, verpasste es die Stadt Sursee, mit einer Aktienbeteiligung der Forderung nach einer stadtnahen Station entscheidende Wirkung zu verleihen. An der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 23. Juli 1853 lehnten die Bürger die vom Stadtrat vorgeschlagene Beteiligung mit 15'000 bis 20'000 Franken am Aktienkapital der Bahn sowie weitere Vorschläge ab, darunter auch eine Beteiligung mit 50'000 Franken. Stattdessen unterstützten sie den Antrag des Sonnenwirts Anton Schnyder, der einer Absage an die Bahngesellschaft gleich kam: «Die Gemeinde sol [sic] die Geneigtheit aussprechen, sich bei den Eisenbahnaktien nach Massgabe ihrer ökonomischen Verhältnisse unter der Bedingung zu beteiligen, dass der Stationshof in die Nähe der Stadt verlegt werde, was von der Behörde betreffenden Ortes erklärt werden möge.»²³ Die Versammlung fürchtete ein Scheitern des Bahnprojekts und zweifelte an der effektiven Wirkung einer Beteiligung auf die Linienführung, welche in Anbetracht der bescheidenen Vorschläge wohl auch ausgeblieben wäre.²⁴

Die unbefriedigende Situation der von der Stadt abgelegenen Station versuchte die Gemeinde Oberkirch mit der Unterstützung einiger Nachbargemeinden auszunützen und die Haltestelle bei ihrem Dorfkern zu erhalten, führten dort die Verbindungsstrassen doch «in alle Richtungen».²⁵ Doch der Kanton lehnte jegliche weiteren teuren Planungen und Verzögerungen des Eisenbahnbaus ab. Die Centralbahn baute Trasse und Station am geplanten Ort, der erste Zug hielt am 9. Juni 1856 südöstlich der Häuser im unteren Kotten.²⁶ Auf Grund der geringen wirtschaftlichen Bedeutung der Landstadt wäre ein bedeutendes finanzielles Engagement der Behörden für eine «Kurve» notwendig gewesen wie in Zofingen, wo die Ortsbürgergemeinde ihr Aktienkapital von 500'000 Franken erfolgreich an die Bedingung knüpfte, dass der Bahnhof direkt vor der Altstadt und nicht 250 Meter weiter entfernt zu liegen kommen sollte.²⁷ Möglicherweise wirkten sich die vorangegangene kantonale Diskussion zum Bahnbau und die Abänderung der Konzession zu Gunsten der billigeren und einfacheren Variante auf den Standort der «Haltestelle» Sursee aus. Die finanziell angeschlagene Bahngesellschaft stand unter Zeitdruck und hatte kein Interesse an einem Stadt-Bahnhof, der neben einer Verlängerung der Strecke auch weitere Kunstbauten zur Folge gehabt hätte.

Die Station Sursee bestand aus dem Aufnahmegebäude, eingerahmt von einem kleinen Magazin und einem Nebengebäude, sowie einem weiter südlich errichteten Güterschuppen. Die Zufahrt erfolgte über die Landstrasse entlang den Geleisen, am Garten vorbei zur Station, wo sich die Strasse zu einem Platz ausweitete, auf dem sich direkt gegenüber dem Aufnahmegebäude ein Brunnen befand. Unweit des Güterschuppens kreuzte der Kirchweg, der von der Kreuzkapelle herkommend über freies Feld nach der Hasenwart und dem Leidenberg führte, den Platz und die Geleise. Die Landstrasse wurde in einem einfachen Bahnübergang mit Barriere über die Geleise geführt.

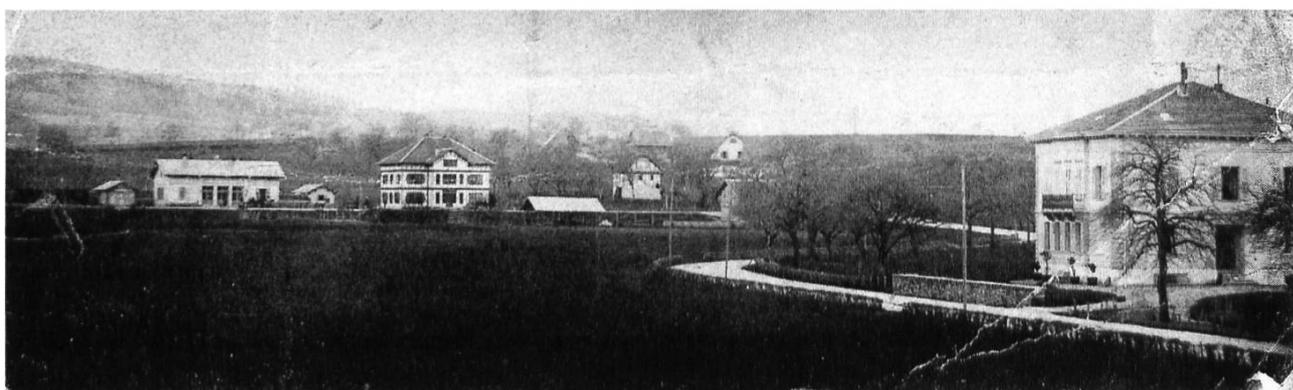
Niemand in Sursee ahnte, welche Veränderungen die Bahn und die wenigen Gebäude im Westen der Stadt für das Leben und die Entwicklung der Stadt innert kurzer Zeit mit sich bringen würden. Wie bei allen Verkehrssystemen reichen die Auswirkungen des Eisenbahnanschlusses auf die Raum- und Wirtschaftsentwicklung «weit über die Prognosemöglichkeit derjenigen Generation hinaus, die ihren Bau beschloss und die dazu nötigen Mittel bereitstellte.»²⁸

Das Schweizer Eisenbahnnetz schuf grundsätzlich eine neue räumliche Ordnung der Wirtschaft, die ihrerseits eine nicht vorhersehbare Eigendynamik entwickelte. Die Mobilität wurde im 19. Jahrhundert zum wichtigsten Faktor in der Stadtgestaltung. Ein Anschluss an das Netz hatte für Orte in langfristiger Perspektive «weit reichende Konsequenzen für das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und den Bodenmarkt [...]»²⁹ Dies gilt auch für Sursee und insbesondere für das westliche Gemeindegebiet, die Eisenbahn-Vorstadt, denn der «Bahnanschluss an die spätere Hauptlinie Deutschland–Italien machte die Industrieansiedlung in einem Gebiet möglich, das weder über eine ausserordentliche Wasserkraft noch über Rohstoffe oder nahe, grosse Absatzmärkte verfügte.»³⁰ Während in der Stadt Ärger über das neue Verkehrsmittel herrschte und die Gastwirte, Handwerker und Fuhrhalter die ausbleibende Kundschaft beklagten, da Durchreisende nun nicht mehr zwingend vor ihren Stuben und Stätten Halt machen mussten, kaufte der Zürcher Textilunternehmer und Verleger Heinrich Hauser 1858 die nahe den Geleisen gelegene Tuchwalke im Weiler Münigen an der Grenze zu Oberkirch mitsamt den Wasserrechten. Hauser errichtete mit Unterstützung der Surseer Stadtbehörde eine Fabrik, eine Seidenstickerei samt Wasserkraftanlage, eine Verlagsfiliale sowie eine Direktorenwohnung. Trotz wechselhaften ersten Jahren überlebte das Fabrikunternehmen, das Hauser ab 1862 mit seinem Geschäftspartner Konrad Biedermann betrieb.³¹

Der nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie befürchtete Einbruch im Postreiseverkehr traf trotz den weggefallenen Kursen nach Luzern nicht ein. «Vielmehr stieg Sursees Bedeutung als Treffpunkt der Bahnzubringer, welche die Region auch kleinräumig erschlossen.»³² Die Landstadt wurde dank neuen regionalen Verbindungen zum zweitwichtigsten Ort für den Postverkehr im Kanton und war neben Luzern die einzige Postverkehrshaltestelle nahe einer Eisenbahnlinie. Die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt und später auch als bedeutender Wochen- und Viehmarktort stärkte die Position des zentralen Ortes Sursee. Der Eisenbahnbau brachte neue Perspektiven. So wurde Sursee auch im Dienstleistungsbereich «dank seiner hohen Erreichbarkeit für das unmittelbare Umland, das Suren- und Wiggertal sowie für das Michelsamt, ein wichtiges Zentrum».³³

Die Fabriken

Die Eisenbahnlinie führte anfänglich abgelegen von der Stadt durch die im Westen gelegenen Landwirtschaftsgebiete. Mit dem Bahnbau wurden die Schnydermatte und das Dägersteinfeld zu potentiellen Baugebieten. Wie in vergleichbaren Orten verlagerte sich der Siedlungsschwerpunkt in die Nähe des Bahnhofs. Gegenüber der Station entstand um 1862 der Gasthof Eisenbahn Bären, der, quer zum Aufnahmegebäude gelegen, einen eigentlichen Bahnhof-Platz entstehen liess. Am 7. Mai 1871, einem Abstimmungssonntag, versammelte sich dort die konservative Elite des Kantons, das «Surseer Aktionskomitee», um zu feiern. Soeben hatten die Konservativen die Mehrheit im Grossen Rat zurückgewonnen, und Sursee wurde zum «luzernischen Versailles». Die Metapher verwies zum einen auf die Bedeutung Sursees als politisches Zentrum fern der liberalen Hauptstadt, andererseits auf die feudalen Wohnhäuser der konservativen Führer Franz Xaver Beck-Leu und Julius Schnyder von Wartensee, den Becken Hof in der Oberkircher-Vorstadt, der Sitz des Aktionskomitees war, das Beck'sche Haus am Rathausplatz und die 1865 erbaute Villa Schnyder an der Kantonsstrasse, lange Zeit das letzte Gebäude der Vorstadt vor der Station.³⁴



Die Villa Schnyder an der Kantonsstrasse um 1864. Im Hintergrund die Station und das Gasthaus Eisenbahn.

In Münigen beschäftigte 1870 das erweiterte Unternehmen Hauser & Biedermann 63 Mitarbeitende, wobei die Zahl höher gelegen haben dürfte. Nach Umstrukturierungen durchlebte der kleine Fabrikbetrieb die Krisen der Seidenindustrie, überdauerte nach dem Tod Hausers verschiedene Handänderungen und entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zum heute noch bestehenden und bedeutenden Textilunternehmen Calida.³⁵

Die nahe Eisenbahn war auch für den Ofenfabrikanten Franz Xaver Weltert aus Bürön das entscheidende Kriterium für seine Landkäufe im Surseer Dägersteinfeld. Zwischen 1874 und 1875 baute Weltert das erste Fabrikgebäude mit Wohnhaus und Schopf am Verladeplatz bei der Station, südlich des Güterschuppens. Nach 1885 entwickelte sich die Ofenfabrik zur ersten Surseer Industrie, einem veritablen Grossunternehmen, das internationale Anerkennung erlangte. Weltert gelang es immer wieder, neue Kapitalgeber zu finden, um das Unternehmen zu retten oder, wie 1884, nach dem Konkurs zurückzukaufen. 1892 arbeiteten mehr als 40 «Fabrikler» im Betrieb, zu dem seit 1890 eine eigene Giesserei gehörte. Zwischen 1890

und 1895 wurden die bestehenden Fabrik- und Magazingebäude erweitert und erhielten eine imposante Fassade im Stil des Historismus. Fortan wurden die Zubehöerteile für die Öfen in der Fabrik selbst hergestellt. Die Giesserei lieferte sämtliche Eisenteile, die Töpferei die Ofenkacheln und feuerfesten Schamottsteine. Alle Produktionsschritte sowie die Montage waren im selben Gebäudekomplex untergebracht. Zudem konnte 1895 die Produktivität dank der Versorgung der Kraftanlagen mit Elektrizität gesteigert werden; Elektromotoren ersetzen die Dampfmaschine.

Der Strom kam von der zur Versorgung der Fabrik modifizierten Surseer Neumühle, wo bereits 1890 eine Turbine an Stelle des Wasserrades eingebaut worden war. Die Versorgung mit Elektrizität war für die Industrie beim Bahnhof und für Sursee entscheidend. «Der über lange Jahrzehnte gewichtige Standortnachteil der mangelnden Wasserversorgung konnte mit Elektromotoren behoben werden.»³⁶ 1905 konnte die Produktivität mit der Versorgung durch das stärkere Elektrizitätswerk Sempach-Neuenkirch erneut gesteigert werden. Das Surseer Grossunternehmen, die grösste Ofenproduktion der Schweiz, beschäftigte 1898 182 Arbeiter. 1904 waren es bereits 257 Arbeiter, und 1909 wurde mit 357 Arbeitskräfte die grösste Belegschaft erreicht.

Unmittelbar südlich neben der Ofenfabrik, der «Industrie», entstand 1888 die Konservenfabrik, für die neben der Versorgung mit Obst und Gemüse die verkehrstechnisch günstige Lage bei der Eisenbahn und die Subventionsleistungen der Stadt, unter anderem eine kostenlose Wasserversorgung mit Quellwasser, entscheidend waren. Zudem erreichte die zuständige Kommission der Stadt in Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft Spezialtarife für jede an der Station Sursee aufgegebenen Güterfracht, von denen alle Betriebe am Bahnplatz profitierten. Nach finanziellen Schwierigkeiten der betreibenden Gesellschaft wurde die Fabrik 1892 an den deutschen Konfiseur Emil Lindner weiterverkauft, der in der kleinen Fabrik Gemüse-, Obst- und Fischkonserven produzierte. Nach seinem Tod 1903 führten seine Söhne Emil und Wasil den Betrieb als «Konservenfabrik Lindner & Cie» weiter, bis der Betrieb mit den Mechanisierungs- und Rationalisierungsprozessen in der Konservenindustrie nicht mehr mithalten konnte und 1907 aufgegeben werden musste. Die Gebäude, in denen in den Verarbeitungsmonaten bis zu 40 Frauen und Männer Arbeit fanden, wurden an die Ofenfabrik verkauft.³⁷

Die Umwandlung der Wasserkraft in Elektrizität schuf nach 1890 neue technologische Vorteile. Sie ermöglichte das Aufkommen neuer Industriezweige und führte zu Umstrukturierungsprozessen. Das Stromnetz löste die Fabriken von der Standortbindung an einen Wasserlauf, förderte die Schweizer Verarbeitungsindustrie und spezialisierte Zweige der Textilindustrie und führte zu wirtschaftlichen Konzentrationsprozessen in den Städten. Mit Ausnahme der grossen Ofenfabrik vermochten die Industrieanlagen in Sursee nicht von dieser Entwicklung zu profitieren, viel eher kämpften sie mit stärkerer Konkurrenz aus den rationalisierten Produktionszentren, so die Konservenfabrik oder die Seidenwinderei Hauser und Co.³⁸

Noch vor der Konservenfabrik errichtete Niklaus Estermann ein Magazin für sein Baumaterialgeschäft und ein Wohnhaus bei der Ofenfabrik am Bahnhofplatz. 1897 erweiterte Estermann die Baumaterialhandlung mit einem Baugeschäft.³⁹ Bis 1898



Die Industrie bei der Station Sursee um 1900 mit der Ofenfabrik und der Konservenfabrik (rechts im Bild).

entstanden weiter am Platz das Lagerhaus der Firma Felder & Cie mit Wohnhaus und Schopf, die späteren Räumlichkeiten der Merkur AG, am südlichen Ende entlang der Geleise das Restaurant Bahnhof bei der Ofenfabrik und beim Aufnahmegebäude der Weinhof mit Gasthaus, Weinhandlung und Lagerräumen.

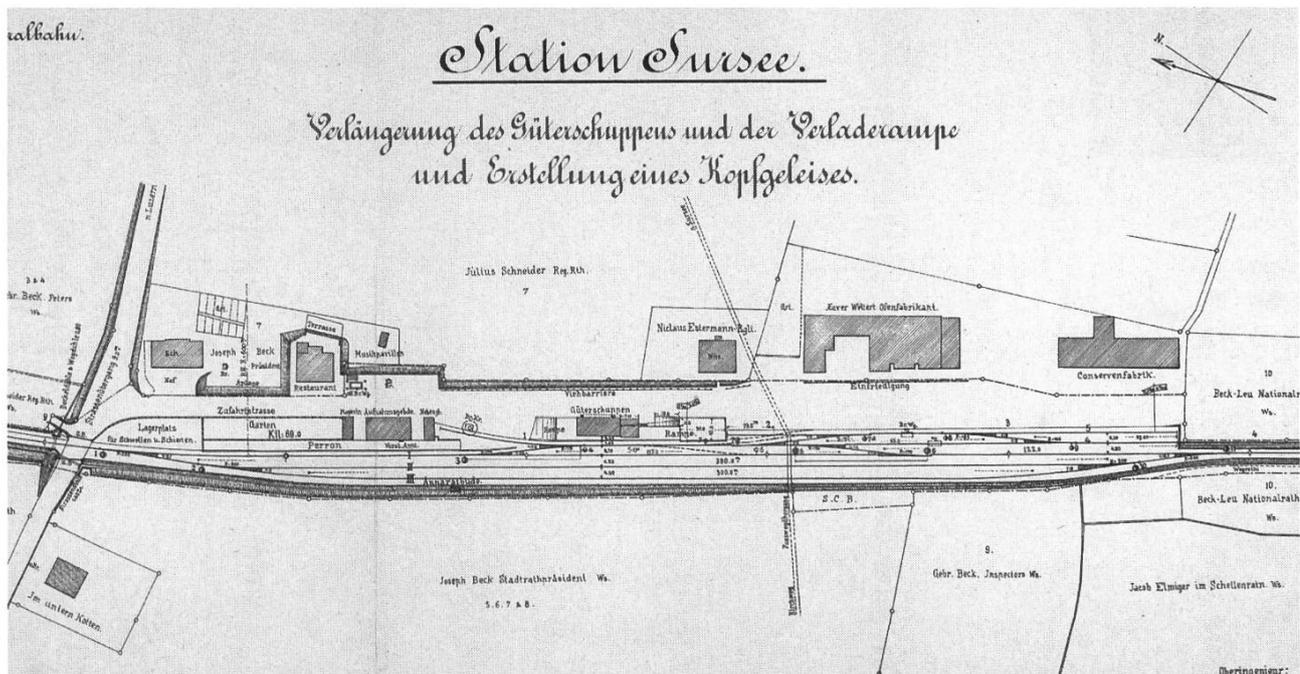


Der Anschluss an das Stromnetz erhöhte die Produktivität. Transformator-Turm beim Fabrikgelände an der Rigistrasse.

Der Gasthof Eisenbahn erweiterte sein Angebot mit einem Musikpavillon und einer Terrasse, von der die Gäste die Aussicht auf die Stadt geniessen konnten. An der Ecke zur Landstrasse vergrösserte Josef Beck seine Scheune und seinen Garten, auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise baute «Präsident» Beck – er war 1880–1888 als Präsident und 1877–1879 sowie 1892–1918 als Bauherr Mitglied des Stadtrates – ein erstes Wohnhaus auf seinem Landstück, das zwischen Bahntrasse und Gemeindegrenze von der Kantonsstrasse bis zum Kirchweg reichte.⁴⁰

Weiter südlich entstand um 1874 der Schiessstand der Schützengesellschaft Sursee, der den alten Schützenstand im Unteren Graben ablöste. Bis 1909 wurde Richtung Hasenwarte geschossen.⁴¹ Rund um die Station war ein neuer Ortsteil entstanden: das Bahnhofquartier. Die Industriebauten und das neue Transportmittel standen im Gegensatz zu der in ihrer mittelalterlichen Form verbliebenen Stadt.

Die Industrie- und Gewerbebetriebe am Bahnhofplatz erforderten den Ausbau der öffentlichen Infrastrukturen, wobei die Fabriken die Bestrebungen der Stadt zur



Situationsplan der Station Sursee von 1890.

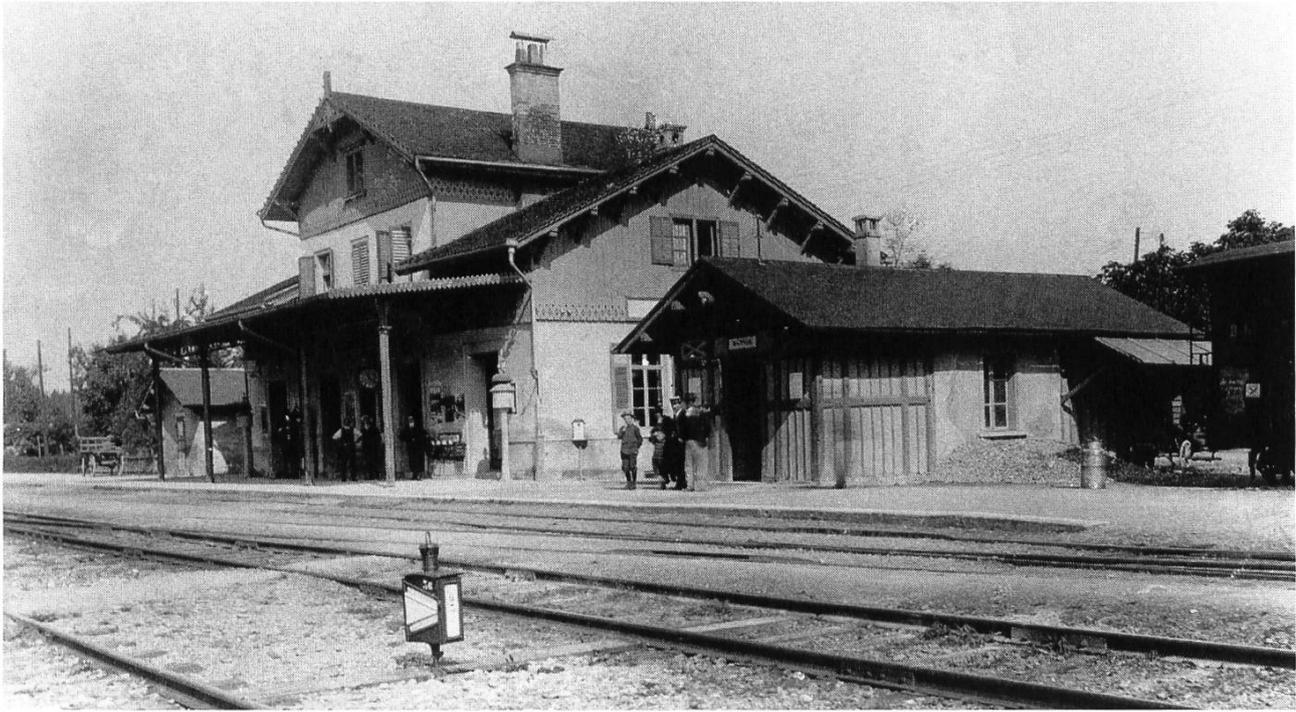
Elektrifizierung und zur Erstellung eines Wasserversorgungs- und Kanalisationsystems im westlichen Gemeindegebiet wesentlich beschleunigten. Der Umbau der Neumühle zu einem kleinen Elektrizitätswerk 1895 war von Beginn weg ausschliesslich für die Stromversorgung der Ofenfabrik vorgesehen. Erst das zweite kleine Elektrizitätswerk der Stadt, drei Jahre später von der Korporationsgemeinde errichtet, diente der Lichtversorgung der Privathaushalte und der öffentlichen Plätze. Auch beschäftigte sich der umtriebige Ofenfabrikant Franz Xaver Weltert mit Fragen der Gemeinde und setzte sich für den Ausbau der Infrastrukturen ein, nicht ohne dabei auf seine eigenen Vorteile bedacht zu sein. Weltert, der seit 1875 auf dem Fabrikgelände wohnte, versuchte sich immer wieder als Immobilienspekulant und hatte grosses Interesse an der Einrichtung eines öffentlichen Wasserversorgung oder der Strassenführung zum Bahnhof. Der Bau der Konservenfabrik, die eine Wasserleitung voraussetzte, lieferte zusätzliche Argumente für den Bau der neuzeitlichen städtischen Wasserversorgung, die zwischen 1889 und 1893 mittels einer Hochdruckleitung vom Tannberg her erfolgte und die städtischen Sodbunnen ersetzte. Die Suche nach Wasser in der Hasenwarte und am Leidenberg war ohne Erfolg geblieben. Die Konserven- und Ofenfabrik mussten wegen ihrer entfernten Lage zur Stadt und zum Pumpwerk einen grossen Beitrag für ihren Anschluss leisten, die Stadt stellte den Fabrikanten nur die Gussröhren zur Verfügung. Jedoch entschädigte sie die Unternehmer im Gegenzug mit tieferen Wasserzinsen. Fünf Jahre später folgte der Bau der städtischen Kanalisation.⁴² «Erschliessungsträger» der neuen Systeme, der Frisch- und Abwasserleitungen, andernorts auch der Gasleitungen, waren die Strassen, die nicht nur dem steigenden Verkehrsaufkommen zu genügen hatten.⁴³

Der zunehmende Güter- und Personenverkehr erforderte einen Ausbau des städtischen Strassennetzes. Der bereits um 1850 im Dägersteinfeld bestehende Feldweg, der von der Dägersteinstrasse nördlich des Friedhofs zum Bahnplatz

fürhte, erhielt mit dem Bau der Konservenfabrik 1888 einen Bezugspunkt und so den Charakter einer Verbindungsstrasse, die bezeichnenderweise Konservenstrasse genannt wurde (heute Rigistrasse). Wegen der wachsenden Zahl der Fuhrwerke auf dem Strassenstück Schellenrain-Bahnübergang-Station Sursee, damals Bahnhof- oder Bahnstrasse (heute Merkurstrasse), wurde das Trassee nach 1893 als öffentliche Güterstrasse neu erstellt und die Fortsetzung über den Oberkircherberg nach Grosswangen zur Gemeindestrasse erklärt.⁴⁴ Ofenfabrikant Weltert legte 1890 bei der Erweiterung der Fabrik die Centralstrasse als private, direkte Verbindung zur Stadt an. Die Avenue führte vom Bahnplatz bei der Einmündung des Kirchwegs vorbei am Fabrikgebäude und Fabrikgarten in nordöstlicher Richtung geradewegs zur Stadt, bis zur Scheune des Chrüzlihofs, wo sie in einem Bogen in nördlicher Richtung die Kreuzkapelle erreichte, die heutige Weltertstrasse. Durch die Centralstrasse erfolgte die «Zuleitung von der Stadt Sursee» ins Bahnhofgebiet, der Anschluss ans städtische Wasserleitungssystem.⁴⁵ Der Fabrikant baute die Strasse einerseits für seine Fabrikarbeiter, welche mehrheitlich mit dem Fahrrad zur Arbeit kamen, und andererseits wohl mit der Absicht, seine zuvor erworbenen Landstücke auf dem Dägersteinfeld aufzuwerten und in naher Zukunft die unvollendete Strasse zu einem guten Preis der Stadt verkaufen zu können.⁴⁶ Erst mit dem Bau des Weinhofs 1898 legte Grossgrundbesitzer Julius Schnyder von Wartensee die 230 Meter lange Verbindungs- oder Zufahrtsstrasse vom Stationsgebäude zur Kantonsstrasse an, heute der westliche Abschnitt der Bahnhofstrasse nach dem Käppeli-Haus, wo



Die Siedlung entwickelt sich entlang der Verbindungsstrassen zwischen Bahnhof und Stadt. Luftaufnahme 1930.



Das Aufnahmegebäude der Station Sursee um 1900.

der Josef-Müller-Weg noch an die ehemalige Basel- oder Kantonsstrasse erinnert. 1904 überliess Schnyder das Strassenstück unentgeltlich der Gemeinde, die sich im Gegenzug für «die Einlegung einer Kanalisation und Wasserversorgung auf Gemeindekosten» verpflichten musste.⁴⁷

Die Entwicklung der Industrie und des Gewerbes am Bahnhofplatz führte in Folge des gesteigerten Güterumschlags zu verschiedenen Erweiterungen auf der Station Sursee. Der Ausbau und die Anpassungen beschränkten sich jedoch vorwiegend auf die Güteranlage, die Geleise und den Güterschuppen. Das Aufnahmegebäude wurde 1878 durch einen zentralen, quergiebligen Aufbau vergrössert, blieb aber abgesehen von Innenausbauten und Fassadenarbeiten beinahe unverändert bis ins 21. Jahrhundert erhalten. Der nördliche Teil des Stationsgartens wurde nach 1875 zu einem Schwellen- und Schienenlager umfunktioniert.

Am Verladeplatz erfolgten bei den Fabriken Erweiterungen der Geleiseanlagen mit Kopf- und Ausweichgeleisen, um die Verladekapazitäten zu erhöhen. Beim Gasthof Eisenbahn und beim Güterschuppen wurden Brückenwaagen errichtet, beim südlichen Nebengebäude der Station der Drehkran, der 1886 bei der Vergrösserung der Verladerampe versetzt wurde. Zwischenzeitlich begrenzte eine Viehbarriere den Verladeplatz vom Stationsvorplatz bis zum Haus Estermann.⁴⁸ In Folge der Erweiterung der Ofenfabrik mit der Giesserei 1890 und der Töpferei 1892 und der Eröffnung der Konservenfabrik 1888 stieg der Güterversand auf der Station markant an und verdoppelte sich bis 1900 auf 20'679 Tonnen; bis 1880 waren es zwischen 6'659 und 9'314 Tonnen gewesen. Ebenso nahm der Personenverkehr zu: 1864 waren es 4 tägliche Verbindungen, 1883 7 und um 1900 bereits 10 bis 12 Verbindungen in die nächsten städtischen Zentren.⁴⁹ In einem Schreiben vom 31. Oktober 1886 an die Schweizerische Centralbahn beschwerte sich der Gemeinderat von Sursee über die fehlende «gedeckte Einsteigehalle» für die zahlreichen Bahnreisenden: «Das Bedürfnis nach einer solchen ist allgemein anerkannt und bedarf es daher hierüber kaum weiteren Nachweises.»⁵⁰ Doch die Centralbahn-

gesellschaft zeigte sich in dieser Sache zögerlich und verglich Sursee mit Stationen mit stärkerem Personenverkehr, die ebenfalls ohne Perrondach auskommen mussten. Die gesteigerten Einnahmen in den 1890er-Jahren und die Intervention des Regierungsrates 1897 lieferten schlussendlich überzeugende Argumente für ein Dach: «Die Station Sursee nimmt laut Ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1896 unter den 80 Stationen des Centralbahnnetzes, was die Einnahmen betrifft, den 17. Rang ein und hat einen sehr regen Personenverkehr.»⁵¹ Mit 65'579 abgehenden Personen nahm Sursee im Personenverkehr hingegen nur den 32. Rang ein, was trotzdem eine erhebliche Steigerung in den ersten 40 Jahren war. Im ersten Betriebsjahr waren es rund 22'000 abgehende Reisende gewesen. Die Centralbahn erstellte 1898 das Perrondach auf der Stationsseite.⁵²

Die Bevölkerungszunahme in der Stadt Sursee ab Mitte des 19. Jahrhunderts war hauptsächlich auf die Eisenbahn und die Industrialisierung zurückzuführen und hielt wie in vergleichbaren wirtschaftlichen Zentren bis nach 1900 an. Die Fabrikbetriebe zogen Arbeitskräfte aus den umliegenden Gemeinden und qualifizierte Facharbeiter aus weiter entfernten Gebieten an. Auch kam es in der ansässigen Stadtbevölkerung zu Verschiebungen innerhalb der Erwerbsstrukturen. In Folge der Agrarkrise in den 1880er-Jahren wechselten Arbeitskräfte aus dem Landwirtschaftssektor in die Fabrik. Es entstand eine Surseer Fabrikarbeitserschaft. Während sich die Fabrikanten und ihre Familien auf Grund ihrer meist guten finanziellen Stellung unauffällig in die städtische Oberschicht einführten, standen die «Fabrikler» zuerst am Rand der Gesellschaft, vermochten aber auf Grund der langsamen Entwicklung der Industrie und der sozio-kulturellen Verwurzelung der einheimischen Arbeiterschaft keine wichtige Rolle in der Stadt zu übernehmen. Die Stadt absorbierte die kleine Fabrikarbeitserschaft – 1895 wurden 230 Arbeitnehmer in der Fabrikstatistik registriert. Die Bevölkerungskonzentration beengte aber die Wohnverhältnisse, die Anzahl Haushalte pro Gebäude nahm zu, was besonders die hygienischen Verhältnisse im Stadtkern zunehmend verschlechterte. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle begüterten Stadtbewohner die städtischen Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität Ende der 1880er-Jahre abwarteten und es deshalb vorzogen, in die Vorstädte zu ziehen. Diese Entwicklung zeigen die Mitte des Jahrhunderts entstandenen stattlichen Wohnhäuser der einflussreichen Familien Züst und Beck in der Oberkircher Vorstadt sowie die Villa Schnyder in der Eisenbahn-Vorstadt. Ausserdem fanden einkommensschwache Familien billige Wohngelegenheiten auf Bauernhöfen und in Bürgerhäusern ausserhalb der Stadt, so dass kein charakteristisches Arbeiterquartier oder Mietskasernen entstanden.⁵³

Die Vorstadt

Die Eisenbahn, die nachfolgenden Fabriken und die wachsende Stadtbevölkerung führten zur «ersten grossen Entwicklungsphase»⁵⁴ der Bebauung des städtischen Gebietes. Die Station war dabei der Bezugs- und Kristallisationspunkt für die Siedlungsentwicklung und die Bildung eines neuen Zentrums. «Bahnhof und Bahnstrasse waren völlig neue Strukturelemente im städtischen Gefüge – sowohl im Grundriss als auch in städtebaulich-räumlicher Hinsicht.»⁵⁵ Die Städte verliessen ihre Ummauerungen und wuchsen mit ihren Vororten zusammen. In Sursee wurden nach 1860 im Sinne einer Modernisierung und mit der Öffnung gegenüber der

Landschaft und dem Verkehr die städtischen Wehranlagen geschleift. 1869 wurde der äussere Ring am Unteren Graben abgebrochen.⁵⁶ «Der Abbruch der Stadtmauern symbolisierte das Verschwinden einer scharfen räumlichen Abgrenzung zwischen Stadt und Land. Verschiedene Entwicklungen wie zum Beispiel die verstärkte Ansiedlung von Landbevölkerung in den Städten sowie die Ansiedlung von Industrien auf dem Lande führten zur ‹Verstädterung der Landschaft› und zur ‹Verlandschaftung der Stadt›.»⁵⁷ Die abgebrochenen Mauern dienten zugleich als billige Steinbrüche für die Industriebauten, vermutlich auch für die Häuser vor dem Untertor, wo am meisten gebaut wurde. Zwischen 1865 und 1890 beschränkte sich die Siedlungsausdehnung Sursees hauptsächlich auf das Gebiet gegen den Bahnhof. Die grosse Distanz zwischen der Stadt und der Station liess keine homogene, geschlossene Bahnhof-Vorstadt entstehen. Die Neubauten konzentrierten sich an der Kantonsstrasse und im Chrüzliquartier. Bis zur Jahrhundertwende entstanden in der Vorstadt verschiedene Wohnbauten und Geschäftshäuser, Mehrfamilienhäuser, aber auch landwirtschaftliche Gebäude und Fabriken.

Im Anschluss an die alte Befestigungsanlage entstand eine Vorstadtüberbauung, die 1870 mit dem Villenbau von Dr. August Käppeli, dem späteren Musikschulhaus, und den folgenden Bauten bis zur Kapelle in der Linie ihre Fortsetzung fand. Nach 1890 folgten die Wohnhäuser an der Chrüzlistrasse, vereinzelte Bauten Richtung Centralstrasse und die Lagergebäude an der zur selben Zeit errichteten Mostereistrasse, dem späteren Trottenweg. Südlich der Kapelle, etwas zurückversetzt, wurde 1895 zur bestehenden Scheune der Chrüzlihof, ein Wohn- und Gewerbebau, an der zuvor erstellten Chrüzlihofstrasse gebaut.

Es entstand ein in der Häuserdichte stadähnlicher Siedlungskern mit bis zu viergeschossigen Bauten und von teilweise ansehnlicher spätklassizistischer Bauweise. Allmählich wuchs die geschäftige Vorstadt mit den Landwirtschaftsbetrieben und dem Bahnhofquartier zum Eisenbahnvorstadtquartier zusammen. Mit den Verbindungsstrassen vom Zentrum zum neu entstandenen Ortsteil im Westen war die Grundstruktur für die westliche Stadtbebauung gegeben. An der Kantonsstrasse wurde neben der bereits 1852 erbauten Scheune des Bossart-Hofs ein Wohnhaus



Das Haus von Dr. August Käppeli an der Bahnhofstrasse, spätklassizistischer kubischer Villenbau unter flachem Walmdach um 1870, später als Musikschulhaus genutzt, 2002 abgebrochen.



Der Chrüzlihof von 1895, der ab 1920 als Postgebäude genutzt wurde. Aufnahme um 1950.



Das Vorstadtquartier um 1900.

errichtet, beim Schnyderhof entstand das Pächterhaus, und 1895 wurde die Scheune im «amerikanischen Stil» zu einem kolossalen, die Vorstadt abschliessenden Landwirtschaftsgebäude erweitert. An der Centralstrasse entstanden die ersten stolzen Häuser (Kap. 2).⁵⁸

Bei der Grabenmühle errichtete der Bieler Uhrenfabrikant Edouard Heuer mit tatkräftiger finanzieller Unterstützung der Stadtbehörde eine Uhrensteinfabrik, in der er bis zu 87 Personen beschäftigte, vorwiegend Frauen. Als der Fabrikant mit immer weiteren nicht bescheidenen Subventionsforderungen bei der Stadt abblitzte, verkaufte er nach nur fünf Jahren die Produktionsstätte an zwei Neuenburger Unternehmer, welche 1894 den Produktionsbetrieb ebenfalls gerne weiterverkauft hätten, jedoch keine geeigneten Käufer fanden. Deshalb vermieteten sie die Räumlichkeiten an einen Stroh- und Getreidehändler und 1896 an den Surseer Schreiner Adolf Meier-Brunner. Ausserdem wurde 1894 in Räumen der Fabrik ein Kindergarten eingerichtet und ab 1898 ein Arbeitssaal der evangelischen Gemeinde als Kirchenlokal zur Verfügung gestellt. Zuvor hatte der Fabrikant Emil Lindner der kleinen Gemeinde unentgeltlich einen im Winter unbenutzten Saal in der Konservenfabrik überlassen, wo der Pfarrer aus Willisau «ab und zu Predigt» hielt. Sozio-kulturelle Institutionen und Einrichtungen stellten auf Grund der Bevölkerungskonzentration und der wachsenden Lohnarbeiterschaft ein grosses Bedürfnis dar, genauso wie die Bildung. Das alte Schulgebäude, die «Fabrik», war von 1863 bis 1864 umgebaut worden.⁵⁹

Der Aufriss der Siedlung ist mit der Entwicklung anderer Städte vergleichbar, wenn auch die Distanz Stadt–Bahnhof früh ein ausgeprägtes Bahnhofquartier entstehen liess, dessen Industriebauten sich deutlich von der Architektur der Vorstädte abgrenzten. Ähnlich verlief die Entwicklung des eigenständigen Bahnhofquartiers in Delsberg nach 1875. In Zofingen erfolgten die Entfernung grosser Teile der Befestigungsanlage und die Öffnung der Stadt einige Jahrzehnte früher als in Sursee, ohne dass jedoch eine grosse Bautätigkeit einsetzte. Die grosse Bauwelle folgte

ebenfalls erst nach dem Eisenbahnbau bis 1880. Im Gegensatz zu Sursee entstand jedoch kein neues Bahnhofquartier, da der Zug direkt an der Stadt vorbeifuhr. Die Neubautätigkeit konzentrierte sich dort folglich auf die Achse der Aarburger- und Luzernerstrasse.⁶⁰

Die Patrons im Quartierverein

Bei der Gründung des «Quartiervereins der Eisenbahnvorstadt Sursee» wählten die Anwesenden die Direktoren der wichtigsten damaligen Fabriken in den Vereinsvorstand: Adolf Wilhelm, Direktor der Ofenfabrik, zum Präsidenten und den deutschen Konservenfabrikanten Emil Lindner zum Kassier. Als weitere Mitglieder stellten sich der Käsehändler vom Chrüzlihof, Fritz Lustenberger, als Aktuar und Dr. August Käppeli sowie der Kaufmann Niklaus Krummenacher als Beisitzer zur Verfügung. Bereits im ersten Vereinsjahr musste der weggezogene Präsident Adolf Wilhelm durch den Tierarzt Hieronymus Zimmermann aus der Villa Eden an der Centralstrasse ersetzt werden, und mit dem Baumeister Otto Estermann stiess ein weiterer Vertreter aus dem Bahnhofquartier zum Vorstand. Die Vereinsgründung und die Vorstandszusammensetzung geben deutlich die Verhältnisse und die Wahrnehmung des Quartiers wieder: Da gab es einerseits die Direktoren, Baumeister, Händler mit ihren Gehilfen, Bahnangestellte und Wirte aus dem Bahnhofquartier und andererseits die Ärzte, Handwerker und Postangestellten aus der Vorstadt, die ihre Interessen beim Ausbau der öffentlichen Infrastruktur einbringen wollten und gemeinsam gegenüber der Centralbahngesellschaft auftraten. Neben den Vertretern der wichtigsten Unternehmen im Gebiet waren nach dem Beitritt von alt Regierungsrat Julius Schnyder von Wartensee und Verwalter Alfred Beck im Januar 1900 auch die wichtigsten Landbesitzer im Verein vertreten.⁶¹

Die Stadt stand in Folge der Industrialisierung und der Bautätigkeit vor grossen Herausforderungen und realisierte innert kurzer Zeit die Elektrifizierung. Sie errichtete neue Strassen, legte ein Wasserversorgungs- und Kanalisationssystem an und suchte einen Bauplatz für das nötig gewordene neue Schulhaus. Die vornehmen Herren und die unabhängigen Unternehmer waren darauf bedacht, dass beim Ausbau die neuen Quartiere und insbesondere ihre Liegenschaften nicht links liegen gelassen würden. An den ersten Sitzungen diskutierte der Vorstand über die Beleuchtung der Eisenbahnvorstadt und die Errichtung öffentlicher Brunnen und Pissoirs. Wichtigstes Traktandum war aber der Verkauf der Centralstrasse an die Gemeinde. Dazu traf man sich am 4. August 1900 zu einer ausserordentlichen Versammlung am Vortag der entscheidenden Gemeindeversammlung «zur Absprache von gemeinsamen Interessen». Nach lebhafter Diskussion wurde beschlossen, «es sei an der Gemeindeversammlung vom 5. August 1900 prinzipiell dem Ankaufe der Centralstrasse durch die Gemeinde beizustimmen, eventuell soll die Strasse gegen Bezahlung von 50% an die Kanalisationskosten frei an die Gemeinde abgetreten werden.» Gleichzeitig unterstützte der Quartierverein ein Initiativbegehren der Telephonabonnenten «betreffend der Ausdehnung der Dienststunden des Telephon- und Telegraphenbureau durch Subvention der Gemeinde [...]»⁶² Bezeichnenderweise führten 1894 vier der acht ersten Surseer Telephonanschlüsse in die Eisenbahnvorstadt, alle anderen in die Oberstadt. Neben den beiden Fabrikanten Lindner und Weltert gehörten ein Wirt und ein Geschäftsmann zu den ersten Abonnenten. «Daraus lässt sich unschwer der Bedeutungsschwerpunkt der Siedlung zu

dieser Zeit ableiten.»⁶³ Trotz Empfehlungen und Absprachen der Vereinsmitglieder für die Gemeindeversammlung sollte alle Politik «im und vom Verein strengstens ferngehalten werden». Gemeint war eindeutig alle Parteipolitik. Die liberalen Fabrikdirektoren, Gewerbler und Ärzte wollten sich innerhalb des Vereins wohl nicht mit den konservativen Landbesitzern überwerfen und sich gleichzeitig vor möglichen Arbeiterbewegungen schützen. Die Arbeiterschaft war nicht im Verein vertreten, obwohl der Verein «aus Bewohnern der Eisenbahnvorstadt, sowie aus darin Beschäftigten» bestehen sollte.⁶⁴ Es war ein Verein der Unternehmer, der Händler und Persönlichkeiten, wobei die Vereinsgründung möglicherweise mit der herausragendsten Figur der Surseer Fabrikdirektoren zusammenhing, mit Franz Xaver Weltert, der kurz vor der Vereinsgründung aus Sursee weggezogen war. Weltert, der nach 1890 als grösster Arbeitgeber der Stadt eine bedeutende Persönlichkeit mit Beziehungen zur Oberschicht war, beschäftigte mehrere Dienstboten, um seine Kontakte zu pflegen, und diskutierte in der Surseer «Wochengesellschaft» seit 1874 mit anderen einflussreichen Bürgern und dem gesamten Gemeinderat aktuelle Anliegen.⁶⁵ Nachdem sich der Fabrikant wiederholt in Immobilienspekulationen verrannt hatte und Konkurs gegangen war, wurde er 1898 im reorganisierten Unternehmen als Direktor abgesetzt. Weltert zog ins Ausland, sein Besitz in Sursee wurde versteigert. Er verlor sein Vermögen und dasjenige der Familie sowie einiger Freunde. Der Gemeinderat wandte sich nach seinem Ausscheiden aus dem Betrieb von ihm ab.⁶⁶

Unweigerlich hinterliess Weltert im Bahnhofquartier eine Lücke. Der Quartierverein, der vom Direktor der Ofenfabrik und vom Leiter der Konservenfabrik, für deren Bau sich Weltert stark gemacht hatte, sowie von Bewohnern an der von Weltert erstellten Centralstrasse angeführt wurde, war möglicherweise ein Versuch, das mit der Person des Fabrikanten verloren gegangene Netzwerk mit einer neuen Interessengemeinschaft aufzufangen. Mit der Mitgliedschaft der wichtigsten Unternehmer und kurze Zeit nach der Gründung mit dem Beitritt von Alfred Beck und Julius Schnyder schien dies gelungen zu sein. Die Centralstrasse, die Brunnenfrage beim «Krüzli», der Bau neuer Strassen und Trottoirs sowie deren Beleuchtung oder die Station Sursee waren Anlass genug, um sich zu vereinen; der Ausbau der Infrastruktur betraf alle im neuen Quartier.⁶⁷ Unternehmer wie Bewohner wollten am wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und institutionellen Ausbau der aufstrebenden Stadt partizipieren. Mit dem Ausbau hatte auch deren Umbau begonnen.

2. Von Villen und stolzen Häusern 1900–1945

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts setzte in Verbindung mit der wirtschaftlichen Entwicklung Sursees ein deutlicher Zuwachs der Wohnbevölkerung ein. 1850 zählte die Stadt 1'627 Einwohner, 1870 260 mehr, 1900 waren es 2'592 Einwohner. Der nötig gewordene Siedlungsausbau konzentrierte sich nach wie vor auf die beiden Bahnhofquartiere.⁶⁸ Das Wachstum und die gestiegene regionale Bedeutung als wichtiger Arbeits- und Verkehrsort stellten die Behörden vor neue Aufgaben und grosse Investitionen, wie den Umbau der (Alt-)Stadt, die Erschliessung der neuen Quartiere im Westen, neue soziale Einrichtungen und ein neues Schulhaus. Der Umbruch in der Landwirtschaft führte zu einer Konzentration von Institutionen, Verarbeitungs- und Handelsindustrien in der Nähe des Surseer Bahnhofs, die im direkten Zusammenhang mit der ländlichen Region standen. Die Parzellen entlang

der Verbindungsstrassen vom Siedlungskern zum Bahnhof und das Gebiet westlich der Geleise wurden bevorzugtes Bauland für wohlhabende Bürger und erfolgreiche Unternehmer. Es entstand ein Villenquartier.

Schulhaus St. Georg

Um die Jahrhundertwende bestimmte die «Schulhausbaufrage» die politische Diskussion in der Stadt. Insbesondere der zukünftige Standort der neuen Schule erhitze die Gemüter. Nachdem vom Umbau des alten Schulgebäudes abgesehen worden war, befasste sich eine Baukommission mit vier möglichen Bauplätzen: (1) an der Stelle des bestehenden Schulgebäudes oder unmittelbar dahinter, (2) auf dem Platz der so genannten Krüzlibünten, (3) auf dem Dägersteinhügel oder beim Oberen Graben (4). Experten beurteilten die freie Lage auf dem Dägersteinhügel als optimal, was auch die Liberale Partei um Dr. August Käppeli befürwortete. Die alte, tief gelegene Schule sei in der Nachbarschaft des Schlachthauses, des Spitals und der staubigen Strassen üblen Gerüchen und störenden Geräuschen ausgesetzt. Die Konservative Partei stand geschlossen hinter dem alten, zentralen Standort und wehrte sich gegen eine Erschliessung der privaten Grundstücke in der südlichen Vorstadt. Die Standortfrage wurde von unversöhnlichen Eigen- und Parteiinteressen dominiert. Ausschlaggebend waren schlussendlich die Kostenfrage und der unverhältnismässig hohe Landpreis auf dem «Werner-Göldlin-Hübel», wie das Gelände in Anspielung auf die Besitzerfamilie bezeichnet wurde. Weshalb sollten «für reiche Private unnötig Strassen» gebaut und der «Festeslärm auf den Friedhof» verlegt werden?⁶⁹ «Bürger, Arbeiter und Gewerbetreibenden» aus dem Städtchen fürchteten um den einträglichen Verkehr und appellierten ans Gewerbe: «Ihr Wirte, Krämer, Spezerei- und Tuchhändler, Schuster und Schneider, schaut dann, wie es an Markttagen und auch sonst im Städtchen mit dem Verkehr bestellt ist, wenn eine schnurgerade Strasse vom Viehmarktplatz neben der Ortschaft vorbei auf den Bahnhof führt! [...] Das Städtchen wird durch die unvermeidliche Untergrabenstrasse abgefahren und der Marktverkehr ganz ausserhalb der Ortschaft direkt auf den Bahnhof abgelenkt, wie es jetzt schon mit der Oberkircherstrasse der Bahnlinie entlang der Fall ist.»⁷⁰ Die Auslagerung von Geschäfts- und Gewerbebetrieben in die Vorstadt hatte bereits begonnen. Die Schulhausplatzfrage wurde so auch zum Standortwettbewerb zwischen den Quartieren. Am 13. Oktober 1901 entschied sich der Souverän bei einer Stimmbeteiligung von 85 Prozent mit 251 Ja-Stimmen gegen 186 Nein-Stimmen für den Neubau am Standort der alten Schule.⁷¹

Aus einem Wettbewerb, bei dem 60 Projekte eingereicht wurden, ging das zweitrangige Projekt «Schulknabe» des in Genf tätigen Berner Architekten Werner Lehmann hervor – das Preiskomitee vergab keinen ersten Preis, da alle in Frage kommende Projekte umgearbeitet werden mussten. Lehmann hatte die Vorgaben im kleinsten Baukörper umgesetzt, im Gegensatz zu den beiden anderen prämierten Projekten, die weitaus monumentaler ausgefallen waren. In der Überarbeitung liess die Kommission an Stelle der projektierten Uhr die Wappen von Sursee und Luzern und eine florale Bemalung an der Dachuntersicht anbringen. Nach einer notwendig gewordenen Enteignung entstand zwischen Sommer 1902 und Herbst 1903 das als Doppelhaus angelegte Schulgebäude im Stil der Neurenaissance, einem Baustil des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Die beiden unterschiedlich gestal-



Postkarte mit dem 1903 in der Vorstadt gebauten Schulhaus St. Georg.

teten Eckpavillons verdeutlichten die Trennung zwischen Primar- und Mittelschule.⁷² Der dominante Bau setzte neue städtebauliche Akzente und schuf eine öffentliche Zone in der Vorstadt. Das Schulhaus überragte die Vorstadthäuser und fügte sich als prägendes Element ins Stadtbild ein, das nach wie vor von den Türmen und der geschlossenen Bauweise der mittelalterlichen Stadt bestimmt war. Unübersehbar waren auch die Auswirkungen auf den Ausbau der Stadt, absorbierte das Projekt doch für Jahre grosse Teile der Gemeindefinanzen und verzögerte öffentliche Bauvorhaben.⁷³ Zur gleichen Zeit nahm entlang der Kantonsstrasse die Geschäftstätigkeit zu.

1898 gründete Alois Theiler, Pächter der Liegenschaft Schnyder an der Bahnhofstrasse, die Molkerei Theiler. Der «unternehmensfreudige» Theiler verwertete Milch in einem Lokal der Mosterei Krummenacher, bevor er 1904 neben dem Pächterhaus ein stattliches Wohn- und Geschäftshaus mit einer Käserei errichtete. 1910 erweiterte er seinen Betrieb mit einer Schweinescheune auf der gegenüberliegenden Strassenseite und erwarb in der Folge die grosse Scheune der Bossart-Liegenschaft mitsamt der «prächtigen» Platane.⁷⁴

Der Siedlungsausbaue um die Jahrhundertwende orientierte sich an den Verbindungsstrassen und den Bahnübergängen. Beim Übergang der Kantonsstrasse entstanden die «Beck'schen Villen» am parallel zu den Geleisen verlaufenden Zufahrtsweg, der späteren Pilatusstrasse.⁷⁵ Die um 1901 erbauten Wohnhäuser von Verwalter Alfred Beck und Stadtrat Josef Beck – beide besaßen grosse Ländereien im westlichen Gemeindegebiet – wiesen den Weg für die nachfolgende Entwicklung an der Pilatusstrasse. Südlich der Ofenfabrik wurde mit dem Abbau von Kies begon-

nen. Beim Bahnübergang Schellenrain–Hasenwarte entstanden erste, in der Bauweise einfachere Wohnhäuser. Baumeister Josef Keiser, der in diesem Gebiet eine grosse Liegenschaft besass, stellte bis 1903 mehrere gleiche Wohnbauten entlang der späteren Merkurstrasse auf und verlieh dem Gebiet den Namen «Keiserhüsern». Der Schwerpunkt der Entwicklung lag an der Centralstrasse und dem zur Kantonsstrasse zurückversetzten südlichen Vorstadtgebiet.⁷⁶

Villen in Bahnhofsnähe

An der 1890 erstellten und 1901 von der Gemeinde gekauften Centralstrasse entstanden bis zur Jahrhundertwende neben den Erweiterungsbauten der Ofenfabrik die ersten stolzen Bauten. Den Beginn machte der Tierarzt Hieronymus Zimmermann, der 1893 von Weltert einen Bauplatz an der Centralstrasse kaufte und dort die «Villa Eden» baute. Das allein stehende, stolze Wohnhaus mit einem Türmchen, das einen Überblick über die unbebaute Schnydermatte weit ins Surental bot, dürfte seine Wirkung auf nachfolgende Bauten nicht verfehlt haben. Der engagierte Tierarzt und Grossrat Zimmermann amtierte ab 1900 bis 1905 auch als Quartiervereinspräsident. Nach der Umgestaltung von 1942 durch Architekt Werner Ribary aus Luzern und weiteren Umbauten ist das Haus als Tierklinik an der Centralstrasse erhalten (Nr. 25), wobei der ursprüngliche Bau äusserlich kaum noch erkennbar ist.

1900 baute auf dem östlich benachbarten Bauplatz Michael Amlehn-Rogger ein die Villa überragendes Mehrfamilienhaus, das auf Grund von Einsprachen kleiner gebaut werden musste, als vom Bauherrn ursprünglich geplant (Nr. 23).

Westlich der Villa Eden baute 1902 der Kerzenfabrikant Moritz Herzog ein Wohnhaus mit Produktionsstätten für Wachswaren auf dem Dägersteinfeld (Nr. 27). Herzog erweiterte Schritt für Schritt sein Grundstück und errichtete darauf neben verschiedenen Anbauten und Lagerhäusern auch ein Bienenhaus. Der überragende Bau der Nachbarschaft war jedoch die Landwirtschaftliche Schule (Nr. 21).⁷⁷

Die Stadt hatte sich 1897 für die Weiterführung der landwirtschaftlichen Winterschule beim Kanton beworben und wegen der zentralen Lage und dem guten Angebot den Zuschlag erhalten. Der Regierungsrat entschied sich gegen den von über dreihundert Surseern geforderten Neubau in der Oberkircher-Vorstadt und für den Standort Centralstrasse. Das 1901 errichtete Schul- und Konviktgebäude umfasste auf vier Geschossen Schlaf- und Unterrichtsräume für 60, höchstens 70 Schüler, die zuvor im Rathaus unterrichtet worden waren. Der imposante Neubau im Neurenaissance-Stil mit mächtigen Granitsockeln und einem stolzen Portal über-



Die Villa Eden von 1893/94 des Tierarztes, Hieronymus Zimmermann war das erste stolze Haus an der Centralstrasse. Postkarte um 1900.

ragte die Landschaft und Felder und repräsentierte die aufstrebende Bauernschaft. Das Schulgebäude war jedoch von Anfang an zu klein für die hohen Schülerzahlen. Um diesen Mangel zu korrigieren, baute der Kanton 1903 das Ökonomiegebäude



Das 1901 im Neurenaissance-Stil errichtete Schul- und Konviktgebäude der Landwirtschaftlichen Schule.

grösser als projektiert, von der Centralstrasse etwas zurückversetzt hinter dem Schulgebäude.⁷⁸ Anschliessend an die Schule bauten Schreiner Adolf Meier nach 1902 ein Dreifamilienhaus mit Werkstätten und Ausstellungsraum, den Centralhof (Nr. 17) und 1903 der Amtsgelhilfe Josef Häfliger-Amrhyn ein stattliches Wohnhaus (Nr. 15).⁷⁹ Die Centralstrasse hatte den Charakter einer besseren Wohnlage, die heute noch trotz verschiedenen Neubauten erkennbar ist. Die stolzen Häuser verliehen zusammen mit den Villen an der Bahnhof- und Pilatusstrasse der bildhaften Bezeichnung «Versailles von Luzern» eine architektonische Dimension.

Konkurrenz am Bahnhofplatz

Die Centralstrasse war zusammen mit der Eisenbahnstation seit der Gründung Dauerthema im Quartierverein Eisenbahnvorstadt. Der Vorstand kämpfte um die Anerkennung der zentralen Verbindung als öffentliche Gemeindestrasse und forderte Trottoirs und Schattenbäume entlang der Strasse. Die Industriellen und die einflussreichen Anwohner der Strasse waren offensichtlich um Akzeptanz der Eisenbahnvorstadt als ebenbürtiges Gemeindegebiet bemüht, was sich andernorts auch in der Forderung nach einer Strassenbeleuchtung im Kotten oder im Gesuch von 1905 um Anfertigung eines Stadtplans ausdrückte. Der Vereinsvorstand brachte die verschiedenen Anliegen jeweils vor den Stadtrat oder direkt an die Gemeindeversammlung. Für die Realisierung eines öffentlichen Brunnens bei der Kreuzkapelle forderten die Mitglieder schon einmal eine «energische Behandlung» des Anliegens im Vorstand, der «die Ausreden des Stadtrates» nicht mehr akzeptieren dürfe.⁸⁰

Der Verein führte eine rege Korrespondenz mit der Centralbahngesellschaft und nach deren Übernahme 1903 mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Die Station, vor allem der Bahnplatz mit dem Güterverlad, gab ständig zu reden. Baumeister Otto Estermann tat sich dabei als Wortführer hervor, als Anwohner gegenüber dem Güterschuppen war er direkt von der Situation betroffen. Trotz steigender Mitgliederzahl und zunehmender Bau- und Geschäftstätigkeit im Quartier, insbesondere in der Vorstadt, nahmen die Vereinsaktivitäten nach 1903 ab. Versammlungen waren schlecht besucht, die Vorstandssitzung im August 1904 «verlief resultatlos an Mangel von Traktanden». Die Fabrikanten setzten sich für einen aktiveren Verein ein, an der Wintergeneralversammlung von 1905 rügte der Buchhalter der Ofenfabrik die neun Teilnehmer: «Es wäre angezeigt, dass die Mitglieder mehr Fühlung unter sich hätten.» Am 4. September 1905 fand die letzte Versammlung

statt, danach verschwand der Verein für 25 Jahre, ohne sich offiziell aufzulösen. Neben dem Einbruch in der Surseer Industrie waren es vermutlich Meinungsverschiedenheiten unter den Mitgliedern, die zu einem Aussetzen der Vereinsaktivitäten führten.⁸¹

Josef Hügi, ab 1902 Wirt des Restaurants zur Eisenbahn, wehrte sich im Sommer 1904 bei den SBB gegen die Absicht des benachbarten Weinhändlers Johann Fischer, eine Brückenwaage für Strassenfahrwerke zu erstellen, und vor allem gegen die Zufahrt über das Stationsgebiet, welches die Bahn Fischer zur Verfügung stellte. Hügi bezahlte Miete, was ihn dazu veranlasste, an die Generaldirektion in Bern zu gelangen, die sich umgehend bei der Kreisdirektion Luzern nach den Umständen auf der Station Sursee erkundigte. Die Antwort aus Luzern vom 23. August 1904 erklärte Hügis Groll: «Mit Bezug auf die in den

Beilagen enthaltenen weitem Beschwerdepunkte bemerken wir, dass wir zufolge verschiedener Reklamationen einzelner Anstösser an die Stationsstrasse, uns voriges Jahr veranlasst sahen, eine Neuregelung der Verhältnisse zu unsern Anstössern auf Station Sursee vorzunehmen. Dabei ergab sich, dass Herr Hügi für die Benützung von 125 m² Bahnterrain zur Ausübung einer Gartenwirtschaft und zum Betriebe seiner auf Bahnterrain erstellten Brückenwaage bloss Fr. 5.– jährliche Gebühren bezahlte. Wir erneuerten den betreffenden Vertrag, erhöhten aber den Mietzins für die beanspruchte Landparzelle auf den jedenfalls immer noch bescheidenen Ansatz von Fr. 60.– pro Jahr.»⁸² Als Anstösser kamen nur die konkurrierenden Wirte Fischer und Balmer-Bächler in Frage, die möglicherweise bei der neuen Kreisdirektion mehr Gehör für ihre Anliegen fanden als zuvor bei der Centralbahngesellschaft. Nachdem Hügis Gartenwirtschaft mit dem Bau des Weinhofs und der Zufahrtsstrasse verkleinert und der Musikpavillon ganz hatte entfernt werden müssen, erhielt er zusätzlich Konkurrenz im Bereich des Wagens, einem einträglichen Nebenverdienst.⁸³

Der Quartierverein wählte Gastwirt Hügi an der Generalversammlung 1905 noch in den Vorstand, danach sind keine Versammlungen oder Handlungen des Vereins mehr dokumentiert. Zur selben Zeit stellte die Konservenfabrik ihren Betrieb ein, was Vorstandsmitglied Emil Lindner als Fabrikmitinhaber direkt betraf. 1906 kehrte zudem Franz Xaver Weltert nach Sursee zurück und bemühte sich vergebens um eine Rückkehr in die Leitung der Ofenfabrik. Danach stellte er finanzielle Forderungen und klagte mit Unterstützung seines Sohnes die Fabrik ein. Zum Prozess kam es aber nicht. Die Streitereien dürften jedoch das Quartier, wenn nicht sogar die ganze Stadt in verschiedene Lager gespalten haben.⁸⁴ Ebenfalls in derselben Zeit artete der Wettstreit der beiden Surseer Musikgesellschaften, der «Stadtmusik» und der seit 1896 bestehenden Ofenfabrikmusik «Concordia», zum offenen Konflikt aus, nachdem der Direktor der Fabrikler, Raymund Tschupp, zur



Das Restaurant Bahnhof mit der ehemaligen Brückenwaage. Aufnahme 2006

Stadtmusik wechselte, was deren Aufstieg bedeutete und den Niedergang der Arbeitermusik einleitete.⁸⁵ Die vielschichtigen Konflikte entsprangen der veränderten Situation im Bahnhofquartier und hemmten den Quartierverein. Die Krise der Fabrikindustrie stand der zunehmenden Wohnbebauung gegenüber. Die Anwohner der Centralstrasse und die Gewerbetreibenden am Bahnplatz und an der Kantonsstrasse vertraten auch ohne Verein ihre Interessen in organisierter Form gegenüber der Stadt und waren dabei nicht immer gleicher Meinung, beispielsweise was die Fortsetzung der Centralstrasse betraf. Der Ausbau des Quartierstrassennetzes und die gesteigerte Nachfrage nach Bauland führten zu steigenden Landpreisen sowie spekulativen Landkäufen und -verkäufen einflussreicher Quartierbewohner, deren Eigeninteressen kaum mit jenen einer Organisation vereinbar waren.

Die Verlängerung der Centralstrasse 1908

Im Februar 1906 forderten 186 Bürger in einer Initiative die Fortsetzung der Centralstrasse ins Städtchen und ersuchten den «löbl. Gemeinderat, den Bau dieser Strasse in gesetzlicher Frist den Bürgern zur Abstimmung zu bringen.» Die Initianten verlangten wegen der engen Passage beim Untertor und der ständigen Gefahr für die Schulkinder, «welche täglich unterhalb durch dieses Tor verkehren müssen», die Verwirklichung dieser «seit Jahren schwebenden Frage». Das Kreuzen und Passieren des Tores war besonders an Markttagen, beim Andrang der schweren Fuhrwerke aus den benachbarten Dörfern, schwierig geworden, so dass ein Abbruch des Untertors für einen durchgehenden Verkehr auf der Kantonsstrasse in Betracht gezogen wurde. Die Initianten beabsichtigten nicht nur die Rettung des historischen Turms, sondern auch eine Aufwertung ihres Lebensraums: «Mit der Verlängerung der Centralstrasse [...] gewinnt Sursee nicht nur eine kürzstmögliche Verbindung mit dem Bahnhof, sondern auch eine wirklich schöne, [...] und dem sich stetig steigenden Verkehr durchaus zweckdienliche Strasse.»⁸⁶

Der Bau der Strasse war nicht weiter umstritten und lag in «allseitigem Interesse der Gemeinde», so der Gemeinderat, der «die Verwirklichung dieses Projektes mit tunlichster Beförderung durchzuführen» versprach. Jedoch sollte die Strasse zuerst vom Regierungsrat zur Gemeindestrasse erklärt werden, damit dieser die Kosten für die beiden Surenbrücken übernehmen musste. Die von den Initianten eingeholten Offerten der bedeutenden Landbesitzer Göldlin und Lustenberger erschienen dem Stadtrat zudem als ungenügend, da in Vergleichsfällen «die Hauptinteressenten, welche solche Strassen zu Spekulationszwecken erstellten wesentlich mehr geleistet [haben], als nur das Terrain für die Strasse herzugeben [...]»⁸⁷ Am 1. Februar 1908 entsprach der Regierungsrat dem Gesuch des Gemeinderates von Sursee.

Bei seiner Erklärung kam erstmals der Gegensatz der beiden nun öffentlichen Direktverbindungen von der Stadt zum Bahnhofquartier zum Ausdruck, der Central- und Bahnhofstrasse: «Nach § 5 des Strassengesetzes sind diejenigen Strassen Gemeindestrassen, welche hauptsächlich einzelnen Teilen des Kantons, oder mehreren Gemeinden zum innern Verkehr unter einander, oder zur Verbindung mit Kantonsstrassen oder mit Eisenbahnstationen dienen. Diese letzte Voraussetzung trifft nun zwar zu, würde aber noch nicht ohne weiteres die Erhebung der in Rede stehenden Strasse zur Gemeindestrasse im Sinne des Strassengesetzes rechtferti-

gen, weil schon die Kantonsstrasse die Verbindung des Städtchens Sursee und der in dasselbe einmündenden Kantons- und Gemeindestrassen mit der Station Sursee herstellt. Es ist nun aber zu berücksichtigen, dass die Verhältnisse beim unteren Stadttor, das nur eine lichte Weite von 3,2 m hat, und das zudem schräg in die allgemeine Strassenrichtung eingebaut ist, in Anbetracht des regen Verkehrs nicht nur aus dem Städtchen Sursee, sondern aus dem ganzen Surental [...] nach der Station Sursee ganz unhaltbare und speziell an Markttagen geradezu gefährliche geworden sind, so dass die Abtragung des untern Stadttores sich nunmehr als unausweichliche Massnahme erweisen würde ohne die Entlastung des Kantonsstrassenverkehrs daselbst durch die projektierte neue Strassenverbindung, zu welcher letztere Lösung sich die Gemeinde Sursee trotz der hohen Kosten speziell auch aus Erwägungen des Heimatschutzes entschlossen hat.» Die projektierte Verlängerung der Centralstrasse entsprach gemäss der Kantonsregierung nicht nur einem «internen städtischen Bedürfnis», sondern «ebenso wohl dem Interesse des durchgehenden Verkehrs von drei Kantonsstrassen». Luzern übernahm die Arbeitskosten für die Überbrückung der alten Sure und des Surekanals, was der Hälfte der Gesamtkosten ohne den Landerwerb entsprach.⁸⁸

Von der Aufwertung der Centralstrasse aufgeschreckt setzten sich Anwohner der Bahnhof- und Baselstrasse für den Erhalt des Verkehrs auf ihrer Strasse ein. Ein durchgehendes Trottoir sollte die Strasse bei jeder Witterung passierbar machen, welche so «mit Rücksicht darauf, dass diese Strasse immer noch der direkteste und kürzeste Weg von der Station zu Stadt ist» gegenüber der Centralstrasse konkurrenzfähig bleiben würde. Verkehr war eine begehrte Sache. «Es erwächst daher der Gemeinde die Pflicht, dafür zu sorgen, dass wenigstens ein Teil des Personenverkehrs der Baselstrasse erhalten bleibe», um zu verhindern, «dass einem ganzen Quartier durch Entwertung der Liegenschaften und Geschäfte Schaden entsteht.»⁸⁹ Der Gemeinderat unterstützte das Anliegen ohne näheren Nachweis, schliesslich wohnte auch Gemeindepräsident Franz Josef Bossart an der Bahnhofstrasse. Alt Regierungsrat Julius Schnyder stellte das Land für das Trottoir kostenlos zur Verfügung. Nachdem auch der Kanton eine Beteiligung an den Kosten zusicherte, stimmte die Gemeindeversammlung dem Projekt einstimmig zu. Die Bauarbeiten an der Verlängerung der Centralstrasse waren vor Ende 1908 abgeschlossen. Die als Sackgasse bestehende Wilemattstrasse verband die beiden Verkehrsachsen und führte direkt weiter in die Schulhausstrasse. Das durchgehende Trottoir an der Bahnhofstrasse folgte zwei Jahre später.⁹⁰

Den Landbesitzern an den beiden Verbindungsstrassen ging es weniger um den Durchgangsverkehr als um die Erschliessung ihrer Grundstücke und die Aufwertung ihres Besitzes in Anbetracht der Siedlungsentwicklung Richtung Station und neuer Bahn- und Strassenprojekte, was ein nötig gewordenes Expropriationsverfahren bewies. Für die Fertigstellung der Centralstrasse mussten verschiedene Liegenschaftsbesitzer Land an die Gemeinde abtreten. Die meisten zukünftigen Anstösser waren dazu bereit und erbrachten erhebliche Leistungen für den Bau, beispielsweise räumte Käsehändler Josef Huber die Chrüzlihofscheune, die abgerissen werden musste. Jedoch konnte die Stadtbehörde nicht mit allen «eine gütliche Verständigung» erzielen, so dass ein Verfahren «zur Zwangserwerbung gegen fünf Liegenschaftsbesitzer» eingeleitet wurde, die überhöhte Entschädi-

gungen für ihr teilweise drittklassiges Bauland, ihre Obstbäume und Gärten sowie die «Inconvenienzen» forderten. Dr. August Käppeli jun. forderte für seine von der Gemeinde benötigte 305 m² grosse Parzelle auf der südlich an sein Hinterhaus angrenzenden Matte an der Wilemattstrasse 11 Franken pro Quadratmeter. Die eingesetzte Kommission stellte fest, dass dies ein überrissener Preis sei, welcher die höchsten für Bauland bezahlten Preise in der Gegend erheblich übersteige. Der Arzt hatte das Land 1905 zu Bauzwecken von Werner Göldlin zu einem Preis von Fr. 4.40 pro Quadratmeter erworben.

Die verlängerte Centralstrasse verkleinerte die Bauparzelle, sie war als Bauplatz immer noch ausreichend und wurde gemässe Ansicht der Kommission durch die Strasse aufgewertet. «Da im Kaufvertrag bereits von der Neuanlage einer Bahn oder Strasse gesprochen wird, so lässt dies darauf schliessen, dass das Land schon damals zu Spekulationszwecken erworben wurde.»⁹¹ Die Kommission setzte den Quadratmeterpreis der Parzelle auf Fr. 3.80 an und lehnte zusätzliche Entschädigungen ab, da Käppeli offensichtlich mit dem Kauf der Liegenschaft die Nichtverbauung der Südfront seiner Villa gewährleisten wollte. Dr. August Käppeli beharrte jedoch darauf, dass die Bauplatzpreise in Sursee sich in der von ihm genannten Höhe bewegen und reichte Rekursklage gegen die Gemeinde ein. Das Bezirksgericht befasste sich ein zweites Mal mit der Liegenschaft. Zu Recht verwies Käppeli in der Klage darauf, «dass diejenigen Anstösser, welche Leistungen zum Strassenbau gemacht haben, sehr wohl solche machen konnten, indem für sie ganz enorme Vorteile aus diesem Strassenbau resultierten, die weit über die gemachten Aufwendungen hinausgingen. [...] Für den Kläger erwachse dagegen Schaden, da seine Hauptliegenschaft an der Kantonsstrasse gelegen sei, von welcher die neue Strasse einen grossen Teil des Verkehrs wegnehme.» Unverhältnismässig blieb dagegen seine Forderung. Vergleichend argumentierte der fleissige Liegenschaftserwerber: «In den letzten zwei bis drei Jahren seien die Preise in Sursee speziell im Bahnhofgebiet bedeutend gestiegen; Zahlungen von 10–12 Franken per Quadratmeter seien des öfters erfolgt.» Das Gericht zog zur Beurteilung des «minderwertigen Baulands» Vergleiche mit Landpreisen in Sursee und Umgebung hinzu und stellte dabei fest, «dass in den letzten Jahren [vor der Fertigstellung der Centralstrasse] für erstklassiges Bauterrain im Bahnhofgebiet direkt an den verkehrreichsten Strassen gelegen von Fr. 6.– bis Fr. 9.20 bezahlt worden ist» und sprach Käppeli Fr. 6.– für sein abzutretendes Land zu.⁹²

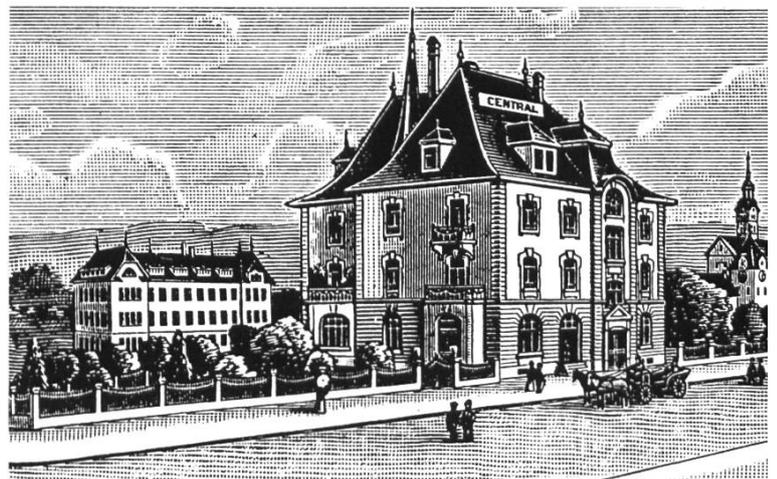
Käppeli war damit nicht zufrieden und griff dieses Urteil auf dem Berufungs- und Kassationsweg beim Obergericht des Kantons Luzern an, welches den Wert der Parzelle erneut beurteilte. Das Gericht empfand die Expertisen nicht «durchaus» zutreffend und kam zum Ergebnis, «dass in den letzten Jahren die Landpreise in der Gegend von Sursee allgemein ziemlich gestiegen sind» und die Berufung Käppelis teilweise begründet sei. Es setzte den Preis auf Fr. 7.– pro Quadratmeter fest. Zudem gestand das Obergericht Käppeli eine «Inkonvenienzentschädigung» von Fr. 400.– zu.⁹³ Der Teilerfolg Käppelis stand jedoch in keinem Verhältnis zu den für ihn und die Gemeinde Sursee anfallenden Anwalts- und Gerichtskosten, die schlussendlich für beide Parteien weit mehr als 1'000 Franken betragen. Die Entschädigung konnte demnach nicht entscheidend für die Berufung gewesen sein, wohl eher fürchtete der Liegenschaftsbesitzer um den Wert und den Umschwung seiner Kantonsstrassenhäuser; vom Vorwurf der Spekulation konnte er sich nicht vollständig distanzieren.



Die Eisenbahnvorstadt mit den Häusern an der Bahnhof – und der alten Centralstrasse um 1900.

Die Situation mit den beiden öffentlichen Verbindungen Stadt–Station schuf eine Konkurrenzsituation zwischen den jeweiligen Anstössern und führte zeitweise zu verworrenen Argumentationen. Nutzniesser der Situation waren die Landbesitzer, die im Gebiet der beiden Hauptverkehrsstrassen über ausgedehnte Liegenschaften verfügten. Die vollendete Centralstrasse und die aufgewertete Bahnhofstrasse liessen die Bodenpreise steigen, zudem wurden allfällige Anschluss- und Unterhaltskosten von der öffentlichen Hand übernommen. 1913 befreite der Regierungsrat in einem Rekursentscheid die Anstösser der Centralstrasse von Beitragsleistungen an den Unterhalt der Strasse.⁹⁴

Nach der Fertigstellung des Ostteils der Centralstrasse folgte eine Phase der «ausserordentlichen Vergrösserung der Siedlung» in allen Surseer Quartieren, das Schwergewicht lag aber weiterhin im Bereich zwischen Städtchen und Bahnhof.⁹⁵ Der Erschliessung von Teilen des Dägersteinfeldes südlich der Centralstrasse als Baugrund, von der Wilemattstrasse bis zur Fabrik, folgte eine rege Bautätigkeit: An der Wilemattstrasse verkaufte Werner Göldlin dem Lauf der alten Sure entlang der Reihe nach Bauplätze, es entstand eine ganze Häuserzeile. Den Beginn machten Franz Wyder und Jost Habermacher, die ihre Werkstätten auf der östlichen Sureseite errichteten. An der verlängerten Centralstrasse entstanden die Kronenburg (Nr. 4–6), ein Reihenhause im Stil der vorstädtischen Überbauung und bei der Kreuzung mit der Dägersteinstrasse das Hotel Central (Nr. 12).



Einen markanten Punkt bildete das um 1910 gebaute Hotel Central an der verlängerten Centralstrasse. Stahlstich aus einer Prospektkarte.



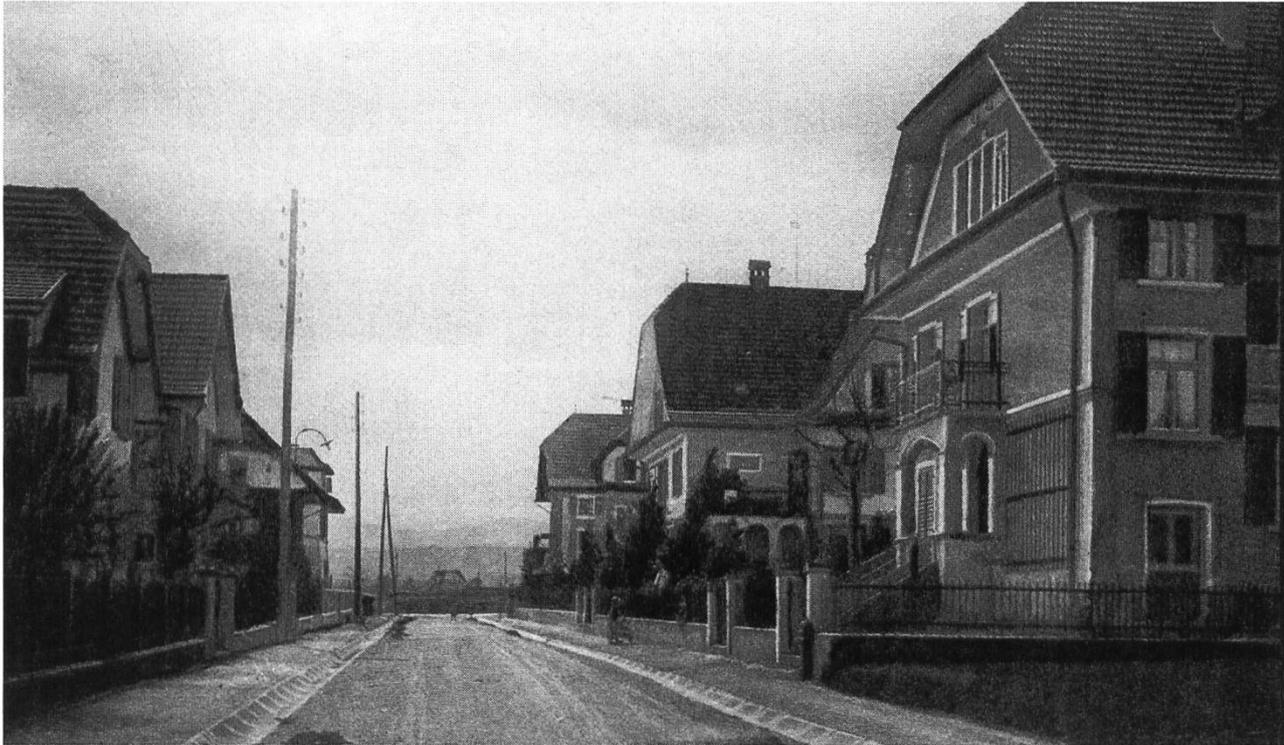
Weit ins 20. Jahrhundert stand das Haus von Oberförster Robert Schürch in der Gabelung von Bahnhof- und Baselstrasse.

Beim Untertor entstand 1911 an Stelle der Grabenmühlescheune das Photohaus Friebel an der Bahnhofstrasse (Nr. 4) nach den Plänen von Architekt Fritz Amberg, das Fabrikgebäude der Möbelfabrik Meier AG wurde 1907 mit einem Hausvorbau versehen. Gegenüber der Liegenschaft des Postfuhrhalters Josef Amberg baute die Brauerei Hochdorf ein Bierdepot an der Mostereistrasse, bei der Verzweigung der Basel- und Bahnhofstrasse errichtete Oberförster Robert Schürch sein freistehendes Wohnhaus, heute das Käppeli-Haus (Nr. 36), beim Weinhof wurde das später als «Rösch-Haus» bezeichnete Wohn- und Geschäftshaus errichtet (Nr. 45).⁹⁶

An der westlichen Centralstrasse entstanden zurückversetzt auf dem Dägersteinfeld und bei der Ofenfabrik bis 1913 Wohn- und Geschäftshäuser, beispielsweise die Eisenhandlung Diener & Bossardt mit den Lagerhäusern, oder gegenüber dem Verwaltungsgebäude der Ofenfabrik eine Metzgerei (Nr. 38). Südlich der Liegenschaft des Kerzenfabrikanten Herzog verkaufte nach 1910 Baumeister Otto Estermann Bauplätze auf seinen zuvor erworbenen Grundstücken. Zwischen 1912 und 1913 bauten dort verschiedene Baumeister, unter anderem Estermann selbst, aber auch die italienischen Gebrüder Carlo und Francesco Cavadini, schlichere Wohnhäuser für Handwerker und Facharbeiter an der privat angelegten Christoph-Schnyder-Strasse, die erst nur von der Centralstrasse bis zum Wohnhaus des Schreiners Rudolf Wüst reichte, der 1913 errichteten «Villa Maria».⁹⁷

Neue Geleise in der Eisenbahnvorstadt, die Schlaufe der ST 1912

Die wirtschaftliche Entwicklung im Bahnhofquartier liess die Kritiker des Bahnanschlusses verstummen und führte Ende des 19. Jahrhunderts zu Bestrebungen für eine zusätzliche Schienenverbindung, eine Nebenbahn von Sursee nach Aarau sowie von Sursee nach Willisau oder ins Rottal. Verschiedene Komitees waren um

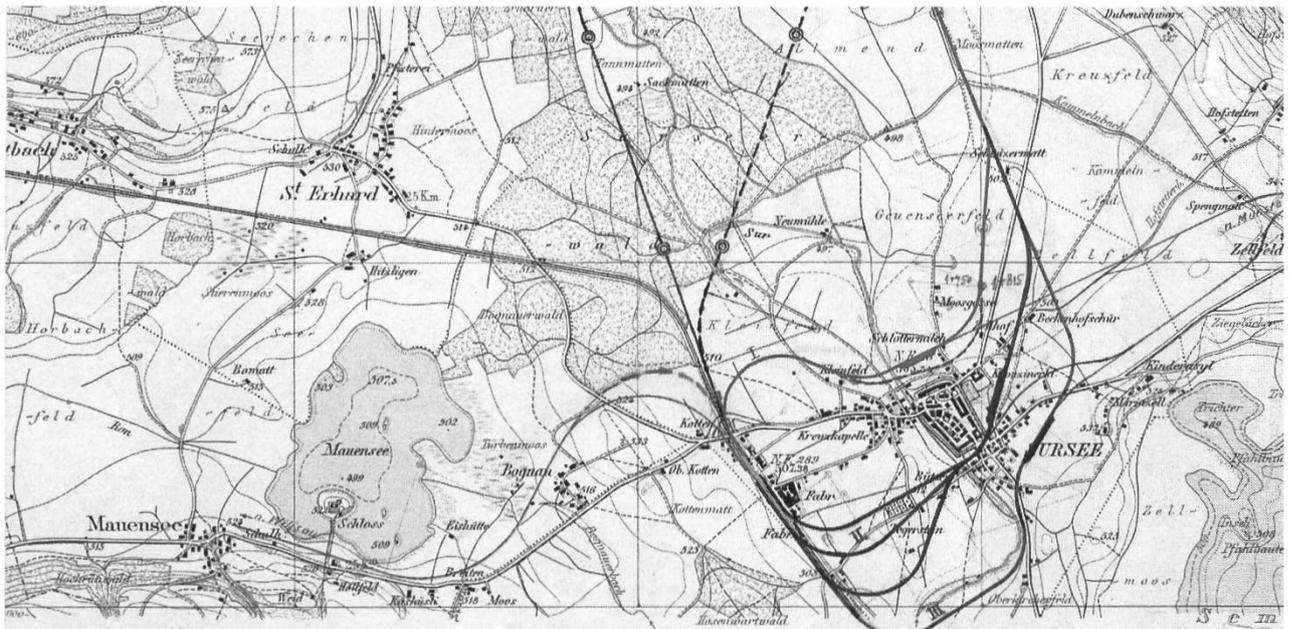


Schlichte Arbeiterhäuser und dem Heimatstil verpflichtete Bauten an der 1912/13 errichteten Christoph-Schnyder-Strasse.

Konzessionen für eine Bahnlinie durch das von der Centralbahn nicht berücksichtigte Surental bemüht. Zögerliches Verhalten und die Uneinigkeit zwischen den Aargauer und Luzerner Gemeinden über die Spurbreite und die Funktion der Bahn verhinderten ein gemeinsames Projekt. Trotz kämpferischen Parolen und dem Einsatz Sursees für eine zweite Bahnlinie beschlossen die Aargauer Gemeinden im Alleingang den Bau einer Schmalspurbahn bis an die Kantonsgrenze. 1901 wurde die Linie von Aarau nach Schöftland eröffnet. Für die Fortführung dieser elektrischen Schmalspurbahn nach Sursee lag 1904 die Konzession mit verschiedenen Linienführungen auf dem Surseer Gemeindegebiet vor. Die favorisierte Variante sah eine Einfahrt ins Städtchen beim Raggentörli und eine Fortführung als Strassenbahn durch die Unterstadt vor, weiter auf der Centralstrasse bis zur Station SBB. Amtsgehilfe Josef Häfliger-Amryhn erhielt bereits 1902 eine entsprechende Konzession. Daneben stand eine nordwestliche Umfahrung des Städtchens mit einer Haltestelle Unterstadt zur Diskussion oder die direkte Linie vom Surseer Wald zur Station mit oder ohne Tramverbindung zum Stadtzentrum hin.

Zur gleichen Zeit arbeitete ein Komitee an einer Normalspurvariante von Sursee nach Triengen ohne Anbindung an die Aargauer Schmalspurbahn, welche sich nach ihrer gescheiterten Finanzierung 1910 durchsetzte. Die Normalspurbahn zog ebenfalls verschiedene Linien-Varianten in Betracht. Dabei unterlag der Vorschlag, die Stadt auf der Ostseite zu umfahren und via Friedhof Dägerstein in einem Bogen beim Merkur in die Station einzufahren, der Nordumfahrung mit einer S-Kurve durch das Kleinfeld.

Am 23. November 1912 nahm die Sursee-Triengen-Bahn ihren Betrieb auf. Sursee erhielt den gewünschten Stadtbahnhof nördlich des Hinteren Grabens. Es war nun möglich, mit der Bahn vom Städtchen ins Bahnhofquartier zu gelangen, die Fahrt



Situationsplan mit Varianten der Linienführung der geplanten Sursee-Triengen-Bahn auf dem Gebiet der Stadt Sursee 1910.

durchs Kleinfeld dauerte vier Minuten. Die Trasse-Schleife im nördlichen Quartiergebiet prägte das Ortsbild ein halbes Jahrhundert lang.

Mit der Station Sursee-Stadt erhielt das Bahnhofquartier auf dem Gemeindegebiet Konkurrenz, jedoch erreichte die ST-Station nie annähernd eine Bedeutung wie die frühe Centralbahn-Station im 19. Jahrhundert, und der zweite Bahnanschluss zog keine vergleichbare Entwicklung in seiner unmittelbaren Umgebung nach sich. Es entstand kein zweites Bahnhofquartier, viel eher wurde die SBB-Station als Knotenpunkt zweier Linien aufgewertet. Auf regionaler Ebene erlangte die Sursee-Triengen-Bahn rasch Bedeutung und trug den Surentaler Gemeinden wichtige Standortvorteile für die Industriensiedlung ein.⁹⁸

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war das Rottal um einen Eisenbahnanschluss bemüht, bis 1914 wurden nicht weniger als acht Projekte zur Diskussion gebracht. Eines sah die Fortsetzung der Surentalbahn über Ettiswil nach Willisau vor, später gab es auch eine Variante über Ettiswil–Ruswil nach Wolhusen. Das Willisau-Nebikon-Bahnprojekt provozierte die «endgültige Initiative» für das Rottalbahnpjekt mit einer Linie ab der Station Sursee entlang der Centralbahnlinie bis St. Erhard, am Westufer des Mauensees vorbei nach Ettiswil und Wolhusen. Doch die Finanzierung der Bahn scheiterte unter anderem an der Gemeinde Sursee, deren Möglichkeiten wegen zahlreicher öffentlicher Bauten und des ST-Bahnprojekts beschränkt waren. Der Ausbruch des Weltkrieges 1914 und die fehlende Unterstützung durch die SBB setzten den Rottalbahnplänen ein Ende. 1918 lösten Auto-kurse die Postkutschen ab, für deren Betrieb die Gemeinden weit geringere Leistungen aufbringen mussten als für eine Eisenbahnlinie. Ein Kurs der «Automobil-gesellschaft Rottal AG» führte von der Station Sursee über Ettiswil nach Willisau.⁹⁹

Mit zunehmendem Verkehr häuften sich die Forderungen nach Verbesserungen der Bahnbauten in Sursee. Der Stadtrat und die Geschäftsinhaber am Bahnhofplatz beschwerten sich mit wenig Erfolg bei der Bahndirektion über die engen Platzver-

hältnisse im Bahnhofgebäude, die mangelhaften Toiletten und über die ungelöste Frage des Kirchwegübergangs nach dem Leidenberg, der seit dem Bahnbau von den Schienen unterbrochen war. Die Planungsarbeiten zum Bau der Doppelspur auf der Strecke Aarburg–Sursee gaben Anlass zur Hoffnung auf einen vollständigen Neubau. Eine Gruppe «Personen der Verkehrsinteressierten von Sursee und Umgebung» forderte im Herbst 1907 die Einrichtung einer Poststelle in einem neuen Stationsgebäude, ausserdem eine Unterführung an Stelle der geplanten Passerelle und durch eine Verschiebung der Geleise einen Platzgewinn für einen «dem Verkehr entsprechenden Vorplatz».¹⁰⁰ Trotz Unterstützung der Post wies die Bahndirektion das Anliegen der Postfiliale vorerst ab. Die Postdirektion beschwerte sich: «Inzwischen ist seitens der um die Station Sursee gruppierten Geschäftsinhaber das Begehren um Errichtung einer Poststelle daselbst erneuert worden. Eine von hier aus angeordnete Untersuchung hat ergeben, dass diesem Begehren die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann.»¹⁰¹ Die SBB stellten klar, dass beim Bau der zweiten Spur kein neues Stationsgebäude erstellt werde.¹⁰² Für die SBB gab es beim Ausbau dringlichere Projekte als einen neuen Bahnhof in Sursee. Der Ausbau in Aarburg war mit 1'060'000 Franken, in Zofingen mit 660'000 Franken berechnet, für die Station Sursee waren dagegen eher bescheidene 250'000 Franken veranschlagt.¹⁰³ Auch beim 1912 folgenden Anschluss der ST an die Station verzichteten die SBB auf eine Erweiterung des Stationsgebäudes, richtete aber bei der Station eine Poststelle ein.¹⁰⁴



1911 mietete sich die Post für rund zehn Jahre in den Gebäulichkeiten der Weinhandlung Fischer ein. Aufnahme 2006 mit ehemaligem Postschalter.

Im Rahmen der Ausbaurbeiten auf der Strecke Aarburg–Sursee von 1910 baute die Bahn die Strassenüberführung im Kotten, eine Passerelle beim Aufnahmegebäude, einen neuen Güterschuppen bei der Ofenfabrik, zusätzliche Geleiseanlagen und die Wegüberführung beim Schellenrain, 150 Meter südwestlich des vorherigen Übergangs bei den Keiserhüsern. Dabei veränderte die neue Strassenführung bei der Kottenbrücke mit dem nördlich zum alten Kantonsstrassenübergang gelegenen Bogen das Ortsbild, und die Doppelspur war zu einem abseits der Übergänge schwer überwindbaren Hindernis geworden. Die Kottenbrücke war die herausragende und bedeutungsvollste Brücke der Umgebung. Für das Geleise der ST zur Station musste die Brücke nur wenig verbreitert werden, bei der Station errichteten die SBB am nördlichen Nebengebäude einen kleinen zusätzlichen Gepäckschuppen. Die Erweiterungen der Station beschränkten sich weitgehend auf den Güterbahnhof und die Nebenbauten, die gewünschten Komfortverbesserungen für die Passagiere blieben aus. Die Situation auf dem Stationsareal, welches auf der Nordostseite «durch industrielle Anlagen» und im Westen zunehmend von den Wohnhäusern an der Pilatusstrasse eingengt war, führte zur Vergrösserung der Verladeanlagen und zur Versetzung des Güter-



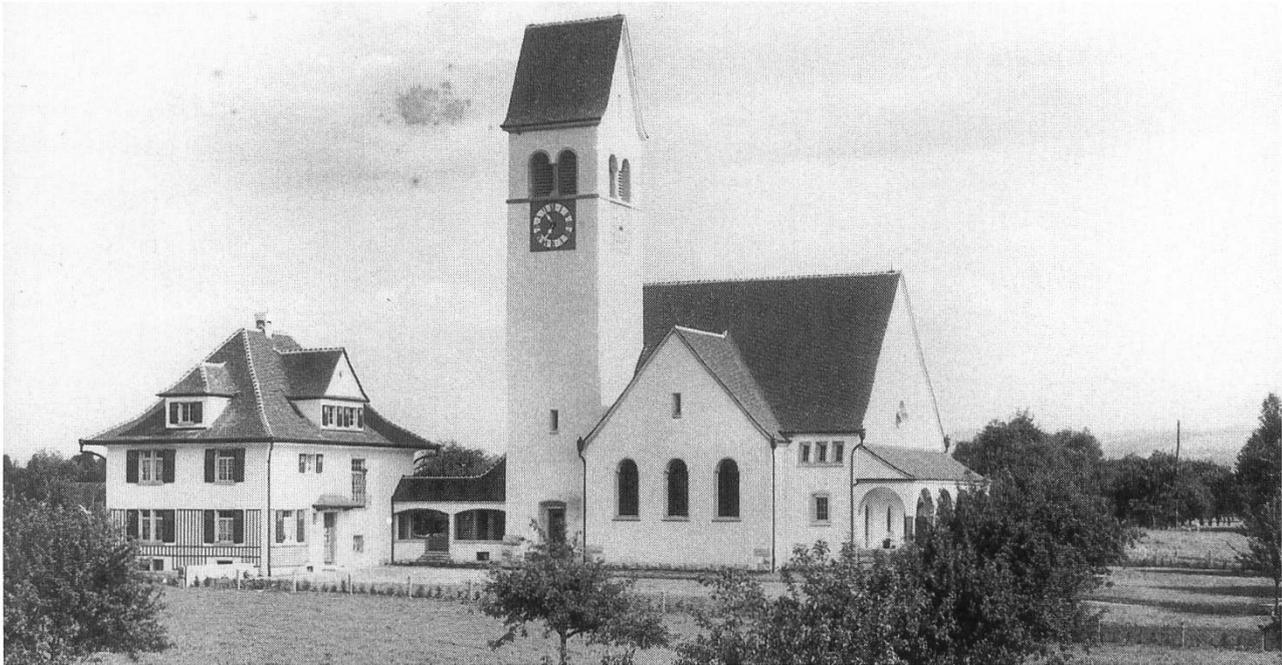
Das 1912 errichtete mechanische Stellwerkgebäude auf der Station Sursee. Aufnahme von 2001 kurz vor dem Abbruch.

schuppens in südwestlicher Richtung. 1912 folgte gegenüber dem Güterschuppen das Stellwerkgebäude zur Koordination der Bewegungen auf der Station Sursee, 1914 der Umbau des Abortgebäudes.¹⁰⁵ Danach kam es für Jahrzehnte nur zu geringen Veränderungen auf der Station, der Umsatz war leicht rückläufig. Die gestiegenen Kohlepreise im Ersten Weltkrieg und die Krise der Zwanzigerjahre hinterliessen Spuren. 1920 setzte die Bahn in Sursee noch 152'624 Franken um, beinahe 30'000 Franken weniger als die Centralbahn im Jahr 1900. Auch erreichte die ST als Nebenlinie nur geringe überregionale Bedeutung. Sie entwickelte sich nicht zu einer Anschlussverbindung ans SBB-Liniennetz und an den internationalen Schienenweg.¹⁰⁶ Grössere Erweiterungen auf der Station folgten erst mit dem Bau der Zeughäuser 1933/34 und der damit verbundenen Leistungssteigerung für den Truppenverlad.

Die evangelisch-reformierte Kirche

Neben den Industrie- und Wohnbauten an den beiden Lebensadern erschlossen grosse öffentliche Gebäude die noch unbebauten Felder im Norden und im Süden des Eisenbahnvorstadtquartiers. Der Bau der evangelisch-reformierten Pfarrkirche mit dem Pfarrhaus 1912/13 auf dem Dägersteinhügel und der Bau der Zeughäuser in der Münchrüti im Nordwesten der Stadt 1933/34 waren von herausragender Bedeutung und charakterisierten die nachfolgenden Bebauungen der Wilematte und der Münchrüti.

An Weihnachten 1897 fand der erste Gottesdienst der reformierten Gemeinde Sursee in einem zur Winterzeit unbenutzten Saal der Konservenfabrik des deutschen Unternehmers Emil Lindner statt. In den Jahren zuvor hatten sich zahlreiche Bauern, Arbeiter und Geschäftsleute aus reformierten Kantonen in der näheren und weiteren Umgebung der Stadt angesiedelt. Die Surseer Industrien im Bahnhofquartier waren der Ort der reformierten Gemeinde, die von denselben Fabrikanten angeführt wurde, die auch im Quartierverein vertreten waren: Adolf Wilhelm und



1913 wurde die neue evangelisch-reformierte Kirche von Sursee auf dem noch weitgehend unbebauten Dägersteinhügel eingeweiht. Aufnahme von 1913 mit Kirche und Pfarrhaus.

Emil Lindner. Nach der Aufgabe der Konservenfabrik zog die Gemeinde in einen Saal der Uhrensteinschleiferei in die Vorstadt und ab 1906 in das Absonderungshaus der städtischen Armenanstalt, ein Hinterhaus des Bürgerheims. Zu den Gottesdiensten kamen zahlreiche Gläubige aus weiter entfernten Dörfern mit der Bahn nach Sursee. Angesichts der wirtschaftlichen Veränderungen und der Bevölkerungszunahme äufnete die Gemeinde einen Kirchbaufonds. Aus der Chronik der reformierten Kirchgemeinde von 1904: «Nacheinander sind Ofen- und Konservenfabrik entstanden; Villen und Wirtshäuser sind gefolgt, das schöne Gebäude der kantonalen landwirtschaftlichen Schule ist errichtet worden, so dass sich heute zwischen dem Städtlein und dem Bahnhof ein neues Quartier erhebt, das sich immer mehr vergrössern wird. Was aber für uns noch mehr in Betracht kommt, ist, dass mit dieser Vergrösserung und dem Überhandnehmen der Industrie die Einwanderung neuer und fremder Elemente verbunden ist [...]. Da sind Direktoren, Arbeiter, Beamte, Geschäftsleute, Kaufleute, Angestellte, Handwerker in Sursee eingezogen, unter denen sich selbstverständlich auch Protestanten befanden.»¹⁰⁷

1907 erwarb die Gemeinde für 10'800 Franken einen 3'600 m² grossen Bauplatz auf dem Dägersteinhügel. Der Ort in der kaum besiedelten südlichen Vorstadt war ein paar Jahre zuvor als Bauplatz für das neue Schulhaus im Gespräch gewesen. Aus einem beschränkten Wettbewerb ging das Projekt eines schlichten Baus im Stil der romanischen Landkirchen des Luzerner Architekturbüros Heinrich Meili-Wapf und Fritz Amberg hervor, das sich mit zahlreichen Bauten, unter anderem dem Hotel Palace in Luzern, einen Namen gemacht hatte. Am 13. August 1913, ein Jahr nach Baubeginn, konnten Kirche und Pfarrhaus der Gemeinde übergeben werden. Der schlanke Kirchturm mit den gekuppelten, rundbogigen Schallöffnungen und der Uhr überragte das Dägersteinfeld und die unbebaute Wilematte. Die gesamte Anlage bildete einen Gegenpunkt zur Stadtanlage mit der überragenden katholischen Kirche St. Georg. Die Ausstattung besorgten vorwiegend Surseer Handwerker und Meister, unter anderem Adolf Meier-Brunner, Paul Amlehn und Schlossermeis-

ter Gottfried Locher. 1966 wurde die Kirche durch den Luzerner Architekten John Thomkins im Innenraum umgestaltet und das Gemeindehaus angebaut. Die zur selben Zeit neu gestalteten Jugendstilfenster von André Thomkins, dem Sohn des Architekten, sind ein bedeutendes und ausgesprochen innovatives Kunstwerk, das der Kirche einen besonderen Glanz verleiht.¹⁰⁸

Der Standort der Kirche in der Nähe des Industriequartiers und des Bahnhofs war für die Unternehmer- und Arbeitergemeinde günstig. Der stadtnahe Platz manifestierte zudem die örtliche Integration der neuen Gemeinde, denn eine Kirche an der äusseren Centralstrasse wäre durchaus denkbar gewesen. Der Bau war bis dahin das bedeutendste Projekt des Architekten Fritz Amberg in der Umgebung, der sich danach in Sursee niederliess und mit zahlreichen Bauten und der Gestaltung ganzer Quartiere das Ortsbild prägte. Mit der Verlegung der Post 1920 in den Chrüzlihof nahe der reformierten Kirche erhielt das Vorstadtquartier eine weitere wichtige Institution. Das öffentliche Zentrum dehnte sich in die westliche Vorstadt aus.

Die Zeughäuser 1933/34

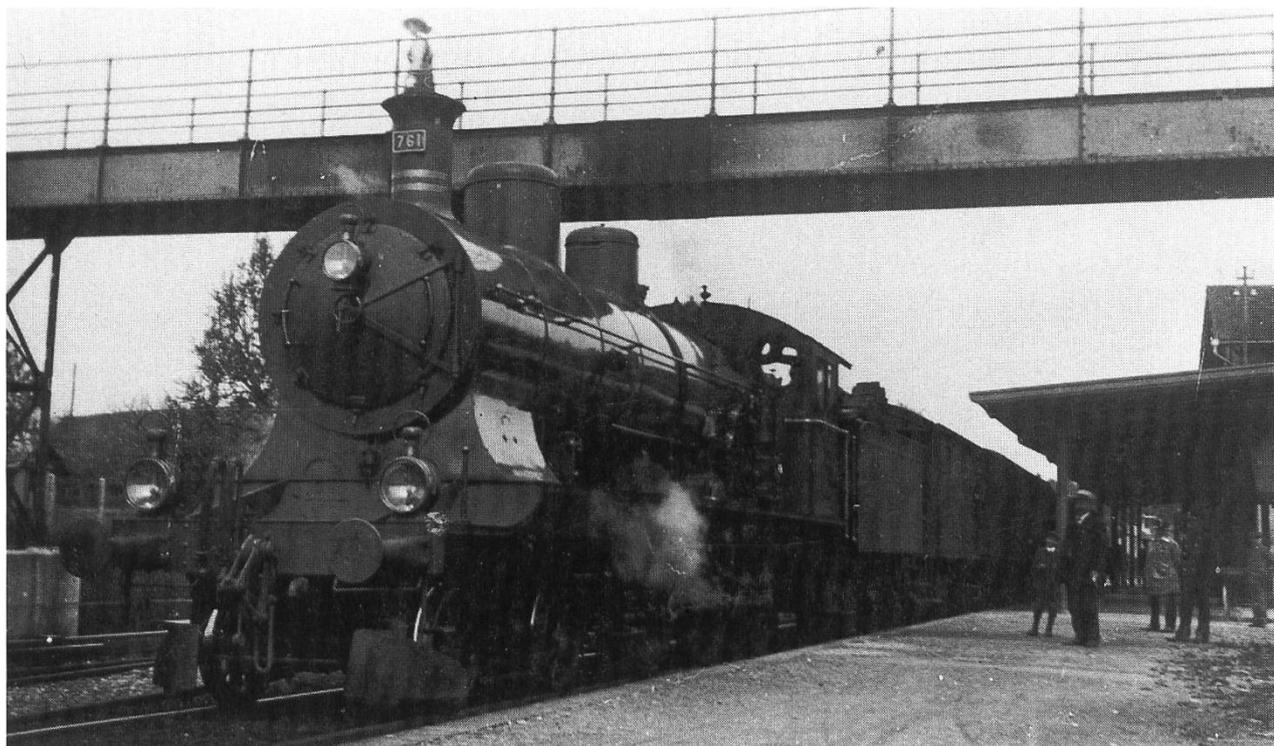
Sursee bemühte sich Anfang der Dreissigerjahre, kantonaler Korpssammelplatz zu werden. Die Stadtbehörde schlug dem Eidgenössischen Militärdepartement vier gut erschliessbare Standorte in der Nähe der Station vor: die Matte hinter dem Bürgerheim, einen Platz bei der Neumühle, bei der Moosgasse oder im Osten der Stadt. Die letzten beiden Varianten fielen wegen der Durchfahrt durch die engen Gassen des Städtchens ausser Traktanden, der Platz hinter dem Bürgerheim war nur über die enge Strasse erschlossen, so dass der Gemeinderat der Kriegsmaterialverwaltung in Bern ein 26'250 m² grosses Bauterrain im unbewohnten Gebiet nahe der Neumühle anbot. Zusätzlich verpflichtete sich die Gemeinde, die Zufahrtsstrassen auf eigene Kosten zu erstellen, die Zuleitung von Wasser, Kanalisation und elektrischem Strom zu übernehmen und die Zufahrtswege zu den Munitions- und Sprengstoffmagazinen im Wald der Korporation anzulegen. «Was die Unterkunftsöglichkeiten in unserer Gemeinde betrifft verweisen wir darauf, dass für 2'000 und etwas mehr Mann Unterkunft in den Schulhäusern vorhanden ist. Die übrige Mannschaft kann in allernächster Nähe untergebracht werden. Für die Unterkunft der Offiziere kommen die Gasthäuser in Frage. [...] Die Unterbringung der Pferde kann in der grossen Scheune und den Stallungen der Gasthäuser und Scheunen erfolgen.»¹⁰⁹ Das Angebot überzeugte das Militärdepartement, der Bundesrat ratifizierte am 24. Mai 1932 den Vertrag, und der Kanton baute in der Münchrüti die weitläufige Zeughausanlage.¹¹⁰ Bauleitender Architekt war Bauherr Fritz Amberg. Die Erschliessung erfolgte über die neue Zeughausstrasse sowie über die verlängerte und verbreiterte Spitalstrasse durch das Kleinfeld bis zum Bürgerheim in die Kantonsstrasse und im Osten über die verbreiterte Moosgasse. Die Landbesitzer der betroffenen Grundstücke entschädigte die Stadt mit 3 Franken pro Quadratmeter.

Die Gemeinde profitierte für den Strassenbau von kantonalen Subventionen im Zusammenhang mit den «Notstandsarbeiten zur Behebung der Arbeitslosigkeit» im Winter 1932/33. «In unserer Gemeinde hat es sehr viele Arbeitslose, hervorgerufen durch die erfolgten Kündigungen in der Ofenfabrik Sursee», die «einzig und allein auf dem Wege der Durchführung von Notstandsarbeiten Beschäftigung finden können.»¹¹¹ Die Zeughausanlage wurde im Mai 1934 von Bundesrat Minger

und zahlreicher Prominenz eingeweiht. Die Stadt kam so in der Krise zu einem wichtigen Bauwerk und zur Erschliessung des Kleinfeld-Münchrüti-Gebiets. Der Korps-sammelplatz brachte dem lokalen Gewerbe insbesondere in der schwierigen Kriegs-zeit willkommene Einnahmen. Die erfolgreiche Anwerbung von Institutionen mit kostenlosem oder günstigem Bauterrain sollte in der Folge in diesem Gebiet Schule machen.¹¹²

Die Personenunterführung zur Pilatusstrasse

Der Bau der kantonalen Zeughäuser und der damit zunehmende Militärverkehr erforderten Erweiterungen auf der Station. Um den Bahnverkehr beim Verlad der mobilisierenden Truppen nicht zu behindern, musste die Kapazität gesteigert werden. Auch die Einrichtungen für die Billettausgabe und die Gepäckabfertigung waren für einen Korps-sammelplatz ungenügend. Auf Grund der angespannten Finanzlage waren jedoch nur bescheidene Anpassungen möglich.¹¹³ Bereits vor dem Zeughausbau beantragte «eine Anzahl Einwohner des Bahnhofquartiers» bei der Bahn die Erstellung eines Personendurchgangs an Stelle der ungeliebten Passerelle und stellte Beiträge in Aussicht. Die Kreisdirektion in Luzern jedoch zögerte, da die SBB «von der Erstellung der Unterführung keine nennenswerten Vorteile habe, da die Passerelle noch lange nicht ersetzt werden müsse». Sie empfahl aber der Generaldirektion in Bern die Unterführung im Hinblick auf den Bau eines zweiten Perrons, «dessen Erstellung mit Rücksicht darauf, dass Sursee Korps-sammelplatz ist, demnächst ein neues Zeughaus erhält und einen ziemlichen Vorortsverkehr hat, nicht mehr allzu lange wird hinausgeschoben werden können.»¹¹⁴ Mit der Forderung nach einer Unterführung tauchte nach 26 Jahren der Quartierverein Eisenbahnvorstadt wieder aus der Versenkung auf. 1931 formierte sich ein Vorstand um Baumeister Paul Schläpfer, der sich nach erfolgreicher Mitgliederwerbung für die



Von 1912 bis 1934 diente die Passerelle beim Bahnhof als wichtiger Übergang.

Unterführung einsetzte. Vereinspräsident Schläpfer hatte genauso wie Johann Fischer zum Weinhof 1924 sein Wohnhaus an der Pilatusstrasse gebaut und war direkt vom Geschehen auf der Station betroffen. Bis Mitte der 1930er-Jahre schloss sich die Wohnhausbebauung an der Pilatusstrasse, was dem Bahnübergang neue Bedeutung verlieh.¹¹⁵

Die Anwohner waren um einen sicheren und wenn möglich trockenen Übergang oder eine Unterführung der Geleise bemüht. Präsident Schläpfer verhandelte in dieser Sache persönlich mit dem Stadtrat und der Bahn. Die Generalversammlung vom 30. März 1933 beauftragte ihn, an den Stadtrat zu gelangen, der noch einmal versuchen sollte, auch die Nachbargemeinde Oberkirch zu einem Beitrag an die Unterführung zu bewegen «im Interesse Ihrer Bürger vom Leidenberg». Im Tätigkeitsbericht von 1934 hielt Schläpfer dann auch fest, «dass der Vorstand alles unternommen hat, um die Unterführung beim Bahnhof zur baldigen Ausführung zu bringen».¹¹⁶ 1934 stellte die Kreisdirektion das entscheidende Gesuch für die «Naturalleistungen an die Unterführung» an Bern: «Durch den Bau der grossen Zeughäuser ist Sursee seit 1933 ein wichtiger Mobilmachungsplatz geworden. Die gesamten dort zur Mobilmachung kommenden Truppen betragen 8'000 Mann und gegen 2'000 Pferde nebst den zugehörigen zahlreichen Kriegsfuhrwerken. Schon bei einer teilweisen, erstmals im letzten Herbst erfolgten, besonders aber bei einer gesamten Mobilisierung werden an die Leistungsfähigkeit der Station Sursee ganz bedeutende Anforderungen gestellt.»¹¹⁷ Die SBB-Leitung bewilligte unabhängig von den Anliegen der Stationsanwohner den Beitrag im Hinblick darauf, dass wegen des vermehrten Militärverkehrs «in absehbarer Zeit» ein neues Überholungsgeleise und damit auch der Zwischenbahnsteig erstellt werden müsse.¹¹⁸

Die Passerelle wurde 1934 durch die Unterführung ersetzt, die Stadt führte die nötigen Strassenkorrekturen aus. Sie verbesserte das Trottoir an der westlichen Bahnhofstrasse und den Belag an der Merkurstrasse.¹¹⁹ Drei Jahre später verlängerte die Bahn beim Merkur die Verladerrampe und baute das Ausziehgeleise. Die Zufriedenheit der Anwohner und der Stadt war nur von kurzer Dauer. Der Stadtrat beschwerte sich 1942 bei der Bahndirektion über die unhaltbaren Verhältnisse auf der Station. Der 80-jährige Bahnhof habe «nur die aller-allernotwendigsten Verbesserungen erfahren». Der Stadtrat forderte das zweite Perron und war mit den verschiedenen Hütten unzufrieden: «Durch Erstellung von 1–2 alles umfassender Nebengebäude könnte das jetzt bestehende «Negerdorf» zum verschwinden gebracht werden. Zu wünschen ist auch eine äusserliche bauliche Anpassung des Stationsgebäudes an die Umgebung.»¹²⁰

Fritz Amberg

Die fortschreitende Bebauung der westlichen Stadtgebiete hielt bis zu den Krisen- und Kriegsjahren Ende der Dreissigerjahre an. Kernpunkte bildeten das Bahnhofquartier, die Christoph-Schnyder-Strasse und die Wilemattstrasse. Neben den eher dichten Überbauungen wurden in mehreren Gebieten vereinzelte Bauplätze besetzt: im Nordwesten an der (Klein-)Feldstrasse, an der Konservenstrasse auf dem Dägersteinfeld (Rigistrasse) und entlang der Bahnlinie bei den Keiserhüsern.¹²¹ In dieser Periode trat mit zahlreichen Bauten der Surseer Architekt Fritz Amberg in den Vordergrund. Der Sohn des Amtstatthalters und Nationalrats Hans Amberg aus Büron studierte drei Jahre an der ETH in Zürich Architektur. Danach war er in Zürich,

Pforzheim, Mannheim, Berlin, Dresden und Rorschach tätig, bevor er ab 1912 im Luzerner Architekturbüro von Heinrich Meili-Wapf arbeitete und an ersten Bauprojekten in Sursee beteiligt war (siehe: Die evangelisch-reformierte Kirche). Ab 1916 war Amberg als selbstständiger Architekt in Sursee tätig, von 1918 bis 1943 amtierte er als Bauherr im Stadtrat von Sursee. Fritz Amberg realisierte innert weniger Jahre bedeutende sakrale, öffentliche und private Gebäude in der Region sowie unzählige kleine Bauten und Umbauten und übernahm Bauleitungen bei grösseren öffentlichen Projekten. Neben den Schulhäusern der Nachbarorte Nottwil und Geuensee, wo er auch die Kirche baute, war er in Sursee für den Neubau des Stadttheaters 1924–1926, für den Umbau des Schulhauses «Spinne» 1927 und für den Umbau des Kapuzinerklosters verantwortlich. 1934 war er bauleitender Architekt beim Bau der kantonalen Zeughäuser, 1935 bei der Erweiterung der Pfarrkirche Sursee und 1945 beim Amtsstatthalteramt.

Von grosser Bedeutung war seine Wohnbautätigkeit, insbesondere im Eisenbahnvorstadtquartier. Amberg, der sich in seinen frühen Jahren mit Jugendstil und Klassizismus auseinandergesetzt hatte, baute in den Vorstädten und Ausenquartieren Sursees eine Vielzahl Wohnhäuser im Chaletstil und in einem späten Heimatstil. Die Bauten weisen einen klaren Bezug zu ländlichen, vorindustriellen Vorbildern auf, verbunden mit idyllisierenden Elementen der Heimat. Im Gegensatz zum Historismus orientierte sich der Heimatstil an regionaler Bautradition und am historischen Wohnhausbau. «Angesichts politischer, ökonomischer und sozialer Unsicherheiten und der oft als unmittelbare Bedrohung empfundenen rasanten Entwicklung und Veränderung der Um- und Lebenswelt lag es nahe, in Altbekanntem, in heimatlichen Traditionen ästhetischen und emotionalen Halt zu suchen.»¹²² Ein grosser Teil von Ambergs «Bauernhäusern» ist bis heute als ein markantes Merkmal für diese Bauperiode erhalten und verleiht mehreren Surseer Quartieren ländliches Gepräge, wobei er mit dem Mühlehof, einem frühen Werk aus dem Jahre 1918, auch ein landwirtschaftliches Gebäude baute.¹²³ Neben dem bereits erwähnten Photohaus von 1911 realisierte Amberg an der Bahnhofstrasse den Hausvorbau der Möbelfabrik Meier



Die 1929 von Architekt Fritz Amberg für Karl Kathriner erbaute Apotheke an der Centralstrasse.



Das Chalet «Rosengütli» von Architekt Fritz Amberg an der Rigistrasse aus dem Jahr 1928.



Die Eisenbahnvorstadt mit den ersten Bauten von Fritz Amberg an der verlängerten Centralstrasse. Aufnahme 1924.

AG 1924/25 (Nr. 6), den Erweiterungsbau der Buchdruckerei Furrer 1934 (Nr. 21), später Lustenberger, und den Umbau desselben Wohnhauses 1945, heute ein Bijouteriegeschäft und ein Relikt inmitten von mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern. 1941 errichtete er den Anbau mit Terrasse am Wohnhaus Bossart (Nr. 23).

Zahlreicher sind die Bauten Ambergs an der Centralstrasse: die so genannte Kronenburg (Nr. 4–6), das Transformatorenhäuschen, die reich verzierte Apotheke Karl Kathriner von 1929 (Nr. 1), der Wilematthof (Nr. 3), das Rosenheim von 1923 (Nr. 7), die Metzgerei Krieger von 1935 (Nr. 10) sowie ein Umbau des Centralhofs 1927 (Nr. 17), die Erweiterung der Wachsfabrik Herzog (Christoph-Schnyder-Strasse 3) von 1929 und die ehemaligen Gebäude der Obst AG bei der Ofenfabrik (Nr. 36). Beinahe gesamthaft gestaltete Amberg das Ortsbild auf dem Dägersteinfeld bis in die 1940er-Jahre mit seinen Wohn- und Gewerbebauten für Händler und Beamte aus der Eisenbahnvorstadt, insbesondere den Chalets an der ehemaligen Konservenstrasse. 1926 baute er das Wohn- und Geschäftshaus für die Bildhauerbrüder Oberli an der Dägersteinstrasse (Nr. 13), zwischen 1929 und 1933 entstanden an der Rigistrasse die Mehrfamilienhäuser Alpenblick (Nr. 2) und Rosengütli (Nr. 4) sowie ein Einfamilienhaus (Nr. 12).

An der Christoph-Schnyder-Strasse entstand 1929 das Metzgerheim (Nr. 8), ein Chalet mit angebauten Stallungen und Garage für Metzgermeister Alfred Wyss sowie an der Gartenstrasse 1928 das Wohnhaus des Mittelschullehrers Alois Bernet (Nr. 8). Amberg setzte später noch Akzente an der Wilemattstrasse, unter anderem mit der Garage Wyder und einem Doppeleinfamilienhaus, sowie mit seinem späteren Partner Jakob Schwendimann an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse bei der Überbauung der Wohnbaugenossenschaft (Nr. 14, 16, 18).

Die beachtliche Bautätigkeit des begnadeten Planzeichners Amberg, aber auch seine Funktion als Bauherr wirkten sich auf die Bebauung des Dägersteinfeldes aus, lokale Architekten und Baumeister lehnten sich an seine Bauten an: An der Rigi-



Das heute von einer Versicherung genutzte Wohn- und Geschäftshaus des Bäckers Josef Häfliger von 1928. Aufnahme 2006.

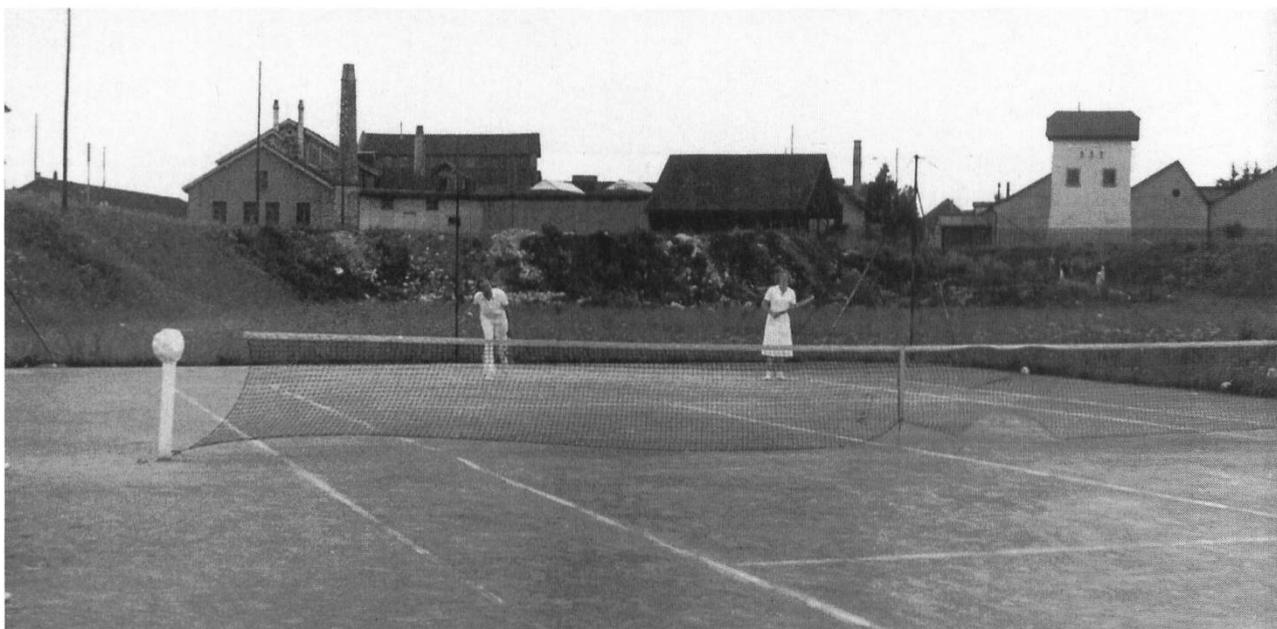
strasse entstand ein Chaletquartier, an der Gartenstrasse wurden Einfamilienhäuser mit Gartenanlagen gebaut.

An der Centralstrasse komplettierte 1925 das Wohnhaus des Arztes Karl Schmid die stolzen Bauten (Nr. 13, seit 1990 Gartenstrasse 2), an der Bahnhofstrasse errichtete 1928 der Zahnarzt Albert Meyer seine Villa (Nr. 38). Im selben Jahr baute Bäcker Josef Häfliger ein Wohn- und Geschäftshaus an der Kreuzung Dägerstein-Centralstrasse als valable Ergänzung zur Post, der gegenüberliegenden Metzgerei und dem Restaurant Central (Nr. 9).¹²⁴

Industriequartier und Gartenstadt

Trotz Krisen- und Kriegsjahren schritt die Entwicklung der Eisenbahnvorstadt in den 1930er- und 1940er-Jahren unvermittelt voran. Über diese «erfreuliche» Bautätigkeit schrieben die «Luzerner Neuesten Nachrichten» am 30. Mai 1939: «Allein die letzten vier Jahre haben eine ungeahnte bauliche Entwicklung gebracht, so dass der Besucher, der die etappenweise Entstehung der vielen Bauten und die Renovation nicht kennt, heute ein teilweise völlig verändertes Stadtbild antrifft.» Dem Bahnreisenden zeigte sich ein neues Bild. Noch vierzig Jahre zuvor hatte der «von Freunden und Kennern der Gegend» verfasste illustrierte Führer für das Wiggertal und den Sempachersee vom Bahnhof her «einen weiten, freundlichen Ausblick über die offene Gegend, deren Mittelpunkt das freundlich gelegene Städtchen Sursee bildet», beschrieben.¹²⁵ Das Stadtbild hatte sich verändert, und die Silobauten des VLGZ beim Merkur und der Genossenschaft am Bahnhofplatz waren Vorboten für die Ausmasse der künftigen Bebauung.

Das Industriegebiet dehnte sich vor allem mit den Erweiterungsbauten der Ofenfabrik und neuen Betrieben an der Centralstrasse weiter Richtung Stadt und mit dem VLGZ beim Merkur entlang der Bahngleise nach Süden aus. Die Bahn ver-



Im Jahre 1936 richtete der Tennisclub Sursee in einer ehemaligen Kiesgrube hinter der Ofenfabrik seinen ersten Tennisplatz ein.

grösserte ihre Gütergeleiseanlage und schloss die Ofenfabrik, das Lagerhaus des VLGZ und später den «Fruchthof» der Landwirtschaftlichen Genossenschaft am Bahnplatz direkt mit Verbindungsgeleisen ans Bahnnetz an. Während des Zweiten Weltkrieges befand sich bei der Kottenbrücke eine Fliegerabwehrstellung, ein Hinweis auf die Bedeutung der Geleiseanlage.¹²⁶ Mehr und mehr zog sich die Landwirtschaft aus dem Dägersteinfeld zurück. In der Kiesgrube hinter den Fabrik- und Lagergebäuden der Ofenfabrik richtete 1936 der Tennisclub einen ersten Tennisplatz ein.¹²⁷ Daneben lagen an der südlichen Rigistrasse die «Pflanzplätze» der Freizeitgärtner, zwei Gärtnereien in Friedhofsnähe und gegen die Centralstrasse hin die vergrösserten Gärten der Landwirtschaftlichen Schule. Der Kanton hatte das Schularéal fortwährend erweitert und baute 1937/38 ein neues Konviktgebäude neben das bestehende Schulgebäude, zusammen mit einem Hühner- und Musterschweine-stall.¹²⁸

An der Centralstrasse schloss sich die Bebauung, das Bahnhofquartier wuchs mit dem Vorstadtgebiet zusammen. Die Wohnbevölkerung von Sursee hatte seit 1910 kontinuierlich zugenommen und erreichte 1941 3'784 Einwohner. Ein immer bedeutenderer Teil entfiel auf das Eisenbahnvorstadtquartier. Der mächtige Saalbau beim Hotel Eisenbahn schuf dem Quartier ein neues soziales und kulturelles Zentrum. Die Strassen zum Zeughaus und die Gartenstrasse erschlossen neuen Baugrund. An den Gemeinde- und gleichzeitig Quartiergrenzen zu Oberkirch im Süden und Mauensee im Norden entstanden erste Gebäude: im Walkeli ein Sägewerk und Holzbaubetrieb mit zugehörigem Wohnhaus, auf der Kottenmatte Wohnhäuser.¹²⁹ In der Nähe des Industriequartiers siedelten sich vermehrt Beamte, Handlungsunternehmer und Arbeiter an, die in den Industriebetrieben tätig waren. Die von der Industrialisierung geförderte Verschiebung der Beschäftigung von der Landwirtschaft zur Industrie und zu den Dienstleistungen hielt weiter an. Zwischen 1910 und 1941 nahm die Zahl der in der Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten in Sursee weiter auf 8 Prozent der Berufstätigen ab, während bereits 21 Prozent im Dienstleistungssektor ihr Auskommen fanden.¹³⁰



Die Landwirtschaftliche Schule Sursee mit dem Konviktgebäude von 1937/38, mit Freskomalerei von Hans Zürcher, Luzern. Aufnahme um 1938.

Die Wohnbauten an der Merkur-, Central- und Christoph-Schnyder-Strasse, das Chaletquartier an der Rigistrasse und die ersten Bauten auf dem Kleinfeld und der Kottenmatte entsprachen dem im schweizerischen Städtebau populären Ideal der freien Gartenstadt. Durch die architektonische Verknüpfung von Stadt und Land wollte man bessere Wohnverhältnisse schaffen. Die Erfahrung der schlechten hygienischen Zustände in der Altstadt und die mögliche Furcht vor einer Konzentration von Arbeitern in geschlossenen Siedlungen förderten eine offene Bebauung. Der theoretische Gartenstadtbegriff aus den englischen Siedlungskonzepten des ausgehenden 19. Jahrhunderts reduzierte sich in der Schweiz auf ein ästhetisches Leitbild der Bebauungsform, auf das freistehende Kleinhaus mit Garten. Diese offene Bauweise verlangte nach Vorschriften und Richtlinien, die in Sursee noch weitgehend nicht vorhanden waren.¹³¹ Ausser den Behörden war es der Quartierverein, der mit Vorstössen und Einsprachen die Einhaltung gewünschter Vorschriften beim Bau neuer Gebäude forderte. Mehrmals bemühte sich der Verein, den Charakter des «Chalet-Quartiers an der Rigistrasse» zu wahren. 1939 schrieb er wegen einer ausgesteckten Neubaute dem Stadtrat: «Der Vorstand des Quartier-Vereins geht mit den Chalet-Besitzern einig, und hofft, auch von Seiten der Surseer Behörden ihre Unterstützung, dass die Rigistrasse mit dem Hinstellen von Steinbauten verschont bleibt, d.h. der heutige Charakter gewahrt wird.»¹³² Die Stadt wies die Einsprache gegen den Bau in der Folge als «unbegründet» ab, die Forderung nach einer geordneten Bebauung des Quartiers erhielt jedoch mehr und mehr Unterstützung, auch in Anbetracht möglicher Grossbauten im Quartier.¹³³ Vor der Erweiterung der katholischen Pfarrkirche 1935 wurde die Möglichkeit eines Neubaus oder einer zweiten Kirche in Sursee diskutiert. Verschiedene Interessengruppen, unter anderem der Quartierverein, wünschten den Bau einer Filialkirche im Gebiet der Eisenbahnvorstadt. Die Mitglieder befürworteten an der Generalversammlung am 1. Februar 1932 «unter Stimmenthaltung der protestantischen Mitglieder» eine zweite Kirche in der Vorstadt und eine neue Kirchgemeinde. Der Quartierverein setzte zur «eifrigen Verfolgung der Angelegenheit» eine Kommis-



Die Eisenbahnvorstadt von Westens, Industriequartier und Gartenstadt. Luftaufnahme Swissairphoto 1960.

sion ein. Die «Luzerner Neuesten Nachrichten» berichteten über die Vorteile einer Kirche in der Vorstadt für Mauensee und für das Quartier, «dessen Entwicklung in den letzten Jahren auf eine weitere Ausdehnung schliessen lässt.» Tatsächlich kaufte die Kirchgemeinde Land auf der Schnydermatte für den Bau einer zweiten Kirche, vermutlich jedoch eher, um den politischen Druck auf einen Ausbau und die teure Renovation der bestehenden Pfarrkirche zu erhöhen als für einen Neubau in der Vorstadt. Der Platz, der spätere Kinderspielplatz Kyburg, blieb jedoch lange Zeit für eine Kirche reserviert.¹³⁴

Trotz fehlenden Reglementen für die Bauweise und die Verteilung der Bauten auf bestimmte Zonen bildeten sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der Eisenbahnvorstadt Gebiete mit vorherrschenden Bautypen: Neben dem Industriequartier bestanden an der östlichen Central- und Pilatusstrasse, der Gartenstrasse sowie der äusseren Bahnhofstrasse markante Villen- und grosse Mehrfamilienhäuser in verschiedenen Stilrichtungen, an der Rigistrasse entstand ein Chaletquartier, und an der Christoph-Schnyder-Strasse und bei den Keiserhüsern wurden Ein- und Zweifamilienhäuser einfacherer Bauweise erstellt. An der Bahnhofstrasse, der verlängerten Centralstrasse und der Wilemattstrasse konzentrierten sich die Gewerbebauten mit Ladenlokalitäten oder Produktionsräumen, an der Mostereistrasse Lagerhäuser, an der Bahnhof-, Feld- und Badstrasse verblieben die Landwirtschaftsgebäude. Die Landwirtschaft wurde durch die Bautätigkeit und die Umnutzung vermehrt zurückgedrängt. Die ausgreifende Industrie und die zunehmende Gewerbetätigkeit bei den entstehenden Wohnquartieren und in der Nachbarschaft der Ärztehäuser führte zu vermehrten Konflikten, und mit der absehbaren Siedlungsausdehnung wurden die Forderungen nach einer geordneten baulichen Ent-

wicklung, nach einem Bebauungsplan, dringlicher. Das Baureglement der Stadt Sursee stammte aus dem Jahre 1883 und setzte nur allgemeine Richtlinien fest, wie Baulinien und Abstände für Gebäude, das Bewilligungsverfahren oder feuerpolizeiliche Vorschriften. Es war keine Planungsgrundlage. In einer Revision der «Bau-Ordnung» wurde 1925 wenigstens zwischen Gebieten mit geschlossener und solcher mit offener Bauweise unterschieden. Vorgesehen war zudem, einzelne Gebiete zu ausschliesslichen Wohnquartieren zu erklären, jedoch fehlten der Übersichtsplan und die Zonenaufteilung. Mit dem «Stadtplan 1928» verfügte die Gemeinde erstmals über einen vollständigen Übersichtsplan, die Grundlage für eine weiter gehende Ortsplanung. Ab 1929 gab es in der Gemeinde eine Baukommission, ein Sonderausschuss befasste sich mit dem Bebauungsplan, dessen Ergebnisse und Entwürfe jedoch nicht weiterverfolgt werden. 1940 präzisierte eine zweite Revision des Baureglements die Vorschriften der Bauweise. Sie sah nur noch in Ausnahmefällen eine geschlossene Bauweise vor und für einzelne Gebiete Bebauungspläne.¹³⁵

Die Baumeister im Eisenbahnvorstadtquartier warben bereits ab 1932 für die Erstellung eines allgemeinen Bebauungsplans der Stadtgemeinde Sursee. Otto Estermann trat dabei im Quartierverein für eine klare Trennung des Villen- und Industriequartiers ein. Über Jahre forderte der Verein die Erstellung eines «definitiven» Bebauungsplanes, verstärkt durch Reklamationen der gestörten Nachbarschaft wegen der «Rauchplage der Mosterei AG», der Gerüche der 1937 errichteten Schweinestallungen bei der Landwirtschaftlichen Schule oder der Kiesgrube auf dem Dägersteinfeld. Daneben brachten die Quartierbewohner vor allem Anliegen betreffend der Strassen, deren Beleuchtung und Bepflanzung, der Signalisation oder sogar zu weiteren Erschliessungen vor. Für die Baumallee an der Bahnhofstrasse vermochte der Vorstand mit den Landbesitzern keine Lösung zu erreichen. Die «Staubplage» an der Merkurstrasse, aber auch an der Rigi- und Dägersteinstrasse und die «häufigen Unfälle und Unglücke» bei der Bahnüberführung wiesen auf den zunehmenden Verkehr hin. Erst in den Kriegsjahren sah sich die Stadtbehörde veranlasst, die Ortsplanung wieder anzugehen. An der Gemeindeversammlung im Dezember 1942 wurde die Ausarbeitung eines generellen Bebauungsplanes beschlossen und erneut eine Kommission eingesetzt, in der auch Baumeister Paul Schläpfer vertreten war. Im Quartierverein konnte beruhigt festgestellt werden, dass der Plan nun «endlich konkrete Formen» annahm.¹³⁶

3. Die Ortsplanung, der Verkehr und die Geschäftshäuser 1944–1970

Der Ausbau der Stadt verlangte nach mehr Leitung in der Bebauung. Wachstumsvisionen und utopische Stadtpläne veranschaulichten einen Ort der geordneten Zukunft. Der motorisierte Individualverkehr veränderte innert kurzer Zeit das Ortsbild, etliche Gebäude wichen Strassen, an den Verkehrsachsen entstanden Tankstellen und Geschäftsbauten mit Parkplätzen. Neue Industrie- und Gewerbebauten in den wachsenden Wohnquartieren provozierten Konflikte und begünstigten die Ortsplanung. Die zweite Industrialisierung nach 1960 und das wegweisende Baureglement von 1968 veränderten das Eisenbahnvorstadtquartier, wobei die Industriezone Münchrüti sowie die Geschäfts- und Wohnzone an der Bahnhofstrasse mehr den Ansprüchen der einflussreichen Landbesitzer und der Bauindustrie

entsprachen als den Wünschen der Quartierbewohner. Die ersten grossen Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse verschoben das städtische Zentrum Richtung Vorstadt.

Der Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan von 1943/44

Das Eisenbahnvorstadtquartier stand in der Kriegszeit im Brennpunkt der Surseer Siedlungsplanung. Im September 1943 lancierte der Stadtrat unter Architekten und Fachleuten im Kanton Luzern einen «Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungs-Plan der Stadtgemeinde Sursee», der vom Kanton und vom Bund subventioniert wurde. Durch den Krieg und den damit verbundenen Rückgang der Bautätigkeit hatten die Schweizer Architekten einen Grossteil ihrer Arbeit verloren. Die Landesausstellung von 1939, die Kriegswirtschaft und die Gründung der «Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung VLP» 1943 gaben in Aussicht umfangreicher Subventionen in mehreren Schweizer Städten den Anstoss für Gestaltungswettbewerbe

der Nachkriegsbebauung. Trotz den beschränkten Baumöglichkeiten war man auch in Sursee von der Dringlichkeit der Ortsplanung überzeugt.¹³⁷

Gesucht wurden Vorschläge für die zukünftige Regelung der Bebauung und die landschaftliche Gestaltung des noch nicht überbauten Gemeindegebietes. Neben einem Ortsgestaltungsplan und der Regelung der Verkehrsführung mussten unter anderem Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen bestimmt werden. Im Hinblick auf eine Vergrösserung des Stationsgebäudes sollte der Bahnhofplatz aufgewertet und der Bahnhof «in bessere Beziehung» mit dem Stadtkern gebracht werden. Der zukünftige Verkehr war so zu regeln, «dass Sursee nicht ganz umfahren wird».¹³⁸

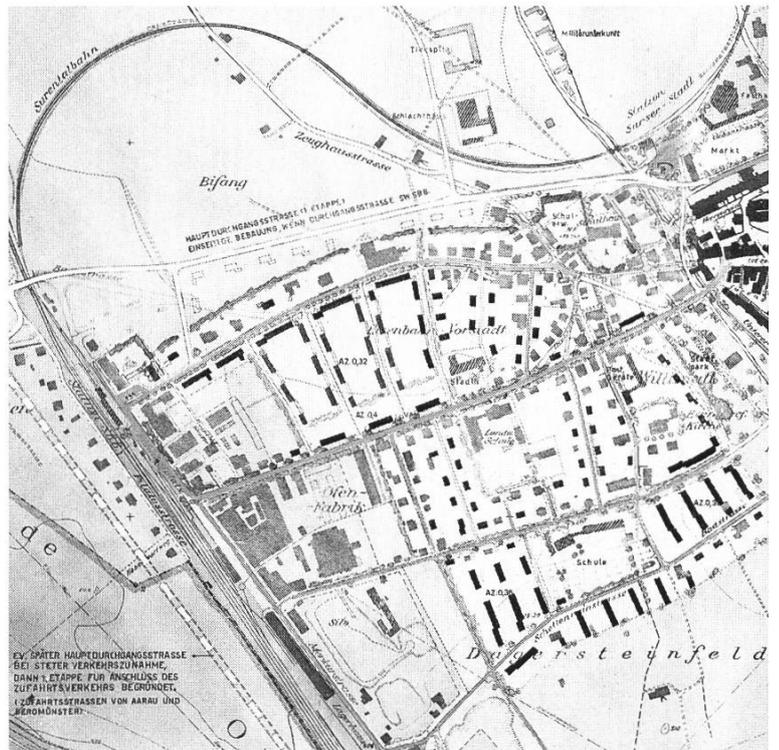
Die Vorschläge waren als Grundlage für einen späteren Bebauungs- und Zonenplan gedacht. Von den zwölf eingereichten Projekten wurden sechs prämiert

Das Siegerprojekt des Ideenwettbewerbs 1943/44 von Architekt Herbert Keller, St. Niklausen.

oder angekauft. Die wichtigsten Erkenntnisse waren: die für die bauliche Entwicklung wünschenswerte Aufhebung der Surentalbahn-Schleife (1) mittels Verlegung der Linie gegen Norden, (2) eine Überlandstrasse Olten–Luzern westlich der Bahngeleise und Umfahungsstrassen für den Schwerverkehr, (3) ein Grüngürtel um die Altstadt, (4) dezentrale Schulhäuser, beispielsweise auf der oberen Wilematte, (5) eine Abtrennung des Industriequartiers an der Bahnlinie von den Wohngebieten mit einer breiten Grünzone und (6) «unbedingt notwendig» eine flüssige Verkehrsführung vom Bahnhof in den Stadtkern. Die Konzentration der Entwicklung im Gebiet Lungholz und Dägersteinfeld wurde vorgezeichnet, die Entstehung eines

«administrativen Zentrums» auf der Schnydermatte in Aussicht gestellt. Die einzelnen Projekte präsentierten unterschiedliche Visionen für die Bebauung der Eisenbahnvorstadt: Der Gewinner, der Architekt Herbert Keller aus St. Niklausen bei Luzern, führte den Durchgangsverkehr nördlich um das Städtchen, sah grosse Reihenhauserüberbauungen auf dem südlichen Dägersteinfeld und der Wilematte vor, eine Schulhausanlage im Walkeli und ein grosses gesellschaftliches Zentrum mit Festhalle, kantonalen Ämtern und der Post auf der Schnydermatte. Der zweitrangige Plan beinhaltete ausgedehnte Grünzonen, ebenfalls eine öffentliche Schnydermatte mit Mittelschule, Spielwiese und administrativem Zentrum, die Einführung der Bahnhofstrasse vom Krüzliplatz über die Centralstrasse zum Judenplatz und die «in den Hasenwartwald verlegte und dadurch erhöhte Führung der Durchgangsstrasse Luzern–Olten, die einen herrlichen Ausblick auf Stadt und See eröffnet». ¹³⁹ Die weiteren rangierten Projekte schlugen eine Trolleybus-Ringlinie vor, Diagonalstrassen quer über die Schnydermatte zur Christoph-Schnyder-Strasse oder über die Käppelmatte, eine gerade Schellenrainstrasse über die Bahnlinie zur Umfahrungsstrasse oder eine Neuüberbauung des Bahnhofplatzes. Fast vollständig beschränkten der Luzerner Architekt Albert Zeyer und sein Mitarbeiter Moritz Raeber die Stadterweiterung auf das Gebiet zwischen Altstadt und Bahnlinie. Mit vier Strassenachsen und niedrigen, länglichen Gebäude mit geneigten Dächern dazwischen wollten sie die Lücke zwischen Bahnhof und Altstadt schliessen und so das städteplanerische «Hauptproblem» beheben. ¹⁴⁰

Das Preisgericht empfahl den Stadtbehörden, der Bevölkerung die Notwendigkeit der Ortsplanung mit Publikationen und Vorträgen verständlich zu machen und zur Realisierung möglichst vieler Vorschläge jede Gelegenheit wahrzunehmen, «um Land in den öffentlichen Besitz zu bringen, denn nur auf diese Weise wird es möglich sein, die neue Bauentwicklung massgebend zu beeinflussen.» ¹⁴¹ Fehlendes Interesse der Behörde und die umstrittene Überlandstrasse Olten–Luzern verzögerten die Planungsarbeiten im Anschluss an den Wettbewerb. An Stelle der Umfahrung forcierte der amtierende Bauherr Otto Wyder die Erschliessung neuer Quartiere, da Sursee sich nicht «mit Millionen-Projekten befassen» könne, und Dr. Walter Käppeli befürchtete Nachteile für das Gewerbe, denn mit der neuen Überlandstrasse «würde das Städtchen für alle Zeiten vom grossen Verkehr abgefahren.» ¹⁴² Der liberale «Sursee'r Anzeiger» stilisierte die Umfahrung nicht nur für das Gastgewerbe zur Existenzfrage: «Es kann daher für die Bevölkerung von Sursee nicht gleichgültig sein, ob ihre Stadt in Zukunft von diesem Verkehr fern liegen wird, oder nicht. [...] Der Radfahrer wird gewiss die



Vorschlag für die Überbauung der Eisenbahnvorstadt der Luzerner Architekten Albert Zeyer und Moritz Raeber, 1943/44.

schönere und bequemere Strasse beibehalten, und der Automobilist weiss, dass er auf direktem Wege in zwanzig Minuten in Luzern ist. Gewiss werden jene, die Sursee von der früheren Verkehrslage her kennen, gelegentlich einen Abstecher machen. Wie wird es aber später sein, wenn nur noch ein kleiner Teil unser schönes Städtchen kennen lernen wird?»¹⁴³

Die Strasse gab viel zu reden, dabei wurde auch eine Nord-Variante durch den Surseer Wald, am Kloster vorbei zum östlichen Sempachersee-Ufer diskutiert, welche 15 Jahre später bei der Nationalstrassenplanung wieder aufgenommen wurde.¹⁴⁴ Ebenso wurde bereits 1945 eine Ringstrasse diskutiert, die eine «hinderisfreie Verbindung» zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Region Sursee vermitteln und neue Bauzonen erschliessen würde. «Die Ringstrasse würde ein Maximum des für Sursee interessanten Verkehrs in unmittelbare Stadtnähe führen und damit die Stadt auch diesem Verkehr erschliessen.»¹⁴⁵ Die planerische Idee der Umfahrungsstrasse widersprach den Interessen des Gewerbes, das möglichst viel Verkehr in die Stadt führen wollte. Hohe Honorarvorstellungen der Planer behinderten zusätzlich den Fortgang der Ortsplanung, so dass diese nicht über Teilergebnisse hinauskam. Der Wettbewerb lieferte schlussendlich viele ideenreiche, aber nicht realisierbare Projekte.¹⁴⁶

Das Amtstatthalteramt

Einzig im Projekt des neuen Amtstatthalteramtes vermochte die Bebauungsplan-Kommission die aus dem Wettbewerb hervorgegangene Idee eines Verwaltungsbezirks zwischen Central- und Bahnhofstrasse umzusetzen. Bereits 1943 hatte der Kanton von den Gebrüdern Schnyder von Wartensee Bauland an der Centralstrasse für den Neubau erworben, dessen Abstand zur Centralstrasse umstritten war. Im Quartierverein wehrte sich Zahnarzt Dr. Oswald Huser, Hausbesitzer an der Centralstrasse, gegen die ihm gegenüberliegenden «Zuchthauszellen» und gegen die «durch die Aufstellung eines solchen Gebäudes» bedingte Abwertung der für Wohnbauten



Das freistehende Amtstatthalteramt an der Centralstrasse. Die nördliche Fortsetzung der Christoph-Schnyder-Strasse ist noch nicht erstellt. Aufnahme kurz nach der Einweihung 1948.

geeigneten Schnydermatte. Dem entgegnete Dr. Walter Käppeli, Anwohner der Bahnhofstrasse, mit den Vorteilen des Baus, der die Integrität der «bis jetzt immunen» Schnydermatte in Frage stellte und «die Erschliessung recht vieler Bauplätze» ermöglichte, an einer zur Bahnhofstrasse fortgesetzten Christoph-Schnyder-Strasse.¹⁴⁷ Auf Grund der Diskussionen und mit Rücksicht auf die zukünftige Geschäftsstrasse wurde der Baukörper etwas zurückversetzt. Am 30. September 1948 konnte das Statthalteramt offiziell dem Betrieb übergeben werden: «Und sowohl die hohe Polizei wie die übrigen Herren des Statthalteramtes, ja selbst die Bewohner des Zellentraktes haben sich in ihren neuen Räumen gut eingelebt.»¹⁴⁸ Das Gebäude von Architekt Gottfried Reinhard, Luzern, war dem «ländlichen Stil» angepasst, die örtliche Bauleitung hatte Fritz Amberg übernommen. Die engagierte Beteiligung des Quartiervereins an der Ortsplanung in der Nachkriegszeit honorierte der Stadtrat mit der Wahl von Dr. Walter Käppeli in die Bebauungsplan-Kommission. Im Verein besprachen auf Einladung des Vorstands Delegierte, ausgewählte Quartierbewohner und Persönlichkeiten Fragen der Bebauung und der Gestaltung des Quartiers.¹⁴⁹

Die Gemeindeversammlung zum Ortsverkehr vom 12. Mai 1946 zeichnete den Ausbau des Strassennetzes für das Quartiergebiet vor: die Fortsetzung der Christoph-Schnyder-Strasse in südlicher und nördlicher Richtung, die Verlängerung der Wilemattstrasse bis zur Mühlehofstrasse, die Verbreiterung und Fortsetzung der Rigistrasse bis zur Wilemattstrasse (Badrain), der Ausbau der Schellenrainstrasse, die Fortsetzung der Zeughausstrasse und die Sanierung der Altstadteinfahrt. Zur gleichen Zeit kam die Ortsplanung nicht voran. Der Kommissionsbericht von 1947 legte wegweisende Vorschläge vor, war jedoch noch weit von einer verbindlichen Planung entfernt. Die Kommission belegte den Wilematthügel mit einem Bauverbot, sah die Gegend in der Münchrüti für Industriebauten vor, setzte Baulinien an den Quartierstrassen fest, liess Architekten Projekte zur Überbauung des Dägersteinfelds ausarbeiten und schlug die Liegenschaft Stutz südlich des Friedhofs als neuen Schulhausplatz vor. Im Eisenbahnvorstadtquartier plante sie einen dezentralen Kindergarten. Der Ausarbeitung des Bebauungsplans und der Anpassung des städtischen Baureglementes stand der Stadtrat im Weg. Er hatte neben der Bebauungsplan-Kommission eine zweite Baukommission eingesetzt, «für die Begutachtung von Bauvorhaben», was die Kompetenz der Planungskommission einschränkte. Die konservative Elite verärgerte die liberalen Kommissionsmitglieder, indem sie sich mit vorwegnehmenden Baubewilligungen «über Planungsergebnisse» hinwegsetzte. Die Kritik der Planungskommission am Neubau von Bauherrn Otto Wyder in der Wilematt im Sommer 1946 hatte sich für die Zusammenarbeit als wenig förderlich erwiesen.¹⁵⁰ Die als Provisorium bezeichnete Phase zwischen Projekt und rechtsgültigem Plan entsprach offensichtlich den Absichten der Behörde, denn «man ist gebunden und man ist nicht gebunden, je nach Wunsch und Bedürfnis.»¹⁵¹ An einer Gemeindeversammlung verlangte Stadtpräsident Jules Beck von der Bebauungsplan-Kommission Auskunft, «ein kleines Intermezzo, wo wir uns in einer Turnhalle beim Ballspiel wähten.»¹⁵² Die unvereinbaren Interessen und die abwehrende Haltung der Behörde gegenüber einer öffentlichen Planung verhinderten die Ausarbeitung eines Zonenplanentwurfs. In einer Teilrevision wurde das Baureglement 1947 leicht angepasst, in Bebauungsplänen für die einzelnen Quartiere mussten fortan Strassen und Bauten festgelegt werden.¹⁵³ Die «Wohnbaugenossenschaft Sursee» baute ab 1944 auf dem Dägersteinfeld an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse «schmucke» Einfamilienhäuser, wel-

che dem Trend «zur offenen, freien Gartenstadt» entsprachen.¹⁵⁴ Für Unmut sorgten neue Industriebauten: Auf der Ruetschwinkelmatte im Kotten, zwischen Bahnlinie und Baselstrasse baute die Arthur Frey AG eine Kleiderfabrik, im Schellenrain entstand ein Lagerhaus der Obst AG und beim Friedhof eine Zigarrenfabrik der



Einfamilienhäuser der Wohnbaugenossenschaft Sursee an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse. Aufnahme von Westen 1957.



Die 1946 errichtete Zigarrenfabrik Villiger wird heute als Schulhaus genutzt. Aufnahme 2006.

Firma Villiger, die ursprünglich im Friesliraingebiet vorgesehen war. Die Stadt konnte den Betrieb dank einem Landabtausch umplatzen, trotzdem brüskierte die Bewilligung die Planungskommission, und viele Surseer empfanden es «als pietätslos, eine Fabrik so unmittelbar an die Friedhofsstätte zu stellen.»¹⁵⁵ Zur gleichen Zeit kaufte die Gemeinde die unmittelbar benachbarte Liegenschaft Stutz als Bauplatz für ein neues Schulhaus.¹⁵⁶ Der Siedlungsausbau verlief vermehrt entgegen den Arbeiten zum Bauzonenplan. Die Planung geriet in Konflikt mit den Bauvorhaben privater Bauherren, die Ortsgestaltung richtete sich wie andernorts «mehr nach den Plänen der Grundeigentümern, als nach denjenigen der Behörde»,¹⁵⁷ wobei Surseer Stadtratsmitglieder teilweise selbst als Liegenschaftsbesitzer auftraten. 1948 löste der Stadtrat die Bebauungsplan-Kommission auf und übertrug die Arbeit formell der Baukommission, die selten tagte. Diese Vorgehensweise der Behörde war mit einer komplexen Raumplanung unvereinbar. Die weitere Ausdehnung der Stadt und die Ordnung des zunehmenden Verkehrs wurden in Sursee ohne Zonenplan in Angriff genommen. Der Stadtrat behalf sich dabei mit Bebauungsplänen für einzelne Gebiete und Quartiere, die jedoch nicht dem Regierungsrat vorgelegt wurden

und somit gemäss dem kantonalen Baugesetz nicht verbindlich waren.¹⁵⁸

Die Verlegung des Amtsstatthalteramtes weg vom Zentrum in die Vorstadt war ein Vorbote für den nachfolgenden Auszug der Verwaltung und von Geschäften aus dem historischen Städtchen Richtung Eisenbahnvorstadt: «Man hat zwar schon hie und da bedauert, dass das Statthalteramt aus dem Städtchen herausgenommen wurde, andererseits aber hat die Entwicklung gezeigt, dass gerade das Bahnhofquartier immer mehr überbaut wird, dass es also gar nicht mehr so lange gehen wird, bis das neue Statthalteramt wieder in einem Zentrum steht.»¹⁵⁹ Die Zentrumsbildung verlagerte sich jedoch an die Bahnhofstrasse, in die Richtung des motorisierten Durchgangsverkehrs.

Die Bebauung der Schnydermatte

Das bis 1945 noch unbebaute Land des Schnyderhofs zwischen Central- und Bahnhofstrasse geriet mit fortschreitender Ausdehnung der Stadt in den Mittelpunkt des Interesses. Dies insbesondere, da die Besitzerfamilie beabsichtigte, ihren Landwirtschaftsbetrieb zu liquidieren und die Bebauung des gesamten Gebietes vom Trottenweg bis zum Bahnhofplatz in Betracht zog. Die Nachfrage nach Bauland war nicht zuletzt wegen beschränkter Bebauungsabsichten im nördlichen und östlichen Gemeindegebiet gross. Der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg führte zum Ausbau der Industrie- und Gewerbebetriebe in der Vorstadt und beim Bahnhof. Die Bevölkerungszunahme führte zu einer intensiven Wohnbautätigkeit auf dem Dägersteinfeld, in der Münchrüti und mit grossen Plänen auf der Schnydermatte. Im Bebauungsplan der Eisenbahnvorstadt von 1950 skizzierte der Surseer Architekt Hans Erni im Auftrag der Landbesitzer die Erschliessung der Schnydermatte mit der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse und einer Strasse vom Bahnhofplatz, die ostwärts in einem Bogen in die Bahnhofstrasse einmündete, der heutigen Schnydermatt- und Kyburgerstrasse. Der Bebauungsplan sah ein Wohn- und Gewerbegebiet mit rund 50 ein- bis dreigeschossigen Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern vor, eine Überbauung in einer Dimension, die für Sursee bisher unbekannt war. Aus der Bahnhofstrasse sollte eine «schöne Geschäftsstrasse» werden. Der Bebauungsplan wurde jedoch nur vom Stadtrat genehmigt und behielt somit die Funktion eines Richtplans, der keine rasche Umsetzung fand. An Stelle einer städtischen Grossüberbauung entstanden einzelne Neubauten an den Verbindungsstrassen und beim Bahnhofquartier, die Erschliessung folgte erst mit fortschreitender Entwicklung in den 1960er-Jahren.¹⁶⁰

Das geplante Verwaltungszentrum an der Centralstrasse fand mit dem Gewerbebau der Buchdruckerei Küng & Co. im Jahr 1952 (Nr. 18) ein rasches Ende. Vorausgehend hatten sich verschiedene Einsprecher und der Quartierverein gegen die Verengung der Centralstrasse und den Industriebau gewehrt. Das vorgesehene Druckereigebäude hatte «den Charakter einer Fabrik» und kam in Konflikt mit dem Baureglement. Nach einer Überarbeitung konnte der Surseer Architekt Josef Wey das Projekt aber realisieren.¹⁶¹ An der äusseren Bahnhofstrasse errichtete 1947 Hans Erni zwei Wohn- und Geschäftshäuser, der Beginn einer für das Quartier prägenden Ära. Der aus Nebikon stammende Erni kam nach seinem Studium an der ETH Zürich über Reiden nach Sursee. Durch den umtriebigen Baumeister Kaspar Amrein, der ihn als jungen Architekten förderte, und einen Umbau in der Villa Schnyder kam er in Kontakt mit Dr. Hans Schnyder von Wartensee, der mit seinen Brüdern Pläne für eine grossräumige Bebauung in der Eisenbahnvorstadt hegte. Erni avancierte zum Vertrauten und Interessenvertreter der Familie Schnyder von Wartensee, im Quartierverein wurde er als «die rechte Hand der Gebrüder Schnyder» bezeichnet. In jahrelanger erfolgreicher Zusammenarbeit war Hans Erni federführend für die Bebauung des Gebiets zwischen der Kreuzkapelle und dem Bahnhof.¹⁶² Als neue Ordnungsmacht trat dabei der motorisierte Verkehr in Erscheinung. Der Aufschwung nach dem Krieg hatte zu einer unvorhersehbaren Zunahme des Personen- und Lastwagenverkehrs geführt, die Umstrukturierung verringerte den Fahrrad- und Motorradverkehr. Zwischen 1940 und 1950 verdoppelte sich der Bestand der Personenwagen im Kanton Luzern auf 5'203 Wagen und stieg danach



Zwei von Architekt Hans Erni 1947 errichtete Wohn- und Geschäftshäuser prägten die Bahnhofstrasse bis sie 2005 einer Überbauung weichen mussten. Aufnahme 2005.

explosionsartig an. Der Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstrasse nahm sprungartig zu. Die ersten Verkehrszählungen 1948 an der Strecke Sursee–Olten verzeichneten im Kotten ein Tagesmittel von 670 Motorfahrzeugen, 1955 waren es bereits 1'558 Fahrzeuge; Richtung Willisau wurden gleichzeitig 764 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt. Der Verkehr stellte neue Anforderungen an das Strassennetz und an die Ordnung im Strassenraum. Voraussehend erkannte der Quartierverein diese Herausforderung: «Wir sind der Überzeugung, dass sich der Automobilverkehr noch gewaltig steigern wird und daher der Verkehrsregelung innerhalb der Ortschaft besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss.»¹⁶³ Die «Gefahren des Strassenverkehrs» lauerten an verschiedenen Stellen im Quartier, im Mittelpunkt stand die Strassenbrücke über die Geleise, welche die rund 100 Arbeiterinnen der Kleiderfabrik mehrmals täglich passierten.¹⁶⁴ Der Verein setzte sich für zusammenhängende Trottoirs, Fussgängerstreifen, Signalisationen und staubfreie Strassenbeläge ein, teilweise nur mit beschränktem Erfolg. Der zunehmende motorisierte Verkehr auf der Hauptstrasse interessierte auch den Autogarage- und Tankstellenbetreiber Otto Wyder, der an der verkehrsgünstigen Geschäftslage bei der Einmündung der Basel- in die Bahnhofstrasse einen Garageneubau mit Tankstelle errichten wollte. Um das Bauland gegenüber der ehemaligen Villa des Oberförsters Robert Schürch – die in der Zwischenzeit Dr. Walter Käppeli jun. bewohnte – zu erhalten, pilgerte der amtierende Bauherr Otto Wyder nach Rom zum verwaltenden Landbesitzer, Dr. Hans Schnyder von Wartensee, der als Major der Schweizergarde im Vatikan diente. Die Fahrt war ein Erfolg. Wyder erhielt Bauplatz und Segen, jedoch wurde gemäss den Angaben von Hans Erni der Landverkauf an die Bedingung geknüpft, die Christoph-Schnyder-Strasse direkt zur Villa Schnyder hin zu verlängern. Bauherr Wyder setzte sich folglich tatkräftig für die Erschliessung der Schnydermatte ein und kämpfte mit den Villenbewohnern an der Bahnhofstrasse um die Baubewilligung. Dr. Walter Käppeli jun.



Die neoklassizistische Villa Schnyder an der Bahnhofstrasse wurde 1972 für den Ringstrassenzubringer abgebrochen. Aufnahme um 1955.

und Dr. Franz Meyer fochten das Projekt wegen der gefährlichen Verkehrsführung zur Tankstelle an und veranlassten den Quartierverein, gegen die Tankstelle Einspruch zu erheben, da sonst aus der Bahnhofstrasse «eine Industriestrasse statt eine Geschäftsstrasse» würde. Die Ärzte kämpften um ihre Privatgärten und gegen das Gewerbe in der Nachbarschaft, wie dies Otto Wyder in einer Mitteilung an die Öffentlichkeit festhielt: «Es geht dem Gegner [Dr. Walter Käppeli] unseres geplanten Neubaus an der Bahnhofstrasse gar nicht um die Tankstelle, sondern um die Verhinderung des Neubaus als Ganzes, um unter diesem Deckmantel der Öffentlichkeit private Interessen zu hegen.»¹⁶⁵ Zur selben Zeit versicherte Stadtrat Wyder dem Quartierverein, dass die «allgemein bekannten finanziellen Schwierigkeiten, durch die immer grösser werdenden Aufwendungen» verschiedene Sanierungsarbeiten und neue Trottoirs im Quartier verhindern würden. Das Geld benötigte er für die «Otto-Wyder-Strasse»¹⁶⁶ zwischen der Central- und Bahnhofstrasse.

Der Konflikt zeigt die kleinräumigen Verhältnisse, die den Siedlungsausbau leiteten und die schwierige Abgrenzung von Eigeninteressen und öffentlichem Amt. Bauherr und Garagist Otto Wyder trat während seiner Amtszeit mit Baubewilligungen für Gewerbebetriebe gegen die städtische Bebauungsplan-Kommission auf. Er vertrat im Quartierverein den privaten Bebauungsplan Eisenbahnvorstadt der Landbesitzer, der keine grossen Freiflächen für öffentliche Zwecke auf der Schnydermatte beinhaltete, wie dies die Vorarbeiten zur Ortsgestaltung vorsahen. Architekt Josef Wey bemerkte zum Garagebau an einer Sitzung des Quartiervereins, «dass die Bebauungsplan-Kommission mit diesem Projekt irreführt wurde.»¹⁶⁷ Nachdem von verschiedener Seite Vorbehalte geäussert worden waren, zog der Stadtrat die erste Bewilligung zurück. Die Garage erhielt erst die Bewilligung, nachdem der Bau zurückversetzt, der Bebauungsplan korrigiert, die Zufahrtssituation mit einer Verkehrsinsel entschärft und die Ausmasse der Ärztegärten vertraglich

gesichert worden waren. Otto Wyder versicherte, «ein schönes und ruhiges Gewerbe» betreiben zu wollen und die Tankstelle nur «provisorisch» zu errichten. Die Garage Wyder war nach der Firma von Fritz Hostettler, der seit den 1930er-Jahren in der Vorstadt Werkstätten betrieb, der zweite Garagen- und Tankstellenbetrieb an der Bahnhofstrasse. Daneben gab es kleinere, oft betriebseigene Tankanlagen in der Industrie bei der Ofenfabrik sowie die Tankstellen des VLGZ an der Merkurstrasse und später beim Bahnhof. 1958 folgte der Garagen- und Tankstellenneubau beim Kotten, die «Bahnhofgarage» von Isidor Aregger.¹⁶⁸

Ende der 1950er-Jahre schien der Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs unaufhaltsam, beinahe grenzenlos. Zwischen 1950 und 1960 verdreifachte sich im Kanton Luzern der Bestand der Personenwagen. Die Zahl der durchfahrenden ausländischen Automobilisten nahm rapide zu. 1959 zählte man an einem Samstagmorgen innerhalb von zwei Stunden 1'279 Autos in der Oberstadt, an einem Sonntag zwischen 17 und 19 Uhr waren es 1'387 Autos, darunter auch Wagen mit Nummernschildern aus den USA, Schweden, Marokko oder Syrien. Im Sommer 1962 wurde mit Hilfe einer Lichtschranke beim Untertor die unheimliche Zahl von 13'107 durchfahrenden Motorfahrzeugen an einem Sonntag gezählt. Im Städtchen und vor dem Untertor bildeten sich an den Wochenenden regelmässig Verkehrsstaus. Die Autoschlangen nahmen immer öfters «von morgens früh bis abends spät kein Ende» und führten ab Mitte der 1960er-Jahre regelmässig zu Verkehrsinfarkten. Die Forderung nach einer regionalen Lösung der Verkehrsfrage wurde immer lauter. Dabei trat die ewige Konfliktlinie zwischen Befürwortern und Gegnern des Durchgangsverkehrs durchs Zentrum hervor. Ohne Verkehr, schrieb der «Luzerner Landbote», würde das Städtchen «komplett aussterben». Das Stadtgewerbe fürchtete die Konkurrenz der Eisenbahnvorstadt, die sich zum Verkehrs- und Geschäftszentrum entwickelte. Neben öffentlichen Gebäuden zogen vermehrt Gewerbebetriebe an die verkehrsgünstigen Verbindungsstrassen, wie beispielsweise die Buchdruckerei Küng & Co. und die Garage O. & R. Wyder AG. Beide Firmen hatten um 1920 ihre Geschäftsräume und Werkstätten vom Städtchen in die Eisenbahnvorstadt verlagert, bevor sie in den 1950er-Jahren Neubauten in der Schnydermatte errichteten. Der Strassenanschluss entwickelte sich für das Gewerbe und die Kleinindustrie zum entscheidenden Faktor. Der motorisierte Individualverkehr ordnete den Bauparzellen auf der Schnydermatte neue Bedeutung zu.¹⁶⁹

Neue Wohnquartiere und öffentliche Bauten in den 1950er-Jahren

Der soziale und private Wohnungsbau, der im Zweiten Weltkrieg auf dem Dägersteinfeld mit den Wohnhäusern einer privaten Genossenschaft begonnen hatte, fand seine Fortsetzung im nördlichen Quartiergebiet an der Zeughausstrasse zwischen Strasse und Sursee-Triengen-Bahn-Schlaufe sowie auf Grundstücken der Korporationsgemeinde in der Münchrüti, nahe den Zeughäusern. Innerhalb weniger Jahre entstand auf dem Kleinfeld ein Wohnquartier mit Ein- und Mehrfamilienwohnhäusern, darunter zwei Sechsfamilienhäuser der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» von den Surseer Architekten Josef Suter und Josef Wey. Ganz in der Nähe zur Wohnsiedlung stand seit 1953 mit der Maschinenfabrik Koch ein grösserer Industriebetrieb. 1958 baute die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» auf der Schnydermatte zwei 16-Familien-Häuser. Diese ersten



Das Wohnquartier im Kleinfeld. Im Hintergrund die neuen Fabrikationsgebäude von Kleider Frey im Kotten sowie der Maschinenfabrik Koch. Aufnahme um 1955.

mehrstöckigen Blockbauten Sursees waren eine Abkehr von den bisherigen Kleinbauten und entsprachen von den Ausmassen und dem Standort her dem Bebauungsplan Schnydermatte. Die Zufahrt erfolgte vom Bahnhofplatz her. Die Wohnbautätigkeit im Quartier verstärkte die Forderungen nach einem Kindergarten und Spielplatz im Gebiet der Schnydermatte, umso mehr, als in diesem Gebiet weitere Neubauten vorgesehen waren. Im noch wenig bebauten nördlichen Gemeindegebiet plante die Korporationsgemeinde eine Erweiterung der bestehenden Überbauung Münchrüti. Doch der «günstige Wohnraum» geriet Ende der 1950er-Jahren in Konflikt mit den Interessen der Ortsplanung.¹⁷⁰ Im westlichen Quartiergebiet schloss sich die Überbauung auf dem Dägersteinfeld südlich des Friedhofs. Das Wohnquartier zwischen Schellenrain-, Christoph-Schnyder- und Rigistrasse wurde zusätzlich mit der Amlehnstrasse und dem Abendweg sowie den Zufahrtswegen ab der Rigistrasse erschlossen. Im Schellenrain erweiterte 1956 die Obst AG das Lagerhaus und die Anlagen mit einem dominanten Silobau. Auf der Ribimatte entstanden ab 1957 auf freiem Feld Mehr- und Einfamilienhäuser oberhalb der Sure und des Sägewerks im Walkeli. Der nahe Schulhausbau wertete den Zufahrtsweg zum neuen Quartier auf.¹⁷¹

Zwischen 1955 und 1957 entstand südlich der Kapelle Maria Dägerstein auf der Liegenschaft Stutz die Schulanlage Neufeld. In einem Projektwettbewerb hatte sich die Lösung mit der Primarschule «Neufeld» gegenüber der Neubauvariante beim Schulhaus St.Georg oder einem Neubau für die Mittelschule durchgesetzt. Zur Ausführung kam das Projekt des Surseer Architekten Josef Suter. Östlich des Baugeländes übernahm der örtliche Fussballclub das neue Spielfeld, der die Infrastruktur mit der Schule teilte.¹⁷² Mit der dezentralen Schul- und Sportanlage Neu-

feld erhielt der südliche Teil des Vorstadtquartiers ein soziales Zentrum und eine Spielstätte, die zusammen mit den neuen Tennisplätzen an der Rigistrasse Sport Treibende aus der Region anzog. Der Tennisclub konnte unweit der ersten Anlage auf einem Teil der Freizeitgärtneranlage einen neuen Platz errichten und 1958 das erste Klubhaus einweihen.¹⁷³ Nicht nur der Freizeitbedarf, auch der Verkehr benötigte in der nun rasch wachsenden Stadt mehr Raum. Die Strassen und Trottoirs im südwestlichen Quartiergebiet erhielten nach dem Schulhausbau als Schulwege eine neue Funktion. Auf der Wilematte entstanden mit dem Pfarreiheim und dem Postneubau zwei bedeutende öffentliche Anlagen.

Die Baukommission der Kirchgemeinde Sursee suchte seit 1948 erfolglos einen Bauplatz für ein Pfarreiheim nahe der Kirche, so dass sie «in einem grösseren Einzugsgebiet Umschau» halten musste. 1949 kaufte die Kirchgemeinde für 35'000 Franken einen 2'200 m² grossen Bauplatz in der Wilematte unweit der reformierten Kirche: «Da die Entwicklung unseres Gemeinwesens im Bahnhofgebiet weitere Fortschritte macht, fand man die Gegend um die Willimatte [sic] als zentral gelegen. Ferner wurde bei der Wahl des Bauplatzes in Erwägung gezogen, dass später voraussichtlich im Bahnhofgebiet eine Filialkirche entstehen wird. Der heute gewählte Bauplatz rückt damit in das ideale Zentrum des Einzugsgebietes.»¹⁷⁴ Das Projekt des Surseer Architekten Josef Wey sah die Realisierung des Bauvorhabens in zwei Etappen vor. 1955 konnte der erste Baustrakt mit den Lokalitäten für die verschiedenen Pfarreivereine und einem «prächtigen» Saal eingeweiht werden (Dägersteinstrasse Nr. 1), der «bei der starken Entwicklung des Bahnhofquartiers, bald einmal ziemlich im Zentrum unseres Städtchens liegt».¹⁷⁵ Der Bau, «ein Bijou für unser Städtchen», sollte noch viel besser zur Geltung kommen, «wenn einmal die alte Post von ihrem Platze verschwindet.»¹⁷⁶ Das weiter südlich im Gelände zurückgestaffelt geplante Lehrlings- und Gesellenheim wurde nie gebaut. Ebenso verzögerte sich der Bau des Kindergartens in der Vorstadt.¹⁷⁷

Auf der benachbarten Baustelle entstand ab Sommer 1954 das neue Postgebäude unmittelbar neben der bestehenden Post im Chrüzlihof an der Centralstrasse (Nr. 9). Die Entwicklung des Telefonverkehrs und die Zunahme im Postverkehr veranlasste die PTT dazu, ein neues Betriebsgebäude zu erstellen. Die veraltete Ortszentrale und das Fernamt wurden als letzte der Zentralschweiz automatisiert, die Telefonistinnen im 1. Stock des Chrüzlihofes konnten mit der Entwicklung nicht mehr mithalten. Seit der Einrichtung 1920 hatten sich die Anschlüsse bis 1950 auf 3'001 versechsfacht, die Anzahl Gespräche hatte sich beinahe verzehnfacht. Das neue Postgebäude von 1955 der Surseer Architekten Hans Erni und Josef Wey sollte «allen gewerblichen» Anforderungen über Jahrzehnte genügen. Der Baukörper konnte wegen einer ausbleibenden Arrondierung der Parzelle gegen Osten nicht parallel an die Centralstrasse und direkt im Anschluss an das bestehende Posthaus gelegt werden. Durch das Zurücksetzen des Gebäudes entstand zwischen neuer und alter Post ein freier Platz für «Postautomobile und Fahrzeuge der Postbenutzer.»¹⁷⁸ Beim Bau war noch nicht klar, ob das alte Posthaus als Wohnhaus bestehen bleiben sollte oder ob es «zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur schöneren Gestaltung des Platzes» abgerissen würde. Der Quartierverein propagierte an Stelle der alten Post eine Haltestelle mit Wartehalle und wirkte aktiv bei der Postplatzgestaltung mit. Verschiedene Planer präsentierten im Vorstand



Das neue Postgebäude von Hans Erni und Josef Wey, 1955 unweit des alten Standorts gebaut.

Projekte mit Wartehalle, Toiletten, Kiosk, Parkplätzen, Parkanlage oder sogar Planschbecken, die dem Stadtrat weitergereicht wurden. Die Gemeindeversammlung vom 19. Februar 1956 beschloss, den «alten» Chrüzlihof abzureissen zu Gunsten eines Postplatzes mit Halte- und Abstellplätzen für die Postautos und einer Verbesserung der Dägersteinstrasse. Das typische, Quartier prägende Haus musste dem Privatverkehr weichen, dem mehr Raum zugestanden wurde, ohne Rücksicht auf Bausubstanz oder gewachsene Baulinien des 19. Jahrhunderts. Diskussionen um die Trottoirs an der Dägersteinstrasse, die Schulweg geworden war, und die von der Post wegen der «wenigen Postautobenützer» als unnötig eingestufte Wartehalle und Haltestelle führten nach längerem Planungsprozess zu einem bescheidenen Platz mit Parkplätzen und einem Kiosk. Das Projekt erfüllte die Erwartungen des Quartiervereins bei weitem nicht, da unter anderem die Autoabstellplätze der Postkunden «zu weit vom Eingang entfernt» lagen (!).¹⁷⁹

Zufrieden war man über die durch den Siedlungsausbaunotwendig gewordenen Anpassungen der Infrastrukturen: «Nun dröhnen auch an der Centralstrasse die Kompressoren», schrieb der «Sursee'r Anzeiger» am 19. März 1955 zum Kanalisations- und Trottoirneubau im Gebiet der Centralstrasse.¹⁸⁰ Fünf Jahre zuvor hatten über 150 Männer ein Hochspannungskabel der 12'000-Volt-Ringleitung in die Centralstrasse verlegt. Die «Zunahme der Elektrizitätsanwendung auf allen Gebieten» und die starke Bevölkerungszunahme erforderten eine Vereinheitlichung der Spannung. Die Zuleitungen zu den Industrien und den Verteilstationen Münigen, Kotten, VLGZ und Sursee-Werke wurden als Erstes angepasst. Von der Station bei der Fabrik führte die Leitung durch die Rigistrasse über die Christoph-Schnyder-Strasse zur Centralstrasse und der Transformatorenstation bei der Apotheke.¹⁸¹

Die Konzentration der Arbeitsplätze in den Städten und die Verteilung der Bevölkerung über immer grössere Räume führten in der ganzen Schweiz zu einem markanten Anstieg des Verkehrsaufkommens. 1954 fällte der Bundesrat den grundlegenden Entscheid zum Autobahnbau und setzte eine Planungskommission ein. Die im internationalen Vergleich späte Nationalstrassenplanung war durch die

föderalistischen Strukturen verzögert worden. Die Kommission erarbeitete bis 1959 das generelle Projekt für das Schweizer Autobahnnetz, das den Anschluss Sursees an den Nord-Süd-Abschnitt vorsah. Die N2 wurde nördlich des Städtchens durch die Gebiete Münchrüti und Zellfeld geplant. Die älteren Herren im Stadtrat um Präsident Dr. Jules Beck und Bauherrn Otto Wyder wollten die Autobahn möglichst nahe am «malerischen Städtchen» vorbeiführen.¹⁸² Doch das Landstadt-Bild und die Förderung des Fremdenverkehrs gerieten zunehmend in Konflikt mit dem wirtschaftlichen Ausbau der Stadt und den Raumansprüchen der Industrie. Der Stadtrat wies in den 1950er-Jahren Investoren ab, die auf dem Gemeindegebiet Produktionsbetriebe erstellen wollten, und kämpfte während Jahren wegen verkehrs- und sozialpolitischen Bedenken gegen die Haltestellen für den Verkaufswagen der Migros-Genossenschaft. 1957 erhielt die Migros die Bewilligung, auf Privatplätzen drei Haltestellen einzurichten, eine davon lag gegenüber der Autogarage Wyder in der Schnydermatte. Über einen Redaktor des «Sursee'r Anzeigers» war Hans Erni in Kontakt mit dem Direktor der Migros-Genossenschaft Luzern, Rudolf Weber, gekommen und hatte ihm 3'000 m² Bauland zur Verfügung gestellt. Die Haltestelle wurde 1960 zu Gunsten eines Ladengeschäfts an der Bahnhofstrasse aufgegeben.¹⁸³ Ein Generationenwechsel im Stadtrat hatte den Bau des ersten Einkaufszentrums an der Bahnhofstrasse ermöglicht. Der katholisch-konservative Hans Felber, dipl. Ing. HTL, liess sich 1959 für Bauherrn Otto Wyder in den Rat wählen, «um das schlafende Sursee zu wecken». Die Wahl bedeutete eine Abkehr von der Erhaltung des kleinen, landwirtschaftlichen Zentrums hin zur Umgestaltung Sursees in einen regionalen Arbeitsort. Die jugendliche Aufbruchstimmung zeigte sich im geschlechtergemischten Strandbadprojekt von 1960.¹⁸⁴

Die Industrialisierung und die Ortsplanung 1959–1967

Die Wachstumsphase ab 1960 war für das Ortsbild der Eisenbahnvorstadt von entscheidender Bedeutung. Das Quartier trug die Hauptlast der zweiten Industrialisierung, die nach dem Wechsel zum Bauherrn Hans Felber gegenüber dem Wohnbau forciert wurde. Neue Produktions- und Arbeitsstätten sollten die Lasten des Infrastrukturausbaus tragen. Im Interesse der Zonenplanung beschloss der Stadtrat auf Antrag des Bauherrn Hans Felber, den bewilligten Bebauungsplan der Korporationsgemeinde Sursee für Wohnbauten in der Münchrüti ausser Kraft zu setzen, um die dort vorgesehene Industriezone nicht zu gefährden. Im Planer Anton Kost fand Hans Felber einen idealen Partner, um mitten in der Autobahn- und Wohnbaudiskussion mit der Ortsplanung ein geschlossenes Industriegebiet in der Münchrüti zu schaffen. Kost, Diplomingenieur ETH und Planer, hatte 1953 in Sursee ein Planungsbüro eröffnet und war bestrebt, planerische Überlegungen in die Gemeinde einzubringen. Er übernahm die Leitung der im Februar 1959 eingesetzten Ortsplanungskommission mit dem Auftrag, bis Ende Jahr einen Zonenplan auszuarbeiten. Die kleine Fachkommission bildeten Hans Erni, dipl. arch. ETH, Josef Suter, arch., Bauherr Hans Felber, dipl. Ing. HTL, Dr. jur. Theo Fischer als Rechtsberater und Paul Schacher, Mitarbeiter im Ingenieurbüro Kost, als Protokollführer. In Pionierarbeit mussten (1) das Entwicklungsgebiet für «Arbeiten», (2) für «Wohnen» und die öffentlichen Einrichtungen mit Zonenplan und Reglement bearbeitet sowie (3) die Führung der Autobahn und des Anschlusswerks sowie die übrige Erschliessung geplant werden. Dabei mussten die Umlegung der ST-Linie

mit dem Geleiseanschluss für das Industriegebiet, die Verbesserung der Abflussverhältnisse sowie die Ableitung und Klärung des Abwassers einbezogen werden. Nach der Wahl von Josef Müller zum Stadtpräsidenten unterstützte der Stadtrat die Planungsarbeit vollumfänglich. Anton Kost überzeugte die Besitzerin eines bedeutenden Grundstücks im nördlichen Gemeindegebiet, Frau Amtsstatthalter Schnyder von Wartensee, zum Verkauf an die Stadt entgegen den finanziell verlockenden Angeboten aus der Baubranche.¹⁸⁵ Bürger- und Korporationsgemeinde legten in einer Vereinbarung den Preis für das vorgesehene Industrieland in der Münchrüti, auf dem Kleinfeld und an der Zeughausstrasse fest und erteilten dem Stadtrat die Kompetenz für Verhandlungen mit den Interessenten.¹⁸⁶ Die Behörde bemühte sich, die in den Plänen vom November 1959 vorgesehene Nationalstrasse nach Norden und gegen Osten zu verlegen, um das zusammenhängende Industriegebiet, das mit einer Ringstrasse von den Wohngebieten abgetrennt werden sollte, nicht zu verkleinern.¹⁸⁷ Die bestehende Industriezone im Westen war wegen der möglichen Zunahme der Immissionen, die der Wind in die Stadt hineintrug, ungünstig gelegen und nicht zur Erweiterung geeignet. Seit den 1950er-Jahren häuften sich im Quartierverein die Reklamationen von Bewohnern des Dägersteinfelds wegen unangenehmer Gerüche, Rauch, Staub und Lärm von den Industriebetrieben. Beispielsweise beklagte sich 1955 der Quartiervereinspräsident und Bankverwalter Franz Baumann erfolgreich beim VLGZ über den Fischmehlgeruch aus einem Magazin und den Steinkohler Rauch der Brennerei.¹⁸⁸ Der noch wenig bebaute Norden schien geeigneter für neue Fabriken und Produktionsbetriebe.

Ab 1961 suchte der Stadtrat per Inserat Investoren und erteilte der neu gegründeten Truvag Treuhand AG den Auftrag, Unternehmen anzuwerben und den Verkauf von Industrieland anzuregen. Zu den Gründungsmitgliedern des ersten Treuhandbüros auf der Luzerner Landschaft gehörten unter anderem Architekt Hans Erni, Bauherr Hans Felber und Stadtpräsident Josef Müller. Aus der Truvag ging die IMOG, die Aktiengesellschaft für Immobilienanlagen, hervor, die für die Finanzierung und Durchführung verschiedener Bauprojekte in der Eisenbahnvorstadt und im Industriegebiet verantwortlich war.¹⁸⁹ 1962 entstanden die ersten Werk- und Produktionshallen im Industriegebiet, fünf Jahre vor der Abstimmung zum Baureglement und Zonenplan. Im November 1963 befürwortete die Gemeindeversammlung den Bau des Industriegeleises ab dem Bahnhof SBB und unterstützte damit die Absichten der im selben Jahr wiedergewählten Stadtregierung, im Norden der Eisenbahnvorstadt eine Industriezone einzurichten. Die Planungsideen, die ein sehr kleines und in der Öffentlichkeit wenig abgestütztes Gremium erarbeitet hatte, wurden so durch die bauliche Entwicklung vorgezeichnet, bevor das Reglement rechtskräftig war oder die Bevölkerung in den Prozess miteinbezogen wurde. Der Stadtrat fällte ab 1962 die Entscheide gemäss dem Zonenplanentwurf, damit die öffentlichen und privaten Neubauten im Planungsprozess nicht in Konflikt mit der Ortsplanung gerieten, wie beispielsweise die Schulhauserweiterung «Neu St. Georg» von Architekt Josef Wey im Jahr 1963, die nördlich des Schulhauses St. Georg unmittelbar an die Surental-Bahnlinie gebaut wurde. Bereits 1959 genehmigte die Stadt die grossräumige Überbauung der Kottenmatte. Zwischen 1960 und 1964 baute dort die Rapid Baustoffe AG aus Thayngen eine grosse Wohnsiedlung im Stil der Massenproduktion mit zwei die Gegend überra-

genden Hochhäusern, Mehrfamilienwohnhäusern und Reiheneinfamilienhäusern. Insgesamt entstanden an der Kottenmattstrasse in der ersten Wohnblocksiedlung der Stadt 193 Wohnungen in 16 Häusern. Weitere Wohnblöcke baute 1964 Albert Wangler an der verlängerten Wilemattstrasse nach den Plänen der Zürcher Architekten Hans Marti und Hans Kast; auf der Schnydermatte baute die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» einen 24-Familien-Wohnblock unterhalb



Das Hotel Eisenbahn und Bären mit seinem legendären Saal. Aufnahme kurz vor dem Abbruch des Saalbaus 1962.



An Stelle des Saales baute Architekt Hans Erni 1962 ein modernes Wohn- und Geschäftshaus.

des Amtsstatthalteramtes (Kyburgerstrasse Nr. 5). 1962 liess der Wirt des Restaurants Eisenbahn, Hans Bieri, an Stelle des grossen Saals von Architekt Hans Erni ein Wohn- und Geschäftshaus errichten (Bahnhofplatz Nr. 3). Unmittelbar dahinter entstand 1964 ein siebengeschossiger Wohnblock an der ehemaligen Kantonsstrasse (Leopoldstrasse Nr. 8). An der Chrüzli(matt)strasse überbaute Metzgermeister Hans Egli 1963 das bestehende Wohnhaus mit einem Wohnblock und richtete im Parterre einen Gastronomiebetrieb ein (Nr. 3). An der Wilemattstrasse baute Jakob Schwendimann Mehrfamilienhäuser, auf der Ribimatte entstanden Wohnhäuser an der Tau- und Sagenmatte von Architekt Franz Züst und die Einfamilienhäuser von Architekt Josef Suter.¹⁹⁰

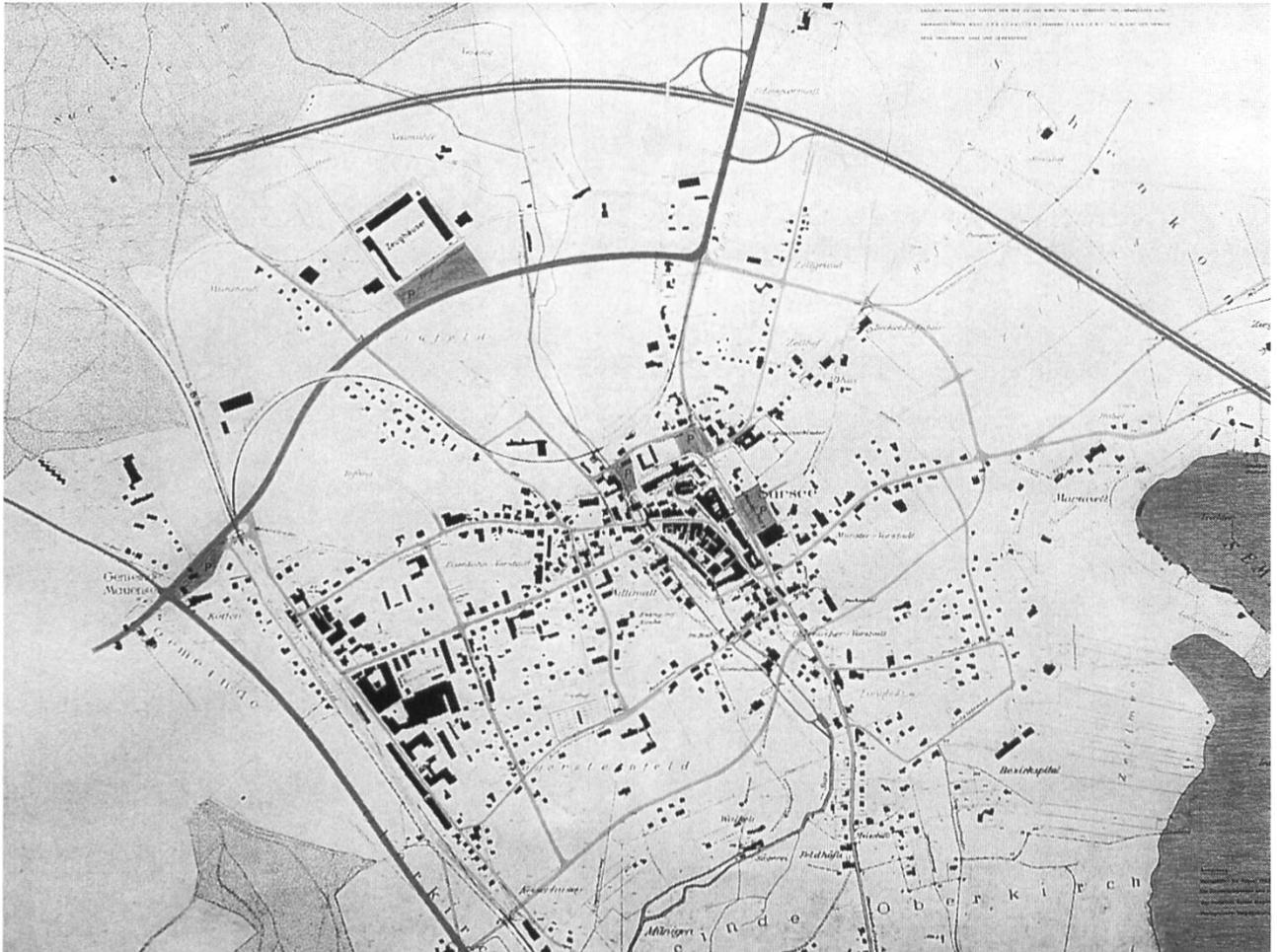
Parallel zur rasanten baulichen Entwicklung verliefen unter Ausschluss der Öffentlichkeit die Arbeiten zum Zonenplan. Der Stadtrat hielt gezielt Informationen zur Zonenplanung zurück, um heftige Reaktionen wie 1959 bei der Bewilligung des Migros-Ladens zu vermeiden. In der Fachkommission waren bewusst weder politische Parteien noch Interessenverbände vertreten, die bei solchen Arbeiten zu Fehlern neigen würden, wie Hans Felber versicherte. Die ungewisse Situation und die ausblei-

bende Vernehmlassung wurden nicht gut aufgenommen. Im Quartierverein sprach man ab 1962 von einer Gesamtlösung der Verkehrsprobleme mit einer Ringstrasse «gemäss Bauherr Felber». Quartiervereinspräsident und Obst-AG-Chef Heinrich Renggli beklagte sich im Frühling 1964: «Die Bestrebungen unserer Stadtväter auf bessere Industrialisierung der Gemeinde Sursee sind sicher lobens- und verdankenswert. Leider hat der Quartierverein keinen oder doch nur einen minimalen Einfluss auf die Geschicke dieser Grossplanung oder dan [sic] nur indirekt. [...] Selbstverständlich müssen wir mit der in die Wege geleiteten Industrialisierung manches

in Kauf nehmen, was nicht jedem zusagen kann.»¹⁹¹ Die verpasste Öffentlichkeitsarbeit und die geringe Abstützung der Kommission bezeichnete Anton Kost nachträglich als einen Fehler, denn Zonenplanung sei «eine Art Revolution» in einem Gemeinwesen, der grundsätzlich mit Skepsis begegnet werde.¹⁹² Der Fasnachtsumzug von 1964 thematisierte «das Konklave der Planungskommission auf dem Menzberg» mit dem Bauherrn Hans Felber am Steuer der «Industrietresine» oder die zur «Immobilienhandlung» umgetaufte Stadtkanzlei.¹⁹³ Das Interesse an der Ortsplanung war gross, an verschiedenen Gemeindeversammlungen verlangten Bürger Auskunft dazu. Unerwarteterweise formierte sich noch vor der Vernehmlassung starke Opposition gegen den sich abzeichnenden Planungsentwurf: Neben der Industrialisierung rund um die «falsch platzierten» Siedlungen Münchrüti und Kleinfeld trafen vor allem die Linienführung der Autobahn und die als Zubringer geplante Ringstrasse auf heftigen Widerstand. Die Opposition – die auch einer Abwehrhaltung gegenüber der rasch voranschreitenden Bebauung entsprach – gefährdete die laufende Industrialisierung der Münchrüti und wurde von der Behörde hart angegangen. Im September 1964 präsentierte die überparteiliche «Planungsgruppe 7» ein Gegenprojekt, noch bevor die örtliche Planungskommission das offizielle Projekt publizierte.¹⁹⁴

Das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7

Die Streckenführung der Autobahn in einem «eleganten» Bogen nördlich um die Stadt traf vielerorts auf Unverständnis, Kritiker nahmen sie aber als unantastbare Angelegenheit hin. Nach dem Durchsickern der Ringstrassenpläne steigerte sich jedoch der Unmut gegen die verdeckt gehaltene Strassenplanung. Angeregt von seinem Bruder Adolf Meier bildete der Surseer Architekt Georg Meyer¹⁹⁵ mit den Brüdern Michael und Franz Grossert, beide Sursee, sowie auswärtigen Fachleuten die Planungsgruppe 7. Die jungen Architekten arbeiteten ein eigenes Planungsprojekt aus und kritisierten in Pressemitteilungen vom 4. und 11. September 1964 die bis dahin nur dem Regierungsrat vorgelegten Entwürfe der Kommission, insbesondere den unbefriedigenden Verkehrsplan mit der zu nahe am Zentrum vorbeiführenden Halb-Ringstrasse und die fehlende Trennung von Durchgangs- und Binnenverkehr: «In Sursee befürchtet man noch immer an Bedeutung zu verlieren, wenn der Verkehr nicht möglichst nahe am alten Städtchen vorbeitobt.»¹⁹⁶ Sogleich versuchte die offizielle Planungskommission den Baureglements- und Zonenplanentwurf von der Strassenplanung zu trennen, um die Reaktionen zu kanalisieren. «Der Zonenplan ist auch kein Strassenplan. [...] Es besteht als kein Grund, diese Strassenfrage allzu stark mit der Ortsplanung zu identifizieren.»¹⁹⁷ Im Zonenplan war unverständlicherweise das Ringstrassenprojekt nicht enthalten, was zusätzlich Verwirrung stiftete. Am 9. Oktober 1964 publizierte die Planungsgruppe 7 ihren Gegenvorschlag und veranlasste damit die Stadtbehörde, das Strassenprojekt offen zu legen und die Bevölkerung in einer Orientierungsversammlung am 12. Oktober 1964 zu informieren, wo Georg Meyer auch den Gegenvorschlag präsentieren konnte. «Bauherr Felber gab [...] ein eindrucksvolles Bild vom Anschwellen des Verkehrs. Bis zum Bau der Nationalstrasse bei Sursee wird es noch lange dauern. Vorher müsse Sursee unbedingt selber Strassen bauen. Sonst stehe es vor einer rettungslosen Verkehrsversumpfung. Die Kritik, welche von der Planungsgruppe 7 am offiziellen Projekt geübt werde, sei nicht begründet. Die vorgeschlagene Ring-



Der Gegenvorschlag der Planungsgruppe 7 von 1964 mit der «Tangentenlösung» und der Verbindungsstrasse Kotten–Oberkirch.

strasse sei nötig [...]. Ferner müsse südwärts des ehemaligen Obern Tors ein neues Geschäftszentrum geschaffen werden, sonst verlagere sich das Geschäftsleben nach dem Bahnhof, und die Altstadt versinke in einem musealen Dämmer Schlaf. [...] In der anschliessenden Diskussion, die sehr lebhaft benutzt wurde, erfuhr die vom Stadtrat geplante Ringstrasse von vielen Seiten Kritik, während das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7 auffallende Zustimmung erntete.»¹⁹⁸

Das Gegenprojekt sah an Stelle der Ringstrasse eine Tangentenlösung vor: die Verlegung des Durchgangsverkehrs ins Randgebiet mit einer geraden Verbindungsstrasse Kotten–Oberkirch entlang der Bahnlinie – nach dem planerischen Prinzip «Trennendes zu Trennendem» – und die Verbindung durch das Industriegebiet knapp am Zeughaus vorbei zum Autobahnanschluss. Die Umfahrung sollte die Stadt nicht in drei Teile zerschneiden und weniger Wohngebiete vom Zentrum abtrennen, die ausserdem ein Grüngürtel schützte. Das «richtige Verkehrsgefälle vom Rand gegen das historische Zentrum» würde den Durchgangsverkehr aus den Quartieren fernhalten und vermindere die Unfallgefahr. Der Bau der Umfahrungsstrasse Kotten–Oberkirch war für die privaten Planer prioritär, danach würde ihrer Ansicht die für das kleine Sursee überdimensionierte Ringstrasse nicht mehr benötigt. Der alternative Zonenplanentwurf sah im Gegensatz zum Projekt der Planungskommission eine geringer Überbauung des Gemeindegebietes und keine klare Trennung von Wohn- und Gewerbegebieten vor. Die Industriezone war weiter nörd-

lich im Gebiet der Allmend geplant, dafür sollte in der westlichen Vorstadt eine «Freihaltezone» bestimmt werden, die für künftige Schulhausbauten oder Erholungsanlagen Raum bieten würde.¹⁹⁹

Die Arbeit der Planungskommission war ernsthaft in Frage gestellt. Dieser Schock zwei Monate vor der entscheidenden Gemeindeversammlung veranlasste den solche Gegenwehr nicht gewohnten Stadtrat, eine unvergleichliche Kampagne für den offiziellen Entwurf und gegen die Oppositionsgruppe zu lancieren, unter der Beihilfe der katholisch-konservativen Presse, insbesondere von Theo Stadelmann, Redakteur der Lokalzeitung «Luzerner Landbote». Die Planungskommission stimmte der vorgeschlagenen raschen Realisierung der Umfahrungsstrasse Kotten–Oberkirch zu, die anfängliche Gesprächsbereitschaft entsprach jedoch mehr einer unumgänglichen Verfahrenspflicht als einem realen Dialog.²⁰⁰ Vielmehr begann ein Kampf. Der «Luzerner Landbote» bezog Stellung: «Wir bewundern ehrlicherweise den Stadtrat, mit welcher Gelassenheit er gewisse unfaire, perfide Attacken an dieser Orientierungsversammlung entgegennahm.»²⁰¹ Die konservative Lokalzeitung gewährte der Opposition keinen Platz mehr, da der «nicht überzeugende» Vorschlag das Industriegeleise lahm lege. Der Stadtrat bemühte sich, mit einer Planungsausstellung im Hotel Schwanen, einer Informationsveranstaltung im Stadttheater und einer Radiosendung den inzwischen fertig erarbeiteten Vorschlag für den Zonenplan an die Bevölkerung zu bringen. In einer Sonderbeilage würdigte das «Vaterland» mit der Überschrift «Sursee plant bevor es zu spät ist» den Surseer Planungsentwurf.²⁰² Dieser Entwurf sah entsprechend der allgemeinen Entwicklungseuphorie des Gewerbes und der Politik einen Ausbau der Siedlung auf 19'000 Einwohner vor – 1964 zählte Sursee rund 6'000 Einwohner – und trennte die Industriezone Nord strikte von den südlichen und westlichen Wohngebieten ab, was die Anwohner im nördlichen Wohnquartier Münchrüti heftig kritisierten.²⁰³

Dank dem liberalen Lokalblatt «Surseer Nachrichten» konnte die Planungsgruppe 7 die einseitige Berichterstattung des «Luzerner Landboten» umgehen. In einer Anmerkung schrieb die Redaktion am 27. November 1964: «Es ist nicht das Bestreben unseres Blattes, mit der Veröffentlichung des Bau- und Zonenreglementes der Planungsgruppe 7 Öl ins Feuer zu giessen. Es war seit jeher unser Bestreben auch die Minderheit zum Worte kommen zu lassen, damit sich die Bürger allseitig orientieren können. Zu bedauern ist bloss, dass bis anhin die Veröffentlichungen über das offizielle Projekt den «Surseer Nachrichten» vorenthalten wurden.»²⁰⁴ Der zunehmend aggressivere Ton und die Verbreitung von Unwahrheiten verhinderten eine sachliche Diskussion. Die Planungsgruppe 7 erreichte mit einer von 372 Stimmbürgern unterzeichneten Unterschriftensammlung eine Urnenabstimmung zum Zonenplan, was die Ortsplanung weiter verzögerte. Die Auseinandersetzung nahm neue Formen an. Die Korporations- und Bürgergemeinde, die eine Autobahnzufahrt über die bestehende Zeughausstrasse befürworteten, regten genauso wie die Planungsgruppe 7 eine Vergrösserung der Planungskommission an, was der Stadtrat strikte ablehnte. Der Ende 1964 vorliegende Zonenplan war nicht mehrheitsfähig, die Abstimmung zur Ortsplanung wurde hinausgezögert. Der Stadtrat erteilte in der Zwischenzeit dem VLGZ die Baubewilligung für die Neubauten der Obstlagerhallen auf dem Trasse der vorgeschlagenen Verbindungsstrasse durch die Münchrüti, wodurch das Strassenprojekt der Planungsgruppe 7 obsolet wurde.²⁰⁵ Die in Kritik geratenen Hans Felber und Stadtpräsident Josef Müller, welche die

Planung zur Chefsache erklärt hatten, machten bei den an Bauland interessierten Unternehmern die Planungsgruppe 7 für die Verzögerungen verantwortlich. Die gemeinsamen Arbeitsbesprechungen mit externen Städteplanern verkamen reihenweise zur Farce. Die Anschuldigungen in der Presse führten zu einer Strafklage der Planungsgruppe 7 und Adolf Meier gegen den Redakteur Theo Stadelmann. Das Statthalteramt Sursee stellte das Verfahren gegen den vom Stadtrat unterstützten Redakteur im Juni 1966 mangels Tatbestands ein. Georg Meyer zog das erstinstanzliche Urteil bis ans Bundesgericht weiter, welches die Beschwerde abwies.²⁰⁶ Im Herbst 1966 folgten in zwei Orientierungsversammlungen und in der Gemeindeversammlung vom 19. Dezember 1966 «zur Beschlussfassung über das Bau- und Zonenreglement» die Detailberatungen des überarbeiteten Zonenplan- und Reglementsentwurfs. Die erweiterte «Grosskommission zur Überprüfung der Strassenführung und des Zonenplans» genehmigte die bereinigte Fassung.²⁰⁷ Nach kurzem Abstimmungskampf nahm die Bevölkerung am 8. Januar 1967 mit 418 Ja-Stimmen gegen 315 Nein-Stimmen bei einer ungewöhnlich tiefen Stimmbeteiligung von 51,5 Prozent die revidierte Vorlage an. Das Reglement trat nach der Bestätigung durch den Regierungsrat im Juli 1968 in Kraft. Eine Beschwerde wegen Beeinträchtigung der freien Willensbildung und der geheimen Abstimmung – unüblicherweise waren die Abstimmungskabinen nicht aufgestellt worden – wurde vom Regierungsrat abgewiesen. Die Verlässlichkeit auf die lokale Presse im Planungsprozess würdigte der Stadtrat an seiner Sitzung vom 16. Januar 1967: «Der Bauherr beantragt an Redaktor Theodor Stadelmann, Willimatte, Sursee, für die grosse Mitarbeit für die Bau- und Zonenplanung der Einwohnergemeinde Sursee einen Beitrag auszuzahlen. Der Stadtrat beschliesst, an Herr Stadelmann einen Beitrag von Fr. 500.– auszurichten.»²⁰⁸

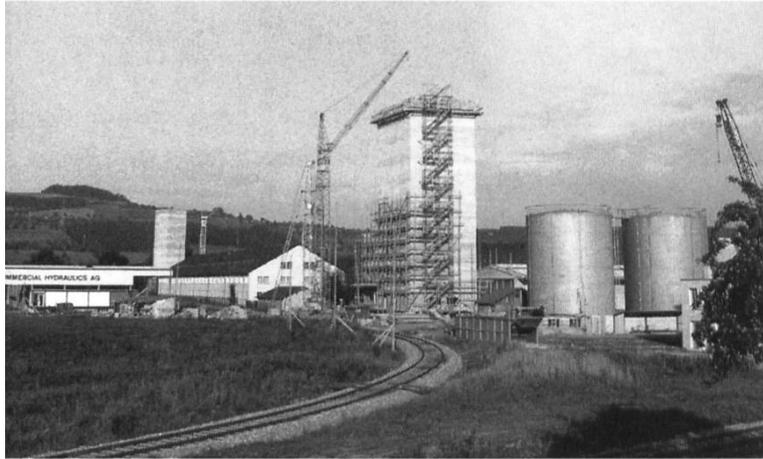
Das Vorgehen der Surseer Behörde mit der Wahl einer kleinen Fachkommission ohne externe Planer und ohne breite Vernehmlassung zur Erreichung eines ersten rechtsverbindlichen Zonenplans erscheint unüblich. Andernorts informierte die Behörde die Bevölkerung und Grundeigentümer ausführlich über die Planung und berücksichtigte, wie beispielsweise in Frauenfeld, die meisten Einsprachen, um eine Mehrheit zu erreichen, oder sie scheiterte bei einer ersten Abstimmung.²⁰⁹ Beides konnte oder wollte der Surseer Stadtrat nicht zulassen. Denn der relativ späte Beginn der Ortsplanung nach 1959, inmitten der beginnenden Hochkonjunktur und der intensiven Bautätigkeit, war eng mit dem laufenden Industrialisierungsprojekt in der Münchrüti sowie dem Druck des dynamischen Strassenverkehrs verbunden. Das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7 gefährdete die Pläne der bauwilligen Architekten sowie die von der Bevölkerung gutgeheissenen und bereits fortgeschrittenen Industrialisierungspläne des Stadtrates in der nördlichen Eisenbahnvorstadt. Die Verbindungen zwischen dem Stadtrat, der Truvag und der zugehörigen Immobiliengenossenschaft – an der mit Hans Erni, Dr. Theo Fischer, Josef Müller und Hans Felber mehrere Mitglieder der Ortsplanungskommission und Stadträte beteiligt waren – werfen Fragen auf. Die Kritik an diesen Verbindungen und deren Einfluss auf die politisch öffentliche Planungsarbeit führte zur heftigen Reaktion der Behörde gegenüber der Opposition. Im Streit um die Surseer Ortsplanung kam es zu Gehässigkeiten und «unschönen» Szenen.²¹⁰ Die Planungsgruppe 7 löste sich nach der Abstimmung auf, Georg Meyer zog weg aus Sursee. Hans Felber trat auf Juni 1967 aus dem Stadtrat zu Gunsten seines Holzbaugeschäftes und der Familie

zurück. In seiner Amtszeit hatte er in der Stadtgemeinde das Wohngebiet von der Industrie getrennt, die Industriezone belebt, das Strassennetz und entscheidende Infrastrukturprojekte wie die Wasserversorgung ausgebaut oder die regionale Abwasserreinigungsanlage in Triengen mit der Surenkorrektur für die Gemeinden vorbereitet und am See das Zellmoos vor jeder Überbauung geschützt. Der «Landbote» berichtete über «acht entscheidende Jahre für die Zukunft Sursees». Dabei mag gelegentlich «sein fortschrittliches Handeln manchem weniger Weitsichtigem allzu stürmisch erschienen sein.»²¹¹ Im Gespräch erläuterte Hans Felber, dass die Ortsplanung die Jungen in Sursee aufgeweckt habe, die allerdings ein utopisches Projekt verfolgt hätten.²¹²

Der Zonenplan von 1968 reduzierte das Planungsziel auf 14'000 Einwohner, immer noch eine stolze Wachstumsprognose. Der Plan trennte die Industrie von den Wohngebieten mit der Industriezone 1 im Norden und der Industriezone 2 entlang den Geleisen im Westen ab. Das Gemeindegebiet wurde in 13 Zonen eingeteilt: Wohnzonen nach Geschosshöhen, eine Altstadt- und Sonderzone, Geschäfts- und Wohnzonen an den Ausfallstrassen. Zudem wurde eine Hochhauslinie um den Stadtkern festgelegt, in welcher keine höheren Bauten erstellt werden durften: im Quartiergebiet zwischen Kreuzkapelle und Untertor, in der Wilematte und an der Badstrasse. Damit wurde die Kirche vor Konkurrenzbauten geschützt. Die Eisenbahnvorstadt wurde mit dem Zonenplan 1968 das wichtigste Entwicklungsgebiet für das städtische Gewerbe und die neuen Industrien sowie das neue Geschäftszentrum mit der gross angelegten Geschäftszone vom Untertor bis zum Bahnhof. Der Plan hielt den beabsichtigten Ausbau der Wohngebiete im Kotten, auf der Wilematte und auf dem Dägersteinfeld fest. Die Wohnsiedlungen Münchrüti und Kleinfeld lagen nach 1968 als zweigeschossige Wohnzone ohne Übergangszone im Industriegebiet ausserhalb der Hochhauslinie; die Villenbewohner an der Bahnhofstrasse fanden sich in der viergeschossigen Geschäfts- und Wohnzone wieder. Die acht- bis neungeschossigen Wohnblöcke auf der Kotten- und Schnydermatte deuteten auf kommende Hochbauten in diesen Gebieten und auf dem südlichen Dägersteinfeld hin. Für die restlichen Quartiergebiete lehnte sich der Plan stark an die bestehenden Verhältnisse an. Im Zonenplan von 1968 fehlten die von der Planung nicht abtrennbaren Strassenprojekte und eine öffentliche Zonen. Die im Plan festgehaltene «Zone für öffentliche Zwecke» entsprach den bestehenden öffentlichen Anlagen mit Umschwung. Im Gebiet der Eisenbahnvorstadt folgte der Plan dem politisch motivierten Projekt der Industrialisierung Münchrüti und der gewünschten Entwicklung auf den noch nicht bebauten Landwirtschaftsgebieten zwischen Bahnhof und Stadt grössere Geschäfts- und Wohnbauten mit einer hohen Ausnützungsziffer zu errichten, was dank dem Landverkauf der Gebrüder Schnyder von Wartensee verwirklicht werden konnte. Dem Fanal des Migros-Ladens an der Bahnhofstrasse versuchte die Planung mit einer durchgehenden Geschäftsstrasse vom Untertor bis zum Bahnhof entgegenzuwirken, die von keiner weiteren Schulanlage unterbrochen werden sollte. Die Forderung der Planungsgruppe 7 nach einer öffentlichen Freihaltezone in diesem Gebiet war mit der Abstimmung vom Tisch.²¹³

In der Industriezone Nord folgte auf die Kartoffelflockenfabrik des VLGZ in der Münchrüti, das Schlachthaus an der Zeughausstrasse und die Alfa-Laval AG im Kleinfeld ein Produktionsbetrieb dem anderen, wobei sich die Werk- und Lager-

hallen beim Zeughaus und beim künftigen Autobahnanschluss gruppierten. Etliche Surseer Gewerbebetriebe verlegten ihre Werkbauten nach Norden, wo mehr Raum für Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung stand. Die Erschliessung übte die erhoffte Anziehung aus, die Tieferlegung der Sure um zirka zwei Meter ermöglichte eine bessere Entwässerung des gesamten Gebietes. Der Ausbau der ST nach Aarau verzögerte sich, 1971 wurde der Personentransport auf die Strasse verlegt. Die schlanken Silobauten der Granol AG ab 1966 und das 45 Meter hohe Mischfutterwerk Münchrüti der UFAG von 1970, ein Elementbau unter der Leitung von Architekt Josef Suter, überragten dabei die Industriezone und prägten das Ortsbild nördlich des Städtchens. «Wo noch vor zwei Jahren ausser dem eidgenössischen Zeughaus kein anderer grösserer Bau zu sehen war, wächst jetzt eine Hochbaute um die andere in die Höhe.»²¹⁴



Nach 1962 entstanden die ersten Werk- und Produktionshallen im neuen Industriegebiet. Die Anlagen der Getreidetrocknungsgenossenschaft 1965.

Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse

In den 1960er-Jahren konzentrierte sich die Bautätigkeit in der Eisenbahnvorstadt auf die Industriegebiete und auf die Schnydermatte, wo sich mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser zu einem Blockquartier formierten. Bereits 1959 ersuchten die Gebrüder Schnyder die Stadt, an der Bahnhofstrasse die vorgesehene Geschosshöhe zu erhöhen zu dürfen. 1960 bat Hans Erni die Behörde, im Bebauungsplan an Stelle der Stockwerkzahl die Ausnutzungsziffer anzuwenden zu dürfen, um im «neuen» Schwerpunktgebiet beim Bahnhof höher bauen zu können, wie es zahlreiche Interessenten beabsichtigten.²¹⁵

1960 baute Hans Erni den Migros-Verkaufsladen mit ein paar wenigen Parkplätzen an der Verkaufswagen-Haltestelle an der Bahnhofstrasse (Nr. 31). Der Architekt orientierte sich an vergleichbaren Läden und arbeitete in Absprache mit dem Baubüro der Genossenschaft. Aus dem Projekt resultierte eine erfolgreiche und für die Eisenbahnvorstadt zukunftsweisende Zusammenarbeit. Der über den Migros-Bau verärgerte Gewerbeverband behinderte in der Folge die geplante Verlegung der ST-Linie in den Surseer Wald. Unweit des neuen Einkaufsladens baute Erni 1965 an der Christoph-Schnyder-Strasse für die Terex AG aus Reinach ein Wohn- und Geschäftshochhaus (Nr. 2), in dem eine Filiale der «Bank in Menziken» vorgesehen war. Nach dem vorzeitigen Ausstieg der Bank zog im Obergeschoss die Stadtverwaltung und im Erdgeschoss die Denner AG ein, der zweite Supermarkt in der Eisenbahnvorstadt. An der Bahnhofstrasse entstand ein Wohnhaus mit Geschäftsräumen für die Firma Möbel Ulrich (Nr. 39). Die Absicht der Familie Schnyder, die Bahnhofstrasse in eine Geschäftsstrasse umzugestalten, manifestierte sich im grossen Schnyder-Geschäftshaus von 1967 neben der Garage Wyder (Nr. 35–37). In zwei Baukörpern wurden Wohnungen untergebracht, und in den weit aus-

holenden Parterreräumen richteten sich ein traditionelles Modegeschäft und Detaillisten ein. Die Gebäudehöhe war gegenüber dem Zonenplan nach Verhandlungen mit der Stadt erhöht worden. Die neuen Einkaufsmöglichkeiten veränderten die gewachsene Struktur und das Funktionsgefüge der Stadt. Die Bahnhofstrasse konkurrenzierte den Stadtkern.

Mit der etappenweisen Überbauung der Schnydermatte wurde die Erschliessungstrasse vom Bahnhofplatz zur Christoph-Schnyder-Strasse fertig gestellt. An ihrer Verlängerung, der Kyburgerstrasse, baute 1968 die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» zum bestehenden Wohnblock zwei weitere achtgeschossige Wohnhäuser (Nr. 3, 5) und 1969 Architekt Franz Züst das Wohn- und Geschäftshaus Kyburg (Nr. 2).²¹⁶

Die intensive Bautätigkeit und die zunehmend geschlossene Überbauung erhöhten den Baudruck auf die in ihrer Existenz beschnittenen landwirtschaftlichen Betriebe sowie auf die Landhäuser an der Bahnhof- und Baselstrasse. Die Freiflächen wurden rar oder für die vorgesehenen Strassenprojekte ausgespart. Für die Fortführung der Christoph-Schnyder-Strasse als Zubringer zur geplanten Ringstrasse Nord beschlossen die Gebrüder Schnyder 1967, ihre Villa an der Bahnhofstrasse aufzugeben. Der Quartierverein Eisenbahnvorstadt engagierte sich erfolglos für den Erhalt der «kulturell wertvollen» neoklassizistischen Villa: «Neben dem Bürgerheim ist die Villa Schnyder der einzige Bau im Quartier der Eisenbahn-Vorstadt, der es vom Standpunkt des Heimatschutzes aus verdient, erhalten zu werden. Es gibt dem ganzen Quartier ein vornehmes Gepräge und der Quartierverein würde eine Beseitigung der Villa Schnyder und deren Park als schweren Verlust für das Bahnhofquartier erachten.»²¹⁷ 1965 und 1966 waren die frühbarocke Friedhofkapelle und das spätklassizistische Bürgerheim ins kantonale Denkmalverzeichnis eingetragen worden.²¹⁸

Im April 1968 liess die Familie Theiler die 80-jährige Platane an der Bahnhofstrasse fällen. Das Verschwinden des unter Naturschutz stehenden Baumriesen kündigte sichtbar die Umwälzung der Bausubstanz an oder, wie es Quartiervereinspräsident

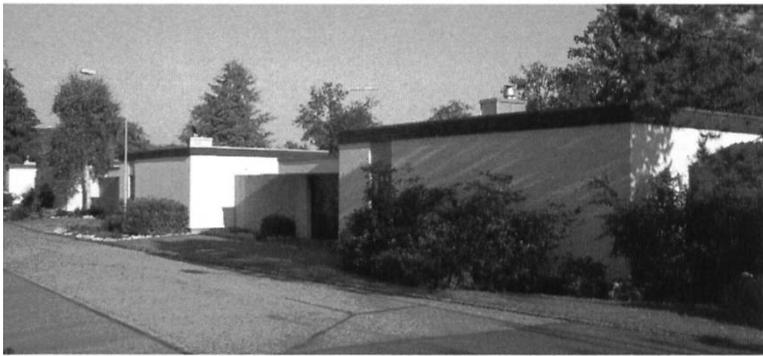


An Stelle der Bossart-Scheune und der 1968 gefällt Platane entstand an der Ecke Bahnhof- und Kyburgerstrasse 1969/70 die Grossüberbauung der Familie Theiler mit dem neuen Coop. Aufnahme von 1967.



Das von der VLGZ erworbene Geschäftshaus «zum Merkur» und das alte Mischfutterwerk. Aufnahme vor 1970.

Heinrich Renggli nannte: «Neuzeitliche Bestrebungen» oder «grosse Dinge». Quartierbewohner bedauerten das Verschwinden der Platane und der Scheune, die Lokalzeitung pries die Überbauung als neues Bindeglied zwischen Bahnhofquartier und Stadtkern. Zwischen 1969 und 1970 entstand an der Stelle der Bossart-Scheune die Grossüberbauung der Familie Theiler (Kyburgerstr. Nr. 1). Im Erdgeschoss entstand mit dem «Konsum» das dritte Einkaufszentrum in der Vorstadt.²¹⁹ An der Merkurstrasse, im südwestlichen Quartiergebiet baute der VLGZ 1970 ein 54 Meter hohes Mischfutterwerk. Der massige Betonelementbau des Luzerner Architekten Hans-Ueli Bächli überragte alle bisherigen Surseer Bauwerke und übertraf in der Erscheinung die Hochhäuser in der Vorstadt.²²⁰ «Sursees neue Türme» bildeten zusammen mit über 20 Baukränen einen Gegensatz zu den alten Türmen und Toren des historischen Städtchens.²²¹ Nachdem der Staat 1965 die gesetzlichen Grundlagen für das Stockwerkeigentum geschaffen hatte, bauten die Immobiliengesellschaften und Bauherren vermehrt Eigentumswohnungen.



1969 von Architekt Josef Suter erbaute Einfamilienhäuser auf der Ribimatte.

Anfang der 1970er-Jahre baute Hans Erni für die Immobiliengesellschaft IMOG an der Centralstrasse zwei Wohnblöcke mit Arztpraxen (Nr. 30, 32) und im Dägersteinquartier die Überbauung «Bel-Air» an der Bifangstrasse (Nr. 14–18), drei Wohnblöcke mit insgesamt 22 Wohnungen an ausgewählter Lage, «wenige Minuten vom Bahnhof entfernt, in der Nähe der Kirche, Schule und



Neue Überbauungen zwischen 1960 und 1980 im Gebiet Neufeld. Luftaufnahme um 1980.

Einkaufszentrum, mit Blick auf das Städtchen und die Berge.»²²² An der Wilemattstrasse und auf der Ribimatte schritt die Bebauung voran, am Badrain entstand ein erster Wohnblock (Nr. 1–3) 1969 erteilte die Stadtbehörde 61 Baubewilligungen mit einer Bausumme von 23,983 Mio. Franken, was als «Rekord» betitelt wurde. «Sursee wird im kommenden Jahrzehnt jene Saat ernten können, die dank der klugen und weitsichtigen Gemeindeführung während der letzten Jahre gesät wurde.»²²³

Auf die zunehmende Bevölkerungsentwicklung und die neuartige Blockbebauung reagierte der Quartierverein mit der Forderung nach einem Spielplatz und einem Kindergarten. Nach einem ersten gescheiterten Versuch mit einem ausrangierten Tramwagen konnte 1965 unter der Leitung von Heinrich Renggli der Spielplatz auf der Schnydermatte errichtet werden. Im selben Jahr erstellte die Gemeinde den Kindergarten an der Dägersteinstrasse. Dem zunehmenden Siedlungsausbau im Westen trug die Gemeinde mit dem Ausbau der Schulanlage im Kottengebiet Rechnung.²²⁴

4. Regionales Dienstleistungszentrum und Wohnquartier 1970–2006

Das Bau- und Zonenreglement von 1968 begünstigte den rasanten Siedlungsausbau während der Hochkonjunktur in der Eisenbahnvorstadt und legte das Umfahrungsstrassennetz fest. Die verbliebenen landwirtschaftlichen und vorstädtischen Bauten aus dem 19. Jahrhundert wichen grosszügigen Strassenprojekten und modernen Dienstleistungszentren. Ganze Gebiete wie der Kotten, die Bahnhof- oder Badstrasse erhielten ein neues Ortsbild oder verschwanden wie der Trottenweg und die Käppelmatte vollständig unter Grossprojekten. Einkaufszentren und Industriebetriebe zogen vermehrt Kunden und Arbeitskräfte aus der weiteren Region an. Die Stadt reagierte mit Zentrums- und Verkehrsplanungen und revidierte nach dem Autobahnbau die Ortsplanung. Die Bevölkerung lehnte 1998 das Projekt mit der zentralen Stadtverwaltung auf der Käppelmatte an der Urne ab. Im Dägersteinfeld schlossen sich die überbauten Wohngebiete im Quartierverein Neufeld zusammen und spalteten sich von der Eisenbahnvorstadt ab. Westlich der Geleise dehnt sich die Siedlung in den Nachbargemeinden Oberkirch und Mauensee aus, an der Bahnhofstrasse schreitet die Verdichtung voran, die Bahnhofanlagen werden den wachsenden Pendlerströmen angepasst.

Die Umfahrungsstrasse und die Schulanlage im Kotten

Die Kottenbrücke war den gestiegenen Verkehrsanforderungen und der euphorischen Aufbruchstimmung der 1960er-Jahre nicht mehr gewachsen. 1965 wurde zur Zufriedenheit des Quartiervereins die gefährliche Situation für die Fussgänger mit einer Passerelle neben der Strassenbrücke entschärft, die Beseitigung der unbefriedigenden Kurvenlinie wurde mit dem Ringstrassenprojekt in Aussicht gestellt. Nach der Abstimmung zum Baureglement im Januar 1967 hielt die Stadt das festgelegte Trasse der Ringstrasse von Überbauungen frei und gab für den Ausbau des Kanalisations- und Wasserleitungsnetzes die Linienführung von der Kottenbrücke durch das Kleinfeld zum Anschlusswerk der Autobahn vor.²²⁵ Als sich die Planung der Nationalstrasse verzögerte, baute die Stadt 1969/70 zusammen mit dem Kanton und der Gemeinde Oberkirch die Umfahrungsstrasse Kotten-Ober-



In den Jahren 1969/70 musste der Kottenhof der neuen Umfahrungsstrasse weichen.

kirch. Das Strassenprojekt fiel zeitlich zusammen mit der Planung der Schulanlagen im Kotten und neuen Wohnüberbauungen an der Pilatusstrasse. Innert kürzester Zeit wurde der Kotten umgestaltet: Der Kottenhof, die Garage und zwei alte Bauernhäuser wurden für die grosszügige Neugestaltung der Strassenkreuzung abgebrochen. Im November 1968 stimmte die Bevölkerung dem Standort Pfyffermatte, nordwestlich der Kottenbrücke und der Bahngleise, für die Errichtung einer neuen Schulanlage zu. Im Februar 1969 wurde der Kaufvertrag mit den Gebrüdern Schnyder zu 50 Franken pro Quadratmeter genehmigt. In der folgenden Urnenabstimmung wurde der Bau der ersten Etappe mit Primarschulhaus und Kindergarten sowie der Kanalisation vom Kotten zur Sure, für die Entwässerung des ganzen Eisenbahnquartiers und der Umfahrungsstrasse, beschlossen. Die Bauarbeiten waren vor Ende Jahr abgeschlossen. «Um Verzögerungen zu vermeiden», hatten die beauftragten Architekten Hans Erni und Josef Suter bereits vor der Abstimmung mit der Planung begonnen.²²⁶ Auf der hinteren Pfyffermatte konnte die Stadt nach dem Abtausch des Kaufrechts mit der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» zu Gunsten der Liegenschaft Kottenhof das Berufsschulhaus Kotten errichten. Das von denselben Architekten realisierte Schulgebäude, in seinen Fassadenelementen auf das Primarschulhaus abgestimmt, dominierte mit seiner Dachgestaltung für die Demonstrationsräume und dem Observatorium für das städtische Spiegelteleskop seit seinem Bau 1972 die Horizontlinie im Westen.²²⁷

Weiter südlich entstand 1970 beim Hasenwartwald in der Nachbargemeinde Oberkirch mit dem Pfadfinderheim – einem zeltförmigen Gebäude von der EXPO 1964 – ein die Eisenbahnvorstadt überragender Bezugspunkt im beliebten Naherholungsraum.²²⁸ Rechtzeitig auf den Sommerferienverkehr wurde im Juli 1970 die Umfahrungsstrasse eröffnet. Sie entlastete vorwiegend die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr Olten–Luzern. Die neue Verkehrsführung im Kotten schnitt die Bahnhofgarage mit der Tankstelle vom Durchgangsverkehr ab, was Besitzer Isidor Aregger zum Verkauf der Garage veranlasste.²²⁹ An der Pilatusstrasse wurde die Villa Beck abgebrochen, auf der Liegenschaft Kottenhof an der Umfahrungsstrasse baute nach 1970 die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» die Überbauung Pilatusring mit Einfamilienhäusern und einem 22-Familien-Wohnblock an



Die im August 1970 eröffnete Strassenkreuzung im Kotten mit dem neuen Kottenviadukt und den Signalanlagen.

der Alpenstrasse (Nr. 2). Daneben entstand 1972 der Nachfrage nach Eigenheimbauten entsprechend die erste Reihenhaussiedlung an der Alpenstrasse, wo um 1977 weitere Genossenschaftshäuser folgten.²³⁰

Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse

Die in den 1960er-Jahren entstandene Geschäftszone an der Bahnhofstrasse zog vermehrt Interessenten an, die in der «wachstumsintensiven Region» Sursee Geschäftshäuser und Einkaufszentren bauen wollten. Auch nach dem Bau der Umfahrungsstrasse zogen die Geschäfte und Industrien Verkehr in die Vorstadt. Der drohende Verlust des Durchgangsverkehrs durch den Bau der Nationalstrasse konnte mit dem Ringstrassenprojekt und der Zubringerstrasse kompensiert werden, so dass entgegen dem Trend der «Einkaufsschwerpunkte auf der grünen Wiese» die Situation zwischen Altstadt und Bahnhof für Investoren interessant blieb.²³¹ Als ein konkretes Interesse einer deutschen Warenhauskette für das Schnyderhof-Areal vorlag, sicherte der Geschäftsleiter der Migros Luzern, Rudolf Weber, dem Privatplaner Hans Erni während eines Fussballspiels in Luzern den Bau eines MMM-Einkaufszentrums in Sursee mit mehreren Detail- und Spezialgeschäften zu. Weber überzeugte die Schweizerische Migros-Direktion vom stadtnahen «Surseepark» und der Errichtung des ersten Migros-Centers dieser Art in der Zentralschweiz.²³² Im Juni 1972 wurde mit dem Abbruch der Villa Schnyder für den Ringstrassenzubringer begonnen – was dem Zürcher «Tagesanzeiger» einen kritischen

Bericht wert war – und der Schnyderscheune mit dem Käsereigebäude für das Einkaufszentrum. Damit waren, nachdem 1971 die Scheune des Bürgerheims abgerissen worden war, die Landwirtschaftsbauten an der Bahnhofstrasse ganz verschwunden.²³³

Das Einkaufszentrum Surseepark wurde am 25. Oktober 1973 eröffnet (Nr. 28). Die in spartanischer Bauweise erstellte Stahl-Beton-Konstruktion mit grauer Waschbeton-Fassade war auf den direkten Warenfluss auf einem Niveau ausgerichtet und stellte den Kunden auf zwei Parkplatzebenen 600 Parkplätze kostenlos zur Verfügung. Das Grosseinkaufszentrum der Region war über die geplante Ringstrasse erreichbar, die Nähe zum Bahnhof war eine praktische Gegebenheit.²³⁴ Wegen der



Die an der Bahnhofstrasse stehende Scheune des «Schnyderhofs» wurde für den Bau des Einkaufszentrums abgebrochen. Aufnahme 1969.

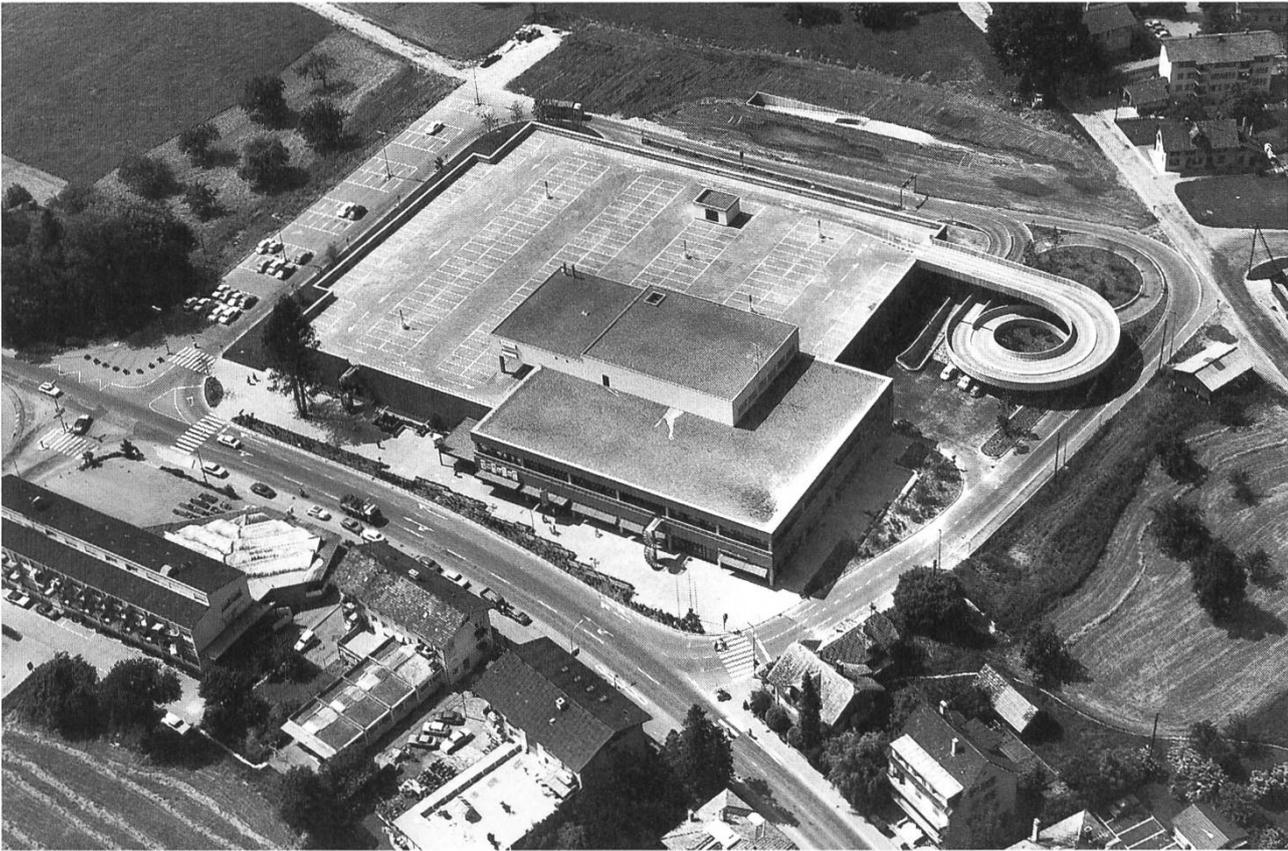


Die typischen Vorstadthäuser wichen 1970 dem Beton-Elementbau der Volksbank Willisau.

Anziehung dieses Magneten verlagerte sich die städtische Einkaufszone an die Bahnhofstrasse, an der innert weniger Jahre weitere Geschäftsbauten entstanden. Die Neubauten verdrängten die vorstädtischen Geschäftshäuser aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert: 1970 wurde das Geschäftshaus «Cholehueber» der Firma Brennstoffe Huber abgerissen, 1977 errichtete dort die Schweizerisch Kreditanstalt ein Geschäftshaus (Nr. 18). Bei der Kreuzkapelle wichen die klassizistisch anmutenden Bauten der Willisauer Volksbank und des Antiquitätengeschäftes Stadelmann einem Neubau der Volksbank (Nr. 12). Der markante Beton-Elementbau von Hans Erni quer zur Bahnhofstrasse konkurrenzierte in Form und Grösse die umliegenden historischen Gebäude, sogar das dominante Schulhaus St. Georg. Sinnbildlich liess das Tea Room City im ersten Obergeschoss dem Gebäude zwischenzeitlich seinen Namen, ein Abbild der Wachstumseuphorie und des grossformatigen Hochkonjunkturdenkens. Alles schien möglich.

Die radikale Umgestaltung des Vorstadtraums stiess vermehrt auf Kritik,

«spätestens nach dem überstürzten» Abbruch zweier Häuser am Judenplatz in der Altstadt. Der Bundesrat verhängte 1971 ein Abbruchverbot, von dem Sursee zwar nicht direkt betroffen war, es aber zu werden schien. Der amtierende Bauherr Hans Balmer äusserte sich diesbezüglich zu den Neubauten im sensiblen Vorstadtgebiet: «Wir haben genügend Platz, um so mehr als früher oder später die alte Turnhalle und wahrscheinlich auch das alte St. Georgs-Schulhaus abgebrochen werden. Dann wird sich die Willisauer Volksbank sehr gut in das Gelände einfügen.»²³⁵ Im Bahnhofgebiet baute 1972 der VLGZ ein zehnstöckiges Verwaltungsgebäude mit



Im Oktober 1973 wurde das neue Einkaufszentrum «Surseepark» an der Bahnhofstrasse eröffnet. Luftaufnahme Comet AG 1974.

Wohnungen. Das Hochhaus des Luzerner Architekten Ulrich Bögli war mit 31,5 m Gebäudehöhe unbestritten der Wolkenkratzer der Eisenbahnvorstadt (Leopoldstrasse Nr. 6).²³⁶ Als ein Baukonsortium die Überbauung des gesamten Trottegebietes plante, reagierte die Stadt 1973 mit dem Ideenwettbewerb «Zentrumsplanung Sursee» auf das unkontrollierbare Wachstum.

Die Zentrumsplanung

Der Wettbewerb zur Zentrumsplanung war auf ein städtebauliches Gesamtkonzept und die Erneuerung der «überalterten Quartiere rund um die Altstadt» ausgerichtet, gegenüber dem Shopping-Center sollte die Altstadt gestärkt werden. Der Wettbewerb bestätigte die Ringstrassenplanung und die Einkaufsachse Bahnhofstrasse, die mit der Altstadt zusammenwachsen sollte. Er erkannte aber die notwendige Aufwertung durch eine durchgehende Geschäftsstrasse mit Ladenfronten auf die Strasse oder einer möglichen Fussgängerzone bis zur Altstadt sowie eines Gegenpols südlich der Altstadt. Das erstrangierte Projekt sah eine grosszügige Grünzone rund um die Altstadt und auf der Wilematte vor. Die für einen Grossteil der Überbauung verantwortliche Architektengemeinschaft Hans Erni und Josef Suter belegte



Das Verwaltungsgebäude des VLGZ von Architekt Ulrich Bögli, Luzern, dominierte als einziger «Wolkenkratzer» das Bahnhofquartier. Aufnahme 2006.

den 7. Rang. Die richtungsweisenden Ergebnisse blieben vorerst ohne entscheidende Wirkung auf die Bebauung der Bahnhofstrasse.²³⁷ Die allgemeine Krise von 1975 bremste kurzzeitig die Bautätigkeit, die euphorische Stimmung erhielt einen empfindlichen Dämpfer. Doch ab 1977 verdrängten neue Grossprojekte wie das



An Stelle des Trottenwegs entstand zwischen 1977 und 1979 die Überbauung «Zentrum Trotte». Aufnahme 1974.

Möbelhaus Ulrich bei der Kottenkreuzung, das Bankgebäude der Schweizerischen Kreditanstalt an der Bahnhofstrasse, die Wohnblöcke mit Arztpraxen an der Schnydermattstrasse und der Autobahnbau die Rezessionsgefühle.²³⁸

Zwischen 1977 und 1979 entstand an der Stelle der Mosterei Krummenacher, des Bierdepots und der Wohnhäuser am Trottenweg die Grossüberbauung Trotte von Josef Suter und Hans Erni (Nr. 15). Das «Zentrum Trotte» mit Geschäftslokalen, Büro- und Praxisräumen sowie einem Viersterne-Hotel mit Restaurant und Wohnungen sollte als «Bindeglied zwischen den Grossverteilern an der Bahnhofstrasse und der idyllischen Altstadt» funktionieren. Das integrierte Hotel Sursee verlieh dem Zentrum angeblich «Grossstadtatmosphäre».²³⁹

Trotz anhaltender Wohnbautätigkeit entwickelte sich die Stadtbevölkerung

nicht wie in den überhöhten Prognosen der 1960er-Jahre, die City-Träume beschränkten sich auf die Bahnhofstrasse. Im Sommer 1980 setzte der Stadtrat eine Planungskommission für die Revision der Ortsplanung ein. Der Wettbewerb zur Zentrumsplanung 1974 und die ersten Versuche einer Regionalplanung, vor allem aber das neue kantonale Baugesetz von 1971 und der Autobahnbau überholten innert eines Jahrzehnts die Zonenordnung 1968 und schufen neue planerische Voraussetzungen. Ausserdem hatten sich «die Vorstellungen über Besiedlung und Überbauung eines städtischen Gebietes» wesentlich verändert. Im Gegensatz zur fünfköpfigen Fachkommission von 1959 bestand die Ortsplanungskommission 1980 aus neun Mitgliedern und vier Arbeitsgruppen mit über vierzig Mitarbeitenden. Im November 1983 wurden die Entwürfe für den Zonenplan auf Grund einer auf ungefähr 12'000 Einwohner redimensionierten Bevölkerungskapazität und unter anderem ein Bebauungsplan für die Bahnhofstrasse präsentiert, die «Geschäfts- und Wohnzone». Der zusätzliche Plan sollte «die Randbedingungen für eine angemessene Entwicklung der Zentrumsfunktion unter Wahrung einer wirtschaftlichen Stärkung der Altstadt» setzen. Die Planungsbestrebungen zielten auf eine Einschränkung weiterer Einkaufszentren und Hochhausbebauungen im Gebiet der Bahnhofstrasse ab, was in der Vernehmlassung eine breite Unterstützung fand.²⁴⁰

Der Beginn der Planungsrevision fiel zusammen mit dem Bau des Oberstufenschulhauses Georgette 1981, das die Stadt ergänzend zur Anlage St. Georg zwischen Ring- und Bahnhofstrasse errichtete, und mit der Kampagne für die Erwei-

terung des Surseeparks mit einer Wohn- und Geschäftsüberbauung auf den an die Schule angrenzenden Parzellen. Die an der Bahnhofstrasse erfolgreiche Allianz aus Grundeigentümern, Bauunternehmern und Grossverteilern (Schnyder-Erni-Migros) wollte die bestehende Ladenfläche in einer Überbauung mit hoher Ausnützungsziffer erweitern. Das Baukonsortium «Bahnhofstrasse 20–26» mit den Landbesitzern Franz Theiler, Kurt Huser, Hans und Otto Schnyder präsentierte das umstrittene 20-Millionen-Projekt vorsichtig als erneute Ergänzung zum historischen Zentrum, welche das Einkaufsgebiet Altstadt nicht abwerten würde.²⁴¹ Gegen das Projekt reichten im Februar 1983 Vertreter des Kulturzentrums «Somehuus» und des Gewerbevereins bei der Stadt eine Petition mit 2'700 Unterschriften ein mit dem Anliegen, die Altstadt als «geschichtliches, kulturelles und wirtschaftliches Zentrum» zu erhalten und auf das projektierte Einkaufszentrum zu verzichten. Eine von 718 Stimmbürgern unterzeichnete Volksinitiative «Gegen weitere Einkaufszentren in der Gemeinde Sursee» der politischen Gruppe «Sooser Änderig» ergänzte am 18. Juli die Petition. Die Initianten verlangten ein Verbot von Detailshandelsflächen von über 1'000 Quadratmetern auf dem ganzen Gemeindegebiet, unter anderem, um die den Einkaufszentren folgende Verkehrszunahme zu verhindern, hauptsächlich aber, um die Surseepark-Erweiterung zu verhindern. Der Stadtrat empfahl dem Regierungsrat, das Zentrum zu genehmigen und erklärte die Initiative für ungültig und rechtswidrig. Die Initianten reichten erst beim Regierungsrat, dann beim Bundesgericht Verwaltungsbeschwerde ein, die aber abgelehnt wurde.²⁴² Ein mit der Sozialdemokratischen Partei Sursee erweitertes Initiativkomitee reichte eine neue Volksinitiative «Zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee» ein. Das Gebiet der vorgesehenen Überbauung sollte in die zweigeschossige Wohnzone verschoben werden, was ein von der Schule weggerücktes, verkleinertes Einkaufszentrum ermöglicht hätte. Die Initianten beabsichtigten, trotz sozialen, gesellschaftspolitischen und ökologischen Argumenten vor allem eine Volksabstimmung zum vorgesehenen Einkaufszentrum zu erzwingen. Der Kanton genehmigte im August 1984 den Bebauungsplan Bahnhofstrasse 20–26. Der Stadtrat unterstützte das private Bauvorhaben, nachdem die Bauherrschaft die «seit altersher mit Sursee verbundene Familie Schnyder von Wartensee, [...] die für die öffentlichen und kulturellen Interessen unserer Stadt immer eine grosse Verbundenheit an den Tag gelegt hat,» sich bereit erklärt hatte, einen Gestaltungsplan aufzulegen und eine optimale Verkehrslösung zu suchen.²⁴³ Die Überbauung war konform mit dem Zonenplanentwurf von 1984 und entsprach der wiederholt geäusserten Absicht, die Altstadt mit dem Geschäftsgebiet beim Bahnhof zu verbinden: «Diesem Ziel dienten unter anderem die Erstellung des Surseepark, die Kyburg-Überbauung, die Coop-Überbauung, die Überbauung Trotte, der Neubau der Schweizerischen Kreditanstalt, die Käufe im Gebiete der Käppeli-Liegenschaft durch die Stadt Sursee [...].»²⁴⁴

Die Stadt wollte Einkaufszentren im Grünen verhindern und die Lücke zwischen Altstadt und Surseepark schliessen, der dank dem Entgegenkommen der Landbesitzer «damals auf dem der Altstadt am nächsten gelegenen Standort» angesiedelt werden konnte. Die Geschäftsinhaber an der Bahnhofstrasse formierten sich in der «IG-Bahnhofstrasse», um den Autoverkehr auf der Bahnhofstrasse zu erhalten. Das kantonale Baudepartement bezeichnete die vorgeschlagene zweigeschossige Wohnzone auf Grund des Verkehrslärms als «nicht zweckmässig» und verwies auf eine haushälterische Nutzung des Bodens. Das Baukonsortium drohte

der Stadt mit Entschädigungsforderungen von bis zu 4 Mio. Franken. Die Initianten warfen der Planungskommission bei der Zonenplanrevision «Befangenheit und Interessenkollision» vor, «als haushälterisch wird eine Bodennutzung bezeichnet, wenn eine Grünzone ausgeschieden wird». Der Stadtrat berief zur Beschlussfassung eine ausserordentliche Gemeindeversammlung auf den 24. September 1984 in die Aula der Kantonsschule ein. Die rekordverdächtige Zahl von 801 Stimmberechtigten folgten den Verhandlungen – darunter die ortsansässige Migros-Belegschaft. Mit 482 Nein-Stimmen gegenüber 307 Ja-Stimmen lehnte die Versammlung die Initiative ab.²⁴⁵

Gegen den im Februar 1986 vorgelegten Gestaltungsplan gingen 27 Einsprachen ein. Im März wurden als letzter Aufschrei gegen den Bau die ausgesteckten Profilstangen von unbekannter Täterschaft abgesägt und ausgerissen. Im Mai wurde mit dem Abbruch der Wohnbauten begonnen, obwohl die Baubewilligung noch nicht erteilt war. Im Juni 1986 folgte der Spatenstich, und zwei Jahre später konnte das erweiterte Einkaufszentrum Surseepark mit 19 neuen Dienstleistungsbetrieben und Geschäften sowie 32 Wohnungen eröffnet werden.²⁴⁶

Auf dem ehemaligen Grundstück der Kirchgemeinde auf der Schnydermatte – dem zwischenzeitlichen Parkplatz der Migros – baute zwischen 1988 und 1990 ein lokales Baukonsortium aus Handwerkern und Gewerbetreibenden das Wohn- und Geschäftshaus «Kyburgerhof», nachdem lange über die Ausnützung des Areals gestritten wurde. Die Kirchgemeinde hatte 1985 für den Quadratmeter über 410 Franken erhalten. Die Überbauung des Surseer Architekturbüros Zust & Partner AG umfasste 5 Geschäfte, 4 Bürobetriebe, 13 Eigentumswohnungen sowie 131 Autoabstellplätze und kostete 30,7 Mio. Franken.²⁴⁷

In der Ortsplanungsrevision versuchte der Stadtrat, mit einer Einschränkung der viergeschossigen Wohnzone und Reduktion der Ausnützung im Bahnhofgebiet weitere Einkaufszentren zu verhindern. Die Überbauungsdichte Richtung Bahnhof sollte



Die Christoph-Schnyder-Strasse wurde als breite Verbindungsstrasse geplant und teilweise realisiert. Aufnahme 2006.

abnehmen. Im Gegensatz dazu wollte man mit einer dichten Überbauung gegen das Untertor hin die Verbindung zwischen dem Geschäftszentrum und der Altstadt herstellen. Nach einer zehnjährigen Planungs- und Vernehmlassungsphase stimmte die Bevölkerung dem revidierten Bau- und Zonenreglement mit einem separaten Bebauungsplan «Eisenbahn-Vorstadt» im Oktober 1989 zu. Der Regierungsrat bestätigte die Revision 1992.

Der reduzierte Zonenplan wurde auf 10'000 Einwohner angepasst, grössere Gebiete wurden ausgezont, die viergeschossige Wohnzone verkleinert, und für empfindliche Gebiet galt eine Gestaltungsplanpflicht. Der Bebauungsplan der «Geschäfts- und Wohnzone» im Gebiet der Bahnhofstrasse beabsichtigte eine gemässigte Bauintensität zwischen Surseepark und Bahnhof, um Altstadt und Vorstadt zu stärken. Einsprachen wegen der zu geringen Ausnutzungsziffer fanden im Nachklang der Debatte um das Einkaufszentrum keine Unterstützung.²⁴⁸



Wo einst die Ringstrasse Süd geplant war, entstand eine Grünachse mit Fuss- und Veloweg. Aufnahme 2006.

Der Autobahn- und der Ringstrassenbau verursachten eine zusätzliche Belastung der Quartierstrassen und verlangten nach einer Neuordnung des Verkehrs. Das «Verkehrskonzept Metron» von 1986 verschob die Ausrichtung auf ein qualitatives Wachstum: «In der starken Zunahme des motorisierten Verkehrs und der davon ausgehenden Faszination breiter Teile der Bevölkerung und der Planer ist in den 60er-Jahren und 70er-Jahren die «Idee» der «freien Fahrt» entstanden.»²⁴⁹ Das Konzept zielte auf die grundlegenden Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, auch der Velofahrer und der Fussgänger, ab und betonte die «Wirtlichkeit» der Strassenräume als Lebensräume, hielt mit «verkehrsberuhigten Kammern» den Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren fern und ersetzte den projektierten Südabschnitt der Ringstrasse durch eine Grünachse. In der Bahnhofstrasse wurde auf die «flanierenden und einkaufenden Einwohner und Besucher» Rücksicht genommen. Sie sollte in Aussicht auf die zentrale Überbauung auf der Käppelmatte zu einem gesamten Einkaufszentrum werden. Mit der Zustimmung zur verkehrsberuhigten Christoph-Schnyder-Strasse zwischen Central- und Schellenrainstrasse 1991 bestätigte die Bevölkerung das Konzept. Die Anwohner hatten sich über Jahre gegen den Ausbau der Strasse gewehrt.²⁵⁰



Die Christoph-Schnyder-Strasse zwischen Central- und Schellenrainstrasse wurde 1991 verkehrsberuhigt. Aufnahme 1998.



Das südwestliche Gebiet an der Christoph-Schnyder-Strasse wuchs zwischen 1970 und 1990 mit Wohnblockbauten zu einem städtischen Quartier. Luftaufnahme Comet AG 1984.

Das Neufeld-Quartier

Die Christoph-Schnyder-Strasse Süd wurde 1973 als mehrspurige Verbindungsstrasse zu den Neubauten auf dem südwestlichen Dägersteinfeld (Nr. 51–55, Nr. 50–54) in Aussicht auf den Bau der Ringstrasse Süd angelegt.²⁵¹ Zusammen mit der Bifangstrasse erschloss der Abschnitt ein Schwerpunktsgebiet der Entwicklung der 1970er- und 1980er-Jahre. Bei den vergrösserten Lagerhallen der Calida AG entstand innerhalb weniger Jahre ein Wohnblockquartier mit dem herausragenden sechsgeschossigen Block an der Christoph-Schnyder-Strasse (Nr. 45) und dem neuen Wohn- und Geschäftshaus der Obst AG aus dem Jahr 1975 an der Merkurstrasse (Nr. 13), unmittelbar beim Bahnübergang.²⁵² 1977–1978 baute die PTT neben der alten «Gruebe» auf der noch unbebauten Matte bei den Keiserhüsern die Telefonzentrale. Daneben wurde Mitte der 1980er-Jahre auf Pfählen die Überbauung Keiserhüser gebaut, eine der wenigen Siedlungen in diesem Gebiet mit Gewerbeanteil. Auf der Fähndrich-Liegenschaft entstanden Einfamilienhäuser, eine markante Reihenhaussiedlung des Surseer Architekten Pius Wolf und auf der Kuppe anstelle des Bauernhofes eine Wohnsiedlung. Daran anschliessend baute die Korporationsgemeinde Sursee in der viergeschossigen Wohnzone eine Überbauung auf dem ehemaligen Fussballplatz. Der seit 1975 teilweise als Schotterstrasse bestehende Fähndrichweg wurde 1981 zur Versuchswohnstrasse erweitert, einer der ersten drei Pilotprojektstrecken im Kanton Luzern, wo dem Fussgänger das Vortrittsrecht eingeräumt und dem Verkehr mit Schikanen und Hindernissen die Durchfahrt erschwert wurde.²⁵³

Im Kotten und im nördlichen Quartiergebiet konzentrierte sich die Bautätigkeit auf die grossen Strassenprojekte im Nachvollzug des Nationalstrassenbaus, auf die Verlegung der ST-Strecke und auf die Industriebauten. Der neue Streckenabschnitt der ST vom Bahnhof SBB über die Abzweigung Münchrüti entlang des Surseer Walds

konnte im Juni 1978 in Betrieb genommen werden. Die Schlaufe durch den Bifang und das Kleinfeld zum Bahnhöfli wurde aufgehoben und auf dem Trasse die Industriestrasse gebaut, von der die Buchenstrasse quer zur verlängerten Zeughausstrasse, dem Ringstrassenzubringer, angelegt wurde. Die Ringstrasse Nord mit der Auffahrt und dem grossen Viadukt trennte die nördlich gelegenen Wohnquartiere vom Einkaufsgebiet ab und unterbrach die vom Verkehr entlastete Kleinfeldstrasse, die teilweise überbaut wurde. Nördlich der Ringstrasse blieb sie als ruhige Sackgasse zum Wohnquartier erhalten. An der Stelle der alten Kantonsstrasse wurde vom Käppeli-Haus die Leopoldstrasse in einem Bogen zur Industriestrasse geführt, mit abzweigender Viaduktauffahrt. Die grossräumige Neugestaltung des Verkehrsraumes innerhalb von drei Jahren teilte die Eisenbahnvorstadt in Sursee-Nord und -Süd. Fussgänger und Velofahrer mussten fortan für die Überwindung der mehrspurigen Schnellstrasse die Unterführungen beim Bifang, beim Einkaufszentrum oder beim Surenweg benützen; in den Kotten führte ein Rad- und Fussweg parallel zur Ringstrasse. 1980 wurde die Autobahn durch den Surseer Wald eröffnet, die auch nach dem Nachwachsen der Waldstücke im gesamten Quartiergebiet akustisch präsent blieb.

Die Wohnbautätigkeit beschränkte sich im Norden auf geringe Erweiterungen in bestehenden Wohnzonen, auf vereinzelte Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser an der Haldenmatt-, Zeughaus- und Kleinfeldstrasse, die Bebauung der restlichen

Parzellen an der Pilatus- und Schnydermattstrasse und die drei genossenschaftlichen Mehrfamilienhäuser an der Strassmatt von den Architekten Hans Erni und Pius Wolf (Nr. 1–5). Ein geringer Wohnanteil entfällt auf Attika- und Abwartwohnungen in den Gewerbebauten. 1982 wurde die Berufsschule Kotten gegen den Wald hin erweitert.²⁵⁴

Der zweite Schwerpunkt der Wohnbebauung nach 1975 lag im Gebiet der Wilematt und des östlichen Dägersteinfelds bis zum Walkeli. Während der langen Ortsplanungsrevision nach 1980 griffen Wohnbebauungen dem vorgesehenen Bauverbot auf dem Wilematthügel in der Umgebung der reformierten Kirche vor.

Der kurze Widerstand von Anwohnern und Altstadtbewohnern blieb ohne Wirkung, der Stadtrat belegte 1989 die verbliebenen Flächen in der dreigeschossigen Wohnzone mit der Gestaltungsplanpflicht. Der beliebte Schlittelhügel, der bereits in den urbanen Ausbauplänen der 1940er-Jahre als Grünzone inmitten der Stadt vorgesehen war, wurde in den 1990er-Jahren mit Mehrfamilienhäusern restlos überbaut.²⁵⁵ Zwischen 1965 und 1989 folgte die etappenweise Überbauung des gesamten Abhangs vom Friedhof am Badrain und der Badstrasse mit Mehrfamilienhäusern. Der Bauriegel der letzten Etappe von 1989 an der Dägerstein- und Badstrasse (Nr. 26–32) von Architekt Kurt Bürgisser mit luxuriös ausgestatteten, grossflächigen Wohnungen mit zwei Balkonen versperrte die Aussicht vom Friedhof auf das Städtchen und entband die Friedhofkapelle vom direkten Kontakt mit der Stadt. Die 1980 mit einer



Der Wilematthügel war vor der vollständigen Überbauung in den 1990er-Jahren ein beliebter Treffpunkt für das Schlitteln.



Die vor 1980 begonnene Reihenhaussiedlung «Parkweg». Luftaufnahme 1985.

Abdankungshalle und Parkplätzen zur Rigistrasse hin erweiterte Friedhofanlage war nun von Wohnquartieren umgeben.²⁵⁶ Noch vor 1980 entstanden an der Sure und an der Badstrasse weitere Mehrfamilienhäuser und beim Mühlehof die Reihenhaussiedlung Parkweg.²⁵⁷

Die Entstehung kleiner und grösserer eigenständiger Wohnsiedlungen auf dem Dägersteinfeld liess südlich des Friedhofs ein zusammenhängendes Wohngebiet entstehen. Die vollständig auf die Einkaufszentren und das Städtchen, aber auch auf den Bahnhof und die Überlandstrassen ausgerichteten Wohngebiete bildeten mit den älteren Siedlungen auf der Ribimatte, an der Christoph-Schnyder-Strasse, der Rigi- und Wilemattstrasse sowie den Keiserhäusern ein eigenes Quartier, das mit Ausnahme des Milch- und des Getränkeladens an der Merkurstrasse über keinerlei Einkaufsmöglichkeiten oder Gastronomiebetriebe verfügte. Das Quartier Eisenbahnvorstadt reichte nun von den genossenschaftlichen Wohnhäusern an der Strasmatte bis zur Einfamilienhaussiedlung auf der Ribimatte oberhalb der Sure und von der lauten Einkaufsstrasse bis zum ruhigen Parkweg – verschiedene Gebiete mit unterschiedlichen Interessen. Ab 1987 organisierte eine «Aktionsgruppe Quartier Neufeld» innerhalb des Quartiervereins eigene Anlässe, um einem «anonymen, schlafenden Wohngebiet» entgegenzuwirken und die Interessen des «effektiv neuen Quartiers» wahrzunehmen, das ca. 800 der 2'000 Haushaltungen im Westen von Sursee umfasste und dem Einzugsgebiet des Primarschulhauses Neufeld entsprach.

Am 13. Januar 1989 beschloss der Vorstand des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt zusammen mit der von Dr. Alois Bürli angeführten Aktionsgruppe die Abtrennung der südlichen Quartiergebiete rund um das Schulhaus und die Gründung eines eigenständigen «Quartiervereins Neufeld Sursee». An der Generalversammlung vom 19. April 1989 wurde die Grenze zwischen den beiden Quartieren von der Centralstrasse an die Linie Rigistrasse-Badrain zurückversetzt, und am 22. September 1989 fand die offizielle Gründungsversammlung des neuen Quartiervereins statt. Erster Präsident war Dr. Alois Bürli, Anwohner der Bifangstrasse. Der Verein beabsichtigte vorwiegend, den Kontakt zwischen den Quartierbewohnern zu fördern, was einem Bedürfnis zu entsprechen schien, denn 1990 zählte er bereits

308 Mitglieder. Ebenso blieb der befürchtete Einbruch der Mitgliederzahlen im Quartierverein Eisenbahnvorstadt aus. Die Quartiere waren gewachsen, die aktive Lebensraumgestaltung wich der Förderung des Zusammenlebens. Beide Vereine konzentrierten sich auf ihre gesellschaftlichen Aktivitäten, die Interessenvertretung und die politische Tätigkeit gerieten in den Hintergrund. Nach der grossen Ausbauphase in den vorangegangenen Jahrzehnten beschäftigten sich eine erweiterte Verwaltung, städtische Kommissionen, Parteien und Interessengruppen mit den zunehmenden Verkehrs- und Bauanliegen. Ungewöhnlicherweise übernahm 1990 der Abwart des Schulhauses Neufeld, Göpf Burri, das Amt des Präsidenten im Quartierverein Eisenbahnvorstadt.²⁵⁸



An der Schellenrainstrasse entstand 1995 die Gartensiedlung mit 16 Reiheneinfamilienhäusern. Aufnahme 1999.

Seit Beginn der 1990er-Jahre schritt die Bebauung des Quartiers Neufeld mit Mehrfamilienhäusern und in zunehmender Zahl mit Reihen- und Doppel-einfamilienhäusern voran: die Erweiterung des Parkwegs, die Überbauung zwischen Tulpenweg und Rigistrasse und die Doppelhäuser an der Gartenstrasse sowie die Siedlungen am Schellenrain. Auf der ehemaligen Liegenschaft Hofer bei den Keiserhäusern entstand zwischen 1987 und 1989 eine Überbauung mit 20 kleinen Reihen- und Doppel-einfamilienhäusern, ein Beispiel für kostengünstiges Wohneigentum. 1995 entstand die Gartensiedlung Schellenrain auf der ehemaligen Gartenbauanlage Pflugshaupt mit 16 Reiheneinfamilienhäusern in zwei lang gezogenen Baukörpern.



Die erste Etappe der Überbauung «Mühlehof» von 1994/95. Aufnahme 2000.

Auf dem 1990 von der Stadt erworbenen Mühlehofareal entstanden 1994 in einer ersten Etappe zwei genossenschaftliche Häuser mit je 24 Wohnungen der Überbauung Mühlehof (Nr. 17–21, 23–27). Der Stadtrat hatte 1991 für die Gesamtüberbauung einen Projektwettbewerb ausgeschrieben, der das Architekturbüro Zust & Partner AG aus Sursee mit dem Projekt «Moulin à vent» gewann. Unabhängig von diesem Gestaltungsplan wird das Areal seit 2005 mit Projekten der Korporationsgemeinde Sursee und Privaten überbaut.²⁵⁹ Zwischen der Keiserhüserstrasse, die an Stelle der Ringstrasse als Quartierstrasse und als Fuss- und Radweg angelegt wurde, und der Badstrasse schloss sich nach 1994 die Bebauung mit der Wohnüberbauung «Keiserhüserstrasse», den Ein- und Doppel-einfamilien-



Mit der Beckliegenschaft an der Badstrasse verschwand einer der letzten Zeugen der alten Vorstadt. Aufnahme 2004.

häusern an der hochgezogenen Wilemattstrasse südlich des Schulhauses und der Überbauung «Beckmatt» auf der ehemaligen Beck-Liegenschaft. Bei der Calida oberhalb der Sure entstanden die Mehrfamilienhäuser am Chäferweg. Die grösste Wohnüberbauung folgte 2005 in der Eisenbahnvorstadt an der Leopoldstrasse, wo die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» 1993 bereits zwei Mietshäuser unmittelbar hinter dem Käppeli-Haus erstellt hatte.²⁶⁰

Die Überbauung der Käppelmatte und der Wakkerpreis 2003

Nach der Erweiterung der Einkaufszentren Ende der 1980er-Jahren verfolgte der Stadtrat gezielt die Idee einer zentralen Verwaltungs- und Geschäftsüberbauung im Gebiet der Käppelmatte zwischen Central- und Bahnhofstrasse, welche die Altstadt mit dem Geschäftszentrum verbinden sollte. Bereits 1976 hatte die Gemeinde die Grundstücke von Dr. Walter Käppeli in der Vorstadt erworben mit dem auferlegten Servitut, dass diese Parzellen mehrheitlich «öffentlich genutzt» werden mussten. In der Ortsplanungsrevision ab 1980 wurde die Möglichkeit einer Gesamtüberbauung berücksichtigt, 1983 meldete die Direktion des zuständigen Postkreises bei der Stadt Interesse für eine gemeinsame zentrale Überbauung an. Während der laufenden Debatte zur Erweiterung der Einkaufszentren führte die Stadt mit verschiedenen Interessenten erste Verhandlungen, im Februar 1984 wurden die Pläne für ein Grossprojekt auf dem Areal publik. Weit gehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit plante die Stadt mit der Post, der kantonalen Pensionskasse und einer Bank ein Grossprojekt, das viel zu reden gab. 1985 schlug die «Soorser Änderig» das alte Schulhaus St. Georg als zentrales Verwaltungsgebäude vor, 1988 versuchte eine Gruppe ortsansässiger Unternehmer, mit Spekulation aus den Bebauungsabsichten Kapital zu schlagen und lancierte die Diskussion.²⁶¹

In einer umstrittenen Meinungsumfrage des Stadtrats befürwortete die verunsicherte Stadtbevölkerung grossmehrheitlich eine zentrale Verwaltung, lehnte jedoch die Grossbank vor dem Untertor ab. Widersprüchlich sprach sich ein grosser Teil der Befragten für den Erhalt der bestehenden Bausubstanz aus, was die Stadt-

behörde wegen des «sehr schlechten Bauzustands» ablehnte. Die Stadt gründete mit den interessierten Partnern die einfache Gesellschaft «Konsortium Käppelimmatt Sursee» und führte für die Überbauung des 5'000 m² grossen Areals einen Projektwettbewerb durch.²⁶²

Die Jury schlug überraschend nicht das erstrangierte Projekt der Luzerner Architekten Hans Peter Amman und Peter Baumann zur Überarbeitung vor, sondern das angekaufte Projekt des Tessiner Architekten Luigi Snozzi. Dessen Projekt «Moto» unterschritt massiv den geforderten Wohnanteil und berücksichtigte die gewachsene Linie entlang der Bahnhofstrasse nicht. Doch der viereckige Baukörper mit vorgelagertem Platz des berühmten Städteplaners aus Locarno entsprach gemäss Jury dem geforderten Übergang von der geschlossenen Bauweise der Altstadt zur offenen Bebauung der Vorstadt am besten.²⁶³ Die Kosten für das wegen des Säulenumgangs «Akropolis» genannten Projekts wurden auf 33 Mio. Franken geschätzt. Im Dezember 1991 erwarb die Stadt im Hinblick auf die Grossüberbauung die Liegenschaft der ehemaligen Bäckerei Stocker an der Bahnhofstrasse (Nr. 8).²⁶⁴ 1992 stiegen nacheinander die Post, die Bank und die Pensionskasse aus dem Konsortium aus, das erste Projekt scheiterte.

Der Stadtrat hielt jedoch an einer Verwirklichung fest, suchte Ersatzpartner und liess das Projekt 1993 erneut überarbeiten. 1997 präsentierte er der Bevölkerung das «Stadthaus 2000» mit zentraler Verwaltung, Post und Dienstleistungsbetrieben.²⁶⁵ Das Bauvorhaben mit einem Kostenanteil von 13,9 Mio. Franken für die Gemeinde bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von 37 Mio. Franken sorgte für hitzige Debatten. Es bildeten sich überparteiliche Befürworter- und Gegner-Komitees. Dem Stadtrat gelang es nicht, die Bürgerschaft zu überzeugen. In der Volksabstimmung vom 30. August 1998 lehnte sie das Stadthaus mit 1'981 Nein-Stimmen gegen 1'126 Ja-Stimmen überraschend deutlich ab bei einer Stimmbeteiligung von über 60 Pro-



Wohn- und Gewerbebauten auf der so genannten «Käppelimmatt» vor dem Abbruch. Aufnahme 1999.



Das typische Vorstadthaus der Bäckerei Müller/Stocker musste der neuen städtebaulichen Gestaltung des Stadthofs mit dem vorgelagerten Platz weichen. Aufnahme 1997.

Es bildeten sich überparteiliche Befürworter- und Gegner-Komitees. Dem Stadtrat gelang es nicht, die Bürgerschaft zu überzeugen. In der Volksabstimmung vom 30. August 1998 lehnte sie das Stadthaus mit 1'981 Nein-Stimmen gegen 1'126 Ja-Stimmen überraschend deutlich ab bei einer Stimmbeteiligung von über 60 Pro-

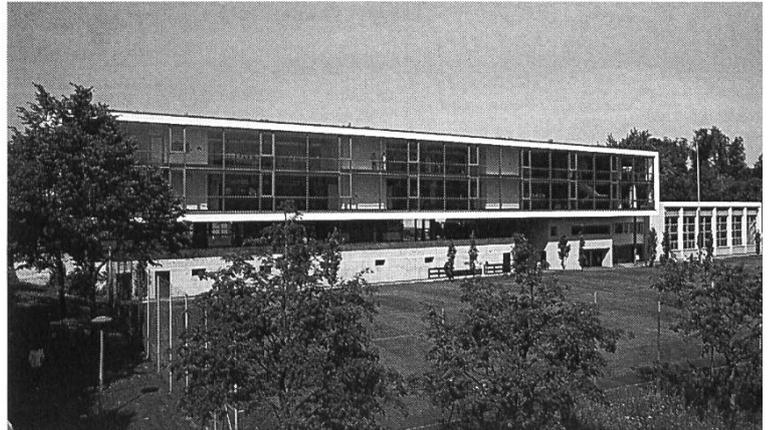


Das Projekt von Architekt Luigi Snozzi, in veränderter Form 2002 als «Stadthof» von privater Seite realisiert.

zent. Die behördliche Ursachenforschung wies finanzpolitische Bedenken und die Übergrösse des Gebäudes als entscheidende Faktoren nach. Stimmen aus der Bevölkerung sahen Gründe in der Architektur, dem Konkurrenzdenken, dem überhöhten Prestige und der Ablehnung der stadträtlichen Politik.²⁶⁶ Möglicherweise wirkten sich die nicht erfolgte Anbindung des Zentrums Trotte an die Altstadt oder die rasante Bebauung im Gebiet der Bahnhofstrasse auf den Entscheid aus. Der Stadtrat verzichtete auf die zentrale Stadtverwaltung und suchte eine Lösung für die verdichtete Überbauung des Areals.²⁶⁷ Im Dezember 1999 verkaufte die Stadt die Liegenschaft für 3,4 Mio. Franken, 840 Franken pro Quadratmeter, einem privaten Investor, der das Snozzi-Projekt ohne Verwaltung in veränderter Form verwirklichte.

In der Nachbarschaft entstand zwischen 2000 bis 2001 das Geschäftshaus «Chrüzliegg» des Surseer Architekten Urs Troxler.²⁶⁸ In den 2002 fertig gestellten «Stadthof» von Luigi Snozzi zog die Post als Hauptmieterin ein. Gegenüber dem Projekt «Stadthaus 2000» verfügt der Bau über weniger Säulen und erhielt eine andere Fassadengestaltung mit einem zusätzlich eingeschobenen Geschoss sowie einen Asphaltplatz an Stelle der steineren Piazza. Die Kritiker wurden vorerst vom Lob der Experten und der kantonalen Denkmalpflege sowie dem Heimatschutz überstimmt, welcher 2003 der Stadt für die Bemühungen in der Stadtplanung und die städtebaulichen Eingriffe den Wakkerpreis 2003 verlieh.²⁶⁹ Neben dem neu gestalteten Altstadttraum und dem Stadthof würdigte der Heimatschutz die Qualitätssteigerung der öffentlichen Bauten in der Eisenbahnvorstadt und die planerischen Bestrebungen, das Alte mit dem Neuen zu verbinden und die Koexistenz der Verkehrsteil-

nehmer zu garantieren. Das Wettbewerbsverfahren für grössere Bauvorhaben übernahmen vermehrt Private. Als Beispiel bezeichnete der Heimatschutz das Wohn- und Geschäftshaus Renggli der Luzerner Architekten Andy Scheitlin und Mark Syfrig von 2002 am Standort der ehemaligen Werkstätten der Firma Möbel Meier. Der Holzbau stellte neue Ansprüche an Wohnkomfort, Wirtschaftlichkeit und Ökologie. Beachtung fanden zudem die Modellkäserei der Milchwirtschaftlichen Schule von 1998 auf dem Gelände der Landwirtschaftlichen Schule und der Neubau der Heilpädagogischen Sonderschule beim Primarschulhaus Kotten 1998–1999, ebenfalls von Andy Scheitlin und Mark Syfrig.²⁷⁰ Der HPS-Neubau parallel zur Primarschule stiess im Vorfeld auf Widerstand der Anwohner, die durch den Riegel von der Stadt abgeschnitten wurden. In dieser Angelegenheit spaltete sich der Quartierverein an den städteplanerischen Überlegungen und den Eigeninteressen, eine Mehrzahl der Mitglieder sprach sich gegen den Neubau aus. Die aus der Oppositionsbewegung hervorgegangene «IG Kotten» verschwand nach der Abstimmung erneut im Hintergrund.²⁷¹



Die heilpädagogische Schule von 1998/99 im Kotten der Luzerner Architekten Andy Scheitlin und Marc Syfrig.

Das Quartier als Zentrum der Mittelland-Kleinstadt

Die Entwicklung in der Region Sursee führte Ende der 1990er-Jahre zu Konzentrationsprozessen und einer erneuten ausserordentlichen Wachstumsperiode in der Eisenbahnvorstadt. Die ausgreifende Bebauung in die Region Sursee und die gesteigerte Mobilität liessen den Verkehr auf dem Bahnhof Sursee anwachsen. Die veraltete Bahnhofanlage wurde lange Zeit von den SBB und der Stadt vernachlässigt. Nach dem Bau des Zwischenperrons im Jahr 1951 waren nur dringliche Anpassungen an die Modernisierung der Bahn erfolgt. Mit der Einführung des Busbetriebs zwischen Sursee und Schöffland 1971 und der Eröffnung der Buslinie nach Buttisholz 1979 war der südliche Bahnhofplatz zum Busbahnhof geworden, ohne jedoch über die nötige Infrastruktur zu verfügen. Die ungünstig gelegenen SBB-Anlagen und die Gleisverbindung zur Landwirtschaftlichen Genossenschaft behinderten vorliegende Busbahnhof-Projekte. Der Projektwettbewerb der SBB von 1988 für die Gestaltung des gesamten Bahnhof-



Der 1997 zum Busbahnhof gestaltete Bahnhofplatz mit dem Kunstwerk «Hans guck in die Luft» des Surseer Künstlers Wetz.

bereichs und die kurzfristigen Investitionen der Bahn in kleinere Anpassungen verzögerten die Erweiterung. In der Planungsphase stecken blieb ein Vorschlag, für die Überführung der Geleise ein ausgedientes Flugzeug oder Schiff zu verwenden.²⁷² Schlussendlich baute die Stadt 1994/95 zusammen mit der PTT und den SBB den Busbahnhof mit zugehöriger neuer Rampenanlage bei der Unterführung und zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder. Die SBB bauten zum 150-jährigen Bahnhof neue Nebengebäude für den Warteraum, die Toiletten und den Kiosk, an der Leopoldstrasse wurden Parkplätze für Bahnbenutzer eingerichtet. Das Quartier feierte 1997 mit einem grossen Bahnhoffest die neue Anlage und das darin integrierte Kunstwerk «Hans guck in die Luft» vom quartieransässigen Künstler Wetz, das seither Symbol des Quartiervereins ist.²⁷³ 1998 ersetzte die elektronische Sicherungsanlage nördlich der Kottenbrücke das alte mechanische Stellwerk, zwischen 1999 und 2000 folgten kleine Anpassungen am «historischen Bahnhof» und den Aussenanlagen. Mit dem Anschluss an die S-Bahn Luzern und der weiteren Steigerung des Angebots wurde 2004 der Ausbau mit einem dritten Geleise und einer neuen Unterführung beschlossen. Zunehmende Pendlerströme und rund 150 täglich haltende Züge fordern die Platzverhältnisse und die bescheidene Infrastruktur aus dem 19. Jahrhundert. Ein Parkhaus im Leopoldgebiet ist in Planung. Sursee ist 2006 nach Luzern der wichtigste Bahnhof des Kantons.²⁷⁴

Nachdem die Einschränkung der Ausnutzungsziffer Ende der 1980er-Jahre die Entwicklung an der Bahnhofstrasse kurzzeitig verzögert hatte, setzte die Überbauung an der Leopoldstrasse mit dem Migros-Fachmarkt und 105 Wohnungen neue städtebauliche Dimensionen. Der in Sursee erfolgreiche Grossverteiler und die



Die Grossüberbauung von Architekt Theo Hotz, Zürich, setzte in Sursee neue städtebauliche Dimensionen. Luftaufnahme 2006.

Familie Schnyder realisierten nach 2000 das 1993 aus einem Wettbewerb hervorgegangene Projekt des Zürcher Architekten Theo Hotz. Der Fachmarkt erweiterte die Einkaufsachse an der Bahnhofstrasse mit über 10'000 Quadratmetern Ladenfläche und entsprach dem Stadtentwicklungskonzept von 1997 sowie der von den Behörden in jüngster Zeit angestrebten Verdichtung im Gebiet der Bahnhofstrasse. Die Villa Meyer musste 2001 der Grossüberbauung weichen. Die notwendige Teilrevision des Bau- und Zonenreglementes wurde 2000 angenommen, im November 2003 öffnete der Fachmarkt die Tore. Der markante Glasbau passte sich an den bestehenden Surseepark an und verleiht in seinen Ausmassen und mit der Fussgänger-Passe-
relle über den Ringstrassenzubringer der Überbauung einen urbanen Charakter.²⁷⁵



Im Jahre 2001 musste die Villa Meyer an der Bahnhofstrasse dem Migros-Fachmarkt weichen. Aufnahme 2001.

Die Bahnhofstrasse entwickelte sich mit dem gewaltigen Fachmarkt und dem modernisierten Surseepark, dem Stadthof und den Geschäftshäusern aus der Hochkonjunktur zum Dienstleistungszentrum für eine ganze Region, durch die Neugestaltung des Verkehrsraums wurde sie zur Einkaufsachse oder «Begegnungszone». Die Überbauung der Restflächen und älterer Bausubstanz setzt sich fort, beim Bahnhof verdrängt das Wohn- und Geschäftshaus «Bahnhof-Park» Häuser aus den 1940er-Jahren. Der Siedlungsausbaue in die nahen, umliegenden Gemeindegebiete



Der neue Migros-Fachmarkt von 2003 mit dem gedeckten Übergang zum «Surseepark». Aufnahme 2006.



Das 1895 im Stil des Historismus erbaute ehemalige Verwaltungsgebäude der Ofenfabrik Sursee verbindet nach seiner Erneuerung Vergangenheit und Gegenwart an der Centralstrasse. Aufnahme 2005.

erhöht die Zentrumsfunktion. Im Kotten entsteht eine neue, grenzübergreifende Vorstadt, überragt von der Glassfassade des 2003 neu gebauten Möbelhauses.

Das Industrie-Areal am Bahnhofplatz wird in naher Zukunft mit Geschäfts- und

Dienstleistungszentren überbaut, dabei zeichnet sich eine Ausweitung der Geschäftszone gegen die Centralstrasse ab. Nationale Unternehmen und Institutionen oder Verwaltungen zeigten Interesse am Standort. Das traditionelle Baugeschäft Estermann plant auf der Liegenschaft an der Centralstrasse eine Grossüberbauung. Das ehemalige Fabrikgelände der Ofenfabrik wurde vom Nachfolgeunternehmen Electrolux 2001 an eine Versicherungsgesellschaft verkauft. 2004 entstand in einer ersten Baustufe das Bürogebäude entlang der Centralstrasse, der neue Sitz des Amtsgerichtes. Der Kanton verhinderte den beabsichtigten Abbruch des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der bedeutenden



Der Kreis im Kotten mit dem 2003 durch eine Glasfassade neu gestalteten Möbelhaus Ulrich. Aufnahme 2006.

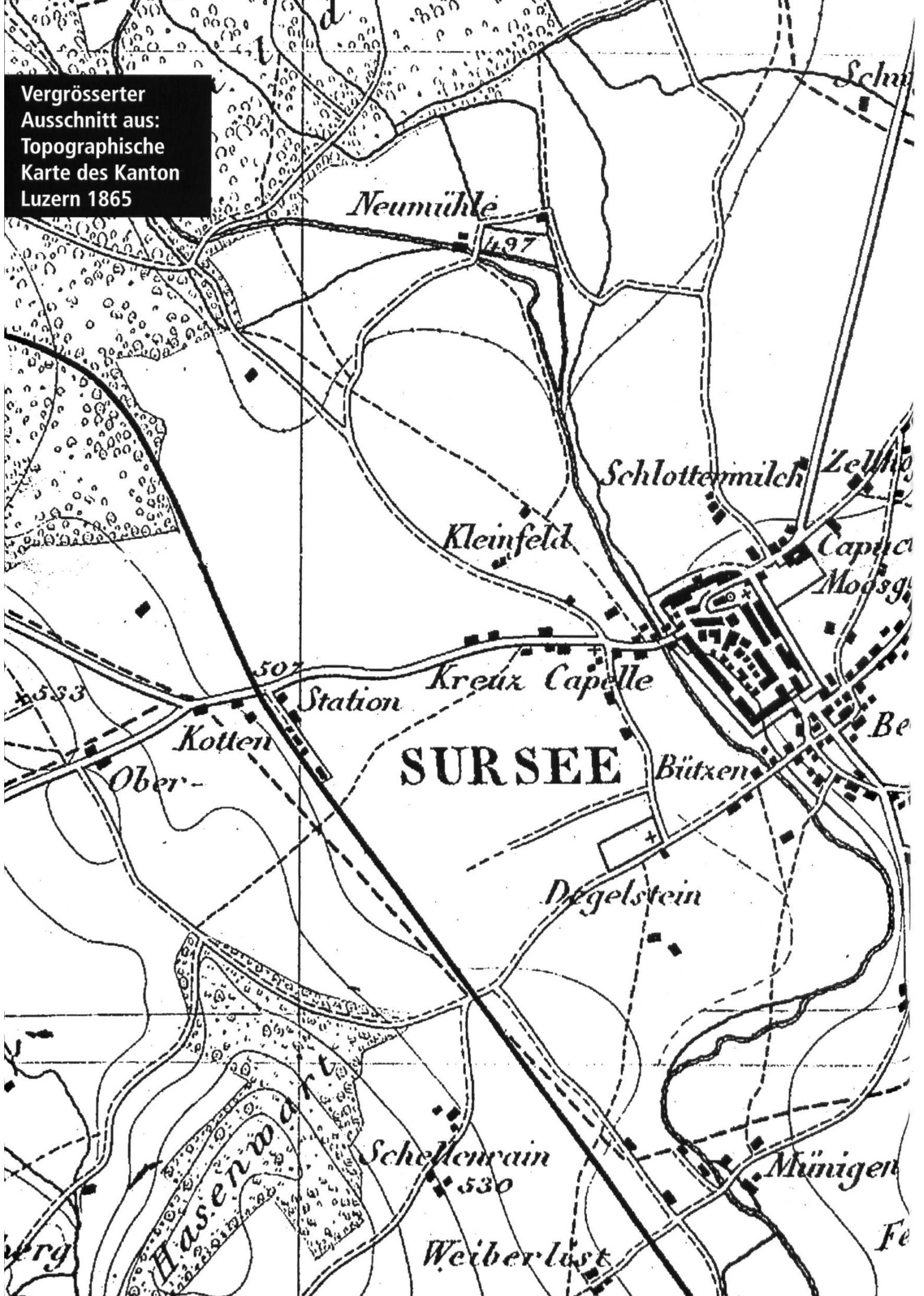
Fabrik. Das restaurierte Industriedenkmal verbindet 2006 die Gegenwart mit der Vergangenheit des Bahnhofquartiers. Die SBB verkauften 2006 beim Bahnhof Land für knapp 1'000 Franken pro Quadratmeter. Die näher gerückten schweizerischen



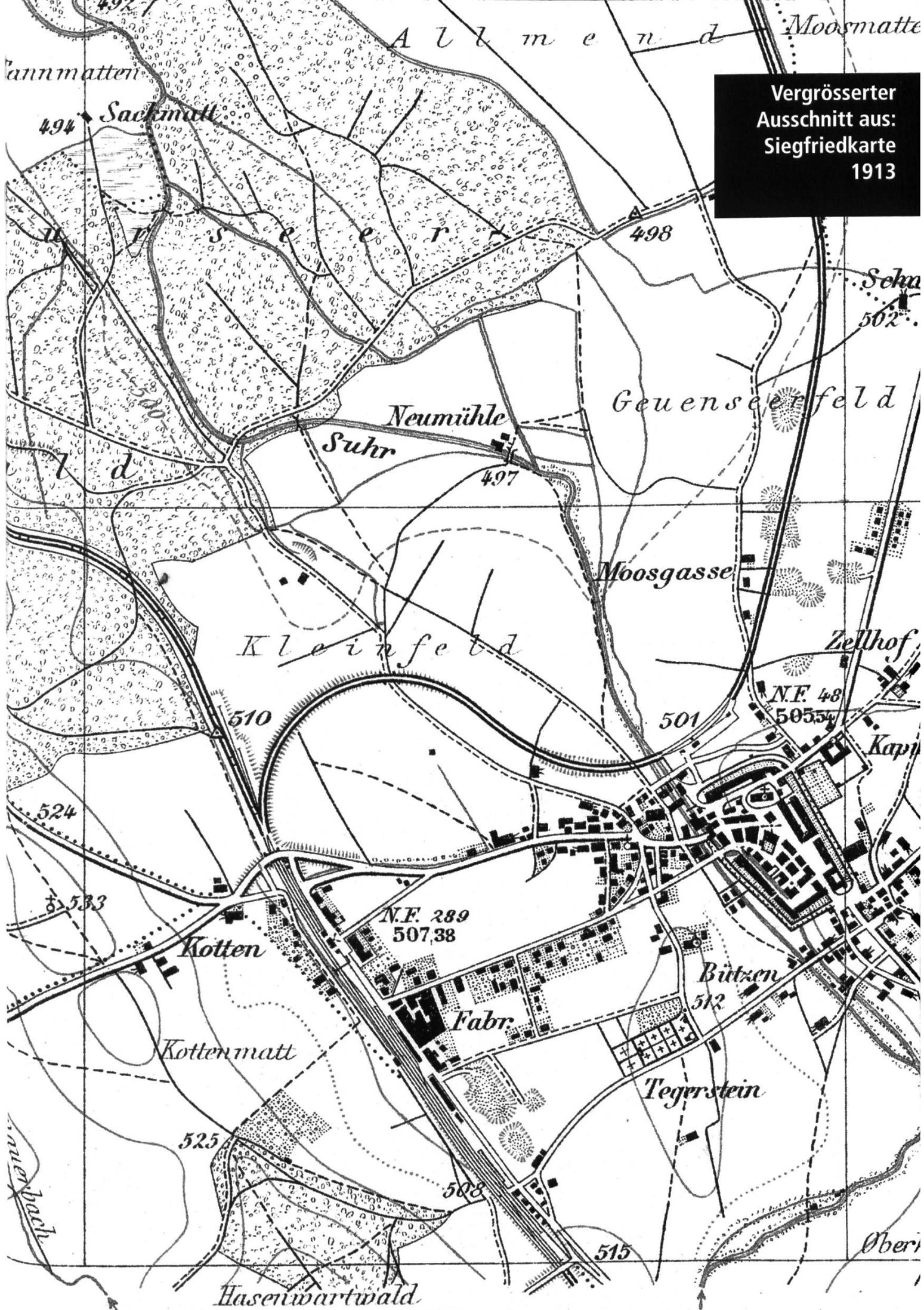
Die Eisenbahnvorstadt und das Industriegebiet von Westen mit den zu den Gemeinden Mauensee (links) und Oberkirch (rechts) gehörenden Siedlungen im Vordergrund. Luftaufnahme 2006.

Zentren fordern die Eisenbahnvorstadt erneut heraus, den Wandel vom öden Ausenquartier zum eigenständigen Zentrum der Kleinstadt zu schaffen und nicht zum nachts dunklen Dienstleistungszentrum oder zur schlafenden Agglomeration zu verkommen. Die Auswirkungen der vollständigen Bebauung der westlichen Vorstadt und des Dägersteinfelds sind zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch nicht erkennbar.²⁷⁶

Vergrosserter
Ausschnitt aus:
Topographische
Karte des Kanton
Luzern 1865



Vergößerter
Ausschnitt aus:
Siegfriedkarte
1913



**Ausschnitt
Stadtplan 1928**



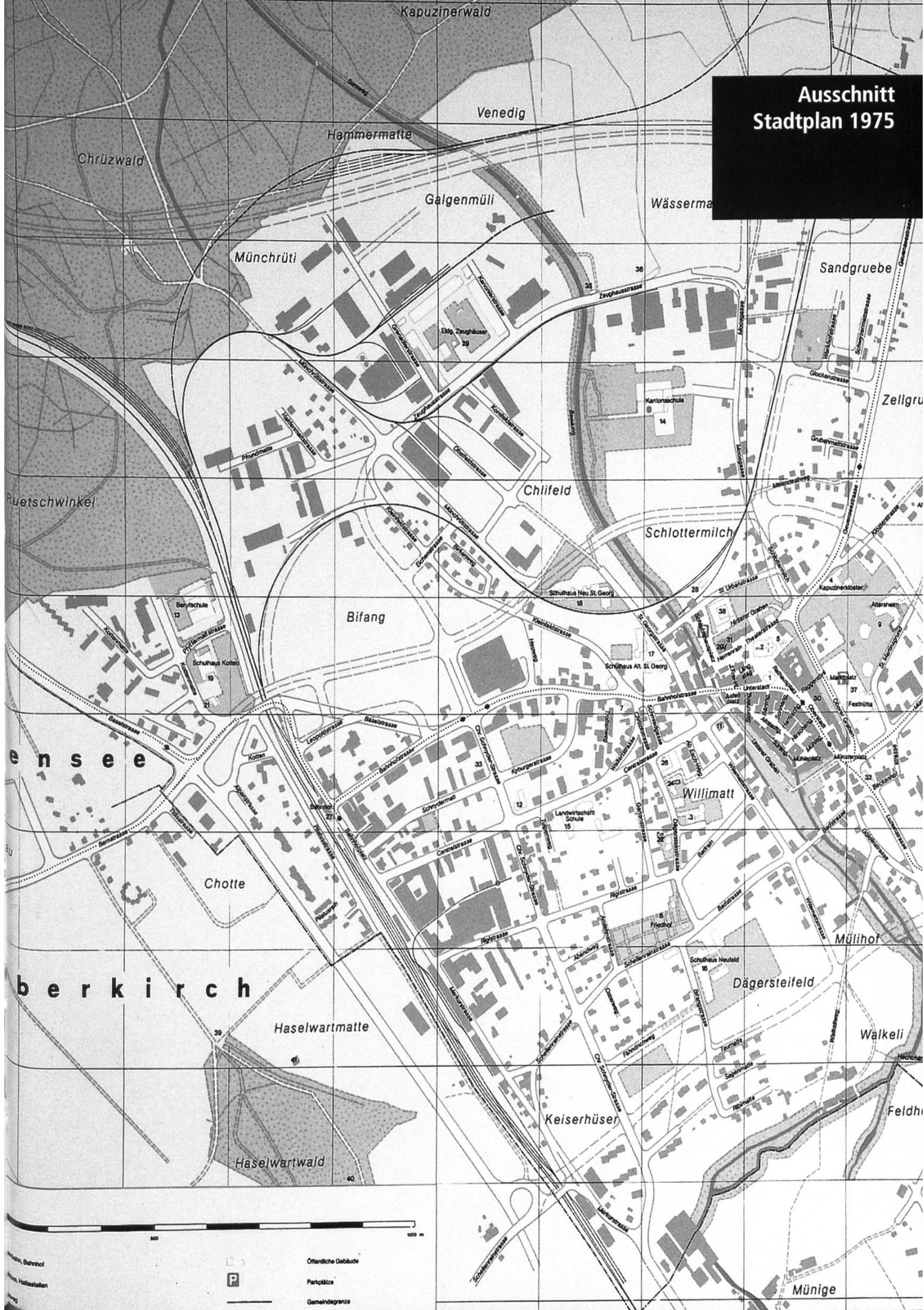
**Ausschnitt
Stadtplan 1928
Nachführung
1953**



Ausschnitt
Stadtplan 1928
Nachführung
1962



**Ausschnitt
Stadtplan 1975**

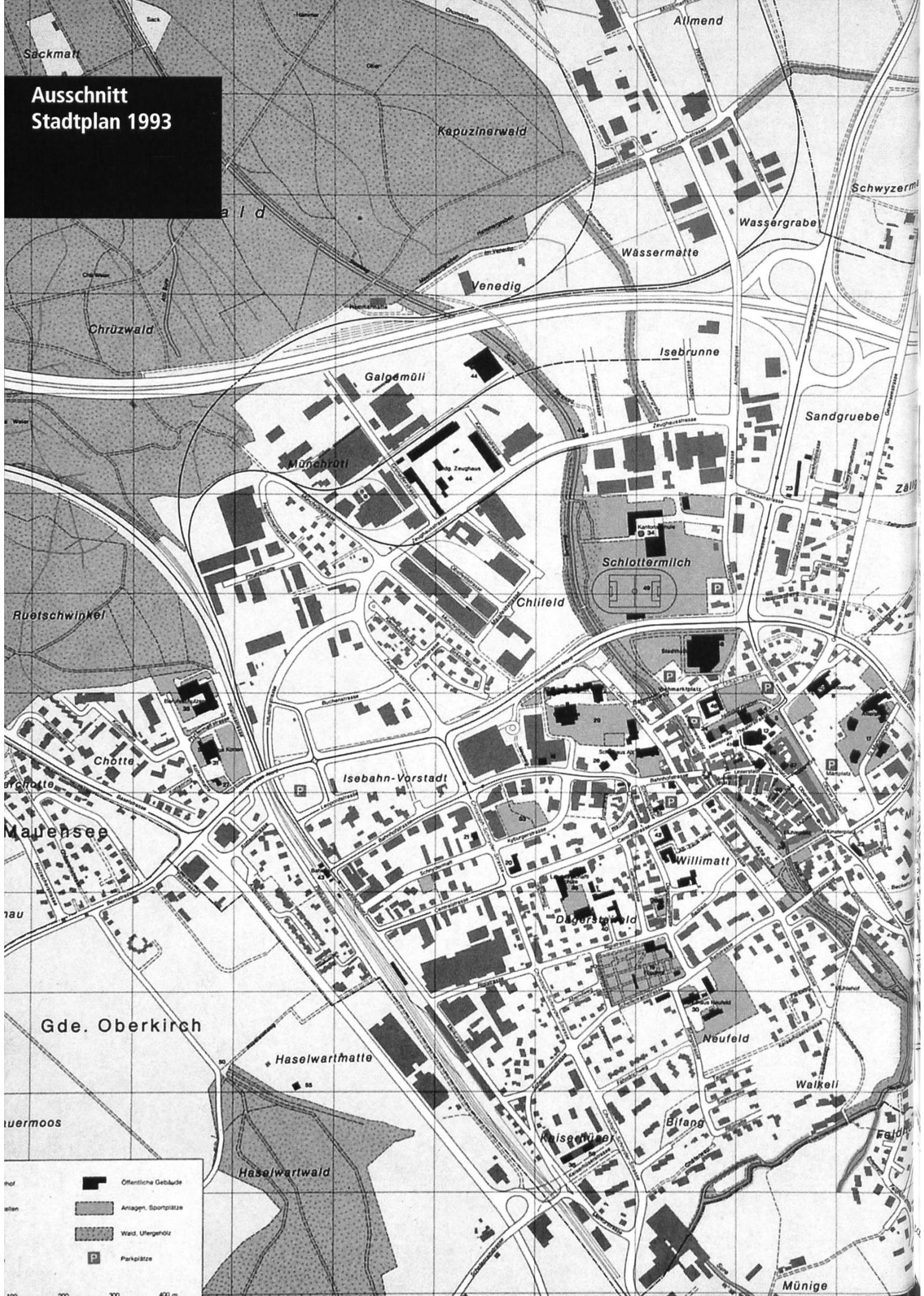


0 100 200 m

Örtliche Gebäude
Parkplätze
Gemeindegrenze

P

**Ausschnitt
Stadtplan 1993**



Der wirtschaftliche und öffentliche Raum Eisenbahnvorstadt im 20. Jahrhundert

Thomas Stillhart

Einleitung

Der vorliegende Beitrag zur Geschichte des Quartiers Eisenbahnvorstadt von Sursee geht in erster Linie vom Quartier als Lebensraum aus.¹ Die beiden Begriffe Wirtschaft und Öffentlichkeit dienen dabei als Kompass für die Beschreibung der historischen Entwicklung im 20. Jahrhundert. Das wirtschaftliche Aufblühen, unterteilt in die drei Sektoren Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistung sowie verschiedene Institutionen des öffentlichen Lebens, werden in chronologischer Abfolge in Zusammenhang gebracht. Durch die klaren Untertitel soll ein erleichterter Zugriff auf die jeweils gewünschten Themen ermöglicht und dadurch ein lexikalischer Charakter eingeführt werden. Begrifflich lehnt sich die vorliegende Arbeit an die Studie von Sebastian Grüninger und Stefan Röllin über das Quartier Mariazell aus dem Jahre 1997 an.² Ausgangspunkt ist der Mensch mit seinen vielfältigen Tätigkeiten. Wie hat sich der untersuchte Raum durch das menschliche Tun im 20. Jahrhundert entwickelt? Gab es Brüche oder weiteten sich die Institutionen organisch aus? Wer oder was waren die tragenden Pfeiler des Wachstums und Werdens, finden sich Unterschiede zwischen dem westlichen Gemeindegebiet und dem Rest von Sursee? Ist der Begriff Eisenbahnvorstadt heute noch berechtigt? Welchen Einfluss übte der Quartierverein aus? Diesen Fragen soll hier nachgegangen werden. Aus dem bestehenden Literaturfundus, dem Aktenmaterial aus dem Stadtarchiv sowie ausgewählten Quellen des Staatsarchivs Luzern stammen die Informationen. Statistische Angaben wurden vom Statistischen Amt des Kantons Luzern und den Telefonbüchern von 1960 bis 2000 aus dem Postarchiv in Bern erhoben. Interviews zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur mentalitätsgeschichtlichen Wertung beleuchteten die Quellen von subjektiver Warte aus.

I. Wirtschaftsraum

Im Quartier Eisenbahnvorstadt pulsiert heute das wirtschaftliche Leben Sursees. Das breite Bildungsangebot, die effiziente Verkehrsanbindung, das qualifizierte, fast unversiegbare Arbeitskräftereservoir sowie ein intaktes kulturelles und sportliches Freizeitangebot locken Firmen nach Sursee, vor allem in das westliche Gemeindegebiet. Die «Einkaufsmeile»³ an der Bahnhofstrasse, viele Banken und Versicherungen sowie der Hauptanteil der Industriefläche befinden sich in der Eisenbahnvorstadt. Die Entwicklung dahin wird auf den folgenden Seiten chronologisch und sachbezogen erläutert, wobei der Schwerpunkt auf der Zeit der wirtschaftlichen Aufbruchstimmung in den Nachkriegsjahren liegt.

1. Im Einflussbereich der Landwirtschaft

Aus der Krise zum Wandel

Der weltmarktbedingte Getreidepreiszerfall durch den wegen des ausgebauten Eisenbahnnetzes möglichen Import von billigem Getreide aus den USA und den

Oststaaten nach 1875 dezimierte in der Schweiz den Getreideanbau zu Gunsten der Vieh- und Milchwirtschaft. Im Kanton Luzern schrumpfte zwischen 1878 und 1890 die Anzahl der bäuerlichen Betriebe wegen sinkender Einkommen und hoher Zinsverpflichtungen um rund ein Viertel.⁴ Als direkte Folge dieses Prozesses ist die von Niklaus Krummenacher 1868 an der Bahnhofstrasse gegründete Mosterei anzusehen, da zunehmend die Verwertung und nicht mehr die Produktion landwirtschaftlicher Waren aktuell wurde.⁵ Schmerzliche Lehren aus dieser agrarbetrieblichen



Die Mosterei (hier an der linken Strassenseite) produzierte bis zum Abbruch der gesamten Trottenweg-Häuser am Ende der 1970er-Jahre und war Namensgeber der Überbauung Trotte. Aufnahme vom Mai 1974.

Flurbereinigung blieben nicht aus und mündeten in der intensiveren Fachausbildung, im Aufbau landwirtschaftlicher Genossenschaften und in der Verstärkung der politischen Interessenswahrnehmung.⁶

Innerhalb des 1859 in Sempach gegründeten kantonalen Bauernverbandes, deren erster Präsident der Surseer Franz Xaver Beck-Leu (1827–1894) war, regte sich in den 1860er-Jahren die Frage einer Schulgründung für Landwirte. Da damals in anderen Kantonen bereits Möglichkeiten zur Ausbildung bestanden, belies es der Bauernverband bei den ab 1870 in Udligenswil durchgeführten bäuerlichen Fortbildungsschulen. Erst die fatale Agrarkrise förderte ein Umdenken bei der bisher skeptischen Bevölkerung, die anfänglich vehement den «lateinischen Bauern»⁷ verhindern wollte. Zudem motivierten die Notlage der Landwirtschaft, das Fehlen solcher Anstalten in katholischen Kantonen und die erwarteten Bundesbeiträge am 28. Mai 1885 die Kantonsbehörden

Luzerns zum Entscheid für die Errichtung einer landwirtschaftlichen Schule. Da der zunächst vorgesehene Standort in der Stadt Luzern dem Kanton weit geringere Leistungen versprach als das Bewerbungsdossier von Sursee,⁸ eröffnete der Kanton die erste landwirtschaftliche Winterschule – die erste derartige Schule auf Schweizer Boden – mit dreissig Schülern Anfang November 1885 im Surseer Rathaus.

Mit zunehmendem Zuspruch wuchs der räumliche Bedarf, und Sursee gewann am 1. Dezember 1898 den Wettbewerb um den Neubaustandort der Schule. Das grosszügige Angebot für das neue Schulhaus,⁹ die bisherigen Leistungen, die zentrale Lage und das breite Angebot an Hilfslehrern führten zum Sieg gegenüber den beiden Mitbewerbern Meggen und Ruswil. Ein von 300 Bewohnern unterzeichnetes Begehren für einen Bauplatz im Osten des Gemeindegebietes beim heutigen Restaurant Brauerei erhitzte zwar die Gemüter,¹⁰ der Regierungsrat entschied sich aber auf Grund der Nähe zum Bahnhof für eine Parzelle an der 1901 in Gemeindefbesitz übergebenen Centralstrasse im Gebiet der Eisenbahnvorstadt. Im

November 1901 wurde der für 70 Schüler konzipierte, im Neurenaissance-Stil gehaltene Neubau mit Kosten von 119'378 Franken bezogen.¹¹

Die zweite Massnahme zur Bewältigung der Agrarkrise betraf die verstärkte Zusammenarbeit der Bauern. Ausgehend von der Gründung des Luzerner Bauernverbandes 1859 besann man sich auf die in früheren Zeiten praktizierten politisch-wirtschaftlichen Interessengemeinschaften, so dass sich die sechs damals bestehenden lokalen Genossenschaften am 17. Dezember 1889 zum Verband landwirtschaftlicher Genossenschaften Zentralschweiz (VLGZ) mit Sitz in Luzern zusammenschlossen.¹² In Sursee selber erkannten knapp zwei Jahre darauf, am 11. Oktober 1891, 22 Bauern im Restaurant Eisenbahn die Notwendigkeit eines bäuerlichen Schulterchlusses auf kommunaler Ebene und gründeten die landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee. Ein kleiner Holzbau an der alten Kantonsstrasse in Richtung Basel diente anfangs als Magazin, 1905 zog die Genossenschaft ins Obergeschoss eines alten Saals um, das zum Grundstück des Hotels Eisenbahn gehörte.

28 Milchlieferanten aus dem gleichen Kreis versuchten ein Jahr nach der landwirtschaftlichen Genossenschaft, eine «Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt» zu gründen. Die angestrebte Käseherstellung gelang allerdings erst fünf Jahre später durch Alois Theiler, den Pächter der Liegenschaft Schnyder. In einer einfachen Waschküche sammelte und verwertete er die ihm gelieferte Milch, bis ihm in einem Lokal der nahe gelegenen Mosterei Krummenacher auf der gegenüberliegenden Strassenseite Raum für die Käseproduktion vermietet

wurde. Da diese anfänglich bescheidene Produktion unverhofft rasch Erfolg brachte, konnte Theiler 1904 seine Käseproduktion dank dem Bau eines stattlichen Wohn- und Geschäftshauses auf der gepachteten Liegenschaft erheblich erweitern. 1916 gelang dann die definitive Gründung der «Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt» im Gasthaus Eisenbahn. Eine Geschäftserweiterung erfolgte 1956 mit der Übernahme der Liegenschaft Illi an der Merkurstrasse, wo ein kleiner Laden mit Milchsammelstelle namens «Milchkrug» entstand, für dessen Erhalt sich der Quartierverein Neufeld 1990 vergeblich einsetzte.¹³

Die dritte Massnahme zur Überwindung der landwirtschaftlichen Krise galt der Stärkung der politischen Präsenz der Bauern. Dazu schritten eher begüterte Bauern zu Netzwerkgründungen auf Bundes- wie auf Kantonsebene.¹⁴ Auch ideologische Kehrtwendungen, wie sie beispielsweise der Luzerner Bauernverein im Jahre 1885 mit der Aufgabe seiner selbst gewählten politischen Abstinenz vollzog, gehörten in diese Kategorie. Auf den Raum Sursee bezogen pflegten einzelne Grossbauern, etwa die Besitzerfamilie des Beckenhofes in der südöstlichen Vorstadt, bereits früh direkten machtpolitischen Einfluss.¹⁵ Die erwähnten genossenschaftlichen Selbsthilfeorganisationen trugen überdies entscheidend zur politischen Mobilisierung einer breiten bäuerlichen Bevölkerungsgruppe bei.



Das Haus der Molkerei Theiler an der Bahnhofstrasse in einer Aufnahme vom Januar 1972.

Im neu erschlossenen Gebiet rund um den Bahnhof standen an der Jahrhundertwende vor allem einige Bauernhöfe: die Gutshöfe der Familie Schnyder am Ort des heutigen Surseepark und der Familie Bossart, der Kottenhof, der Fähndrichhof, der «Chrüzlihof», der Bauernbetrieb des Stadtsitals an der Kleinfeldstrasse, der Mühlehof der Familie Zust, ein Hof in Münigen (Gemeinde Oberkirch), die «Beck-Höfe» und ein Hof im Kleinfeld südlich des Surseewaldes.¹⁶ Die kantonal wie bezüglich des Surentals über die letzten Jahrhunderte vergleichsweise geringe Anzahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten bezeugt auch ein Blick in die Mitgliederliste des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt. Von den fünfzig eingeschriebenen Mitgliedern im Gründungsjahr 1899 bestritten gerade einmal sechs, wenn die Gebrüder Lindner als Besitzer der zur landwirtschaftlichen Verarbeitungsindustrie gehörenden Konservenfabrik dazugezählt werden, ihren Lebensunterhalt mit Landwirtschaft.¹⁷

Zweiteilige Förderung der landwirtschaftlichen Funktion

Das landwirtschaftliche Handelszentrum

Eingebettet in eine seit Jahrhunderten von der Agrarwirtschaft geprägte Umgebung blühte trotz der geringen Anzahl von Bauern auf dem Boden des neuen Quartiers das landwirtschaftliche Lernkompetenz- und Handelszentrum regelrecht auf und erhöhte seinen regionalen Einfluss stetig. Der Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit seiner prädestinierten Verteilfunktion sowie der nie versiegende Rohstoff aus den nahe liegenden «Kornkammern» begünstigten diese Entwicklung. Auch die 1888 in Sursee gegründete Konservenfabrik, eine der ersten landwirtschaftlichen Verarbeitungsindustrien auf Surseer Boden,¹⁸ deutete trotz ihres relativ kurzen Bestehens das Potenzial der Landwirtschaft an. Die Symbiose zwischen Schule, Verbänden und Fabrik wirkte ab den 20er-Jahren wieder anziehend für landwirtschaftliche Handels- und Verarbeitungsunternehmen: Nachdem der VLGZ mit der Übernahme des Lagerhauses Merkur von der zentralschweizerischen Obstverwertungsgenossenschaft im Jahre 1924 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs zu expandieren begonnen hatte, baute er 1932 erstmals selber, und zwar ein Obstlagerhaus.¹⁹ Mit dem Bau des Getreidesilos und der Futtermühle 1939 entwickelte sich der VLGZ kurz vor dem Zweiten Weltkrieg weiter. Mit zusätzlichen An- und Neubauten stärkte er den Standort Bahnhof als Hauptsitz seiner Verwaltung und Lagerung.²⁰ Die Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee ihrerseits erwarb 1937 das zehn Jahre zuvor von der 1936 in die Obst- und Landesprodukte-Handel Aktiengesellschaft (AG) umgewandelte, aber von der Firma Widmer & Wüest erstellte Lagerhaus «Fruchthof»²¹ vis-à-vis des Bahnhofs Sursee für den Preis von 155'000 Franken und vergrösserte drei Jahre später mit dem Bau einer Siloanlage auf einer Nachbarparzelle und einem Verbindungsbau zu beiden Anlagen ihre Produktionskapazität. Um der Gefahr der Einschränkung durch Überbauungen auf der Schnydermatte zuvorzukommen, erwarb sie zu Beginn der 1950er-Jahre 2'095 m² Bauland und bebaute es später.²²

Inzwischen konkurrenzierte die Obst- und Landesproduktehandel AG die landwirtschaftlichen Verbände. Offenbar lief der Geschäftsgang erfolgreich, denn ein Jahr später konnte die im Volksmund «Obst AG» genannte Firma an der Centralstrasse 39 verschiedene Büroräumlichkeiten und Garagen bauen. Im Jahr 1945 wurde eine Lagerhausgenossenschaft im Schellenrain gegründet, zehn Jahre später



Die 2000 m² nutzbare Fläche des Fruchthofs diente der Landwirtschaftlichen Genossenschaft Sursee zu einer willkommenen Weiterentwicklung, auf dessen Parzelle 1955 eine erste Tankstelle und 1963 eine 31 m hohe und Fr. 1'121'778.– teure Siloanlage erbaut wurde. Aufnahme von 1941.

errichtete die vom langjährigen Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Heinrich Renggli (1905–1994), geführte Handelsaktiengesellschaft am selben Ort ein mächtiges Getreidesilo. Da die Büros an der Centralstrasse zu eng wurden, zog die Obst AG 1975 in ein grosszügig konzipiertes Wohn- und Geschäftshaus an der Merkurstrasse 13. Mit der 1982 erbauten, computergesteuerten Kraftfutterfabrik rüstete sich die Firma bereits früh für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Diese Pläne waren allerdings zu ambitiös und endeten 2002 mit der Einstellung der betrieblichen Tätigkeit.²³

Das landwirtschaftliche Lernzentrum

Die Räume der Landwirtschaftlichen Schule wurden im Winter genutzt, im Sommer blieben sie leer. Der kantonale Bauernverband diskutierte ab 1870 über die bessere Auslastung der Schulräume und schlug eine Ausbildung für Landfrauen vor, was zu ersten Spezialkursen in Gartenbau, Kochen und Haushaltung im selben Jahrzehnt führte. Mit dem Angebot stieg die Nachfrage, der kantonale Gemeinnützige Frauenverein organisierte dazu in Nottwil ab 1895 eine Haushaltungsschule. Da diese Kurse die bäuerlichen Interessen nur geringfügig berücksichtigen, drängte der Bauernverein zu weiteren Schritten. Im Oberkircher Nationalrat Dominik Fellmann (1849–1919) besass er einen prominenten Befürworter der Bäuerinnen-schule. Im Sommer 1907 wurde die Hauswirtschaftsschule Sursee eröffnet.²⁴ Die 1920 gegründete Landwirtschaftliche Schule Willisau und die Weltwirtschaftskrise

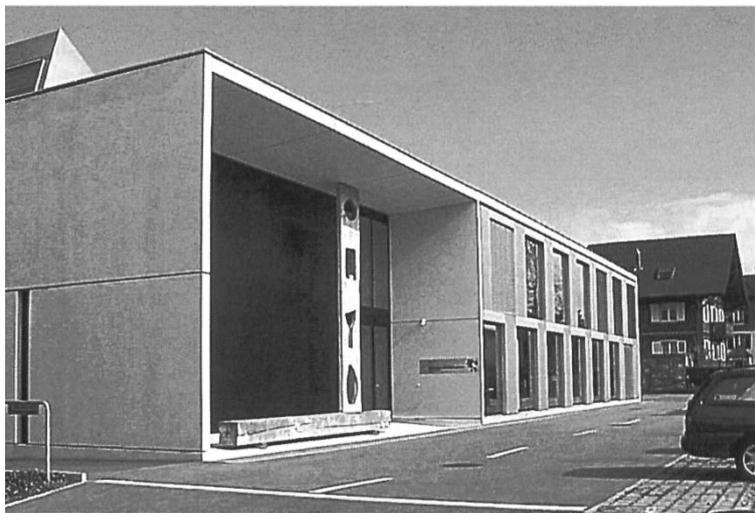
zu Beginn der 1930er-Jahre minderten die Nachfrage. Der landwirtschaftliche Bildungsstandort Sursee gewann erst gegen Ende desselben Jahrzehnts durch bauliche Erweiterungen (Konviktbau, Schulraumerweiterungsbauten und milchwirtschaftliche Labors) wieder an Bedeutung. Trotz dem Druck zur Konzentration der landwirtschaftlichen Bildung liess sich 1972 die Geschäftsstelle des neu gegründeten Buchhaltungs- und Beratungsringes Luzerner Landwirte in Sursee nieder.

Bei der Gründung der Landwirtschaftlichen Schule 1885 verzichtete der Luzerner Regierungsrat aus Kostengründen auf die Angliederung einer Musterkäserei, obwohl der Handlungsbedarf in der Ausbildung dieser innerhalb der Landwirtschaft zum wichtigsten Verdienstoffaktor aufgestiegenen Branche nicht bestritten wurde.²⁵

Er lenkte erst im Jahre 1911 teilweise ein, als eine milchwirtschaftliche Station auf dem Gelände der Landwirtschaftlichen Schule in Sursee bewilligt wurde, die im selben Jahr eröffnet wurde. Dieses minimale Entgegenkommen verhinderte nicht, dass

die Luzerner (und Innerschweizer) Käser schlechter ausgebildet wurden als ihre Berufskollegen in anderen Kantonen.²⁶

Die Benachteiligung wurde durch die Zentralstelle für das Milchwirtschaftliche Inspektorat des Kantons Luzern 1933 und die im Jahr darauf eingeführten Käserfachklassen, unter anderem in Sursee, etwas gemildert. Zusammen mit dem Beschluss zum An- und Umbau der Landwirtschaftlichen Schule bewilligte der Luzerner Regierungsrat dann am 11. Mai 1937 eine theoretische milchwirtschaftliche Winterschule, die im folgenden Oktober unter der administrativen Führung der Landwirtschaftlichen Schule ihre Tore öffnen konnte.



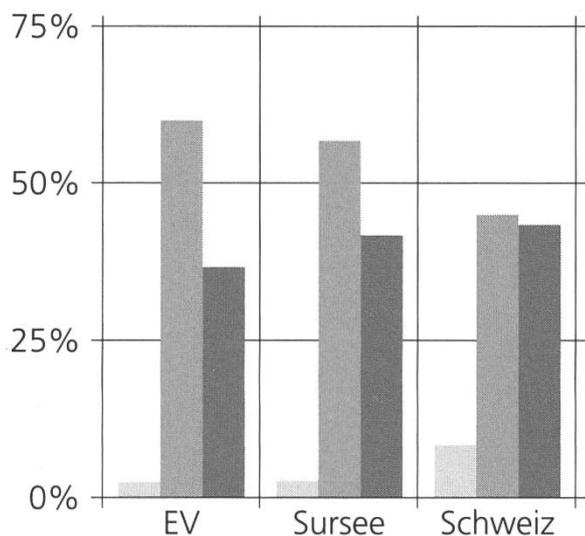
Die neue Modellkäserei erhielt die Auszeichnung guter Bauten des Kantons Luzern. Aufnahme von 1999.

Die traditionelle Landwirtschaftliche Schule Sursee musste gegen Ende des 20. Jahrhunderts endgültig schliessen, da der Kanton seine Institutionen konzentrieren wollte und nur die beiden Standorte Hohenrain und Entlebuch die Redimensionierung überlebten. Dafür konnte Sursee das kantonale Milchwirtschaftliche Bildungszentrum behalten, welches ab Mitte der 40er-Jahre organisatorisch sowie 1975 örtlich von der Landwirtschaftlichen Schule getrennt sowie im Jahre 1999 mit einem modernen Neubau mit Modellkäserei und Labor vom Luzerner Architekturbüro Gübelin+Rigert ausgestattet und allmählich zum «Mekka der Milchverarbeitung» wurde.²⁷

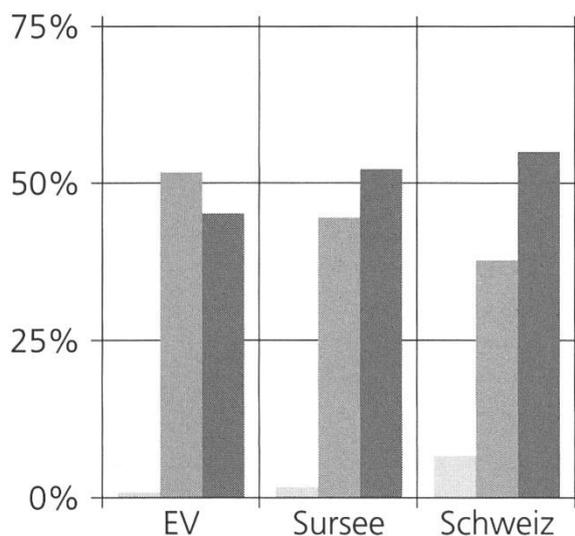
Das Zentrum der Agrarindustrie

In den 1950er-Jahren reduzierten sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen in Sursee, auch wenn immer noch drei Viertel der Gemeindefläche der Land- und Forstwirtschaft (auch Waldflächen) zugeordnet werden konnten. Ähnlich der gesamtschweizerischen Entwicklung sank auch in Sursee parallel dazu die Zahl der Landwirte. 1955 standen noch 46 landwirtschaftliche Betriebe auf dem Gemeindegebiet. Im Telefonbuch von 1960 lassen sich nur gerade sieben Landwirte

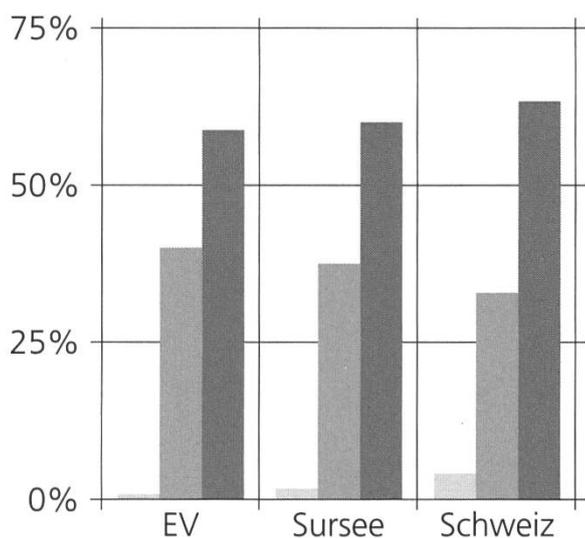
Sektorenverteilung 1970



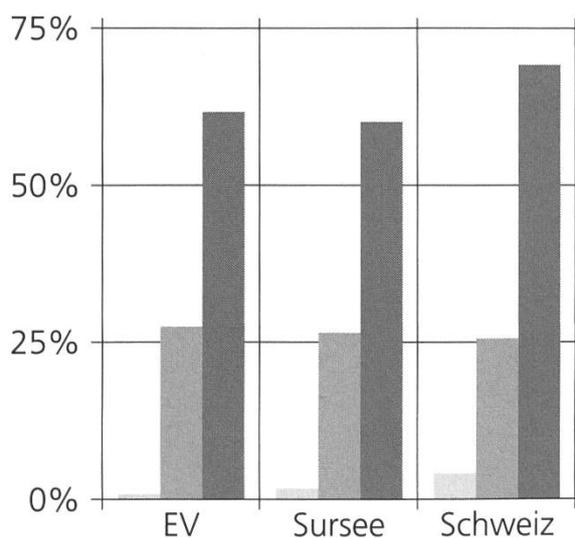
Sektorenverteilung 1980



Sektorenverteilung 1990



Sektorenverteilung 2000



■ 1. Sektor Landwirtschaft ■ 2. Sektor Industrie, Gewerbe ■ 3. Sektor Dienstleistung

Sektorenverteilung in der Schweiz, in Sursee und in der Eisenbahnvorstadt (EV) von 1970 bis 2000.

sicher dem Gebiet westlich der Sure zuordnen, wovon deren drei an der Bahnhofstrasse ansässig waren.²⁸ Von den Mitgliedern der Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt wohnten im Jahr des fünfzigjährigen Bestehens 1966 von 17 Genossenschaftsmitgliedern noch drei auf Surseer Gemeindegebiet. In absoluten Zahlen arbeiteten 1970 von insgesamt 3'288 berufstätigen Einwohnern noch 67 im ersten Sektor (rund 2 %), wovon 35 im westlichen Gemeindegebiet ansässig waren. Diese Zahl nahm später, wiederum parallel zur gesamteidgenössischen Entwicklung, kontinuierlich ab, so dass am Ende des Jahrtausends noch 36 Surseer (15 davon westlich der Sure wohnhaft, 42%) ihren Lebensunterhalt aus der Landwirtschaft bestritten.²⁹

Die Mechanisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts und die Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg dezimierten die landwirtschaftliche Arbeitsplätze. In Sursee setzte vor allem die Motorisierung die bereits begonnene Akzentverschiebung in der Landwirtschaft beschleunigter fort und ebnete dank dem vertriebstechnischen Know-how und dem intellektuellen Potenzial den Zugang zu Firmengründungen. Dem VLGZ genügte lange Zeit das bestehende Areal rund um den Bahnhof für alle Erweiterungen. Doch als im Januar 1962 der Bau einer Kartoffelflockenfabrik beschlossen wurde, mussten neue Möglichkeiten ausgelotet werden. Ausgerechnet in dieser Zeit plante der Stadtrat ein neues Industriequartier im nördlichen Gemeindegebiet. Der VLGZ handelte rasch und kaufte am 5. April 1962 der Korporation ein Grundstück mit Geleiseanschluss im Ausmass von 7'132 m² zum Quadratmeterpreis von 10 Franken ab.³⁰ Der Baubeginn erfolgte im Jahr 1963, im Frühling 1964 setzte die Produktion an der Münchrütistrasse ein.

Die VLGZ-Beteiligung an der WEGA, einer Landmaschinen-Handelsfirma aus Reiden, ermöglichte den Mitgliedern die unkomplizierte Versorgung mit technischen Geräten und deren einwandfreier Wartung. Nachdem der Standort Reiden für die Koordination mit den in Sursee konzentrierten Verbandsbetrieben nicht mehr geeignet war, beschloss die Geschäftsleitung die Verlegung in die Münchrüti. Sieben Jahre nach der Übernahme der WEGA standen im Jahre 1970 die neuen Hallen.³¹ Neun Genossenschaftsverbände der Schweiz gründeten 1965 in Sursee die UFAG, eine auf die Fabrikation und den Handel mit Spezialprodukten der Tierernährung spezialisierte, selbständige Tochterfirma des VLGZ.³² Mit dem raschen wirtschaftlichen Erfolg der zum schweizweit führenden Kälbermilchproduzenten aufgestiegenen Unternehmung wuchs der Bedarf an unbebautem Land für die Produktion. Die 1967 hinzugekaufte Landparzelle im Kleinfeld für eine weitere Geschäftserweiterung der UFAG sowie die ebenfalls durch Kooperation mit den anderen Genossenschaftsverbänden geschaffenen und in Sursee domizilierten Landor-Holding AG und UFA-Bürgerschafts-genossenschaft stärkten die Landwirtschaftshochburg Sursee weiter.³³ Die Gründungen der VLGZ-Informatik 1968 sowie der ufamed AG an der Kornfeldstrasse 2 im Industriegebiet ein Jahr danach belegen den weiteren technologischen Wandel in der Landwirtschaft. Während aus der VLGZ-Informatik 1983 die AGRO DATA AG entstand, die den Computer endgültig auf den Bauernhof brachte und sich danach langsam verselbständigte,³⁴ gründete die Fenaco (Fédération nationale des coopératives) nach der Jahrtausendwende die AGRO DATA nova AG als Tochtergesellschaft. Die ufamed AG hatte 1946 mit dem Bau chemischer Laboratorien beim Bahnhof ihren Ursprung. Sie stellte schon bald Pulvermischungen als Medizinalkonzentrate, Mineralsalze und Diätetika her, kam 1993 ebenfalls nach einer Phase der Selbständigkeit in den Schoss des ehemaligen VLGZ zurück und arbeitet auch heute noch grossmehrheitlich für den landwirtschaftlichen Markt.³⁵

Heutiger Stand

Nach der erfolgreichen Entwicklung des VLGZ ab 1960 mit seiner anschliessenden Ausbreitung im Industriegebiet trat eine Sättigung des Ausbaus ein, die aber nicht auf die Landwirtschaft beschränkt blieb, da die Weltwirtschaftskrise in der ersten Hälfte der 1970er-Jahre die gesamte Weltwirtschaft massiv beeinflusste. Noch vor den heftigsten Auswirkungen verlegte der Verband seinen Hauptsitz 1972 nach

einem Beschluss der Delegierten von Luzern nach Sursee in das vom Luzerner Architekten Hans-Ueli Bächli neu erstellte Verwaltungsgebäude, das «nicht die üblichen Ein- und Ausblicke gewährt», an der Leopoldstrasse.³⁶ Früh wurde dieser Umzug vorbereitet, und der Surseer Stadtrat unterstützte diese Idee beherzt, denn seine frühere Kooperation beim Bau der Kartoffelflockenfabrik zielte schon damals auf diese Sitzverlegung. Die engen Büroräumlichkeiten am 1918 erworbenen Luzerner Hauptsitz sowie die örtliche Distanz zu Sursee, der Hochburg des Verbandes, drängten die Verantwortungsträger zu dieser Entscheidung. Anfänglich investierte der Verband zu diesem Zweck in eine Landparzelle am Schellenrain, dem südwestlichen Zipfel des Gemeindegebietes. Schon bald wuchs aber die Einsicht, dass die Zentrale nahe der prosperierenden neuen Betriebszweige in der Münchrüti zu stehen kommen sollte. Nach langwierigen Sondierungen konnte 1966 nordöstlich des Hotels Eisenbahn eine 3'500 m² grosse Bauparzelle von der Einwohnergemeinde erworben werden. Sechs Jahre später wurde der als «Meilenstein in der Geschichte Sursees» bezeichnete Bau bezogen.³⁷ Das imposante Gebäude vereinigte eine unterirdische Garage für 90 Autos sowie 1'600 m² Büroräume und 13 Zwei- bis Sieben-Zimmer-Wohnungen auf 10 Stockwerken.

1993 schlossen sich sechs landwirtschaftliche Genossenschaftsverbände zur Fenaco mit Hauptsitz in Bern zusammen. Die vier regionalen Geschäftssitze betreuen die kommunalen landwirtschaftlichen Genossenschaften und unterhalten verschiedene Gesellschaften innerhalb der Genossenschaft. In Sursee verblieben die Verwaltung der Region Zentralschweiz, die im Oktober 2002 an der Obstfeldstrasse 1 ein neues Gebäude beziehen konnte, und die UFA AG, die ufamed AG, die Landor Holding AG, die UFA-Bürgerschafts-genossenschaft sowie die UFAG Laboratorien AG.³⁸

Rein optisch dominieren auch heute noch die Türme der UFAG, des damaligen VLGZ und der Obst AG die Industrie- und die Bahnhofgegend. Aber verglichen mit der Wende zum 20. Jahrhundert verschwanden spätestens in den 1970er-Jahren beinahe alle Bauernhöfe im Gebiet westlich der Sure. Es waren hier kaum mehr frei liegende, grössere bewirtschaftete Gras- oder Ackerflächen übrig geblieben. Die produzierende Landwirtschaft wich der verarbeitenden und verwaltenden Landwirtschaft. Vor knapp vierzig Jahren verlegte der Luzerner Bauernverband beispielsweise seinen Sitz von Luzern an die Bahnhofstrasse 37 in Sursee und baute 1996 im Schellenrain 5 (Gemeinde Oberkirch) ein «Haus Luzerner Bauern». Sein Vereinsorgan «Der Landwirt» wurde schon seit 1920 in Sursee produziert.³⁹

Im Zuge des Projekts «Luzern 99», das eine regionalpolitisch ausgewogene Verteilung der kantonalen landwirtschaftlichen Ämter anstrebte, wurde das kantonale Landwirtschaftsamt 2001 von Luzern nach Sursee ins ehemalige Konviktgebäude der Landwirtschaftlichen Schule verlegt. Der Regierungsrat förderte mit diesem Entscheid das bereits bestehende «grüne Zentrum Sursee». Das ideale Umfeld mit den zahlreichen landwirtschaftlichen Organisationen und über 1'000 Arbeitsplätzen in und um die Landwirtschaft unterstützten diesen Entscheid.

Die aus der Fusion des Kantonsforstamtes, des Landwirtschaftsamtes sowie der Fischerei- und Jagdverwaltung im Jahre 2003 hervorgegangene Dienststelle Landwirtschaft und Wald (lawa) residiert seit 2005 in einem neu erstellten Bürogebäude an der Centralstrasse 33. Die Dienststelle wollte dadurch zur führenden Kraft für die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes im Kanton Luzern aufsteigen. Ein erstes Resultat erbrachte die Verlegung der Geschäftsstelle der landwirtschaft-



Die verdichtete städtische Bauweise erreichte 2005 mit dem modernen Verwaltungs- und Dienstleistungsgebäude die westliche Centralstrasse. Aufnahme von 2006.

lichen Kreditkasse von Emmenbrücke nach Sursee auf 1. Juli 2006, die unter anderem durch regierungsrätlichen Sukkurs zustande kam. Nicht auszuschliessen sind gemäss Ruedi Amrein, dem derzeitigen Stadtpräsidenten von Sursee, weitere Auslagerungen kantonaler Amtsstellen in die Surenstadt, und hier sicherlich in das Gebiet zwischen Altstadt und Bahnhof. Sursee und besonders das Quartier Eisenbahnvorstadt kann von sich behaupten, das «eigentliche grüne Zentrum im zweitwichtigsten Agrarkanton unseres Landes» zu sein.⁴⁰

2. Die Industrialisierung der Münchrüti

Geschichte

Die Eisenbahn fördert die Industrieansiedlung

Die ersten Versuche zur Industrialisierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts scheiterten allesamt nach wenigen Jahren.⁴¹ Die Gründe dafür lagen in den zahlreichen Standortnachteilen von Sursee: das fehlende Übungsfeld der Heimindustrie, die schwache Energiequelle Sure, das Fehlen einer Kreditanstalt, der Mangel an Rohstoffen sowie die konservative Mentalität. Zudem bestand in der Inner-schweiz lange Zeit ein Mangel an Fachwissen und Motivation für die Investition in Fabriken.⁴²

Erst Anfang der 1950er-Jahre kippte die Stimmung,⁴³ die endgültige Wende zu Gunsten neuer Industrieansiedlungen aber brachte die Centralbahn 1856. Die Stadtbehörden reagierten rasch und intensivierten bald ihre Bemühungen durch Gewährung von Steuerfreiheiten, der kostenlosen Bereitstellung von Baumaterialien,



Die Handlung der Rösch-Erben an der Bahnhofstrasse vor dem Zweiten Weltkrieg.

der spedativen Ausstellung der Bau- und Niederlassungsbewilligungen, der Mithilfe bei Geldsammlungen und der Schaltung von Zeitungsinseraten, die rasch erfolgreich Unternehmen anwarben.⁴⁴ Der Wechsel der Ofenfabrik von der Altstadt in ein Areal östlich des Bahnhofs im Jahre 1875 galt dann als Startschuss für weitere Ansiedlungen, so dass die erste Welle von Industrialisierungsprojekten Sursee erreichte.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gerieten wieder viele Fabrikindustrien in Bedrängnis, denn die mangelnde Solidarität mit dem Standort Sursee und die fehlende örtliche Verwurzelung bewogen viele Unternehmer zum Wegzug. Der Gemeinderat verringerte zudem seine finanziellen Hilfeleistungen, da er seine Prioritäten auf den infrastrukturellen Ausbau (Schulhausbauten, Wasserversorgung, Kanalisationssystem) der Gemeinde verlegte.

Schleichendes Wachstum

Mit der Ofenfabrik und der Seidenzwirnerie in Münigen besass die Eisenbahnvorstadt zwar zwei wirtschaftliche Aushängeschilder, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert ihren Expansionskurs fortsetzen konnten,⁴⁵ doch daneben wuchs die Wirtschaft nur gemächlich. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges gesellten sich eine mechanische Autowerkstatt an der Wilematte, eine Sägerei im Walkeli, ein Handelsgeschäft mit einem ab 1928 angebotenen Personenfahrdienst (Vorläufer des Taxidienstes) sowie eine Maschinen- und Reparaturwerkstatt an der Bahnhofstrasse und eine Metzgerei an der Centralstrasse hinzu.⁴⁶

Von der in Sursee etablierten Textilindustrie ging neben den landwirtschaftlichen Verarbeitungs- und Verteilfirmen⁴⁷ ein erster grösserer Impuls aus. Die renommierte



Mit der 1948 erbauten Kleiderfabrik Frey (links) beginnt die Überbauung des Kottens. Im Hintergrund die Stadt. Aufnahme von 1958.

Kleiderfabrik Frey AG aus Wangen a. d. Aare erstellte 1928 eine Zweigniederlassung in der «Kronenburg» an der Centralstrasse 4 (heutiges Haus Coiffeur Joos). Im Jahr 1947 wollte sie dann an der heutigen Kottenmatte eine Fabrik errichten. Der Stadtrat reagierte anfänglich skeptisch, weil «durch den projektierten Fabrikneubau [...] der Wohnungsbau in der Stadtgemeinde Sursee und in den umliegenden Gemeinden stark konkurrenziert [wird], da [...] im Baugewerbe eine ausgedehnte Überbeschäftigung besteht und auch wichtige Baumaterialien, wie namentlich Backsteine, Ziegel sowie Zement nicht in genügenden Mengen produziert und zur Erstellung der notwendigen Wohnungsbauten zur Verfügung gestellt werden können.»⁴⁸ Über diese Bedenken setzte sich der Stadtrat jedoch schnell hinweg und unterstützte die Kleiderfabrik Frey, in der während der Hochkonjunktur mehr als 100 Mitarbeiter ihren Lohn fanden. 1983 musste sie allerdings den Surseer Betrieb wieder schliessen. Noch ein anderes Textilunternehmen interessierte sich für den Kauf von Bauland auf der Kottenmatte: Obschon die Mäntel- und Sportkleiderfabrik Kneubühler aus Zofingen, falls genügend Arbeiterinnen rekrutiert werden könnten, die Errichtung eines Betriebes versprach, zeigte die Einwohnergemeinde am 13. Oktober 1946 grosse Skepsis und fror das Gesuch um umfassende Unterstützung ein.⁴⁹

Inzwischen errichtete der Kanton 1934 im nördlichen Gemeindegebiet ein Zeughaus und die Stadt 1940 auf dem Moränenhügel Mariazell das Bezirksspital. Diese beiden öffentlichen Institutionen erweiterten das zentralörtliche Angebot und steigerten den Bekanntheitsgrad und die Wichtigkeit der Surenstadt enorm. Hinzu kam eine politische Stabilität, die einerseits mit der 35-jährigen Amtszeit des Stadtpräsidenten Julius Beck (1884–1981),⁵⁰ andererseits mit dem kriegsbedingten Zusammenrücken in Verbindung stand. Ausgestattet mit diesen Vorteilen konnte die Landstadt voller Selbstbewusstsein in die wirtschaftliche Zukunft blicken. Bevor der Aufschwung richtig einsetzte, musste die Stadt, zum Beispiel mit der in der Aktivkohleherstellung tätigen Colasit AG aus dem bernischen Wimmis, auch Niederlagen einstecken: Ein beidseitig attraktives Abkommen genehmigte das Stimm-

volk am 27. Mai 1945,⁵¹ einen Monat später folgte ihm der Stadtrat mit der Baubewilligung für die Fabrik. Plötzlich hielten Verzögerungen das Projekt auf, und trotz mehrmaligen stadträtlichen Aufforderungen zu brieflichen Stellungnahmen an die Adresse der Colasit AG antwortete diese erst im Juli 1946 offiziell, dass das Unternehmen in Sursee nicht zustande komme. Die eigentlichen Gründe blieben unklar; ein Brief vom Januar 1946, in dem die Colasit AG von «verschiedenen Schwierigkeiten, [die es] zu überwinden» gebe, schrieb, ist der einzige winzige Anhaltspunkt.⁵²

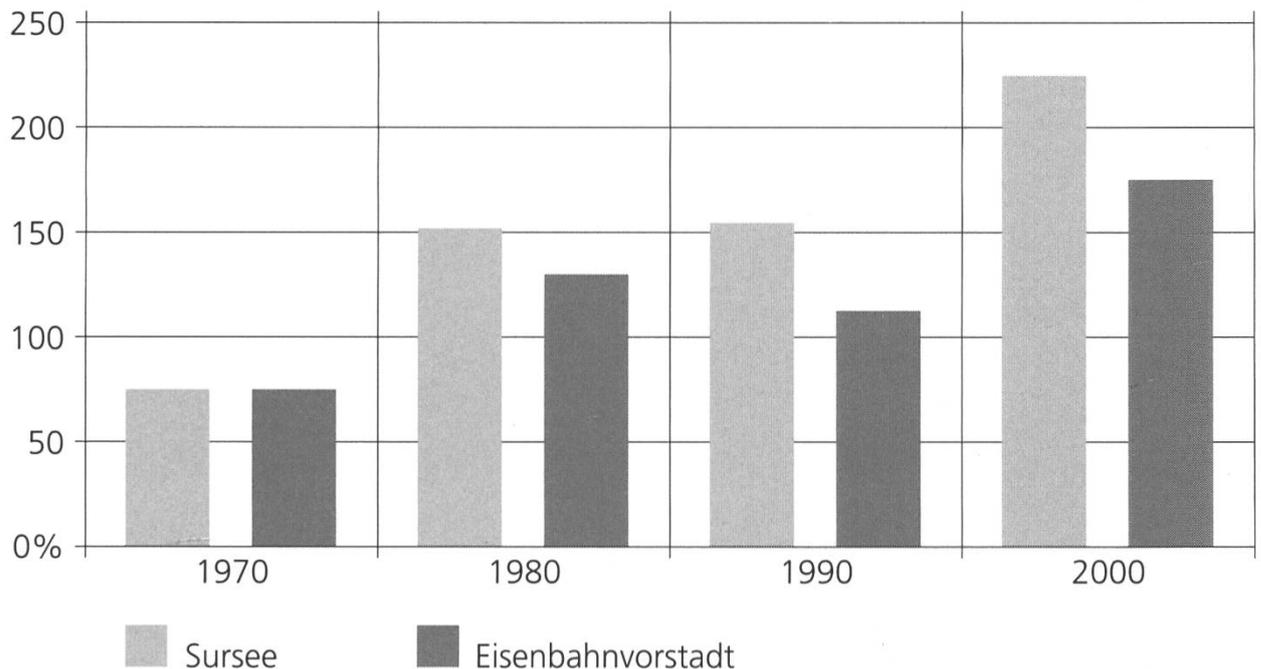
Bereits im 19. Jahrhundert waren in der Altstadt mehrere Zigarren produzierende Betriebe tätig, denen indes kein langes Bestehen vergönnt blieb. Die wenigen Tabakhandlungen überlebten im Gegensatz dazu die Krise am Ende des Jahrhunderts. Im April 1946 gelangte die Villiger Söhne AG aus Pfeffikon an den Stadtrat mit dem Gesuch um Bewilligung eines Filialbetriebs auf dem Dägersteinfeld, die sie im folgenden September erhielt. Trotz 67 Angestellten im Jahre 1960 zog die Firma sieben Jahre später aus der Landstadt weg. Das Gebäude wurde der Stadt verkauft und konnte nach einem Umbau die heilpädagogische Schule aufnehmen.⁵³

Getragen durch aufschwungfreundliche Faktoren in der Schweiz setzte das industrielle Wachstum in den 1950er-Jahren langsam ein.⁵⁴ Ein wegweisendes Projekt entstand zu Beginn des Jahrzehnts. Hans Koch aus Nebikon, ein Mann mit Erfahrung in der Leitung von Maschinenfabriken, ersuchte den Stadtrat um ein Verkaufsangebot für einen Flecken Land zur Erstellung einer Maschinenfabrik. Da der Stadtrat eine seriöse Gelegenheit für die Industrieansiedlung witterte, fand er rasch ein passendes Gelände in der Münchrüti zwischen den Geleisen der SBB und der Sursee-Triengen-Bahn (ST), also mit potenziellem Geleiseanschluss sowie im Besitz der Ortsbürgergemeinde. Die vorgängig auf Kosten der Stadt zu erstellende, breite Zufahrtsstrasse von der Zeughausstrasse war kein unlösbares Problem. Im Vertrag wurde Koch zudem für drei Jahre Steuerfreiheit für den Betrieb gewährt, sofern er seinen Wohnsitz in die Landstadt verlege. Den Quadratmeterpreis des 8'000 m² umfassenden Geländes verringerte der Stadtrat auf 3 Franken, und ein Vorverkaufsrecht für eine Nachbarparzelle sollte bei erfolgreichem Geschäftsgang Anreiz für den Ausbau der Fabrik bieten. Bei der Erschliessung des Fabrikareals übernahm die Gemeinde die Anschlussgebühren für das Wasser und die Kanalisation. Als Gegenleistung für den enormen finanziellen Aufwand der Stadtgemeinde verpflichtete sich der Investor, den Fabrikbau innert drei Jahren nach Vertragsabschluss zu errichten und dabei erstrangig einheimische Baufirmen zu berücksichtigen. Der Souverän hiess das Projekt mit nur drei Gegenstimmen am 29. Juni 1951 gut, Koch entschied sich für Sursee als Standort seiner Maschinenfabrik, so dass die Baubewilligung im Jahre 1953 erteilt werden konnte.⁵⁵ (Vgl. Bild S. 126)

Stand vor dem Führungswechsel

Im Sommer 1959 stand erstmals seit 35 Jahren nicht mehr Julius Beck der Stadt vor, sondern der aus Knutwil stammende Jurist und Bauernsohn Josef Müller (1910–1990), von der gesamten Bevölkerung nur nach seinem Studentennamen «Knut» genannt. Er übernahm ohne den Umweg über ein Stadtratsmandat den Vorsitz in der Exekutive. Seine zupackende Art, gepaart mit präzisen Visionen, sollte Sursee während der nächsten zwanzig Jahre nachhaltig beeinflussen. Ein halbes Jahr zuvor hatte bereits Hans Felber den langjährigen und einflussreichen Bauherrn

Mitglieder von Wohnbaugenossenschaften



Mitglieder von Wohnbaugenossenschaften in Sursee und der Eisenbahnvorstadt von 1970 bis 2000.

und Garagisten Otto Wyder (1902–1986), Bauherr von 1944 bis 1958, abgelöst. Der 38-jährige Architekt Hans Felber brachte neuen Schwung in den Stadtrat und setzte zielstrebig seine planerischen Kenntnisse um. Das harmonisch funktionierende Duo (der charismatische Präsident mit seinem loyalen «Leutnant») sollte künftig das «schlafende Sursee»⁵⁶ wecken.

Das angestrebte Gleichgewicht zwischen der Anzahl von Arbeitsplätzen und der Bevölkerungszahl war gestört. Begünstigt durch eine aktive Wohnbauförderung und -politik durch Bund, Kanton und Gemeinde im Zuge der Notlage während der kriegerischen Bedrohungen rund um die Schweiz und ein beispielloses Bevölkerungswachstum, stieg die Einwohnerzahl in Sursee frappant an. Von 3'784 Einwohnern im Jahre 1941 erhöhte sie sich bis 1950 um 9,2%, im folgenden Jahrzehnt gar um 12,7% auf 5'324 Einwohner im Jahre 1960.⁵⁷ Die Förderung der Wohnbauten wurde zum wichtigen Thema, und so fiel die erste Gründung einer Wohnbaugenossenschaft (WBG) in Sursee mitten in den Zweiten Weltkrieg: Die WBG Sursee, die den genossenschaftlichen Leitgedanken der Landwirtschaft aufnahm, wurde 1943 gegründet, um «für ihre Mitglieder mit Hilfe privater und öffentlicher Mittel geeignete und preisgünstige Wohnstätten zu schaffen». Die WBG für die Familie Sursee, gegründet ein gutes Jahrzehnt später, am 10. Juni 1954, belegt ebenso die damalige Bedeutung der Wohnfunktion, denn allein zwischen 1943 und 1958 entstanden 111 neue Wohnbauten im westlichen Gemeindegebiet.⁵⁸

Das augenfällige Bevölkerungswachstum beeinflusste also den Wohnungsbau. Die wirtschaftliche Entwicklung konnte dabei das eingeschlagene Tempo nicht mithalten, und am Ende der 1950er-Jahre pendelten drei Viertel der arbeitsfähigen Surseer Einwohner in auswärtige Arbeitsorte, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Das geringe Arbeitsplatzangebot verhinderte nicht nur einen ansprechenden Steuer-

ertrag durch ansässige Betriebe, sondern gefährdete das Image der stolzen Surseer Vergangenheit als Brennpunkt des wirtschaftlichen Lebens in der Luzerner Landschaft. Dem Ruf einer Schlafstadt mit hoher Wohnqualität, einer musealen Altstadt und wenig eigenen Arbeitsplätzen wollten insbesondere die erwähnten frischen Kräfte im Stadtrat vehement entgegentreten.

Als erste Massnahme zur Besserung brachte Stadtrat Felber 35 Tage nach seinem Amtsantritt den Vorschlag, einen richtigen Zonenplan auszuarbeiten. Richtig deshalb, weil die Stadt zwar in früheren Jahren diesbezügliche Bemühungen unternommen hatte, doch nichts Verbindliches schaffen konnte.⁵⁹ Gerade aus wirtschaftlicher Perspektive war in den früheren Versuchen kein grosser Wurf gelungen, da viele Spezialisten das Bahnhofgebiet in Richtung Südost zur zukünftigen Industriezone bestimmt hatten, was weder besonders originell noch neu war. Den Ausbau von Gewerbebetrieben sahen schon seinerzeit einige auf dem Gebiet nördlich der Bahnhofstrasse, wo sich in den frühen 1980er-Jahren tatsächlich einige Betriebe niederliessen und heute noch Ausbaumöglichkeiten bestehen.⁶⁰ Die Beschäftigung mit professioneller, nachhaltiger Stadtplanung war ungewohnt und neu. Daher erstaunt es wenig, dass das Vertrauen in dieses moderne stadtplanerische Mittel, welches eine gezielte Industrialisierung unterstützen konnte, gering war. Dem jungen Bauherrn Felber war es daher vergönnt, die in Ungnade gefallene Planungsarbeit nochmals aufzunehmen. An besagter Stadtratsitzung erfuhr das Gremium übrigens von einer Absage der Granol AG, die eigentlich Interesse an Surseer Bauland bekundet hatte. Diese «Ohrfeige» weckte den Drang nach intensiveren Bemühungen um Industrieansiedlungen vollends.⁶¹

Fulminanter Startschuss

Der beschriebene Führungswechsel begünstigte eine aktive Wirtschaftspolitik, was neben einer entgegenkommenden Steuerpolitik für Unternehmen (zeitlich befristete Steuerreduktion) vor allem die Bereitstellung und den Verkauf geeigneter Bauplätze bedeutete. Da die bestehende, landwirtschaftlich geprägte Industriezone rund um den Bahnhof Ausbauprobleme barg und zunehmend unter den Beschuss der Quartierbewohner geriet, besann sich der Stadtrat auf eine Idee der Ortsplanungs-Kommission von 1947, die den Ausbau industrieller Betriebe in der Münchrüti vorsah. Mit der Münchrüti war das Gebiet gemeint, welches südlich durch die Zeughausstrasse begrenzt wird, westlich durch die Münchrütistrasse, nördlich durch die Linie, die heute von der Autobahn gebildet wird, und östlich durch eine gerade Linie, die von der nordöstlichen Ecke des Zeughauses gegen Norden an die Autobahn verläuft. Schnell einigte sich der Stadtrat auf dieses nördliche Gemeindegebiet als Zielort seiner Industrialisierungspläne. Damals bestand die Münchrüti weitgehend aus Acker-, Wies- und Weideland, und so überzeugten die Argumente für den Standort der zweiten Surseer Industrialisierungsphase: Das flache Gelände umfasste ein genügend grosses Terrain, welches nur wenigen Parteien gehörte, und die Nähe zum Bahnhof (Transport) sowie die Distanz zur historischen Altstadt (geringe Lärmimmissionen) waren gewichtige Vorzüge, die anderswo nicht zu finden gewesen wären.⁶² Nur die beiden darin liegenden, Anfang der 1950er-Jahre gebauten Wohnkolonien an der Kleinfeldstrasse und an der Münchrütistrasse gefährdeten das Konzept,⁶³ da eine Vermischung von Wohn- und Industriegebiet einer professionellen Zonenplanung fundamental widersprach.

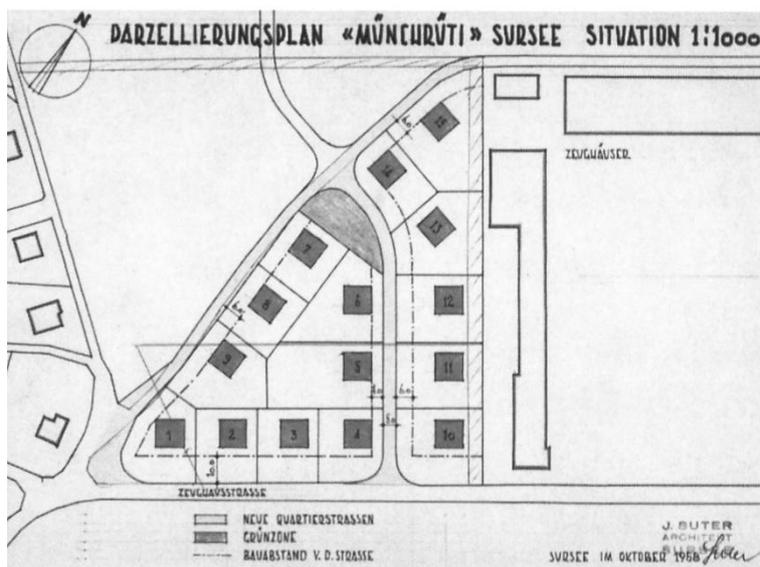


Im Hintergrund links die Maschinenfabrik Koch, rechts grenzen die Wohnkolonien der Wohnbau-genossenschaft für die Familie Sursee und der Korporation das Industriegebiet noch ab. Im Vordergrund moderne Wohn- und Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse. Aufnahme von 1970.

Ein von der Stadtbehörde am 19. Dezember 1958 genehmigtes und sich im Endstadium der Planung befindendes umfangreiches Wohnbauprojekt westlich des Zeughauses konnte Felber kurz nach seiner Wahl in den Stadtrat gerade noch stoppen. Durch den sofortigen Rückruf dieses von der Korporation initiierten Projektes verhinderte er den Bau weiterer «Fremdkörper» in der geplanten Industriezone.

Zur gleichen Zeit konnte Felber den erwähnten Antrag zur Bestellung einer aus Spezialisten zusammengestellten Kommission für die Ausarbeitung eines Zonenplans erfolgreich einbringen. Die Einberufung dieser sechsköpfigen Kommission alleine begünstigte trotz verzögerter offizieller Absegnung (1967 gelang die Annahme des Zonenplans) moderne Stadtplanungsansätze und löste eine ungeheure Dynamisierung der Entwicklung aus.⁶⁴

Mit der Bürgergemeinde und der Korporation, die zusammen mit der Einwohnergemeinde zwei Drittel der Landparzellen im geplanten Industriegebiet besaßen, sowie mit Hans Schnyder als massgebendem privatem Grundstück-



Geplant als Fortsetzung der Wohnüberbauung der Korporation hätte diese Wohnüberbauung die Industriezone stark beeinträchtigt.

besitzer erörtere der Stadtrat ab Februar 1959 die bevorstehenden Schritte der Landkäufe und der Trasseplanung für das so genannte Industriegeleise. Die respektvolle, gar freundschaftliche Zusammenarbeit der drei Gemeinden unterstützte die vom Stadtrat beabsichtigte vollständige Arrondierung der Münchrüti, da damit die Chancen stiegen, potenziellen Neuansiedlern attraktive, einheitliche Industrieparzellen zu verkaufen, die infrastrukturell, steuerlich und verkehrstechnisch im Vergleich zu anderen Industriegemeinden konkurrenzfähig waren. Der Erwerb einer 115'010 m² grossen Parzelle im Kleinfeld von den Geschwistern Schnyder von Wartensee im Juni 1959 durch die drei öffentlichen Gemeinden besiegelte den definitiven Start der Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes.⁶⁵ Denn dieser Besitzerwechsel von Münchrüti-Land bündelte die Verfügungskompetenz für den Verkauf von Industrieland in der öffentlichen Hand, und die Stadt Sursee erteilte damit einerseits den privaten Landspekulanten eine deutliche Absage, andererseits zeigte sie ihre Entschlossenheit, die wirtschaftliche Entwicklung aktiv zu fördern und mitzugestalten. Der Stadtrat liess überdies die beiden anderen politischen Gemeinden an der Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes teilhaben. Dieses Paket an Massnahmen motivierte potenzielle Industrielle zur Neuansiedlung und ebnete bereits ansässigen Surseer Betrieben den Weg zur Geschäftsvergrösserung im Industriegelände. Zudem schlossen Korporation, Ortsbürgerrat und Gemeinde Sursee am 13. September 1960 mit dem Architekten Hans Erni einen Vertrag, der ihm die Planung der Münchrüti übertrug.⁶⁶

Erschliessung als Bedingung für Neuansiedlungen

Erfolg versprechende Argumente zum Verkauf der Surseer Parzellen waren indes angesichts der starken Konkurrenz im Wettbewerb um die Niederlassung bereitwilliger Firmen ausserordentlich wichtig. Den Industriepanern um das stadträtliche Duo Müller-Felber dienten gut erschlossene Parzellen als erster Verkaufsschlager.⁶⁷ Eine grosszügige Investition in die verkehrstechnische Infrastruktur versprach am Schluss einen Gewinn, sie lohnte sich auch in Anbetracht der Verlockungen anderer Städte. Zufahrtsstrassen und Stammgeleise gehörten zur unbedingt erforderlichen Ausstattung, um Firmen nach Sursee zu holen, aber die Strassenverhältnisse zu Beginn der 1960er-Jahre genügten den gestiegenen Ansprüchen nicht mehr. Seit dem Zeughausbau 1934 bestand gerade ein einziger ordentlicher Strassenbogen im projektierten Industriegebiet, so dass ein zügig vorangetriebener Ausbau des Strassennetzes ein Gebot der Stunde war, denn der bestehende südliche Teil der Zeughausstrasse (heute Kleinfeldstrasse) führte direkt durch eine Wohnsiedlung. Gehör verschaffte sich erst die am 28. Februar 1964 abgehaltene ausserordentliche Gemeindeversammlung: Die Stadt baute im folgenden Jahrzehnt ihr Strassennetz kontinuierlich aus.⁶⁸ Allein zwischen 1964 und 1967 investierte sie 630'000 Franken in Industrieerschliessungsstrassen, bis in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre der direkte Zugang vom Bahnhof über die Industriestrasse geschaffen wurde.⁶⁹ Die dazu benötigte Umleitung der ST-Linienführung erforderte an gleicher Stelle vorgängig ein Alternativtrasse in Richtung Surental. Noch unter dem Präsidium von Julius Beck leitete der Stadtrat Verhandlungen mit den SBB über die Erstellung eines Industriegeleises ein, das von allen Interessenten benutzbar und durch die Stadt erstellt werden sollte. Vom Stammgeleise aus konnte jeder potenzielle Benutzer auf eigene Rechnung den Geleiseanschluss zu seiner Parzelle erstellen lassen.⁷⁰

Nach zuerst stockenden Verhandlungen aktivierte eine unerwartete Fügung den Bau dieser Stammgeleise, denn anlässlich eines Kurses über Ortsplanung in Baden am Jahresende 1959 begegnete Bauherr Hans Felber zwei wichtigen Exponenten der SBB-Kreisdirektion Luzern. Mit diesen beiden Verantwortungsträgern diskutierte er über die Erstellung des Surseer Industriegeleises. Die aufmerksamen Zuhörer begleiteten künftig dieses Werk interessiert aus der Ferne und erleichterten die Verhandlungen gewaltig dank dem nun bestehenden persönlichen Kontakt.

Nachdem die Korporation und die Ortsbürgergemeinde im Juli 1963 ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Abgabe all ihrer Parzellen in der Industriezone (etwa

540'000 m²) an Unternehmen mit Interesse an einem Geleiseanschluss unterschriftlich bezeugt hatten,⁷¹ nahmen die Stimmbürger am 25. November die Industriegeleise-Vorlage mit deutlicher Mehrheit an. Mit Kennedys Worten «Fragt nicht, was euer Land für euch tue, sondern fragt, was ihr für euer Land tun könnt»⁷² lobte der Korrespondent des «Luzerner Landboten» die Surseer für ihren Entscheid, der das Verantwortungsbewusstsein des Einzelnen gegenüber dem Gemeinwohl ausdrückte.⁷³ Er spielte damit auf das mit 615'000 Franken budgetierte Stammgeleise an, welches durch einen Zuschlag auf die tiefen Quadratmeterpreise (12 Franken) der industriellen Geleisenutzer refinanziert werden sollte. Die Stadt bevorzugte aus diesem Grund Industrieunternehmen, die über einen Geleiseanschluss verfügen wollten, so dass die Wirtschaftlichkeit der Industriegeleiseanlage gewährleistet werden konnte.

Der von Ingenieur Anton Kost in enger Zusammenarbeit mit den SBB ausgearbeitete Streckenplan sah eine 770 Meter lange Etappe Kottenbrücke–Münchrütiweg und eine zweite, 400 Meter lange Etappe Münchrütiweg–nördliches Zeughaus vor. In der gleichen Zeitspanne formulierte der Stadtrat einen Zeitplan, der auf den 1. August 1963 die Inbetrieb-

Die Hauptader der Industriegeleiseanlage ist fett punktiert, die dünnere Punktierung markiert spätere Erweiterungsmöglichkeiten. Die Karte von 1963 im Luzerner Landbote zeigt bereits die Ringstrasse und die Autobahn, sowie mögliche Erschiessungsstrassen. Die schraffierte Fläche liegt im Einzugsgebiet des Industriegeleises.

nahme des Industriegeleises vorsah. Doch erst mit der Vereinbarung über den Geleisebau und die zukünftigen Industrieansiedlung zwischen den Grundbesitzern und der Gemeinde vom Juli 1963 kam das Projekt wieder in Fahrt.⁷⁴ Die Zeit drängte; es meldeten bereits verschiedene Industrieunternehmen, die Sursee ohne Geleiseanschluss gemieden hätten, ungeduldig ihre Niederlassungsabsichten an. Nachdem bestehendes und erstandenes Land 1961 bereitwillig an Interessenten abge-



geben wurde (Brauerei Eichhof), damit dem Spekulantentum eine tüchtige Absage erteilt und die Schatulle für weitere Erschliessungsprojekte weit geöffnet wurde, glaubte auch die Bundesbahn endlich an die wirtschaftliche Prosperität in Sursee und beteiligte sich am Bau der Geleiseanlage mit der Summe von 45'000 Franken. Die Stammgeleiseanlage verblieb im Besitz der Gemeinde, juristisch gehörte sie als gewerblicher Betrieb zum Bestandteil der Gemeindeverwaltung und unterstand einem Mitglied des Stadtrates.

Die Erschliessungsprojekte im zukünftigen Industrieland verliefen parallel mit ersten Niederlassungen. Dieser angestrebte Gleichschritt zwischen dem Aufbau der wichtigen Infrastruktur im Norden und ersten Ansiedlungen ermöglichte einen schnell einsetzenden «Return on investment», was bei den teuren Kunstbauten für eine etwas mehr als 5'000 Einwohner zählende Gemeinde dringend war.

Beispielunternehmen

Durch die Bereitstellung eines Industriegeleises, welches in der ersten Hälfte 1964 etappenweise dem Betrieb übergeben wurde, und mit einem Reglement, das rückwirkend auf den 1. Januar 1966 rechtliche Absicherung erhielt,⁷⁵ erschloss die Gemeinde eine Fläche von 30 Hektaren Land für die Ansiedlung von Industrieunternehmen. Vier beispielhafte Industrieansiedlungen werden im Folgenden eingehender dargestellt.

Depot Brauerei Eichhof

Bereits im 19. Jahrhundert versuchten mutige Surseer Unternehmer, eine einheimische Brauerei zu etablieren, ohne jedoch einen längerfristigen Erfolg verbuchen zu können. Bierdepots gab es nachweislich seit 1902, und 1928 kooperierten die beiden Brauereien Endemann und Spiess an der Luzernerstrasse in einem neuen Gebäude.⁷⁶ Inzwischen übernahm die Brauerei Eichhof dieses Bierdepot, sorgte sich aber in den 1950er-Jahren um die prekären Platzverhältnisse sowie um die veraltete Anlage. Der Stadtrat selber begrüßte eine Verlegung aus der südlichen Vorstadt. Ein erstes Gespräch darüber fand Ende 1960 statt. Die gewünschte Fläche von mindestens 5'400 m² wurde schnell an der Zeughausstrasse gefunden, denn das von der Korporation voreilig für Wohnüberbauungen am 25. Januar 1959 parzellierte Landstück stand wieder zur Verfügung und konnte der Brauerei verkauft werden. Der Stadtrat verhinderte damit nicht nur eine nicht in sein Industrialisierungskonzept passende Wohnsiedlung, sondern gab die Parzelle bewusst der Wirtschaft ab. Den tiefen Grundstückmeterpreis von 12 Franken rechtfertigte der Stadtrat mit den Beitragszahlungen der Brauerei an die Entstehungskosten der Geleiseanlage, die ein etwas mehr als 100 Meter langes Anschlussstück für eigene Zwecke umfasste. Ein Arm des Industriegeleises sollte nämlich gemäss Planung wenige Meter neben das Bierdepot an der Zeughausstrasse zu stehen kommen. Am 15. März 1961 erwarb die Brauerei Eichhof die für sie reservierte, 5'295 m² umfassende Parzelle für den Preis von 63'580 Franken. Die Gemeinde erstellte die Zugangsstrasse, die heutige Grenadierstrasse, die Kosten der Wasserzufuhr hingegen übernahm das Unternehmen.⁷⁷ Nach einer überaus langen Bauzeit wurde im Juli 1965 die Inbetriebnahme des ersten Projekts in der neu erschlossenen Industriezone gefeiert, das «mit seiner gepflegten Umgebung den Eindruck eines schönen Land-



Das Depots der Brauerei Eichhof an der Zeughausstrasse in einer Aufnahme kurz vor der Einweihung 1964.

sitzes» erweckte. Das Bierdepot an der Zeughausstrasse bestand bis zum Oktober 1997, als der inzwischen zum Leader in der Zentralschweiz aufgestiegene Getränkekonzern neue Organisationsstrukturen schuf und den Bierdepot-Standort Sursee schloss.⁷⁸ (Vergleiche die Abbildung Seite 79 oben, das Bierdepot der Brauerei Hochdorf an der Bahnhofstrasse.)

Alfa-Laval/DeLaval

Die in Schweden im Jahre 1883 gegründete Firma AB Separator erzielte nach der während des Ersten Weltkriegs erfolgten Expansion in die Schweiz bald hohe Zuwachsraten. Eine zweckmässiger Organisation sollte daher den Verkauf der unterdessen entwickelten elektronischen Melkmaschinen gesamtschweizerisch ankurbeln. Dies wurde mit der schweizerischen Filialgesellschaft als selbständiger Tochtergesellschaft am 1. Juli 1960 in Wil SG realisiert. Die knappen Raumverhältnisse gaben einem bereits bei der Geschäftsgründung ins Auge gefassten Umzug Auftrieb, so dass die Geschäftsleitung im Jahre 1962 den Ankauf von Industriebauland beschloss.⁷⁹ Der Geschäftsführer, Kaspar Müller, wurde beauftragt, nach günstigen, zentral gelegenen sowie erschlossenen Grundstücken zu suchen. Im Frühjahr 1962 benannte er aus den zahlreichen Bewerbungen drei Favoriten: Neben Sursee zählten noch die Aargauer Gemeinden Lenzburg und Buchs zur engsten Auswahl.

Nach der gründlichen Evaluation der Bewerber wurde Sursee zum Kronfavoriten auserkoren. Der geforderte tiefe Quadratmeterpreis von 10 Franken unterbot die anderen beiden Offerten (Lenzburg 30 Franken und Buchs 22 Franken) so stark, dass die hohe Luzerner Steuerbelastung weniger schwer ins Gewicht fiel, zumal die Stadt Sursee der Alfa-Laval versprach, diesbezüglich in Luzern vorzusprechen und eine Reduktion zu erbitten. Die angebotenen unerschlossenen Grundstücke in den beiden konkurrenzierenden Aargauer Gemeinden verloren gegenüber dem im Aufbau befindlichen Surseer Industriegebiet weiter an Terrain. Zudem punktetten die Surseer mit dem grossen Arbeitskräftepotenzial in der Umgebung. Nach Durchsicht aller ihm zur Verfügung stehenden Fakten schrieb Kaspar Müller in

seinem Bericht, dass «dieses Grundstück [...] für uns das geeignetste»⁸⁰ wäre. Im April 1962 wurde sodann die Erlaubnis für weiterführende Verhandlungen mit der Gemeinde Sursee erteilt.

Auf der Gegenseite betraute die Stadt die Treuhand- und Verwaltungsaktiengesellschaft Sursee Truvag⁸¹ mit der Anwerbung von Unternehmen durch Inserate oder andere taugliche Mittel. Den ersten Erfolg hatte sie mit der Alfa-Laval, so dass ihr Geschäftsführer an den im Juni 1962 mit dem Stadtrat begonnenen Kaufverhandlungen teilnehmen konnte. Die freundliche Atmosphäre zwischen den Verhandlungspartnern verhalf dem Geschäft zu einem allseits gewünschten speditiven Abschluss. Nicht zu unterschätzen war die Partizipation des Stadtpräsidenten, der kraft seines politischen Amtes diesen für die Landstadt so wichtigen Start zur Industrialisierung unermüdlich vorantrieb und begleitete. Während des Sommers und Herbsts 1962 berieten die beteiligten Parteien die Details. Das von der Stadt ausgehandelte und unterstützte Gesuch um eine zehnjährige Steuererleichterung um vier Einheiten lag ganz im Sinne des Luzerner Regierungsrates, der das wirtschaftliche Erwachen Sursees von Luzern aus tatkräftig unterstützte. Der sich hierbei ergebende jährliche Steuerbetrag wurde auf die einzelnen berechtigten Gemeinwesen im Verhältnis der von ihnen im betreffenden Steuerjahr bezogenen Steuereinheiten aufgeteilt.⁸² Im Gegenzug errang die Gemeinde dank dem Argument der explizit geforderten zentralen Lage sowie der Nähe des Baulandes zur Post und zum Bahnhof mit der Erhöhung des Quadratmeterpreises um 1 Franken auf 11 Franken einen etwas einträglicheren Landverkaufspreis für das 10'000 m² umfassende Grundstück der Ortsbürgergemeinde an der Münchrütistrasse 2, auf dem die Neuansiedlung erstellt wurde. Damals bestand überdies noch ein direkter Geleiseanschluss an die Sursee-Triengen-Bahn, was ein weiterer Pluspunkt für das Unternehmen war.⁸³

Der Surseer Architekt Hans Erni leitete die im Herbst 1963 begonnene Bauphase mit einem Bauvolumen von 5'250 m³. Die Verantwortlichen rechneten mit einem wachsenden Geschäftsgang und statteten daher die mit einem Büro- und einem Lagertrakt, mit Werkstatt, Ersatzteillager sowie Demonstrations- und Ausstellungsraum versehene Überbauung vorausschauend mit Ausbaumöglichkeiten aus. Voraussetzung dafür war vor allem der beim Kauf 1962 grosszügig bemessene Raumbedarf in Form von Landreserven. Im Sommer 1964 kam endlich der grosse Augenblick, und innert nützlicher Frist konnte das zum landwirtschaftlich geprägten Surseer Wirtschaftsleben optimal passende Unternehmen seinen Sitz von Wil nach Sursee verlegen. An der Einweihungsfeier klangen Freude und gleichzeitig hohe Erwartungen mit.⁸⁴

Mindestens diese Erwartungen bestätigte die Alfa-Laval AG sehr rasch. Dies attestierte ihr auch Stadtpräsident Josef Müller kurz nach der ersten Erweiterungsrunde mit Büro- und Lagergebäude im Jahre 1970. In einem zweiseitigen Memorandum hob er die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens hervor und anerkannte dessen bedeutende industrielle Ausstrahlungskraft auf die ganze Region durch den verheissungsvollen Beginn. Ebenso habe das Unternehmen die hohen Investitionen, das eingegangene Risiko mit der Steuerreduktion sowie den günstigen Quadratmeterpreis mehr als gerechtfertigt. Da der Erfolg weiterhin anhielt, stockte das Unternehmen seine Infrastruktur sukzessive auf.⁸⁵ Seit 2000 heisst die Firma DeLaval AG. Sie produziert Melkanlagen, Milchkühlanlagen, Stalleinrichtungen und liefert heute weltweit die Hälfte aller Melkausrüstungen.



Das erste Gebäude der Alfa-Laval AG kurz vor dessen Bezug 1964.

Schlachthof/Frischfleisch AG

Die heikle Frage des Neubaus eines für alle Metzger zugänglichen Schlachthaus bewegte Ende der 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre die Surseer Fleischbranche sowie die Öffentlichkeit. Das in den Jahren 1882–1884 erstellte öffentliche Schlachthaus auf dem heutigen Vierherrenplatz, genügte nach dem Zweiten Weltkrieg den Ansprüchen nicht mehr.⁸⁶ Nun stellte sich die Frage nach einem geeigneten Standort, nach einem zweckdienlichen Betreiber und nach der erforderlichen Grösse. Mit diesen Problemen schlug sich der Stadtrat zwölf Jahre lang herum, bis er es einer eigens dafür bestellten Schlachthauskommission übertrug, das Problem zu lösen.⁸⁷ Da der Standort am Vierherrenplatz immer mehr mit der Wohnzone in Berührung kam, musste eine Verlegung ernsthaft in Betracht gezogen werden, und die neu geschaffene Industriezone bot sich hier geradezu an. Zu diesem Zeitpunkt schien die ganze Problematik durch ein an die Stadt herangeführtes Angebot eine erfreuliche Wende zu nehmen. Der in Meggen ansässige Surseer Bürger und Metzgermeister Hans Ineichen-Stöckli bewarb sich nämlich bei der Stadt um Bauland zwecks Erstellung eines privaten Schlachthaus.

Dies passte manchem anderen Metzger überhaupt nicht, denn bis anhin hatte das Schlachthaus unter öffentlicher Verwaltung gestanden. Jeder wurde gleich behandelt, und alle Metzger konnten ungehindert ohne jegliche Einschränkung das Haus nutzen gegen Entrichtung einer geringen Gebühr. Die Metzgermeister befürchteten, in einem privaten Schlachthaus höhere Abgaben entrichten zu müssen und folglich einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Ineichen zu erleiden. Ineichens lukratives Angebot lockte jedoch die Stadt, wider die Wünsche der Metzger, denn der private Investor wollte den Bau des Schlachthaus aus dem eigenen Portemonnaie berappen, was der Stadt hohe Kosten erspart hätte. Eine spannende politische Ausmarchung setzte ein, in der Ineichen den Gegnern des privaten Schlachthaus eine Personaldienstbarkeit als «Mitbenützungsrecht der öffentlichen Hand» anbot. Seine Berufskollegen konnten damit gegen eine von der Schlachthauskommission festgesetzte Gebühr die Anlage für Schlachtungen (ausser Schweine) nutzen. Dieses Entgegenkommen brach den Widerstand, und obwohl die Gegner noch in letzter Minute mit einem Angebot von 100'000 Franken an den Bau eines

öffentlichen Schlachthaus aufwarteten, überzeugten schliesslich die finanziellen Einsparungen für die Gemeinde im Angesicht der wichtigen künftigen Infrastrukturausgaben die grosse Mehrheit des Stimmvolkes. Am 7. Januar 1963 stimmten von 364 Bürgern 201, bei 131 Enthaltungen und 32 Gegenstimmen für den Verkauf eines 3'115 m² grossen Grundstückes an Hans Ineichen, welches die Einwohnergemeinde im selben Jahr von der Korporation Sursee für 46'725 Franken erworben hatte. Ineichen erhielt gemäss Vertrag mit der Stadt einen beachtlichen Teil von 2'500 m² unentgeltlich und bezog am 24. Juli 1964 die von Architekt Fritz Bossardt gestaltete Schlachthofanlage östlich des Zeughauses. Die Gemeinde profitierte davon, denn sie bezahlte keinen Rappen an den Bau und behielt sogar – durch die Kommission – die Zügel in der Hand.⁸⁸ Die Firma Hans Ineichen-Stöckli wurde 1966 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und die Firma Kunz AG aus Bilten beteiligte sich von nun an am Schlachthof. 1978 schied Ineichen aus dem Betrieb aus, die Besitzverhältnisse gelangten zu 100 Prozent an die Kunz AG, in deren Besitz der Betrieb auch heute unter dem Namen Frischfleisch AG, mittlerweile der grösste Schlachthof der Zentralschweiz, noch steht und derzeit gerade expandiert.

Der Fall «Fiat» – ein Exkurs

Trotz dem Fehlen eines direkten Zusammenhangs zum Quartier Eisenbahnvorstadt verdient im Kapitel Industrialisierung die folgende Geschichte Beachtung. Im Spätfrühling 1962 geriet das beschauliche Landstädtchen ins Rampenlicht der eidgenössischen Presse. Die breite Werbekampagne für die Surseer Industrieansiedlung in der Sondernummer der weit verbreiteten «National-Zeitung», die vom Bauherr und vom Stadtammann zum Jahresende 1960 lanciert wurde, wirbelte mächtig Staub auf.⁸⁹ Ein interessierter und interessanter Bewerber aus Italien schien in einer ersten Phase ernsthaft mit dem Kauf von Industrieland in Sursee zu liebäugeln.

Die erste vorsichtige Kontaktnahme mit dem Stadtrat durch vier Schweizer Mittelsmänner des Automobilkonzerns Fiat am 18. Mai 1962 blieb noch verborgen vor der Öffentlichkeit. An dieser Sitzung wurde dem Stadtrat die Zusicherung gemacht, in der in Aussicht gestellten Montagehalle der Fiat-Werke in Sursee möglichst viele Arbeitsstellen mit Schweizern zu besetzen. Im Gegenzug wurden aber

Industrieland Sursee LU

ca. 200 000 m² mit baureifer Planung
für Industriegeleise und Strasse

Sursee

Zentrale Lage Surental – Rottal – Wiggertal – Seetal
Anschluss an neue Autobahn
Auskunft durch: Stadtbauamt Sursee,
Telephon (045) 4 21 65

Bereits 15 Jahre vor der Öffnung diente die Autobahn als Lockmittel für Industrien. Aus einem Inserat in der Beilage der National-Zeitung vom 13. Dezember 1960.

Freude über die kostenlose Werbung für den Industriestandort Sursee. Der Stadtrat sah sich sofort zu einer Reaktion gezwungen, da teils falsche Behauptungen verschiedener Journalisten ihn geradezu zur Richtigstellung zwangen. Unter dem Titel «Grossindustrie im Raume Sursee?» reagierte der Stadtrat resolut auf Unwahrheiten und Ungenauigkeiten.⁹² Die unmissverständliche Absage des Stadtrates an die Gerüchte, wonach Fiat Sursee als Sitz einer neuen Filialfabrik bereits definitiv auserkoren hätte, liess jegliche Optionen für den Stadtrat offen. Die Gespräche waren zwar zum damaligen Zeitpunkt noch im Gange, die in der stadträtlichen Verlautbarung angedeutete Bereitschaft für eine «geordnete industrielle Entwicklung» konnte aber ebenso gut anders, mehrdeutiger interpretiert werden. Zwischen den Zeilen liess sich lesen, dass ein Unternehmen mit einer weit mehr als 1'000-köpfigen Belegschaft nicht ins Konzept der Surseer Industrialisierung passe. Bestätigt wurde letztere Aussage übrigens zehn Jahre später von Stadtpräsident Müller höchstpersönlich, der in einem Interview mit der «Schweizerischen Handelzeitung» bereitwillig bekannte, dass die Niederlassung des Fiat-Konzerns auf Surseer Boden nicht im Sinne des Stadtrates gewesen wäre.

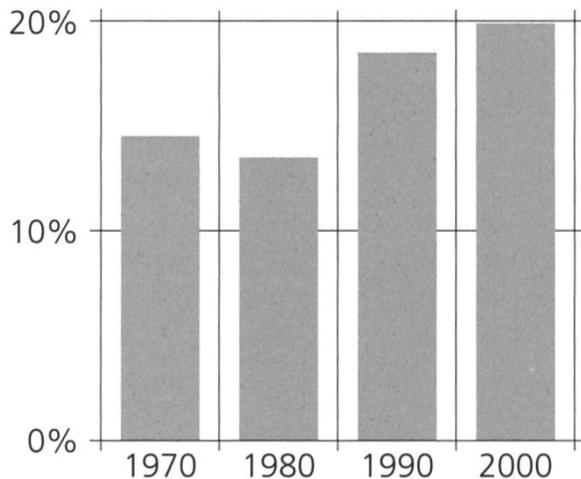
Kritik ertönte von der Innerschweizer Handelskammer, die auf die Gefahr einer Überfremdung der schweizerischen Wirtschaft durch die Ansiedelung eines ausländischen Weltkonzerns auf dem Land und die darauf folgende Einwanderung fremder, meist italienischer Arbeiter hinwies.⁹³ Der Präsident der Handelskammer im Speziellen, der gleichzeitig das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Brauerei Eichhof AG in Luzern bekleidete, wies zudem auf die Gefahr einer Überhitzung der Wirtschaft durch forcierte und künstliche Industrialisierung hin. Die Surseer hingegen vermuteten in dieser Aussage die Absicht, die Industriebetriebe in und um die Stadt Luzern zu schützen gegenüber der Gefahr einer Abwanderung. Schimmerten da Konkurrenzkämpfe zwischen der Stadt und dem Land oder gar zwischen Luzern und Sursee durch? Obwohl die Stadt Luzern selbstverständlich in Konkurrenz um Industrieansiedlungen mit der Landstadt stand und die weitere Zentralisierung der Industrie fördern wollte, ertönten von massgebender Seite, den Kantonsbehörden, wortreiche Unterstützungen für die wirtschaftliche Entwicklung Sursees.⁹⁴ Weitere Beanstandungen kamen aus Zürich: Die «Weltwoche» beurteilte nämlich das Vorgehen der Surseer Behörden als reinen Opportunismus. So warf sie dem Stadtrat metaphorisch vor, es sei «deren einziges Lebensziel [...], die dicken Fische im goldenen Teiche der europäischen Konjunktur für sich einzufangen».⁹⁵ Die Skepsis gegenüber Fiat obsiegte schliesslich, denn der Stadtrat brach die Verhandlungen mit den Fiat-Vertretern ab.

Weitere Kurzporträts

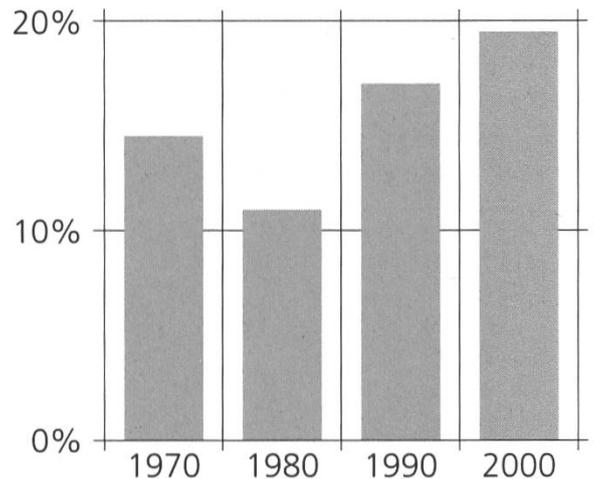
Bay AG

Das von Fiorenzo Bay-Stefanoni, einem in Sursee aufgewachsenen Sohn eines italienischen Immigranten, 1946 gegründete Bauunternehmen übersiedelte 1965, als es in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, von der St.-Urban-Strasse an die Grenadierstrasse in die Industriezone. Doch das Unternehmen überlebte die Flurbereinigung der Baubranche am Ende des 20. Jahrhunderts nicht und musste im März 2000 den Konkurs anmelden.⁹⁶

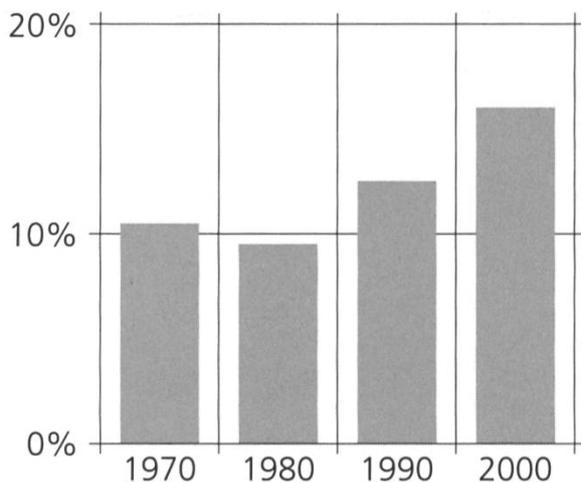
Ausländeranteil Eisenbahnvorstadt



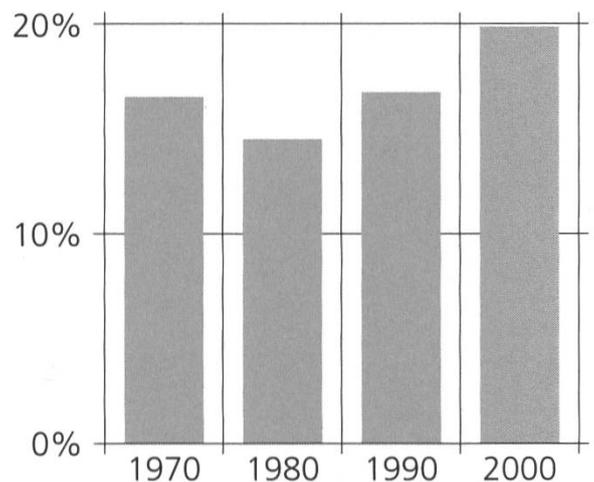
Ausländeranteil Sursee



Ausländeranteil Kanton Luzern



Ausländeranteil Schweiz



Ausländeranteil der Schweiz, des Kantons Luzern, von Sursee und der Eisenbahnvorstadt von 1970 bis 2000. Der kurzfristige Rückgang des Ausländeranteiles in den 1970er-Jahren hat seinen Ursprung in der Weltwirtschaftskrise.

Commercial Hydraulics AG

Die amerikanische Firma Commercial Hydraulics AG gab zwar nur ein kurzes Gastspiel in Sursee, trotzdem veranschaulichte die im Bereich Maschinenbau tätige Firma die Breite der Industrieansiedlungen in der Industriezone. Im Februar 1964 wurde von der Gemeindeversammlung ein Landverkaufsvertrag um eine Parzelle an der Kanonierstrasse mit der Firma genehmigt. 15 Jahre später zog das Unternehmen bereits wieder aus Sursee fort.⁹⁷ (Vgl. die Abbildung S. 78, ganz links).

Eisen + Kohlen AG

Die traditionsreiche Firma Eisen + Kohlen AG wurde 1927 als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Firma Diener & Bossart aus dem Jahre 1904 gegründet. Seit diesem Jahr, sie hatte inzwischen mit der Firma Bucher & Cie. fusioniert, besass sie in der Oberstadt 11 im Städtchen ein Ladengeschäft und an der Centralstrasse ihre Produktionshallen. Wie andere Geschäfte hatte die Eisen + Kohlen AG nach dem

Zweiten Weltkrieg grossen Erfolg, so dass Ausschau nach einem grösseren Firmengelände gehalten wurde. 1964 konnte sie zu diesem Zweck von der Korporation einen Bauplatz im Ausmass von 14'662 m² nördlich der Kartoffelfabrik an der Münchrütistrasse zu einem Quadratmeterpreis von 11 Franken erwerben. Die Baubewilligung gewährte der Stadtrat am 19. Juli 1965, und im Spätherbst 1967 konnte die neue Anlage bezogen werden.⁹⁸ Seit 1997 ist die aus dem Zusammenschluss der von Moos Handel AG, Emmenbrücke, und der Eisen + Kohlen entstandene Debrunner Acifer AG Zentralschweiz auf dem ehemaligen Gelände der Eisen + Kohlen AG tätig.

Hostettler AG

Die Geschichte der in Wolhusen durch Christian Hostettler errichteten Fahrrad- und Motorradwerkstätte beginnt Anfang des 20. Jahrhunderts. Fritz Hostettler, der Sohn von Christan, siedelte zu Beginn der 1930er-Jahre an die Surengasse über. Er übernahm die Motorradabteilung der Garage Wyder und eröffnete 1936 an der Bahnhofstrasse 25, am heutigen Standort, ein vergrössertes Geschäft. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft 1953 wagte das Familienunternehmen den Sprung vom Detailhandelsgeschäft zum Engros-Vertrieb, der mit der ersten Lagerhalle an der Pfundmatte 3 in der Industriezone und der Übernahme des Generalimports der Yamaha-Motorräder, beides 1968, einen vorläufigen Höhepunkt erfuhr. Mittlerweile ist die Hostettler AG mit verschiedenen Filialen in der ganzen Schweiz der Motorrad-Marktleader und bietet darüber hinaus ein breites Spektrum wie Motorradbekleidung oder Pneuservice an.⁹⁹

Weitere 1969 im Industriegebiet niedergelassene Firmen:

Elektro-Fachgeschäfte Stöckli Erwin	Haldenmatte
Malergeschäft Schärli Adolf	Münchrütistrasse 13
Maschinenfabrik Koch Hans	Münchrüti
Maschinenfabrik Kuster & Vogel AG	Haldenmatte
Presma AG	Haldenmatte
Ofenbau und Plattenbeläge Zwimpfer Alois	Münchrütistrasse 3
Sargmagazin und Leichentransport Frey Josef	Kleinfeldstrasse 2
Schlosserei Metallbau Häfliger Franz	Haldenmattstrasse 2
Spenglerei Thurnherr Jakob	Haldenmattstrasse 6
Versicherungen Egli Otto	Kleinfeldstrasse 13

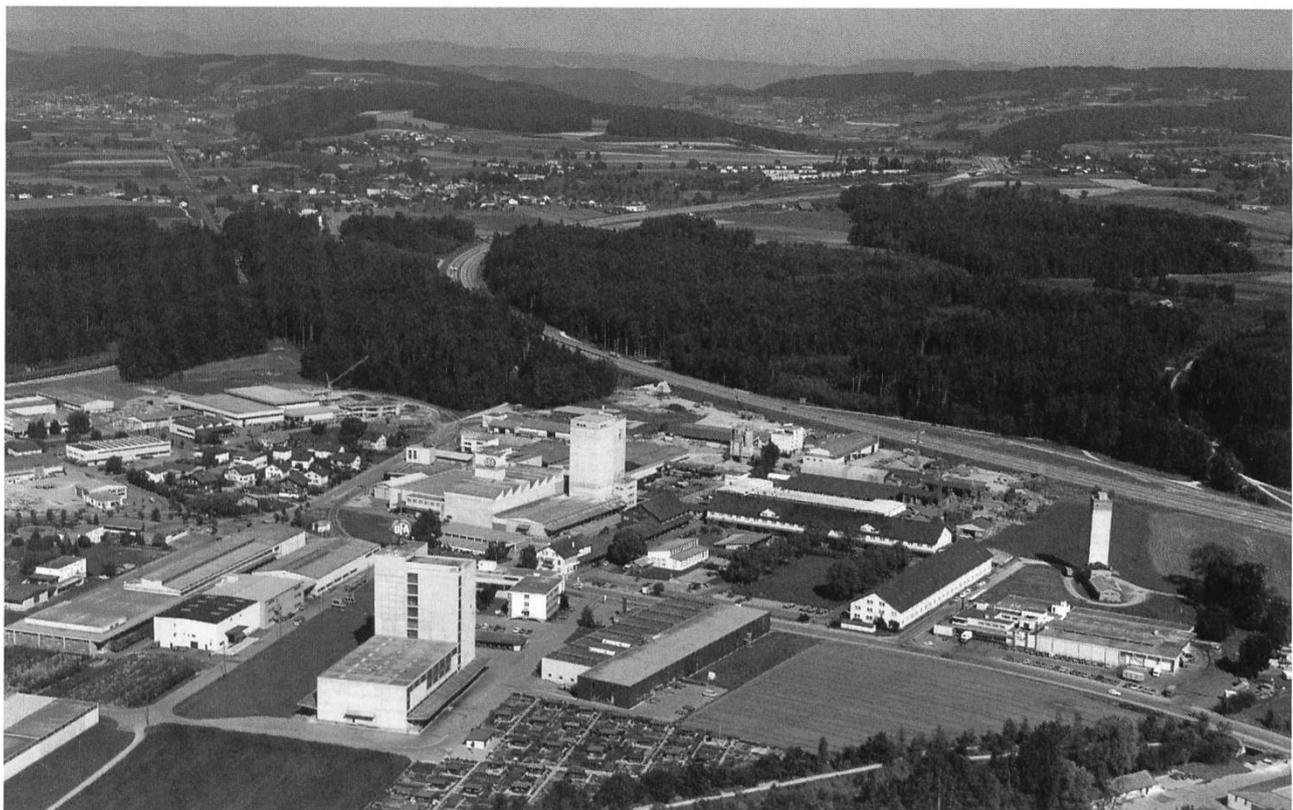
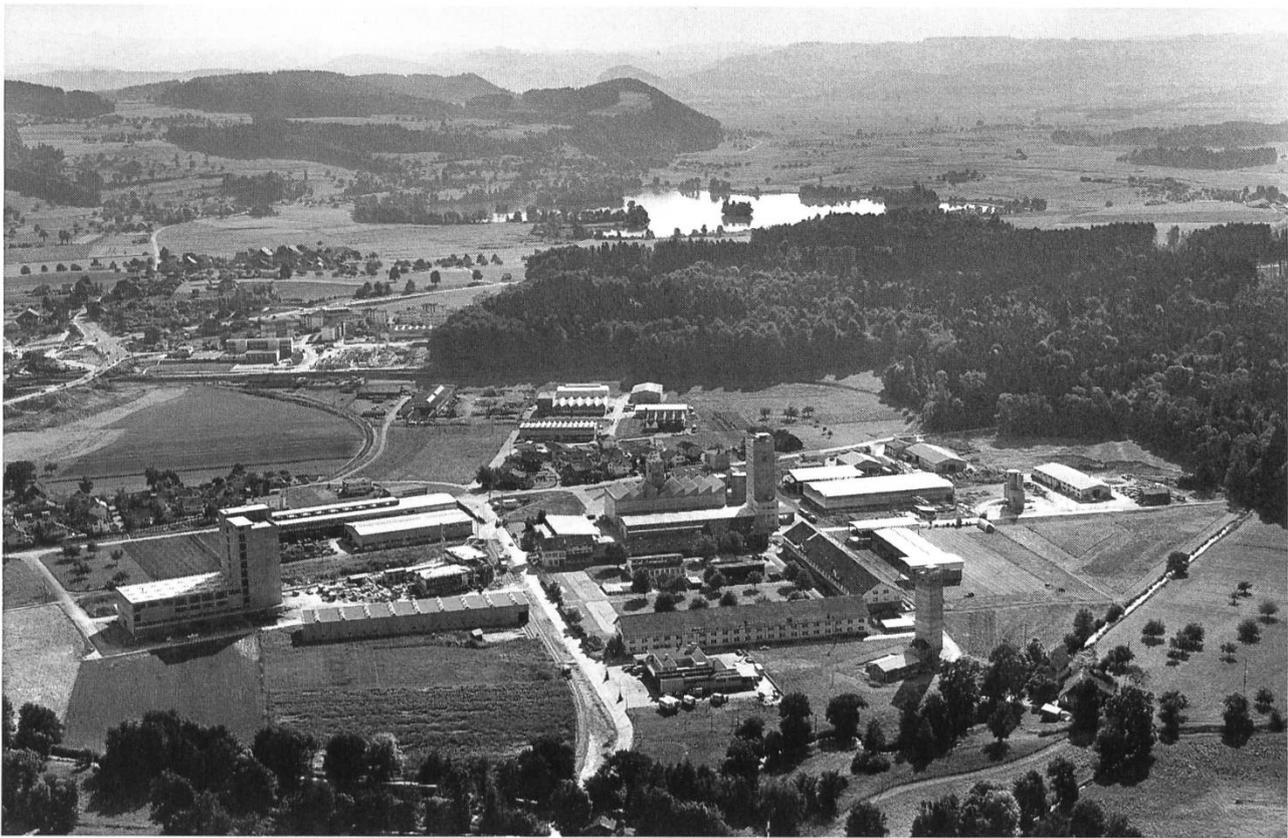
Bilanz 1967 und Ausblick

Der vom Stadtrat seit 1963 im gütlichen Einvernehmen mit der Korporation und dem Bürgerrat vorangetriebenen Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes war ein frappanter Erfolg beschieden. Während im Gebiet rund um das Zeughaus fünf Jahre nach der Zustimmung zum Bau der Stammgeleiseanlage bereits 21 Gewerbe- und Industriebauten standen, markierte der weit herum sichtbare, dominierende Turm der Kartoffelfabrik geradezu exemplarisch das neue Industriegebiet. Er wurde, zusammen mit anderen Türmen in der Industriezone, zum Symbol des ökonomischen Aufschwungs. Die in die Höhe geschossenen Lager-

hallen und Fabrikationsgebäuden rivalisierten miteinander und aus der Ferne mit den alten Türmen und Toren der Altstadt von Sursee. Die treffende Bezeichnung «Sursees neue Türme»¹⁰⁰ machte die Runde, Alt und Neu waren säuberlich voneinander getrennt platziert. Diese räumliche Trennung war allerdings ein Verdienst des erst 1967 durch das Volk legitimierten und bereits viel früher vom Stadtrat angewendeten Zonenplans.

Inmitten dieses höchst eindrucksvollen Wachstums kehrte Bauherr Felber nach acht Jahren in der Exekutive 1967 der Politik den Rücken zu, die «Ära Hans Felber»¹⁰¹ neigte sich dem Ende entgegen, während Stadtpräsident Müller noch bis 1979 im Amt blieb. Der Rücktritt Felbers alleine gab Anlass für eine erste Bewertung der stadträtlichen Bemühungen um die Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes. Neben dem fast unglaublichen Bevölkerungswachstum von knapp 1'000 Personen zwischen 1960 und 1967, wovon der ausländischen Einwanderung gut die Hälfte zugeschrieben wird (die Ausländerzahlen stiegen von 1961 bis 1970 von 543 auf 1'038 an) und dem grosszügig geplanten oder eben realisierten Ausbau der Bildungsinstitutionen interessieren hier vor allem Sursees Industrieleistungen.¹⁰² Schon 1963 erntete der Stadtrat viel Lob aus berufenem Munde, denn Hans Aregger, der Chef des Zürcher kantonalen Planungsbüros, betonte im «Luzerner Landboten» die Wichtigkeit und Richtigkeit einer umfassenden Planung. Als Paradebeispiel auf der Linie Olten–Luzern bezeichnete er Sursee, da die Behörden die drei bedeutsamsten Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Industrien lehrbuchmässig vorbereitet hätten: die Schaffung einer Industriezone, die Sicherung von Landreserven und die Planung eines Geleiseanschlusses. Mit diesen Voraussetzungen prophezeite Aregger 1963 Sursee weiterhin rosige Zeiten mit einer florierenden wirtschaftlichen Entwicklung. Doch vorher müsse die Gemeinde hohe finanzielle Risiken in Kauf nehmen, da ohne vorgängig erbrachte Dienstleistungen kein Interesse an einer Übersiedlung bestehe. Die Surseer beherzigten diese Aussage und erschlossen nicht nur die Industriezone mit Strassen, Schienen, Wasserzufuhr, Kanalisationsröhren und Strom, sondern investierten parallel vor allem in ihre Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur.¹⁰³

Die positiven Resultate im folgenden Jahrzehnt bestätigten diese Prognose, doch erforderten sie einen unermüdlichen Einsatz seitens des Stadtrates. Die rasch vorangetriebene, direkt demokratisch vielleicht nicht immer ganz sauber durchgeführte Industrieplanung förderte auf jeden Fall einen für Sursee einmaligen Wirtschaftsboom.¹⁰⁴ Das damals gewählte Vorgehen hätte mit einem breit abgestützten Vernehmlassungsverfahren nie so schnell positive Resultate erzielen können. Jedoch muss angenommen werden, dass heute beispielsweise die Zonenplan-Kommission politisch zusammengesetzt werden würde. So aber zogen auf der einen Seite tatsächlich auswärtige Firmen dank der rasch bereitgestellten hervorragenden Infrastruktur und verschiedenen finanziellen Anreizen nach Sursee, wie etwa die noch heute zu den grössten Steuerzahlern zählende Alfa-Laval AG. Zum anderen verliessen viele alteingesessene Unternehmen die Altstadt oder das Gebiet in ihrer unmittelbarer Umgebung, wie beispielsweise die Eisen & Kohlen AG, um in der Industriezone den engen Platzverhältnissen oder dem nahe liegenden Wohngebiet zu entfliehen. Das Eichhof-Depot, obwohl nicht vollständig dem Bild der erwünschten Niederlassung eines Industriebetriebes entsprechend, amtierte als Schrittmacher in der neuen Industriezone. Das unkomplizierte Beispiel der Verlegung vom angestammten, in der Nähe der Altstadt liegenden Standort weg an die



Das Industriegebiet in Luftaufnahmen von 1970 oben und 1982 unten.

Zeughausstrasse, die nützliche wie bezahlbare Geleiseanlage und der anschliessend weiterhin bestehende ökonomische Erfolg legten Zeugnis ab für die ungeheuren Möglichkeiten in der Industriezone, was später wiederum andere Unternehmen motivierte.

Der Standort der Industriezone wurde richtig gewählt. Im Bahnhofgebiet bestand keine Ausbaumöglichkeit mehr, da die auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise liegende Wohnzone an der Pilatusstrasse sowie die expandierenden Wohnstrassen Christoph-Schnyder-Strasse, Schnydermatte, Rigistrasse usw. im Wege standen. Andernorts bestanden keine Möglichkeiten, der Stadtrat wählte also richtig.

Im Jahre 2006 bestehen in der Industriezone westlich der Sure folgende Firmen:¹⁰⁵

Anicom AG, Tiervermarktung	Obstfeldstrasse 1
Bieri + Schwegler AG, Schreinerei	Münchrütistrasse 16
Bitzi Treuhand AG	Buchenstrasse 5
BRECO-Bauelemente AG	Buchenstrasse 5
Cassarius AG, Informatiksicherheit	Münchrütistrasse 2
Debrunner Acifer AG	Münchrütistrasse 12
DeLaval AG	Münchrütistrasse 2
Fenaco	Obstfeldstrasse 1
FF Frischfleisch AG	Zeughausstrasse 14
Frey Josef AG, Transportunternehmen	Münchrütistrasse 5
Getreidesammelstelle	Grenadierstrasse
Go In, Snowboard Mountainbike	Kornfeldstrasse 1
Hoch- und Tiefbau AG	Haldenmattstrasse 1
Hostettler AG	Haldenmattstrasse 3
Huber Josef AG, Brenn- und Treibstoffe	Zeughausstrasse 26
Ineichen Ivo, Autoreparaturwerkstatt	Zeughausstrasse 28
Jenni Baumaschinen AG	Haldenmattstrasse 2
Landi Getreidecenter	Grenadierstrasse 1
LANDI Treuhand	Obstfeldstrasse 1
Landor Holding AG	Obstfeldstrasse 1
Mastal GmbH, chem. Produkte, Schmiermittel	Zeughausstrasse 21
Mauchle Metallbau AG	Pfrundmatte 4
M Auto Service	Kornfeldstrasse 1
Migrol Service	Zeughausstrasse 38
Musikschule Wolf	Haldenmattstrasse 14
PfennigerEntsorgungs AG	Münchrütistrasse 5
Pfister Fabian GmbH, Holz- und Bautenschutz	Haldenmattstrasse 6
Pump und Beton AG	Grenadierstrasse 7
Schauer Agrotronic AG	Buchenstrasse 3
Schlüssel-Druck AG	Eichenstrasse 1
S-Medien AG	Buchenstrasse 3
SPORTSZONE	Pfrundmatte 3
Titanik Studio GmbH	Haldenmattstrasse 7
Trevim AG, Treuhand	Buchenstrasse 5
Tschopp Office GmbH	Kleinfeldstrasse 18
UFA AG	Kornfeldstrasse 2
UFAG LABORATORIEN AG	Kornfeldstrasse 4
Ufamed AG	Kornfeldstrasse 2
WEGA nova AG	Zeughausstrasse 21
Wicki & Leu, Tankrevisionen	Birkenweg 10
WM Atelier, Beschriftung, Siebdruck	Zeughausstrasse 27
Zwimpfer Beat, Hafner	Münchrütistrasse 3

3. Das Dienstleistungsquartier

Gastronomie

Mit dem Einzug des Schienenverkehrs 1856 in Sursee verringerten sich unaufhaltsam der Personen- und Güterverkehr in der Altstadt und daher auch die Verdienstmöglichkeiten der 15 Wirtshäuser und Pinten (Bierlokale) sowie der vier alkoholfreien Cafés. Das Bahnhofgebiet entwickelte sich allmählich zum ernsthaften Konkurrenten, was nachhaltige Auswirkungen auf die Anzahl und den Umsatz der Surseer Restaurants und Hotels hatte. 1865 öffnete bereits im Nebengebäude des Bahnhofs ein bescheidener Getränkeausschank seine Pforten, und es ist anzunehmen, dass dies der Grundstein zum Restaurant Eisenbahn Bären war. Da der Gasthof Bären (heutige Papeterie Von Matt am Rathausplatz 2) aus wirtschaftlichen Gründen seinen Betrieb in der Altstadt schloss, wurde in den 1960er-Jahren ein erstes Realwirtschaftsrecht ins Quartier Eisenbahnvorstadt transferiert.¹⁰⁶

Der mit dem Weinbau vertraute 22-jährige Oberkircher Lehrer Johann Fischer gründete 1882, im Jahre der Öffnung des Gotthard-Eisenbahntunnels, eine Weinhandlung beim Bahnhof. Gegen Ende des Jahrhunderts versuchte er, daneben einen Ausschank einzurichten, wofür ihm aber ein Wirtsrecht fehlte. So wurde mehr als dreissig Jahre nach dem ersten im November 1896 ein zweites Gesuch um die Übertragung eines bestehenden Realtavernenrechts ins Bahnhofsgelände beim Stadtrat beantragt. Wegen der hohen Dichte an Wirtschaften in der Gemeinde lehnte dieser das Gesuch im März des folgenden Jahres ab, doch Fischer zog den Entscheid bis vor die Bundesversammlung und erhielt schliesslich Recht. Somit wechselte mit dem Realwirtsrecht zum Storchen (Unterstadt 3) das zweite Wirtsrecht in die Eisenbahnvorstadt, und im 1898 eröffneten Gasthof Weinhof fand schon ein Jahr später die konstituierende Versammlung des neuen Quartiervereins Eisenbahnvorstadt statt.¹⁰⁷ Der Wirt Hans Bächler zählte zu den ersten Mitgliedern, so dass die an der Centralstrasse 45 gelegene Wirtschaft «Bächler» (heute Restaurant Bahnhof SBB) bis ins Jahr 1899 aktenkundig nachweisbar ist.¹⁰⁸ Durch seinen frühzeitigen Tod und die rasche Wiederverheiratung der Witwe wurde die Wirtschaft 1902 in «Restaurant Balmer» umbenannt nach dem Namen des zweiten Mannes der Patentinhaberin Elise Balmer-Bächler.¹⁰⁹

An der Centralstrasse regte sich das Bedürfnis nach einer weiteren Gaststätte im Quartier Eisenbahnvorstadt. Die Herren Otto Estermann, Franz Brun und Eduard Felber aus Sursee erhandelten hierfür von der Witwe des Wirtes des Gasthauses Adler (Rathausplatz 3) 1908 das Realwirtsrecht. Die an der Centralstrasse 12 käuflich erworbene Parzelle sollte überbaut und pachtweise an einen Wirt vermietet werden. Nach einiger Verzögerung entsprach der Regierungsrat dem Gesuch um Übertragung des Wirtschaftszeichens im November 1910, das Hotel Central konnte anschliessend eröffnet werden.¹¹⁰ Im Jahre 1916 wurde das Realrecht des Gasthauses Krone (Rathausplatz 4) an die Liegenschaft Merkur veräussert. Der Name des dazu gehörenden Restaurants konnte leider nicht mehr eruiert werden.¹¹¹

Andere verzeichneten geringeren Erfolg mit ihren Gesuchen an den Stadtrat. Marie Kleeb-Kurmann, die seit 1932 an der Bahnhofstrasse ein alkoholfreies Restaurant führte und zuvor am Herrenrain 16 ihre Gäste bedient hatte, versuchte im Jahr 1939 ihr Patent umzuwandeln, denn «die Bevölkerung von Sursee, wie die Durchreisenden, [schenken] einer alkoholfreien Wirtschaft sehr wenig Beachtung». Weiter würden die Soldaten – seit 1934 bestand in Sursee ein Zeughaus – ein Lokal

mit Bier- oder Weinausschank bevorzugen, und an der gesamten Bahnhofstrasse sei bisher keine Wirtschaft vertreten. Dennoch wurde ihr dies, wie ihrem Sohn Franz Kleeb 1954, mit dem Hinweis auf die niedrige Verhältniszahl (Einwohner pro Alkoholbetrieb) Sursees im Vergleich mit dem kantonalen Durchschnitt verwehrt. Das Café verschwand Ende der 80er-Jahre durch die Erweiterung des Surseeparks auf dem Gelände der Bahnhofstrasse 20–26.¹¹²

Ein weiteres alkoholfreies Café ist zu erwähnen: Louis von Wyl aus Sarnen eröffnete 1920 an der Bahnhofstrasse 5 eine Konditorei, für die er ein so genanntes Personalwirtschaftsrecht lösen musste. Nach dem Tod von Wyl verkaufte die Witwe 1947 das Patent an Pierre Surchat-Schwyzler, unter dessen Name das Café kontinuierlich erweitert und modernisiert wurde.

Im Jahre 1959 bestanden in unserem Untersuchungsraum die drei Hotels Eisenbahn, Weinhof und Central, das Restaurant Bahnhof SBB und die drei Cafés Kleeb, Stocker und Surchat.¹¹³ Als die Migros im folgenden Jahr vis-à-vis der Garage Wyder ihren ersten fixen Verkaufsladen erstellte, integrierte sie eine Imbiss-Bar, wozu sie problemlos ein Wirtschaftspatent für alkoholfreie Getränke erhielt.

Parallel zur verdichteten Bauweise durch mehrstöckige Wohnbauten in der zweiten

Hälfte des 20. Jahrhunderts stieg das Bedürfnis nach öffentlichen Treffpunkten. Im mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshaus auf der Liegenschaft Chrüzli-matthof eröffnete 1965 das Café Spatz, zwei Jahre nach Vollendung des Baus (seit 2005 «Sarengo»). Im Kyburg-Hochhaus hiess im Parterre das gleichnamige Café seit 1969 seine Gäste willkommen. Drei Jahre später begann im Neubau der Volksbank Willisau an der Bahnhofstrasse 12 im ersten Stockwerk das Tearoom City, welches rund zwanzig Jahre dort überlebte. Die Migros investierte zu Beginn der 1970er-Jahre in den Bau des Surseeparks und eröffnete 1974 in der ersten Etage ein geräumiges Migros-Restaurant. Der Lebensmittelkonzern Coop beantragte 1977 beim Kanton eine Bewilligung für

die Führung eines alkoholfreien Cafés. Der daraufhin in seinen Räumlichkeiten an der Kyburgerstrasse 1 erbaute Tearoom Fiori überlebte indes gerade einmal drei Jahre. Am Standort der früheren Mosterei und des Bierdepots der Brauerei Hochdorf wurde das mehrstöckige Zentrum Trotte mit einem 4-Sterne-Hotel (mit 50 Betten), Restaurant, Büroräumlichkeiten und Geschäftsflächen erbaut und im März 1979 offiziell eröffnet. Darin verwöhnten die zwei Restaurants Trotte im Untergeschoss und Troubadour im Parterre die Gäste. Die künstlich erzeugte «Grossstadtatmosphäre» konnte den Ansprüchen nur zum Teil genügen und zehn Jahre nach der glamourösen Eröffnung musste ein Stern abgegeben werden. Nach verschiedenen Besitzerwechseln sind heute das Hotel und die zum H₂O-Club umfunktionierte Bar im Untergeschoss offen, doch das Restaurant bleibt vorderhand geschlossen.¹¹⁴ Eine Neuheit präsentierte die Imbiss-Ecke Snacki 1980 an der Bahnhofstrasse 39



Abendstimmung vor dem Café Spatz in den 1990er-Jahren.



Das dem Vorbild grosstädtischer Überbauungen nachempfundene Zentrum Trotte verliert in dieser Luftaufnahme vom Februar 1984 seine Dominanz.

mit der Kombination von Imbiss-Bar und Restaurant. Seit dem vollendeten Ausbau des Surseeparks II an der Bahnhofstrasse 20–26 im Jahre 1988 ist die Restaurantkette Merkur in Sursee präsent. Seit der Fertigstellung des renovierten Bahnhofkiosks im April 1995 können am Bahnhof 365 Tage im Jahr Getränke und Snacks konsumiert werden, was im erweiterten Tankstellenshop der Migrol an der Zeughausstrasse 38 seit 1996 ebenso möglich ist. Im Zuge der Abschaffung der Bedürfnisklausel für alkoholische Getränke im Kanton Luzern per 1. Juni 1995 wurde das Alkoholverbot in Cafés aufgehoben.¹¹⁵ Zwischen 1999 und 2004 besass das Kottenquartier mit der Pizzeria-Cafeteria Da Pino am Kottenring 16 ein eigenes Restaurant, bevor es dem Wohnheim für psychisch Kranke Platz machte und 2005 in der Surseer Altstadt eine neue Bleibe fand.

Heute konzentrieren sich im Gebiet westlich der Sure die Gastbetriebe mit sehr wenigen Ausnahmen auf die Bahnhofstrasse, wo insgesamt elf Betriebe ansässig sind.¹¹⁶ Auf dem gesamten Wohnhügel Dägersteinfeld und somit im gesamten Einflussbereich des jungen Quartiervereins Neufeld sowie im nördlichen Industriegebiet wie auch im Kotten fehlen gegenwärtig die Wirtshäuser gänzlich mit Ausnahme vereinzelter fest eingerichteter Imbissbuden, die allerdings immer mehr die arrierten Restaurants bedrängen.

Banken

Die «Ersparniskasse Sursee» war 1828 die erste Bank in Sursee, 1857 gelang ihr die Ausweitung ins Kreditwesen. Die 1866 speziell für Handwerker und Gewerbetreibende ins Leben gerufene «Arbeitersparkasse» und 1871 die «Hypothekar- und



Der Altbau und Neubau der Volksbank Willisau vis-à-vis der Kreuzkapelle in einer Aufnahme vom 15. Oktober 1971.

Commissions-Kasse» versuchten vergeblich, längerfristig Fuss zu fassen.¹¹⁷

Die 1850 gegründete und 1892 umbenannte Luzerner Kantonalbank übernahm am 1. Januar 1898 die «Ersparniskasse Sursee»; Sursee wurde zur dritten Filiale der staatlichen Bank nach Luzern und Entlebuch. Die Kantonalbank logierte zuerst in einem Gebäude an der Oberstadt 3 und wechselte 1904 in das Rathaus. Im Zuge der stetigen Erhöhung der Geschäftstätigkeit suchte die Kantonalbank seit dem Zweiten Weltkrieg passendere Räumlichkeiten. Sie errichtete an Stelle des ehemaligen Amtstatthalteramtes in der Oberstadt ein neues Gebäude, das sie 1957 bezog, und wo sie seither – nur unterbrochen durch einen renovationsbedingten einjährigen Unterbruch in der

Allmend im Jahre 1994 – residiert.¹¹⁸ Seit der Eröffnung des Surseeparks 1973 bedient die Kantonalbank überdies ihre Kunden auch noch in der Eisenbahnvorstadt.

Nach der Jahrhundertwende eröffneten die «Hülfskasse Grosswangen» (nach der Namensänderung 1940 Luzerner Landbank) und die Volksbank Willisau Filialen in Sursee, erstere 1905 im Murihof und letztere 1920 an der Bahnhofstrasse 12, wo sie bis 1972 ansässig war. Damals wurde an gleicher Stelle ein Neubau errichtet, der vom «Luzerner Landboten» als «Monumentalbauwerk» bezeichnet wurde. Das neue Bankgebäude beherbergte ein Zeit lang das Tearoom City und das Musik-Center Känzig.¹¹⁹ Der beeindruckende wirtschaftliche Auftritt Sursees ab den 1960er-Jahren blieb in den Chefetagen der schweizerischen Grossbanken nicht unbemerkt, so dass ein Wettkampf um die erste Niederlassung entbrannte. Die Schweizerische Volksbank gewann dieses Rennen, indem sie die Räumlichkeiten der ehemaligen Molkerei Theiler an der Bahnhofstrasse 22 kaufte. Nach dem eiligen Umbau konnte sie am 1. Mai 1972 erstmals ihre Kunden bedienen. Im Zuge der Grossüberbauung der Bahnhofstrasse 20–26 (Surseepark II) bezog sie 1988 das beinahe an alter Stätte liegende, in den Surseepark II integrierte Bürogebäude.¹²⁰

Der Schweizerische Bankverein (im Jahr 1998 mit der damaligen Schweizerischen Bankgesellschaft zur UBS fusioniert) fand am 6. November 1972 in der Unterstadt 3 ihre Geschäftsräume. In einem bemerkenswerten Wohn- und Geschäftsbau an der Bahnhofstrasse 18, auf dem ehemaligen Areal von Josef Huber, Kohlen und Heizöle, bezog im Herbst 1977 die Schweizerische Kreditanstalt ihr neues, durch das Architektenteam Werner R. Hess und Guido Ackermann geplantes Domizil

unter anderen zusammen mit dem Modehaus Felber. Seit 1997 firmiert sie unter dem Namen Credit Suisse. Als letzte Grossbank liess sich die Schweizerische Bankgesellschaft im April 1989 im Gebäude der ersten Migros-Filiale, vis-à-vis des Surseeparks an der Bahnhofstrasse 31, nieder. «Aufgrund der zunehmenden Kundenzahl im Raum Sursee, [...], vor allem aber die geschickte, weitsichtige Politik der zuständigen Behörden, die Stadt und Agglomeration zu einem bevorzugten Wohngebiet und Arbeitsstandort» machten, unternahm die Bank diesen Schritt.¹²¹



Das erste Gebäude der Schweizerischen Volksbank, welches bis 1972 die Molkerei Theiler beherbergte. Aufnahme vom 9. Mai 1986 kurz vor dem Abbruch.

Die tiefen Umwälzungen in der Bankenwelt berührten auch Sursee. Die beiden Regionalbanken Willisauer Volksbank und Luzerner Landbank fusionierten zur Regiobank, und die aus Bern stammende Regionalbank Valiant erbt die Geschäftstätigkeit der zusammengelegten Bank sowie den Sitz der Volksbank Willisau an der Bahnhofstrasse. Der Zusammenschluss der Bankgesellschaft mit dem Bankverein führte zum Auszug aus der Altstadt. Heute bedient nur noch die Luzerner Kantonalbank ihre Kunden in der Altstadt. Alle anderen fünf Banken, hinzugekommen sind die Migros-

bank, zuerst im Surseepark, seit 2006 an der Bahnhofstrasse 19 in einem pavillonähnlichen, frei liegenden Gebäude, und die Raiffeisenbank 2003 im Stadthof, stehen an der Bahnhofstrasse ähnlich den Verhältnissen in Zürich oder Zug.¹²²

Lebensmittel

Die seit der einsetzenden Industrialisierung veränderten Konsumgewohnheiten riefen geradezu nach einer Anpassung der Lebensmittelbeschaffung, da viele Fabrikarbeiter keine Möglichkeiten zur Selbstversorgung besaßen. Mit den Konsumgenossenschaften, die Lebensmittel für ihre Mitglieder zu verbilligten Preisen in den Umlauf brachten, schien die Lösung gefunden zu sein. Bevor 1890 in Olten der Verein schweizerischer Konsumvereine (VSK) konstituiert wurde, etablierten sich in verschiedenen Regionen der Schweiz Konsumvereine. In Sursee, am Rathausplatz 5, eröffnete der Konsumverein Luzern 1892 eine Filiale, die beinahe 80 Jahre in der Altstadt verblieb.¹²³

Der weitere Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist bezüglich Lebensmittelbeschaffung leider nur lückenhaft erschlossen. Aus diesem Grund werden nur einige wenige Lebensmittelgeschäfte aufgeführt: Die beiden Bäcker Josef Müller und Josef Häfliger, ersterer an der Bahnhofstrasse, letzterer an der Centralstrasse, buken ihre Brötchen bereits in den 1920er-Jahren im Gebiet westlich der Sure.¹²⁴ Ebenso verkaufte der bereits erwähnte Franz Theiler in seiner Molkerei an der Bahnhofstrasse eine ganze Palette von Milchprodukten. Das Telefonbuch von 1960 verzeichnete fünf Lebensmittelläden im Untersuchungsgebiet. Zwei davon bedienten

ihre Kunden im aufstrebenden Wohngebiet Kotten (Josef Bossart mit seinem Handel und Versand an der Baselstrasse 510 sowie das ehemalige Pächterehepaar des Milchkrugs, Duss, mit seiner Handlung an der Kottenmatte 9, auf einem Grundstück des VLGZ). Die erwähnte Molkerei und Hans Bachmann, der ein Kolonialwarengeschäft führte, waren an der Bahnhofstrasse beheimatet, und an der Merkurstrasse wurde pachtweise der «Milchkrug» betrieben.¹²⁵



Die Baracke wurde vom VLGZ im Kottenquartier aufgestellt und den Betreibern des Lebensmitteladens verpachtet. Aufnahme vor 1970.

In dieser Zeit drängte ein Grossverteiler in die Landstadt, der das bisher lauschige Quartier nachhaltig beeinflusste. Die 1925 von Gottlieb Duttweiler in Zürich mit dem Ziel, tiefere Preise anzubieten, gegründete Migros AG (ab 1941 Migros-Genossenschafts-Bund) wiederholte am 20. Juni 1951 bei der kantonalen Gewerbebehörde einen Antrag um eine Bewilligung zum Betrieb fahrender Verkaufsläden. Der Kanton bestätigte dessen ungeachtet seine durch das Bundesgericht am 2. Oktober 1947 gestützte negative Antwort auf das erste Gesuch.¹²⁶ Der Stadtrat seinerseits verwies auf die von der Migros ausgehende Gefahr, «weil sie einerseits die mittelständischen Existenzen langsam aber sicher vernichtet, andererseits aber auch politisch durch den Landesring, der Partei der Unabhängigen, ihre Tendenzen in staatspolitischer Hinsicht verwirklichen will». Weitere Argumente lieferte der Stadtrat in der gleichen Quelle, in der er die Migros der Vernichtung des Mittelstandes bezichtigte, was geradewegs in eine Diktatur führe. Das Ausbleiben einer ausgleichenden mittelständischen Kraft müsse dringend verhindert werden.¹²⁷ Die Migros selber kümmerten diese Ängste nicht sonderlich, denn sie bezeichnete in Sursee drei Haltestellen (Münsterstrasse, Badstrasse, Christoph-Schnyder-Strasse), auf denen ihre rollenden Läden Halt machen sollten. Diese Wagen waren aber für den Stadtrat nichts anderes als Verkehrshindernisse, und er verbot sie auf öffentlichen Plätzen.

Daraufhin wich die Migros auf Privatparzellen aus, was ihrer Ansicht nach opportun war, und begann Mitte des Jahrzehnts mit der Geschäftstätigkeit in Verkaufswagen. Der Stadtrat blieb ebenso hartnäckig, freilich klang der Ton in seiner etwas später erschienenen ausführlichen Klageschrift weitaus versöhnlicher. Er bezeichnete darin nur gerade die Verkaufsplätze an der Münster- und Badstrasse als untragbar und erlaubte gleichzeitig der Migros, auf ihrem eben erst von den Gebrüdern Schnyder von Wartensee gekauften Bauplatz an der Kreuzung Bahnhofstrasse-Christoph-Schnyder-Strasse ein Geschäftshaus zu errichten.¹²⁸ Das Baugesuch für ein Wohn- und Geschäftshaus auf der übernommenen Parzelle reichte die Migros-Genossenschaft Luzern am 15. Februar 1960 ein und am 1. April 1960 konnte sie an der Bahnhofstrasse 31 den Spatenstich für ihre neue Filiale feiern.¹²⁹ Das neue Einkaufszentrum war von Beginn an als MM (Laden plus Gastronomiebetrieb, Snackbar) konzipiert, wie es sie bereit ab 1952 in Zürich gab. Sursee erhielt seinen ersten Supermarkt.

Der anhaltende Erfolg der Migros in Sursee überzeugte die beiden Konkurrenten, denn das Kundenpotenzial schien mit der im Vergleich zum gesamten Kanton überproportional wachsenden Einwohnerschaft in der Agglomeration Sursee für mehrere Grossverteiler auszureichen: Im Umkreis von 10 Kilometern lebten 50'000



Eine Haltestelle für den Migros-Verkaufswagen an der Ecke Bahnhofstrasse–Christoph-Schnyder-Strasse um 1958.

Menschen. Mit dem hohen Wohn- und Geschäftshaus an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 baute die Terex AG aus Reinach Mitte der 1960er-Jahre im Parterre geeignete Räumlichkeiten aus für ein modern eingerichtetes Ladenlokal. Durch eine gründliche Marktanalyse schätzte die Denner AG den alten Marktort Sursee als ein in der Entwicklung stehendes künftiges Einkaufszentrum der Luzerner Landschaft ein und entschied sich zur Eröffnung seiner 37. Filiale.¹³⁰ Der bezüglich Umsatz hinter Migros und Coop an dritter Stelle liegende Grossverteiler eröffnete im Mai 1969 den zweiten Denner-Super-Discount-Laden im Kanton Luzern. Im Frühling 2006 expandierte er innerhalb der Gemeindegrenze in den Surseepark, mittelfristig bleiben beide Filialen in Sursee präsent.¹³¹

Der als Konsumverein bekannte und geschätzte Lebensmittelladen in der Surseer Altstadt antizipierte seit 1948 das Konzept des Selbstbedienungsladens. In Sursee hegte die erst seit 1970 flächendeckend unter dem Namen Coop tätige Ladenkette an der neu errichteten Kyburgerstrasse Ausbaupläne und sandte 1968 ein diesbezügliches Schreiben an den Stadtrat. Dieser gestattete am 1. Juli 1968 die Erteilung des gewünschten

Der als Konsumverein bekannte und geschätzte Lebensmittelladen in der Surseer Altstadt antizipierte seit 1948 das Konzept des Selbstbedienungsladens. In Sursee hegte die erst seit 1970 flächendeckend unter dem Namen Coop tätige Ladenkette an der neu errichteten Kyburgerstrasse Ausbaupläne und sandte 1968 ein diesbezügliches Schreiben an den Stadtrat. Dieser gestattete am 1. Juli 1968 die Erteilung des gewünschten

Ihr
EIGE
Geld

bi
der
Migros
längt's
wyter!

Migros-Fahrplan
Nr. 4
gültig ab Montag, den 22. Juli 1957

Wir machen Sie höflich darauf aufmerksam, dass der Migros-Verkaufswagen Ihre Wohngegend ab Montag, den 22. Juli 1957 wie folgt regelmässig bedienen wird:

Ankunftszeiten					Haltestellen
Montag	Dienstag	Donnerstag	Freitag	Samstag	
0800	0800	0800	0800	0800	SURSEE: Frau E. Wyss-Lechler, Münsterstrasse 199 Franz Züst, Badstrasse Migros-Platz, Bahnhofstrasse
0930	0830	0830	0830	0830	
0930	0930	0930	0930	0930	

Profitieren auch Sie von unseren Leistungen:
Migros-Sortiment - Migros-Irisch - Migros-Qualität - Migros-Preis

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und grüssen freundlich
Genossenschaft Migros Luzern

Anmeldungen von weiteren Haltestellen nehmen wir gerne entgegen
Telephon (041) 6 41 41

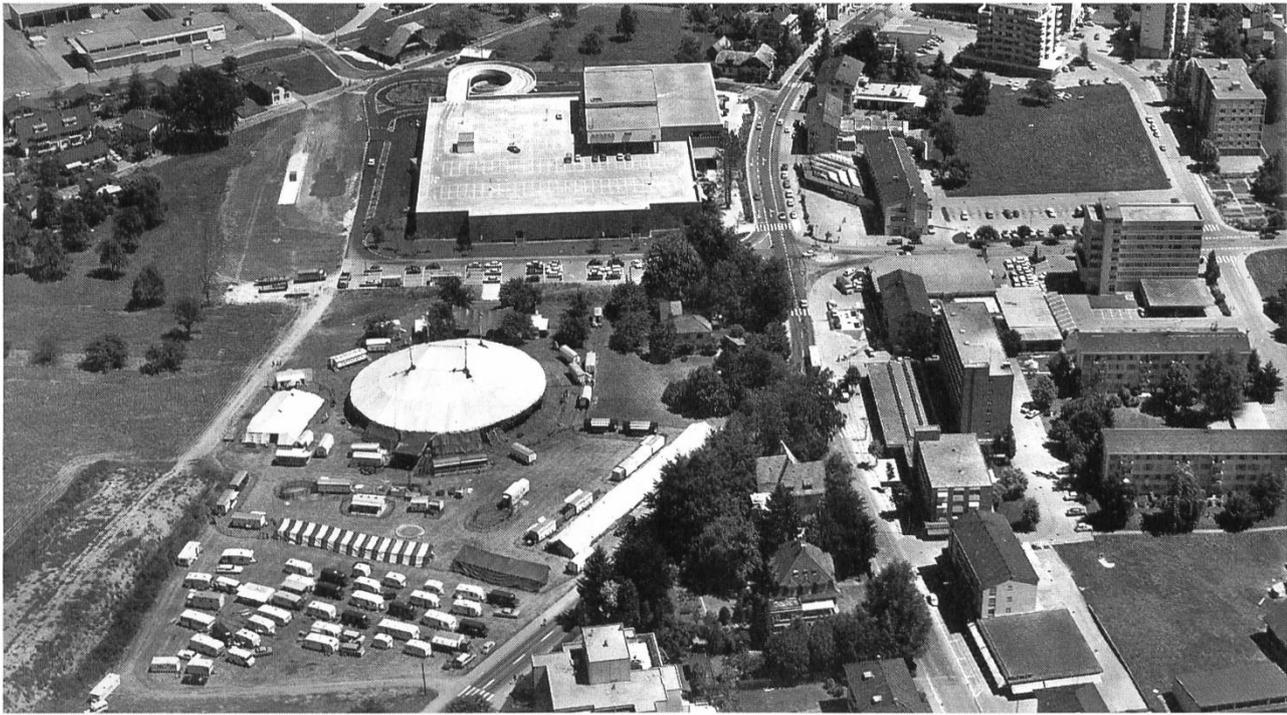
Der Fahrplan der Migros-Verkaufswagen ab Juli 1957.



Der Surseepark kurz vor der Eröffnung am 25. Oktober 1973.

Patentes, da «sich in diesem Gebiet der Eisenbahnvorstadt kein Geschäft befindet, das ein Kleinverkaufspatent besitzt». Doch der Regierungsrat wies das Gesuch in Anbetracht der bereits bestehenden zehn Kleinverkaufsstellen, der 19 Alkoholwirtschaften und der gerade einmal zirka 6'700 Einwohner zählenden Bevölkerung im folgenden Jahr ab. Durch eine Intervention von Coop revidierte die Luzerner Regierung ihren Entscheid, und die Warenhauskette konnte im Wohn- und Geschäftshaus auf dem Grundstück der Erben Theiler ab 24. April 1970 ihre Produkte auf einer Verkaufsfläche von 613 m² den Kunden präsentieren.¹³²

Die Migros liess sich durch die Konkurrenz nicht beeindrucken. Dank persönlichen Kontakten zwischen dem Geschäftsleiter der Migros Luzern und dem Architekten Hans Erni erklärte sich die Migros-Direktion bereit, weiterhin in Sursee zu investieren. Mit dem Stadtrat einigte sie sich, «auf dem der Altstadt am nächsten gelegenen Standort» ein neues Geschäft zu erbauen, und die Gebrüder Schnyder von Wartensee waren einverstanden mit dem Verkauf des Geländes vis-à-vis des alten Ladens, wo der geplante Supermarkt entstehen sollte.¹³³ Da die Migros nicht nur für sich selber Räume schaffen wollte, wurde mit verschiedenen Kreisen das Einkaufszentrum Surseepark konzipiert. Der markthallenartige Gebäudekomplex mit dem 1970 erstmals in Mels im Pizolpark ausgeführten MMM-Konzept, 6'800 m² Ladenfläche und ohne offene Schaufenster gegen die Bahnhofstrasse hin, feierte am 25. Oktober 1973 seine Eröffnung. Neben dem Grossverteiler mieteten sich beispielsweise Charles Vögele, Felber Mode, die Luzerner Kantonalbank und weitere Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe ein. Das alte Gebäude überliess die Migros seinem angeschlossenen Hobbymarkt «Do-it-yourself». Die Geschäftsleitung der Pensionskasse der Migros als Bauherrin errechnete notabene eine potenzielle Kundschaft von 100'000, so dass sich die Investition von 29 Millionen rechtfertigte. Die Bahnhofstrasse stieg damit endgültig zum Geschäftszentrum auf.¹³⁴ 1988 wurde der Surseepark an der Bahnhofstrasse 20–26 um die Fläche von 8'796,2



Der Zirkus knie auf der Schnydermatte in einer Aufnahme vom 9. Juli 1974. Oben der eben eröffnete Surseepark, links oben die Alfa-Laval.

m² vergrössert.¹³⁵ Das «Do-it-yourself» Geschäft wechselte am 27. April 1988 die Strassenseite, ausserdem mieteten weitere Geschäfte, darunter der Discounter Pick Pay, Räume im Surseepark III. Diese Grossüberbauung mit Wohn- und Geschäftsräumen in einer auf mehrere Etagen verteilten, für Ladenzwecke nutzbaren Fläche von 3'200 m², wovon 2'200 m² auf den Hobbymarkt und 225 m² auf die Schweizerische Volksbank entfielen, ging nicht ohne Nebengeräusche über die Bühne. Weder das Gewerbe in der Altstadt noch politisch links stehende Kreise waren glücklich über diese weitere Gewerbekonzentration. Stein des Anstosses war nicht etwa das Einkaufszentrum oder der Hobbymarkt, sondern die beträchtliche Fläche, die für Detailgeschäfte reserviert war. Der Gang ans Bundesgericht endete aber mit einer Niederlage.¹³⁶

Den urbanen Charakter verstärkten verschiedene vorgenommene An- und Umbauten. Letztlich entstand aber erst mit dem Neubau Surseepark IV im Jahre 2003 und dem damit erst möglich gewordenen Umzug von Coop von der Kyburgerstrasse in die frei gewordenen ehemaligen Räumlichkeiten des «Do-it-yourself» und später mit dem Ausscheiden von Pick Pay und dem gleichzeitigen Einzug von Denner in den Surseepark I eine cityähnliche Einkaufsatmosphäre. Seit dem Jahre 2003 stehen die drei Grossen der helvetischen Lebensmittelbranche in Reih und Glied nebeneinander an der Bahnhofstrasse und künden das zukünftige Bild der Eisenbahnvorstadt an. An der Kyburgerstrasse 1, dem ehemaligen Standort von Coop, zog die Qualipet AG ein, ein Dienstleistungsbetrieb für das wachsende Haustiernebengewerbe.

Existierten im Quartier 1969, also vor dem einsetzenden Wettlauf in die Eisenbahnvorstadt, immerhin noch sieben Lebensmittelläden, schrumpfte diese Zahl kontinuierlich auf heute noch einen wöchentlichen Früchte- und Gemüsemarkt am Martignyplatz, den Bahnhofkiosk und den Tankstellenshop der Migrol, die Bäckerei Stocker an der Central- und Bahnhofstrasse, die Metzgerei Aerne, den Fleisch-



Der noch im Bau befindliche Bahnhof-Park 2006.

laden Viandus sowie einen serbischen Lebensmittelladen zusammen.¹³⁷ Ursprüngliche Lebensmittelläden überlebten den Einmarsch der Duttweiler-Erben in das Quartier nicht, und die noch vorhandenen Läden werden es weiterhin schwer haben mit der übermächtigen Konkurrenz.¹³⁸ Im Neubau an der Bahnhofstrasse 40–42 aber, der unter dem Namen Bahnhof-Park auftreten wird, ist eine neue Bäckerei/Konditorei mit Café geplant.

II. Öffentlicher Raum

In diesem dem öffentlichen Raum gewidmeten Kapitel werden verschiedene öffentliche Institutionen dargestellt, die sich im Raum des westlichen Gemeindegebietes niedergelassen haben. Gerade für die Ausarbeitung der politischen Prozesse, die bei jedem öffentlichen Bau zwingend stattzufinden hat, fehlt leider der Platz. In einzelnen Fällen wird trotzdem versucht, Stimmungen und Auseinandersetzungen einzufangen. Die Reihenfolge der Themen ist übrigens frei gewählt und unterliegt keinerlei Präferenz des Verfassers oder chronologischen Kriterien.

1. Bildungsraum

Die bisherigen, in Umfang, Gestaltung und wissenschaftlicher Ernsthaftigkeit höchst unterschiedlich ausgearbeiteten Darstellungen der historisch gewachsenen Bildungslandschaft Sursee erlauben ein breit gefächertes Resümee der Entwicklung bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts.¹³⁹ In diesem Kapitel wird sich vieles um baugeschichtliche Aspekte drehen, weil bildungspolitische oder pädagogische Probleme keine quartierhistorische Relevanz haben. Ganz verzichten können wir darauf allerdings nicht, die Beschränkung auf ein Minimum wird aber zumindest angestrebt. Der bedeutende landwirtschaftliche Bildungsbereich wird hier nicht mehr erwähnt, da die Darstellung darüber im Kapitel über die Landwirtschaft nachzulesen ist.

Mit der Lateinschule, der Mädchenschule und der deutschen Schule besass die Landstadt schon zu Beginn des 19. Jahrhundert ein überdurchschnittlich ausgebautes Schulwesen. Auch die 1822 im Stadtspital an der Sure eröffnete erste Sekundarschule des Kantons Luzern zeigte die hohe Stellung der Bildung.¹⁴⁰ Die nach Amerika ausgewanderten Gebrüder Suppiger ermöglichten 1837 durch den Verkauf ihres ehemaligen Fabrikgebäudes die Einrichtung eines ersten eigentlichen Schulhauses, das 6'000 Franken kostete und ausserhalb der Ringmauern nordwestlich des Untertors lag. Neben weiteren neuen Schulen interessierte in der Mitte des 19. Jahrhunderts besonders die Frage einer Schulhausrenovation, und schliesslich einigte man sich auf einen Umbau des bestehenden Holzbaus. Da die beiden Landstädte Willisau und Beromünster damals bestrebt waren, ihr Bildungsangebot auszubauen, mochte Sursee nicht zurückstehen und konnte dank dem zusätzlich geschaffenen Raum die Mittelschule einrichten. Im Herbst 1867 besuchten die ersten 29 Schüler diese Schulstufe, 1904 waren die Töchter an die Mädchensekundarschule zugelassen, und seit 1954 wurden Knaben und Mädchen in der Sekundarschule nicht mehr getrennt unterrichtet.

Schulhaus St. Georg

Die steigende Bevölkerungszahl, von 1888 bis 1900 wuchs sie von 2'125 auf 2'592 Einwohner an, und der schlechte Zustand der sanitären Anlagen des bestehenden Schulhauses riefen gegen Ende des 19. Jahrhunderts dringend nach einer Verbesserung des Zustandes.¹⁴¹ Ein Umbau des alten Schulgebäudes kam nicht mehr in Frage. Deshalb wurde ein Neubau ausserhalb der engen Altstadt ins Auge gefasst und mit professionellen Studien nach einem Standort gesucht. Die Standortfrage wurde zum bestimmenden Thema der Jahrhundertwende, denn an vier Orten schien ein Schulhausbau möglich: 1. an derselben Stelle wie das bestehende Schulhaus, 2. auf dem Platz der so genannten Chrüzlibünten, 3. auf dem Dägersteinhügel und 4. beim Oberen Graben. Obwohl alle vier Standorte ihre Befürworter hatten, ging es eigentlich nur um die beiden Plätze 1 und 3. Die liberale Partei und die eigens engagierten Experten votierten für den Dägersteinhügel, da «die völlig unverbauete, freie Lage und den damit verknüpften ungehinderte Zutritt von Licht und Luft» gewichtige Vorteile boten.¹⁴² Viel schwerer lasteten jedoch die Nachteile des alten Standortes, da das Bürgerheim zu nahe war und das Terrain zu tief lag, der Erwerb durch die zerstückelten Besitzverhältnisse mit Komplikationen verbunden war und dies alles dem Erziehungsgesetz widersprach.¹⁴³ Doch die konservative Mehrheit argumentierte für den alten Platz, weil die Kostenfrage alle anderen Argumente überragte.

Nach einer heftig geführten Abstimmungsdebatte entschied sich am 12./13. Oktober 1901 eine Mehrheit von 251:186 für den alten Platz und vertraute damit dem Stadtrat. Zwischen dem 21. April und dem 28. Mai 1901 wurde das alte Schulhaus abgebrochen und am 22. Oktober 1903 das Neubauprojekt mit der feierlichen Einweihung des Neurenaissance-Baus beendet.¹⁴⁴ Auch die architektonische Verschönerung der Vorstadt wurde begrüsst, obwohl die Stadtkasse darunter stark litt, denn der Bau der gesamten Anlage verschlang die hohe Summe von 325'600 Franken.¹⁴⁵ Auf dem Grundstück der Schulanlage St. Georg wollte die Stadt zur «schmückenden Zierde» der Schullokalität kurz nach dem Bau ein Objekt erstellen lassen. Zu diesem Zweck beauftragte sie den bekannten Künstler Paul Amlehn zur

Gestaltung eines «Monumentalbrunnens», der «zur Verschönerung dieser Ortschaft, zum völligen Ausbau des Schulhauses, zum reichen Nutzen der Jugend, zur frohen Erinnerung an spätere Geschlechter» in Auftrag gegeben wurde.¹⁴⁶ Das schliesslich von einer Privatperson finanzierte Monument des Stadtpatrons St. Georg wurde von Paul Amlehn 1927 vollendet und drei Jahre später durch ein Brunnenbecken ergänzt.¹⁴⁷ Die mit einem Baukostenanteil von 27'000 Franken erstellte Turnhalle diente nach der Inbetriebnahme der beiden neuen Turnhallen der Schulanlage Neu St. Georg ab 1963 als Mensa oder Aufenthaltsraum der Kantonsschule. 1973 wurde sie gänzlich zweckentfremdet mit der Nutzung als Mehrzweckraum, in der abwechslungsweise vorübergehend das städtische Urnenbüro, ein Militärspeiseraum sowie Diskotheken oder Ausstellungen eingemietet waren. In den 80er-Jahren trieben die Stadtschulen vorübergehend wieder darin Sport, was gegenwärtig nicht mehr möglich ist. Die alte Mensa dient heute ähnlichen Nutzern wie in den 1970er-Jahren, wie es der Quartierverein Eisenbahnvorstadt mit seiner Festhütte am 13. Mai 2000 demonstriert hat.¹⁴⁸

Dass der grosszügige Bau des Schulhauses entgegen der Meinung der Baukommission nicht für hundert Jahre genügte, erfuhren die Surseer bereits in den 40er-Jahren, als die Diskussion über ein neues Schulhaus einsetzte. Der mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgeführte Bau indes hielt 90 Jahre und erfuhr in dieser Zeit nur sporadische Veränderungen.¹⁴⁹ Da innerhalb der Dringlichkeitskala der Schulraumplanung andere Schulhäuser akuter bewertet wurden, schob der Stadtrat die Generalüberholung auf die lange Bank. Die dann umso energischer in die Wege geleitete Renovation zu Beginn der 1990er-Jahre galt im Wesentlichen der Anpassung an die zeitgenössischen schulischen Bedürfnisse, der Erhaltung der Bausubstanz sowie der teilweisen Rückführung in den ursprünglichen Zustand im Dachgeschoss und der Verbesserung des Energiehaushaltes. Am 8. September 1991 wurde der Sonderkredit von 9,9 Mio. Franken für die Renovationsarbeiten an der Gemeindeversammlung gut geheissen und die Renovation am 18./19. September 1993 mit dem Einweihungsfest abgeschlossen.¹⁵⁰

Schulhaus Neufeld

Vierzig Jahre nach dem Bezug des Schulhauses St. Georg – die Einwohnerzahl stieg in der Zwischenzeit um knapp 50 Prozent von 2'592 auf 3'784 Einwohner im Jahre 1941 an – begannen gemeindeinterne Expertenkommissionen die Frage eines Bauplatzes für ein neues Schulhaus zu beraten.¹⁵¹ Neben der Zunahme der Bevölkerung stiegen die Anforderungen der Pädagogik an die Schulhäuser enorm, da kleinere Klassengrössen, der Einbezug der musischen Fächer und vieles mehr zum Bedarf nach weiträumigeren Klassenzimmern führten. Am westlichen Ende der Badstrasse wurde mit der Liegenschaft Stutz passendes Bauland gefunden, und die Bürger entschieden sich am 31. März 1946 auf Antrag der Kommission für die Mittelschule als Nutzer des Neubaus.¹⁵² Ein Preisgericht formulierte danach einen Projektwettbewerb und umschrieb darin ein Raumprogramm. Dieses Vorgehen stiess rasch auf heftige Kritik. Allen voran trug der an der Gemeindeversammlung vom 23. Oktober 1949 durch den Grossrat und ehemaligen Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Paul Schläpfer (1896–1967), eingebrachte Antrag¹⁵³, im St.-Georgs-Schulhaus alle Klassen unterzubringen, für kurzfristige Verwirrung und Verzögerung. Beharrlich wurde aber an der Realisierung eines Neubaus festgehal-



Die Schulanlage Neufeld in einer Aufnahme von 1957.

ten, bis kurz vor Weihnachten 1950 der stadträtlich eingesetzte Architekt Josef J. Wey (1913–1992) das aus einem Wettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt des Luzerner Architekturbüros Jauch + Schaad vorstellen konnte. Nach einigen weiteren Turbulenzen wurde am 4. April 1954 endgültig zu Gunsten eines Neubaus für die Primarschule entschieden, da auf dem vorgesehenen Areal eine den neuzeitlichen Erfordernissen entsprechende Schulanlage mit einer verkehrsfreien und zentrumsnahen Lage sowie der Möglichkeit zur etappenweisen Erstellung realisiert werden konnte. Innerhalb der vier Surseer Architekten schrieb der Stadtrat einen erneuten Wettbewerb aus, der von Josef Suter gewonnen wurde. Am 24. April 1956 bezogen 320 Primarschüler und 8 Lehrpersonen rechtzeitig für den damals geltenden Frühjahrsbeginn den ersten Trakt des insgesamt zirka 2 Mio. Franken teuren Baus.¹⁵⁴ Nach den Sommerferien folgten die Abwartswohnung und der Schultrakt I mit 16 Schulzimmern, im Dezember die Turnhalle und im Frühling 1957 die Umgebungsarbeiten und Pausenplätze.¹⁵⁵

Schulhaus Neu St. Georg

Da die Schulhauskommission im Vorfeld der Abstimmung über die Schulanlage Neufeld exakte Studien zum Raumbedarf erstellen liess, war ihnen bewusst, dass in den folgenden Jahren noch weiterer Schulraum benötigt werden würde. In der Botschaft zur Abstimmung vom April 1954 informierte sie die Bürger über den Bau einer neuen Hauswirtschaftsschule mit Sitzungs-, Handarbeits- und Musikzimmern, den Einbau von Zeichnungssälen im alten Schulhaus und die Sanierung der bestehenden Heizungsanlage nach Plänen des Architekten Hans Erni. Später sollte noch eine neue Turnhalle erstellt werden. Das dafür benötigte Land, auch Chrüzlibüntgen genannt, nördlich des Schulhauses St. Georg, teilten die Korporation (etwa 6'000 m²), die Ortsbürgergemeinde (1'093 m²) und Josef Huwyler (514 m²), die allesamt dem Verkauf zum Zwecke von Schulhausbauten zustimmten. Zu Grundstückspreisen von 9 bis 14 Franken erwarb die Gemeinde das Land. Der vom Stadtrat bereits berücksichtigte Zonenplan verlangte aber künftig verschiedene Quartierschulhäuser, die in die Wohnzonen eingebettet sein sollten. Aus diesem Grunde verzichtete man auf den Entscheid vom 27. März 1955 und liess das Projekt Erni



Der Stadtpräsident Josef Müller im militärischen «Daher» bei der Einweihung der Schulanlage Neu St. Georg 1964.

fallen. Man schrieb nochmals einen Architekturwettbewerb aus und entschied sich schliesslich am 7. Juli 1961 für den Vorschlag des Architekten Joseph J. Wey. Obwohl die Schulpflege anfänglich gegen den Standort war, weil das Areal in einem Moosland mit viel Nebel lag und die Sursee-Triengen-Bahn den Schulbetrieb stören würde, wurde ein Kredit von 3 Mio. Franken gesprochen. Am 17. Juli 1964 weihte die Stadt die Schulanlage Neu St. Georg mit zwölf Klassenzimmern für die Mädchensekundarschule, mit der Hauswirtschaftsschule, einer zeitgemässen Doppelturnhalle, einem Spielfeld sowie einem Musiksaal und einem Schwingkeller ein. Die Schlussabrechnung belief sich auf 5'373'635.85 Franken.¹⁵⁶

Die Schulanlage Kotten

Die Primarschule Kotten

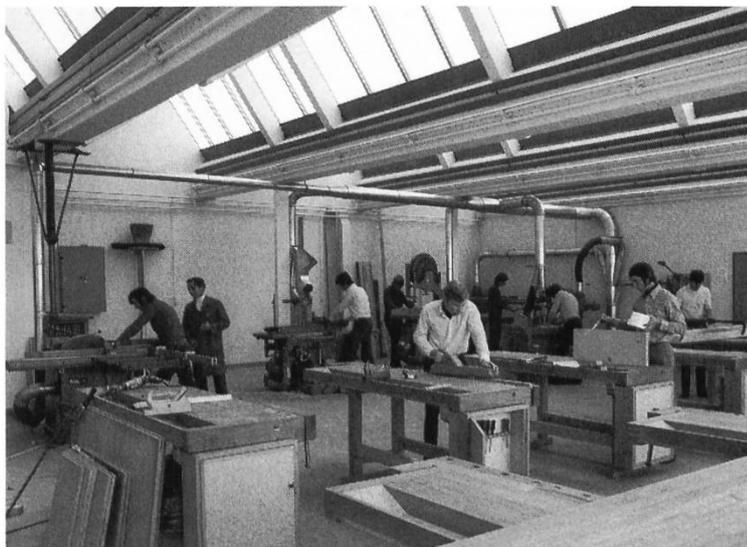
Die nun rascher verwirklichten Schulhausbauten konnten die schnell wachsenden Schülerzahlen gerade knapp aufnehmen, denn zwischen 1950 und 1960 wuchs die Bevölkerung um ein Viertel, zwischen 1960 und 1970 gar um 32 Prozent. Rund 10 Prozent der Einwohner standen damals im Primarschulalter. Zudem diente das Schulhaus Neu St. Georg der Oberstufe, die Primarschüler konnten nach wie vor nur die beiden Schulhäuser St. Georg und Neufeld nutzen. Gegen Ende der 1960er-Jahre bestellte der Stadtrat daher eine Kommission, die den Bau eines Gewerbeschulhauses zur Entlastung der bestehenden Schulhäuser beraten sollte. Während der Planung änderten sie jedoch ihren vorgesehenen Ablauf: Oberste Priorität hatte nun die Primarschule. Im Gebiet des seit Beginn der 1960er-Jahre

stark wachsenden Wohnquartiers im Kotten fand sie auf der Pfyffermatte zwischen dem Gebäude der Kleider Frey AG und dem Bahngelände geeignete Landreserven im Ausmasse von 25'000 m² vor, welche die Einwohnergemeinde von den Herren Schnyder von Wartensee erworben hatte.

Der Stadtrat beantragte am 4. November 1968 die Planung einer Schuleinheit mit 16 Klassen und einer Turnhalle, wobei die Hälfte davon bereits auf Beginn des Schuljahres 1969/70 bezugsbereit sein sollte. Da die Notwendigkeit unbestritten war, verschärfte der Stadtrat das Tempo nochmals und beauftragte kurz nach dem befürwortenden Entscheid über den Standort die beiden Architekten Hans Erni und Josef Suter zur raschen Planung. Die beiden verrichteten ganze Arbeit, denn bereits am folgenden Silvestertag übergaben sie ihre Resultate. Zur Arrondierung der Schulhausanlage stimmte die Einwohnergemeinde am 13. Januar 1969 dem Erwerb einer 5'000 m² umfassenden Parzelle mit einem Quadratmeterpreis von 50 Franken, wiederum von den Gebrüdern Schnyder, oppositionslos zu. Mit der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» tauschte die Gemeinde im selben Jahr noch ein knapp 9'500 m² grosses Grundstück, ohne das die Primarschule Kotten nur schwerlich auf das beginnende Schuljahr 1969/70 eröffnet worden wäre.¹⁵⁷

Die Berufsschule Kotten

Aus Kreisen des 1894 gegründeten Surseer Gewerbevereins entstand aus Vorläufern im 19. Jahrhundert im Jahre 1901 die «gewerbliche Fortbildungsschule», die alsbald im Schulhaus St. Georg Aufnahme fand, 1910 mit der kaufmännischen Abteilung ergänzt wurde und ab 1921 unter die Hoheit der Stadt kam.¹⁵⁸ Im Zuge des rasanten Wachstums der Schülerzahlen durch die obligatorisch erklärte berufsbegleitende Ausbildung ab dem Schuljahr 1934/35 verzeichnete die Berufsschule ebenfalls grosse Platzprobleme, die in einem Bericht über Schulraumbedürfnisse im Jahre 1948 traktandiert und als «klägliches Aschenbrödeldasein»¹⁵⁹ taxiert wurden. Der Standort des Primar- und Gewerbeschulhauses auf dem Gelände des Kottens lag zumindest für die Berufsschule ideal, da die geforderte Nähe zum Bahnhof gegeben war. Gegen Ende der 1960er-Jahre bejahte der Souverän den Standort und einen Projektionskredit für die von der Architektengemeinschaft Hans Erni und Josef Suter geplante Berufsschule. Am 23. Januar 1970 stimmte er endlich auch dem Kostenvoranschlag von 6'233'051 Franken zu, denn der Bau war bereits im



Werkstätten der Berufsschule Kotten 1972.

Gange und sollte ein Jahr später eröffnet werden. Von den Kosten des Baus konnte die Stadtgemeinde je 18 Prozent auf den Bund und den Kanton abwälzen.¹⁶⁰

Die Berufsschule Sursee, heute Berufsbildungszentrum Sursee, profitierte von zwei grossen Um- und Erweiterungsbauten in den Jahren 1983 und 1994. Erst mit der neuen Werkhalle, die eigentlich bereits 1976 gefordert wurde, aber damals an



Die Schulhäuser Kotten, rechts auf dem Dach die Sternwarte. Aufnahme 1972.

der Urne scheiterte, und dem gleichzeitigen Einbau von Zivilschutzräumen in den 1980er-Jahren entsprach die Schule den geforderten Vorschriften öffentlicher Bauten. Mit der bereits 1985 installierten Informatik-Abteilung sowie mit der im Zuge der Erweiterungsbauten 1994 aufgestellten Solaranlage bewiesen die Vorsteher der Schule Innovationskraft und Mut. Diesen hatten sie bereits bei der Eröffnung der Schule 1971 mit der Übersiedelung der Surseer Sternwarte in die eigens dafür erstellte Kuppel, das «krönende Wahrzeichen» des Schulhauses, unter Beweis gestellt.¹⁶¹

Heilpädagogische Schule

In den reformfreudigen 1960er-Jahren drang der Ruf nach einer umfassenden Bildung auch in die Innerschweiz. Das Kredo lautete nicht mehr nur Begabtenförderung, sondern auch die Heilpädagogik sollte einen angemessenen Platz innerhalb der Schullandschaft erhalten. Die Stadt Sursee erwarb zu diesem Zwecke von der Firma Villiger das Gebäude der ehemaligen Zigarrenfabrik an der Schellenrainstrasse und baute es 1968 zum Schulhaus um. Im gleichen Sommer konnte die erste heilpädagogische Schule in der Luzerner Landschaft eröffnet werden. Da die Raumverhältnisse neben dem Schulhaus Neufeld ziemlich knapp bemessen waren und sich die Schule im Laufe der Zeit auf verschiedene Standorte aufteilen musste, suchte die Stadtbehörde zusammen mit den Trägergemeinden in den 1990er-Jahren nach einem Bauplatz für ein eigenes Schulhaus.

Fündig wurden sie auf dem Gelände der Primarschulanlage Kotten. Das Surseer Stimmvolk genehmigte am Wochenende des 14./15. Dezember 1997 mit 935:745 Stimmen einen Kredit von 9,3 Mio. Franken für den Neubau der Heilpädagogischen Schule. Das aus einem Wettbewerb hervorgegangene bedürfnisgerechte Projekt «Kinder» der Architekten Andy Scheitlin und Marc Syfrig kam parallel zur Primar-

schule zu stehen und schaffte durch die spezielle Anordnung den wichtigen Kontakt mit der Regelschule. Das knappe Abstimmungsresultat gründete in der Opposition der Interessengemeinschaft (IG) Kotten, die zwar nicht grundsätzlich gegen den Neubau war, diesen indessen parallel zur Berufsschule vorgezogen hätte. Der Quartierverein Eisenbahnvorstadt seinerseits wollte zuerst keine offizielle Stellung für oder gegen die Schule einnehmen. Gewisse Kreise innerhalb des Vereins hingegen standen auf die Barrikaden, bezeichneten das geplante Gebäude als «chinesische Mauer» und instrumentalisierten sodann den Verein für ihre Zwecke. Ein Zielkonflikt des Präsidenten verhinderte dennoch ein stärkeres Engagement. Der Bezug der Schule erfolgte auf das Schuljahr 1999/2000.¹⁶²

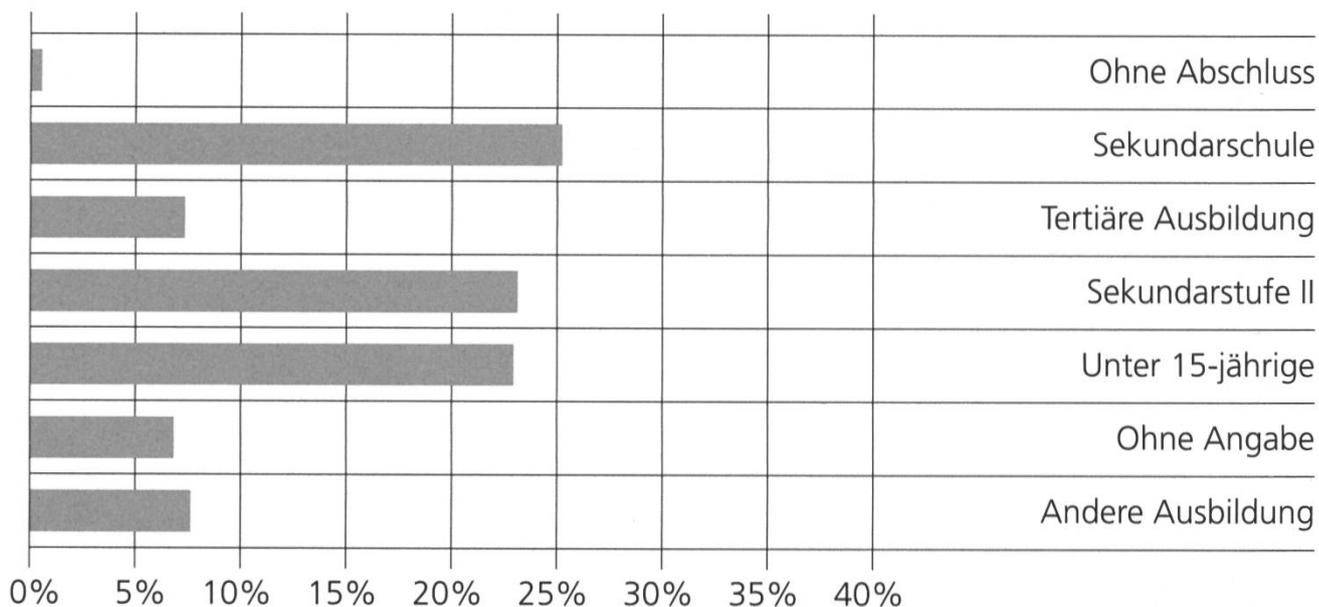
Schulhaus Georgette

Im Schuljahr 1980/81 integrierte die Surseer Schule bereits dreissig Oberstufenabteilungen. Das Hauptproblem lag damals in der ungenügenden Ausstattung, weniger im Mangel an Schulräumen. Anlässlich einer breit angelegten Überprüfung der gesamten Oberstufenanlage Sursee wurden im Jahre 1978 der Raumbedarf und spezifische Wünsche im Zusammenhang mit der Oberstufenreform eruiert, die auf ein gleichwertiges Bildungsangebot für alle Schüler abzielte, die Durchlässigkeit der Schultypen erleichtern und auf individuelle Fähigkeiten besser eingehen wollte. Das daraufhin ausgearbeitete Projekt mit einem Kostenvoranschlag von 10 Mio. Franken drang nie an die Öffentlichkeit; starke personelle Wechsel an den Spitzen der relevanten Behörden und Kommissionen verhinderten vorerst die Ausführung. Der Stadtrat ordnete eine erneute Sichtung der vormaligen Resultate an und beschloss am 17. Januar 1980, die Sache zweigleisig anzupacken: In einer ersten Etappe sollte ein Neubau, das nachmalige «Georgette», mit 14 Klassenzimmern und den notwendigen Spezialräumen verwirklicht werden. Die zweite Bauetappe wollte der Stadtrat erst auslösen, wenn mit den Anschlussgemeinden die offenen Fragen der Schulkreiseinteilung und der Finanzierungsform ausgeräumt waren. Die Vorlage kam bereits am 31. März 1980 zur Abstimmung, da der Neubau auf das Schuljahr 1981/82 bezogen werden sollte, und die Stimmbürger erteilten mit 934 zu 538 Stimmen grünes Licht für das 6,8 Mio. Franken teure Schulhaus. Nach einer kurzen Bauzeit konnte am 30. September 1981 Stadtpräsident Josef Egli das vom Architekten Werner Hess konzipierte Schulhaus Georgette eröffnen.¹⁶³ Die zweite Etappe harrt immer noch ihrer Ausführung.

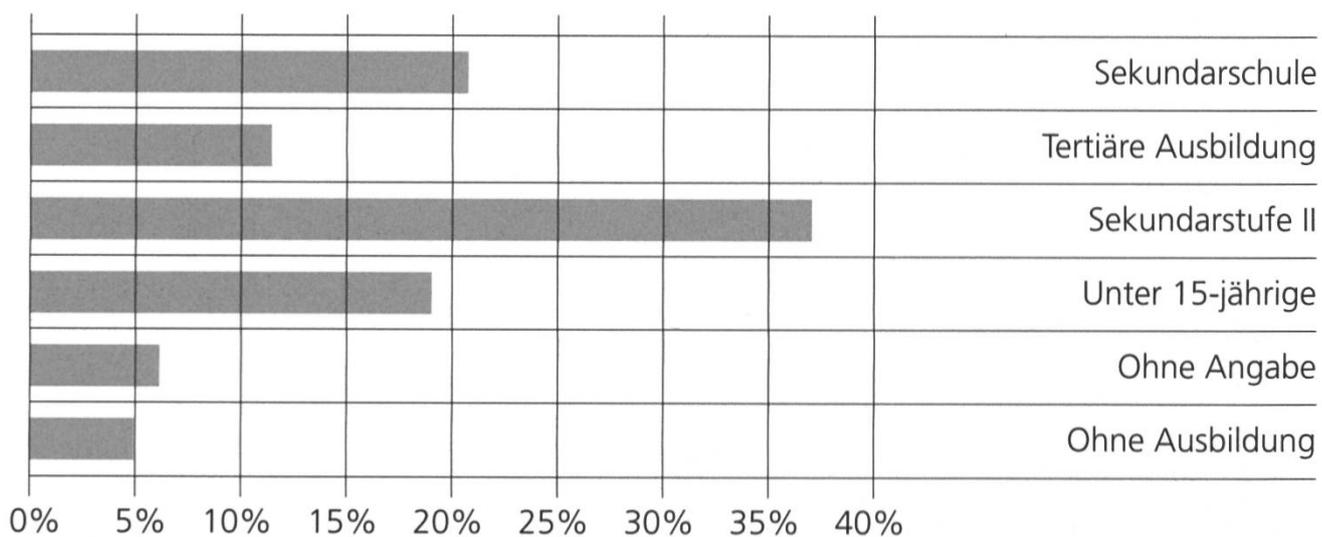
Kindergärten Dägerstein, Kotten und Bürgerheim

Fünf initiativen Bürgersfrauen war es 1894 zu verdanken, dass in Räumen der ehemaligen Uhrensteinschleiferei (ehemaliges Areal Möbel Meier) im westlichen Gemeindegebiet der erste Surseer Kindergarten eingerichtet wurde. Da diese Räumlichkeiten den hygienischen Anforderungen nur ungenügend entsprachen, konnte dank der Unterstützung der Stadt 1904 ins Haus zur Spinne gezügelt werden, wo der Kindergarten bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts blieb. Mit der heranwachsenden Nachkriegsgeneration stieg die Anzahl der Vorschulkinder rapide. Die Behörden konnten die Forderung nach weiteren, dezentralisierten Kindergärten, die der Quartierverein Eisenbahnvorstadt seit 1935 mit einer erstaunlichen Härtnäckigkeit wiederholte und die durch die Diskussion um einen Bebau-

Schulabschlüsse im Quartier Eisenbahnvorstadt 1970



Schulabschlüsse im Quartier Eisenbahnvorstadt 2000



Schulabschlüsse in der Eisenbahnvorstadt 1970 und 2000.

ungsplan Auftrieb erhielt, nicht mehr ignorieren.¹⁶⁴ Obwohl der Stadtrat im Jahre 1950 einen Antrag auf Prüfung der Erstellung von Kindergärten stellte und dieser auch angenommen wurde, verzögerte die finanzielle Belastung der ebenfalls dringenden Schulhausbauten die Realisierung. Die Hartnäckigkeit des Quartiervereins zahlte sich auf jeden Fall aus: Einen der ersten neuen Kindergärten platzierte der Stadtrat an der Dägersteinstrasse, nachdem am 28. Dezember 1964 dem Konzept der Baukommission für die vom Architekten Josef Suter geplanten Kindergärten zugestimmt und der dazu benötigten Kredit von 300'000 Franken gesprochen worden war. Schon bei der Eröffnungsfeier am 25. November 1964 ertönte der Ruf nach einer weiteren Familien ergänzenden Institution im Quartier. Die Gemeinde erstellte so den zweiten Kindergarten im Quartier Eisenbahnvorstadt im kinderreichen Quartier Kotten, wo er in das neue Primarschulgebäude integriert und am 20. August 1969 in Betrieb genommen wurde. Dank der funktionellen Bauweise

mit der Möglichkeit einer raschen Erweiterung konnte 1972 beim Kindergarten Dägerstein das Raumangebot rasch verdoppelt werden. Im Zuge der Sanierungsarbeiten an verschiedenen Schulliegenschaften im Jahre 1989 liess der Stadtrat während des Sommers in der Liegenschaft Bahnhofstrasse 16, im alten Bürgerheim, einen Kindergarten einbauen. Heute belegen zusätzlich die städtische Schulverwaltung mit dem Rektorat sowie eine Spielgruppe, zwei Primarschulklassen und der Schulpsychologische Dienst das Haus.¹⁶⁵

2. Kommunikation und Verkehr

Post

Als Etappenort auf der Gotthard-Transitstrecke war Sursee bereits im Ancien Régime auch ein wichtiger Stützpunkt im Postwesen. Im Jahre 1804 wurde die Landstadt – prädestiniert durch ihre zentrale Lage in der Luzerner Landschaft – zum offiziellen Postkreis innerhalb der kantonalen Post ernannt. Das Büro richtete Posthalter Felix Anton Schnyder (1730–1809) in seinem Gasthof Sonne ein. Nach dem Übergang zur Eidgenössischen Post 1849 pochte der Bundesrat auf die Einrichtung von Telegrafbüros, doch die Surseer schienen auf diese technische Neuerung noch keinen Wert zu legen. Das energische Drängen der kantonalen Amtsstellen bewirkte nach der Weigerung der Centralbahn, ihren im Stationsgebäude deponierten Telegrafen der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, dass im September 1856 der erste Surseer Telegraf im Postgebäude in Betrieb genommen wurde.

Zwanzig Jahre nach dem Umzug der Post ins Erdgeschoss des Rathauses begann in Sursee 1894 mit den ersten acht Abonnenten, wovon die Hälfte im Bahnhofquartier wohnte, das Telefonzeitalter. Mit der Eröffnung der Sursee-Triengen-Bahn im Jahre 1912 bediente der Bahnhof SBB zwei Bahnlinien, was nach dem Begehren der Quartierbewohner zur Einrichtung einer Postfiliale neben dem Bahnhof in den Gebäulichkeiten der Weinhandlung Fischer führte.

Ein Legat aus dem Jahre 1918 begünstigte die Eidgenossenschaft mit dem Wohn- und Geschäftshaus Chrüzlihof an der Centralstrasse. Die Beschenkte fand vorerst keinen Nutzen dafür und überliess es daher gegen eine beträchtliche Summe der PTT. Nach einer umfassenden Renovation zog die Post im Juli 1920 endgültig in die Eisenbahnvorstadt, verliess aber die Poststelle am Bahnhof wieder.¹⁶⁶

Das kontinuierlich steigende Arbeitsvolumen und die fortschreitende Technisierung verunmöglichten im Chrüzlihof zusehends eine speditive Abwicklung der Aufträge. Diese Tatsache veranlasste den Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Otto Estermann (1906–1964), 1947 zur Forderung nach einem neuen Postgebäude.¹⁶⁷ Vertreter des eidgenössischen Parlaments zeigten 1951 nach einem Augenschein vor Ort Einsicht und bewilligten einen Kredit von 650'000 Franken für einen mit hellen Räumen und drei Schaltern versehenen Dienstleistungsbau. Das von den Architekten Erni und Wey konzipierte Postgebäude, wenige Meter südöstlich des alten gelegen, wurde nach einer 15-monatigen Bauzeit am 21. November 1955 eingeweiht. Was mit dem Chrüzlihof geschehen und wie der durch Arrondierung entstandene Postplatz gestaltet werden sollte, beschäftigte den Quartierverein lange, bis die Beseitigung des Gebäudes endgültig beschlossen wurde. Für den Abbruch der alten Post samt Dienstwohnung berechnete die Gemeinde der Post 20'000 Franken und verpflichtete sich im Gegenzug, bei der Suche nach

einem Ersatz für die Dienstwohnung in der Nähe behilflich zu sein.¹⁶⁸ Auf dem weiten Postplatz entstand nach heftiger Kritik 1957 ein aus Holz gefertigter Kiosk, der allen voran der Schulpflege nicht passte, da «die neue Verkaufsstelle (...) an den meist begangenen Schulweg für die Schulkinder» zu stehen kam.¹⁶⁹

Etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Poststelle benötigte die PTT vor allem für die sperrige Fernbetriebsanlage freie Plätze. An der Fähndrichmatte wurde ein geeignetes Grundstück im Ausmass von 4'600 m² gefunden. Die Gemeindeversammlung vom 7. April 1971 genehmigte zwar grossmehrheitlich den Vertrag, gleichwohl verzögerte sich der Bau erheblich. Die PTT fühlten sich daher gezwungen, zwischenzeitlich auf ein Provisorium zu setzen. Eine mobile Telefonzentrale mit einer Kapazität von 1'000 Anschlüssen überbrückte den Engpass ab 1975, bis der Bau einer stationären Zentrale zwei Jahre danach endlich in Angriff genommen und wenig später dem Betrieb übergeben werden konnte.

Das Postgebäude genügte in den 1980er-Jahren den Ansprüchen einer mittlerweile auf beinahe 8'000 Einwohner angewachsenen Kleinstadt nicht mehr. Da die von der Stadt aufgegriffene Überarbeitung der Käppelmatte der Post Möglichkeiten für ihren ins Auge gefassten Umzug bot, erstaunt ihre Bereitschaft zur finanziellen Beteiligung an diesem Grossprojekt nicht. Erste Informationen über diese Pläne drangen 1984 an die Öffentlichkeit, und fünf Jahre später gruppierte sich ein finanzkräftiges Konsortium, in dem die Post ebenfalls vertreten war.¹⁷⁰ Die kränkelnde Wirtschaft veranlasste indes im Jahre 1992 den Abbruch der fortgeschrittenen Planung. Bevor die Post trotzdem die Strassenseite wechselte und 2003 ins Parterre des schliesslich von privater Seite finanzierten Stadthofes einziehen konnte, mietete sie im Schellenrain Räumlichkeiten, um den prekären Platzverhältnissen zu entfliehen. Die Briefzustellung für die Region Sursee erfolgt heute noch von dort.¹⁷¹

Verkehr

Autobus

Im Jahr der Französischen Revolution wurde die wöchentliche Reise- und Postwagenverbindung Luzern–Sursee–Zofingen–Solothurn eröffnet, nachdem bereits früher Postbotenverbindungen nach Luzern bestanden. Die Verbindungen der Postkutsche erfuhren ab Mitte des 19. Jahrhunderts entscheidende Erweiterungen und blieben dennoch marginale Angebote.¹⁷² Der Postreiseverkehr entwickelte sich mit der Umstellung von der Pferdekutsche zum Zeitalter der motorisierten Postautokurse zu Beginn des 20. Jahrhunderts rasant, die verkürzten und beschleunigten Reisezeiten machten das Reisen komfortabel. Auf dem Gelände des westlichen Gemeindegebietes bestanden lange Zeit nur zwei Bushaltstellen, die eine am Bahnhof, die andere bei der Chrüzlihof-Post. Die geringe Fahrgast-Frequenz an der Centralstrasse liess die Post im Zuge des Postneubaus 1955 zuerst am Standort zweifeln. Der Bau der Migros 1960 veranlasste die PTT dann doch zum Übergang zu einer Dreistopp-Strategie im Quartier. Heute hält der Bus zusätzlich an der Ringstrasse Nord im Kottenquartier und beim Stadthof.

Der Autobus wurde auch in anderer Beziehung zum Quartier-Dauerbrenner, denn noch bevor der neue Postplatz überhaupt zur Diskussion stand, forderte der Quartierverein 1951 den Verzicht auf einen Autobusbahnhof beim Hotel Eisenbahn. Der



Die Luftaufnahme 2006 des westlichen Gemeindegebietes mit den eingekreisten Bushaltestellen.
1 Kotten, 2 Bus-Bahnhof, 3 Surseepark, 4 Stadthof, 5 Oberer Graben.



Die Park-and-ride Anlagen neben dem Bahnhof verbesserten das Angebot im öffentlichen Verkehr. Luftaufnahme von 2006.

Bau des Postgebäudes und des dazu erstellten weiträumigen Postplatzes vier Jahre später versprachen eine Entlastung des Bahnhofs, da die Postautos nun dort parkiert werden konnten. Nachdem aber der 1975 eingeführte Bahnersatz-Busbetrieb Sursee–Schöftland die Verkehrsfrequenz am Bahnhof beträchtlich steigerte, wurde eine Projektgruppe eingesetzt, die eine taugliche Lösung für die vielen Busse am Bahnhof bringen sollte. Erst gegen Ende der 1980er-Jahre beschäftigte sich die Bundesbahn ernsthaft mit dem Problem, doch das Grossprojekt Bahn 2000 absorbierte so viele Ressourcen, dass die weitere Beschäftigung mit dem Projekt Surseer Busbahnhof auf die lange Bank geschoben wurde. Weiter überlagerte unversehens eine Gesamtplanung des Bahnhofs das Busbahnhof-Projekt, und die Realisierung litt erheblich darunter. Die SBB versprachen nämlich im Herbst 1988 die Lancierung eines Projektwettbewerbs für diese Gesamtplanung, aber hielten diese Versprechungen dann nicht, weil anscheinend die Stadt ihrerseits keine finanzielle Unterstützung sprechen wollte. Der 3,3 Mio. Franken teure und zwanzig Jahre Planung beanspruchende Busbahnhof wurde nach weiteren Verzögerungen im Jahre 1995 realisiert.¹⁷³ Zwei Jahre zuvor hatte das Bahnhofgebiet übrigens dank dem unkompliziert agierenden Stadtrat eine erste Park-and-ride Anlage mit 75 Parkplätzen erhalten.¹⁷⁴

Eisenbahn

Die in weiten Teilen der Bevölkerung spürbare Skepsis gegenüber dem «neuen Kometen» Eisenbahn teilte die Surseer Stadtbehörde mit ihrer geringen Unterstützung der Station, die im Gegensatz etwa zu Zofingen schliesslich weit vor der ummauerten Stadt gebaut wurde.¹⁷⁵ Nach der Eröffnung der Centralbahn am 9.



Die Geleiseanlage am Bahnhof Sursee kurz vor (oben) und nach (unten) dem Bau des 3. Geleises.

Juni 1856 profitierte die Landstadt aber rasch vom Anschluss ans Schienennetz, was sich vor allem in Neugründungen von Firmen niederschlug. Die Bahn ergänzte auch das Angebot der Postautokurse optimal, was zur Drehscheibenfunktion Sursees und letztlich zum Ausbau der zentralörtlichen Funktion beitrug.¹⁷⁶ Nach der



Die öffentliche Dampfbahnfahrt der Sursee-Triengen-Bahn vom 25. September 2005.

Verstaatlichung der Eisenbahn 1903 weiteten die SBB kontinuierlich den Personenverkehr aus. Kursierten in den Gründerjahren der Centralbahn täglich gerade einmal vier Züge am Bahnhof Sursee, wurde die Frequenz stetig bis zur stündlichen Fahrt in beide Richtungen gesteigert, was mit dem enormen Bedeutungsgewinn des öffentlichen Verkehrs einherging.¹⁷⁷ Der wachsenden Bedeutung Sursees als Mittellandzentrum und zweitwichtigsten Station des Kantons Luzern zollten die SBB im Fahrplanausbau 2003 Tribut. Die direkte, schnelle Verbindung nach Bern war dabei nur die herausragende Erweiterung, welche die Attraktivität der Surensstadt nochmals erheblich erhöhte. Die Einweihung des dritten Geleises, dessen Bau der Quartierverein Eisenbahnvorstadt schon 1943 forderte, ermöglicht ab Dezember 2006 den vollständigen Einbezug ins S-Bahn-Netz Luzerns und die Umsetzung von stündlich fünf Zugverbindungen nach Luzern.¹⁷⁸

Allein der Eisenbahn ins Surental blieb die Anbindung an den Aargau wiederholt verwehrt, und die Privatbahn verkehrt seit der Gründung im Jahre 1912 nur bis Triengen anstatt wie einst geplant bis nach Aarau. Vor der Erbauung der Ringstrasse Ende der 1970er-Jahre wurde die Streckenführung geändert: Die Schlaufe über den Bahnhof Sursee Stadt fiel 1978 der Siedlungs- und Strassenentwicklung zum Opfer, statt dessen wurde das Trasse an den südlichen Rand des Surseer Waldes verlegt, wobei der Bahnhof Sursee Stadt aufgehoben wurde. Heute transportiert die Sursee-Triengen-Bahn Industriegüter – sie übernahm 1976 die Wagenzstellung ins Industriegebiet Münchrüti von den SBB – und dient privaten Gesellschaften als Vergnügungstransportmittel.¹⁷⁹

3. Verwaltung

Mit der Verordnung über die Führung des Einwohnerregisters 1894 setzte die Stadtgemeinde den Grundstein für eine moderne Verwaltung, die von alters her im Rathaus ausreichend Platz fand.¹⁸⁰ Im Rahmen der zentralörtlichen Funktion übertrug der Kanton Luzern dem Amtshauptort die Gerichtsbarkeit über das Amt Sursee, womit auch der Regierungsstatthalter dort residierte. Das Amtsgericht wurde im Rathaus und dem Sankt-Urban-Hof einquartiert, bevor es kurz vor der Rathausrenovation zwischenzeitlich in die Kronenburg an der Centralstrasse 6 auswich und nach der Fertigstellung des Verwaltungsgebäudes an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 Platz fand. Die wechselvolle Geschichte führte 1986 zum Einzug ins Beck'sche Haus am Rathausplatz 9, 2005 zog es zusammen mit andern kantonalen Dienststellen in das neue Gebäude an der Centralstrasse 35 um.

Das Amtsstatthalteramt war seit 1815 im «Grossen Haus» (heutiges Kantonalbank-Gebäude) in der Oberstadt untergebracht. Als sich zu Beginn der 1940er-Jahre die Frage einer Gebäuderenovation aufdrängte und die Regierung in Luzern nur einem Neubau zustimmen wollte, schlug der Stadtrat zuerst einen Neubau auf dem Marktplatz vor. Offensichtlich passte dieser Standort den kantonalen Behörden nicht, denn sie präsentierten am 5. Februar 1943 dem Grossen Rat des Kantons Luzern vier unterschiedliche Bauplätze. Den Zuschlag erhielt derjenige auf der Schnydermatte, da er zwischen Stadtkern und Bahnhof an der gut ausgebauten und ohne Durchgangsverkehr belasteten Centralstrasse lag, freie Gestaltungsmöglichkeiten bot und vergleichsweise günstig zu erwerben war. Das Areal mass 3'150 m² und kostete insgesamt 25'200 Franken.¹⁸¹ Nach einer 14,5 Monate dauernden Bauzeit konnte das Verwaltungsgebäude mit Gesamtkosten von 586'398.55 Franken am 30. September 1948 der Öffentlichkeit übergeben werden. Der in der Bebauungsplan-Kommission diskutierte Verwaltungsbezirk in der Schnydermatte wurde in einem ersten Schritt realisiert.¹⁸²

Der Stadtrat beschäftigte sich erstmals nach dem Auszug der Kantonalbank aus dem Rathaus 1957 mit der Zukunft seiner Verwaltung. 1958 verlangten Mitglieder des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, dass sich der Verein für den Standort Eisenbahnvorstadt einzusetzen habe. Mitte der 1960er-Jahre gewann das Thema an Brisanz, da endgültig feststand, dass die Stadtverwaltung wegen der nun definitiv an die Hand genommenen Rathaus-Renovation zumindest vorübergehend in andere Büroräumlichkeiten ausweichen musste. Da gemäss dem Stadtrat «ein Neubau verfrüht» war, erteilten



Das Hochhaus an der Christoph-Schnyder-Strasse. Aufnahme von 1970.

erteilten

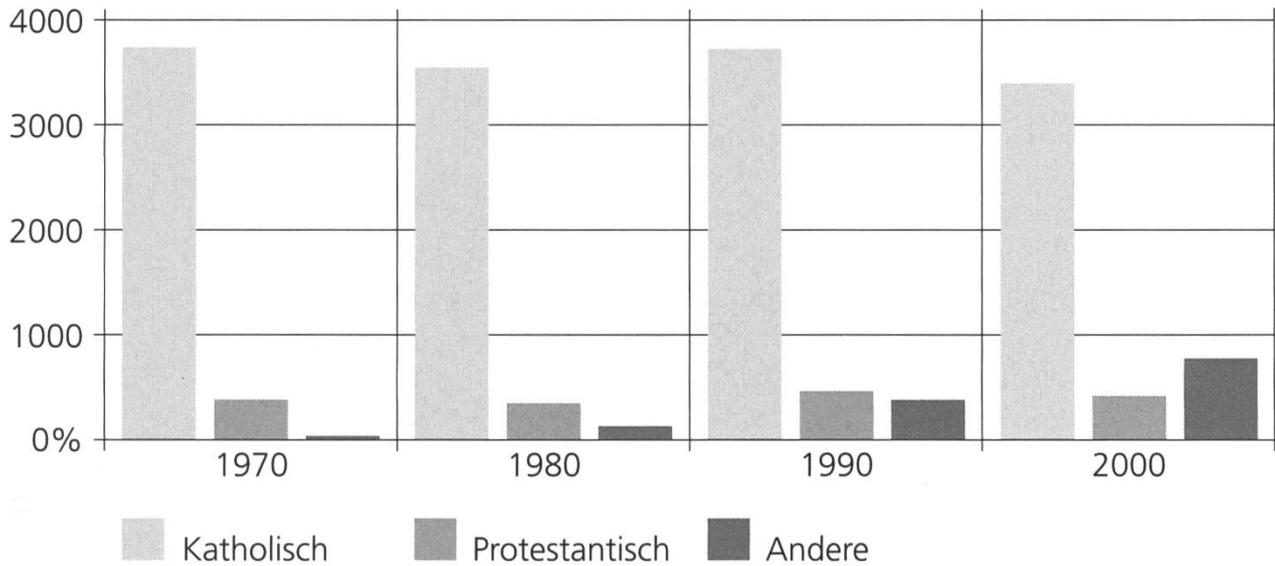
die Bürger am 26. Mai 1965 dem zehnjährigen und verlängerbaren Mietvertrag mit der Terex AG um die erste und zweite Etage des neuen Wohn- und Geschäftshauses an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 ihren Segen, ungeachtet des hohen Quadratmeterpreises von 44 Franken.¹⁸³ Die Reinacher Immobilienfirma erhielt am 13. Februar 1966 die Baubewilligung, obschon anfänglich die geplante Höhe des Gebäudes kritisiert wurde. Der Vertrag hatte insofern Vorteile, als einer allfälligen Rückkehr ins Rathaus keine unumstössliche Absage erteilt wurde, die Verlegung in ein neu zu schaffendes Verwaltungsgebäude während der Mietdauer sorgfältig vorbereitet werden konnte und gegen aussen deutlich gezeigt wurde, dass diese umstrittene Lösung nur provisorischen Charakter besass. Am Bezugstermin vom 15. Mai 1966 wurde die Leidenszeit einstweilen beendet, auch wenn das im Vorjahr eingereichte Postulat Grossert noch nachklang, das den Stadtrat beauftragt hatte, bis am 1. Juli 1976 ein neues Verwaltungsgebäude zu erstellen. Die Stadtverwaltung, die Stadtkasse, das Steueramt sowie das Amtsgericht zogen ein.¹⁸⁴ Die Frist verfloss, die Verwaltung verblieb auch nach Beendigung der Gesamtrenovation des Rathauses im Jahre 1975 an der Christoph-Schnyder-Strasse. Mitte der 1980er-Jahre kamen die Raumprobleme der Stadtverwaltung wieder an die Öffentlichkeit, als der Stadtrat mit dem Vorschlag Aufsehen erregte, mit einem Neubau auf der Käppelmatte die Probleme lösen zu wollen. Die neu formierte grüne politische Gruppierung «Soorser Änderig» brachte den vom Stadtrat bereits geprüften und verworfenen Vorschlag aufs Tapet, die Stadtverwaltung nach einem umfassenden Umbau im ohnehin renovationsbedürftigen Schulhaus St. Georg unterzubringen. Die zu hohen Kosten bei der Umnutzung des Hauses sprachen jedoch klar dagegen, und daher verfolgten die Behörden das Projekt Käppelmatte weiter, obwohl der damalige Stadtschreiber bereits 1985 weise prophezeite, dass «mit der Überbauung kaum vor 1987/88 begonnen werden» könne. In der Zwischenzeit arrangierte die Stadt aus Gründen der Raumnot anderweitige und flexiblere Lösungen, das Zivilstandesamt und das Betreibungsamt beispielsweise wechselten die Strassenseite und zogen in den im Jahre 1990 fertig erstellten Kyburgerhof vis-à-vis des Terex-Hochhauses. Trotz der stadträtlichen Kraftanstrengung gelang die Zentralisierung der Stadtverwaltung in einem eigenen, der Bedeutung Sursees angemessenen Bau bis heute nicht.¹⁸⁵

4. Kirche

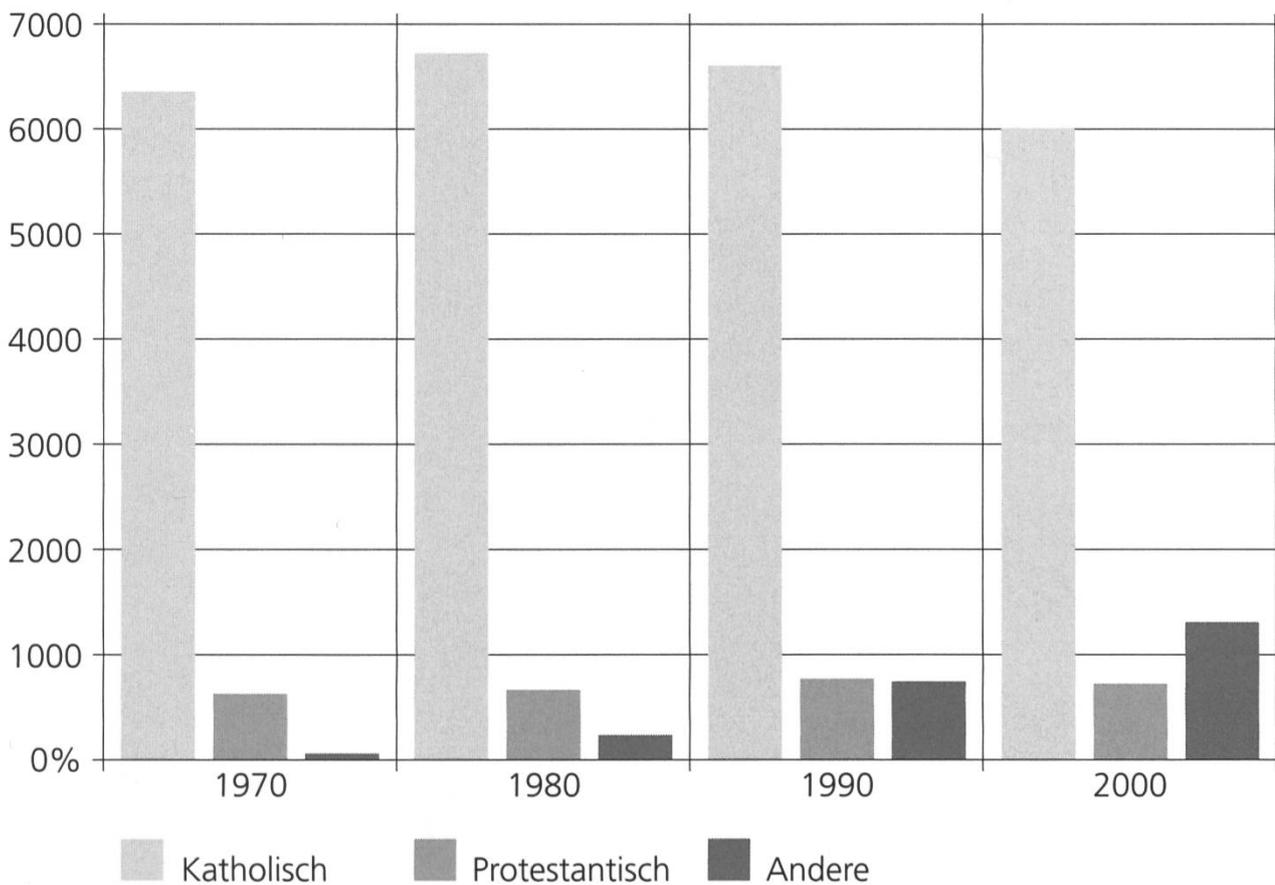
Die Stadtkirche dominiert heute das Stadtbild in der Altstadt, im westlichen Gemeindegebiet existiert hingegen nicht ein einzelnes Bauwerk mit derselben hervorragenden Ausstrahlung, sondern eine Vielzahl von Sakralbauten liegt dort verstreut. Die Kapelle Maria Dägerstein, die nach der Verlegung des Friedhofs 1636 allmählich zur Friedhofskapelle wurde, und die Kreuzkapelle als früherer Abschluss der Vorstadt waren lange Zeit die einzigen Gebäude in den Matten und Feldern westlich der Kernstadt, abgesehen von landwirtschaftlich genutzten Gebäuden.¹⁸⁶ In den 1970er-Jahren geriet die Kreuzkapelle kurz in den Mittelpunkt des Interesses, denn die gewünschte Restaurierung 1971 rief auch Stimmen auf den Plan, die für den vollständigen Abbruch der mutmasslichen Hinrichtungsstätte des Bauernführers Christian Schibi plädierten.¹⁸⁷

Nach dem verlorenen Sonderbundskrieg mussten die Luzerner gemäss der neuen Bundesverfassung von 1848 den Protestanten das Stimmrecht zubilligen und sie

Religionszugehörigkeit Eisenbahnvorstadt



Religionszugehörigkeit Sursee



Religionszugehörigkeit der Bewohner von Sursee und der Eisenbahnvorstadt 1970 bis 2000. Rund 80% der Einwohner bekennen sich nach wie vor zur römisch-katholischen Kirche, wohingegen in den letzten Jahren – auch dem gesamtschweizerischen Trend folgend – die Zahlen entweder einer anderen Religion oder der Konfessionslosen rapide ansteigen.

als gleichwertige Bürger akzeptieren. Zwei Jahre später wurden die ersten sechs Protestanten in Sursee registriert. Die Zahl der Reformierten stieg mit der einsetzenden Industrialisierung, die massgeblich von protestantischen Glaubensanhängern vorangetrieben wurde, bis zur Jahrhundertwende auf 100 Personen an.¹⁸⁸ Im damals neuen Eisenbahnvorstadtquartier fanden sie zuerst in Räumen der Conservenfabrik und des Bürgerheims provisorisch Platz für ihre Gottesdienste und konnten als mittlerweile formierte Pfarrei am 12. August 1912 die reformierte Kirche auf dem Dägersteinfeld einweihen. 1966 erhielt die reformierte Kirchgemeinde einen an das Pfarrhaus angebauten Pfarrsaal.¹⁸⁹ Heute bekennen sich rund 10 Prozent der Surseer zur evangelisch-reformierten Glaubensgemeinschaft.

Um der Entwicklung im Bahnhofgebiet sowie der künftig möglichen Entstehung einer Filialkirche im Bahnhofgebiet Rechnung zu tragen, beabsichtigte die Kirchgemeinde den Kauf eines Bauplatzes für das ursprünglich nahe der Kirche vorgesehene katholische Pfarreiheim unterhalb der reformierten Kirche an der Dägersteinstrasse 1 im April 1949. Doch nicht alle Pfarreimitglieder konnten sich mit der örtlichen Trennung von Kirche und Pfarreiheim anfreunden und brachten das Hotel Schwanen und die Kronenburg als Gegenvorschläge ins Spiel. Eine in der Zwischenzeit erschienene Studie nahm ihnen dann rasch den Wind aus den Segeln, denn die Kosten für ein neues Heim unterboten die Umbauarbeitenkosten in den vorgeschlagenen Häusern weitestgehend. Der Bau des zweiteiligen Projekts mit Vereinstrakt und Gesellenheim wurde im März 1954 in Angriff genommen, doch an der Einweihung vom 11. September 1955 stand nur der Vereinstrakt; Der vorgesehene Gesellentrakt wartet noch heute auf seine Ausführung, denn die enormen Kosten verhinderten den Bau.¹⁹⁰ So stehen das katholische Pfarreiheim und der reformierte Pfarrsaal in unmittelbarer Nähe zueinander friedlich beisammen, das Quartier Eisenbahnvorstadt erhielt wichtige gesellschaftliche Treffpunkte.

Als die Frage einer zweiten katholischen Kirche, welche bereits vor der Verlängerung der Pfarrkirche 1935 zur Diskussion stand und vom Quartierverein Eisenbahnvorstadt Unterstützung erhielt, das öffentliche Leben Sursees bewegte und die Kirchgemeinde in den 1950er-Jahren auf der Schnydermatte ein Grundstück im Ausmass von 8'000 m² günstig erstanden hatte, rückte das Quartier in kirchlichen Angelegenheiten wiederum ins Gespräch. Wegen Verzögerungen in dieser Angelegenheit schliess das Projekt auf der Schnydermatte ein, andere Möglichkeiten drängten sich in den Vordergrund. Zum Einen sollte ein Provisorium «Notkirche» aus wieder verwendbaren Elementen für Abhilfe sorgen, andererseits kam 1968 die Idee kurz auf, in der Turnhalle Kotten ein ständiges Gottesdienstlokal – mittlerweile organisierte die katholische Pfarrei im Schulhaus Kotten Schülergottesdienste – einzubauen. Die Planungskommission der Kirchgemeinde stufte 1980 das Platzangebot der Kirchen für die nahe und weitere Zukunft als genügend ein, und die Kirchgemeinde veräusserte das vorsorglich gekaufte Land bereits Ende der 1970er-Jahre für den Preis von 2,2 Mio. Franken.¹⁹¹

Die Fabriken in Bahnhofsnähe bewogen die nach dem Zweiten Weltkrieg anwachsende ausländische Bevölkerung (von 1950 bis 1960 stieg der Ausländeranteil in der Surenstadt von 3 auf 10 Prozent an), in Sursee Arbeit und Wohnsitz zu suchen. Die grosse Mehrheit der Ausländer stammte aus dem katholisch geprägten Italien, was die katholische Landeskirche Luzern dazu veranlasste, 1962 eine Italie-

ner-Seelsorge in Sursee einzurichten. An der Bahnhofstrasse 21 konnten ein Jahr später zwei Häuser bezogen werden, und als das Altersheim St. Martin 1969 gebaut wurde, zog das «Missione cattolica» genannte Seelsorgezentrum unter der finanziellen Mithilfe der Bürger kurz darauf in das frei gewordene Bürgerheim an der Bahnhofstrasse 16 um.¹⁹² Die Stadtbehörde unterstützte den Umzug und die vorherige Renovation des Gebäudes: «Als aufstrebender Industrieort sind wir auf die ausländischen Gastarbeiter angewiesen. Es ist unsere feste Überzeugung, dass den ausländischen Arbeitnehmern das notwendige Seelsorge- und Fürsorgezentrum weiterhin gesichert werden soll.»¹⁹³ Zwanzig Jahre später musste die Missione (und auch die Ludothek) das Haus wieder räumen, da die Räume für schulische Zwecke benötigt wurden. Danach konnte sie sich in den ehemaligen Werkhallen der Baumeister am Vierherrenplatz einmieten bis zur Aufhebung der Institution 1998.¹⁹⁴

5. Militär

1841 beschloss der Grosse Rat des Kantons Luzern den Bau einer neuen Kaserne, und die selbstbewussten Surseer Einwohner kämpften keck mit der Stadt Luzern um den Standort. Vom in bester Erinnerung gebliebenen eidgenössischen Truppenlager, das 1838 auf dem Dägersteinhügel abgehalten wurde, wussten sie um die wirtschaftlichen Vorteile militärischer Präsenz in der Landstadt. Da die Wirren rund um den Sonderbundskrieg leere Kassen hinterlassen hatten, sah sich der Kanton gezwungen, das Projekt mehr als zehn Jahre zu verschieben. Beim nächsten Anlauf im Jahre 1856 reagierte der Gemeinderat mindestens ebenso resolut und legte sein gesamtes politisches Gewicht in die Waagschale.¹⁹⁵ Als die vorbereitende Kommission des Grossen Rates nach der ersten Begutachtung der Lokalitäten im Mai 1860 ihre Forderungen um 20'000 Franken auf 100'000 Franken und um die kostenlose Bereitstellung eines militärischen Übungsfeldes erhöhte, kippte die Stimmung schlagartig. Die Stadt Sursee verlor daraufhin die Ausmarchung um das kantonale Zeughaus, verhehlte dagegen nicht ihren Gram gegenüber den überbordenden Forderungen und der weiteren Konzentration kantonaler Anstalten in der Hauptstadt.

Die Korpssammelplätze in Luzern und Aarau platzten in den 1920er-Jahren aus allen Nähten, es bedurfte schnell einer kostengünstigen und zentralen Entlastung. Der seit der Bundesstaatsgründung verantwortliche Bund suchte zu diesem Zweck im Gebiet zwischen diesen beiden Städten nach Bauland und traf in Sursee und Zofingen auf interessierte Behörden, wobei er die Surenstadt von Beginn an bevorzugt behandelte. Böse Zungen behaupteten im Nachhinein, dass der amtierende Militärminister Rudolf Minger (1881–1955) damit den einflussreichen Surseer Nationalrat Heinrich Walther (1862–1954) für dessen Unterstützung bei seiner Wahl in den Bundesrat 1929 belohnt habe. In Sursee kümmerten sich die Verantwortungsträger nicht um solche Spekulationen und konzentrierten sich auf ihre Kompetenzen. Vier Plätze kamen anfänglich in Frage, doch wurde schnell das bisher unbebaute nördliche Gemeindegebiet ausgewählt. Warum drängte die Gemeinde so sehr auf den Bau einer Zeughausanlage auf ihrer Gemeindegrenze trotz den immensen finanziellen Opfern?¹⁹⁶ Wie im 19. Jahrhundert versprach sich die Gemeinde von einem eigenen Korpssammelplatz mit Zeughaus hohe Gewinne für die ansässige Wirtschaft, die besonders unter der herrschenden Wirtschaftskrise litt. Die Hoff-

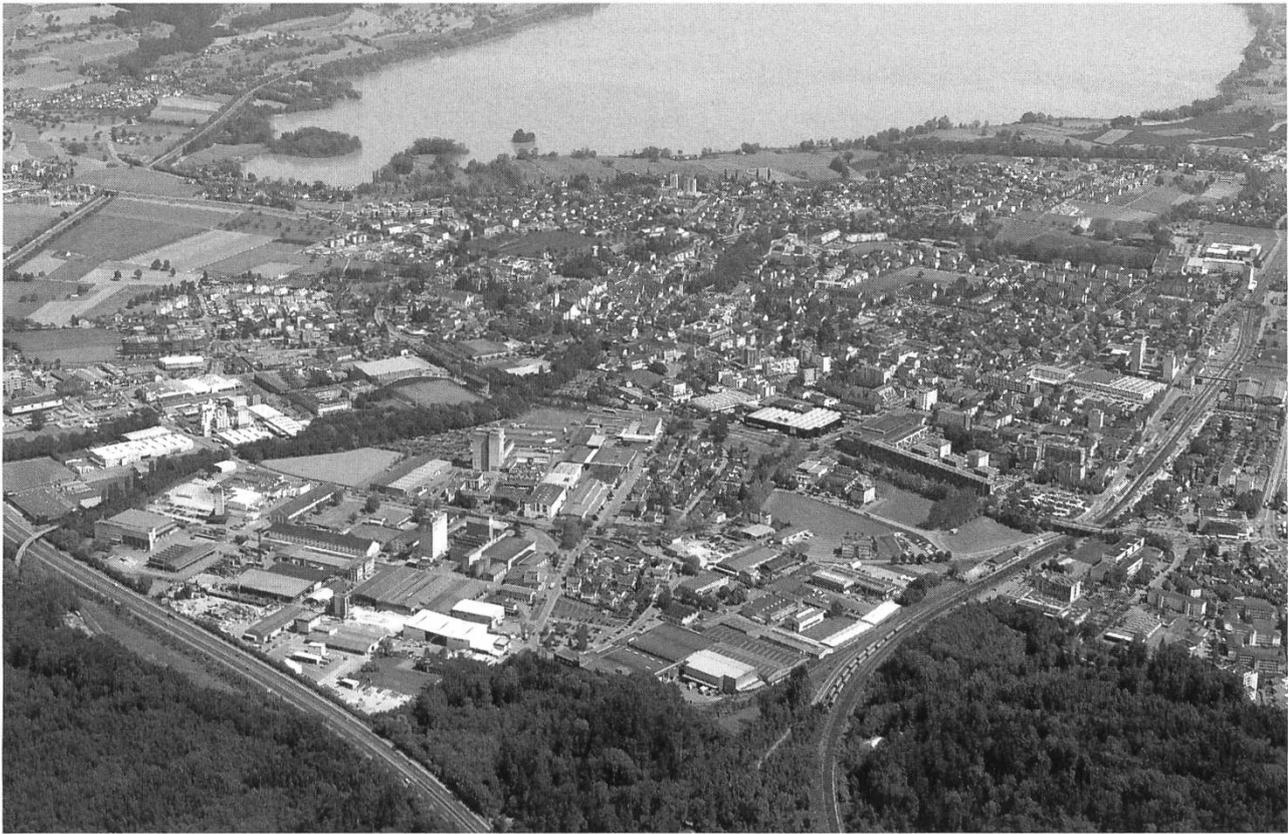


Im Vordergrund die Zeughausanlage in der Münchrüti nach der Eröffnung 1934, im Hintergrund die Stadt mit dem Sempachersee und der Alpenkette.

nung auf zu erwartende Profite für die Gastronomie und die nachgelagerten Betriebe stand an der Gemeindeversammlung vom 10. Januar 1932 im Zentrum und führte zur einhelligen Zustimmung zum Vertragsentwurf zwischen der Gemeinde und dem eidgenössischen Militärdepartement namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft.¹⁹⁷

Obwohl die nötig gewordene und durch Geometer Max Beck geplante Verkehrserschliessung, der Landerwerb, die Wasserleitung und die Elektrizitätsversorgung die ungeheure Investition von 145'000 Franken erforderten, lohnte sich vor allem die Erschliessung der Münchrüti.¹⁹⁸ Die Einweihung der Zeughausanlage, die aus drei Hauptgebäuden und vier Munitionsgebäuden im Wald bestanden, fand am 29. Mai 1934 statt.¹⁹⁹ Einige Zeughausangestellte erwarben an der neu erschlossenen Strasse Baugrund und liessen an der heutigen Kleinfeldstrasse, Einfamilienhäuser in der Nähe ihres Arbeitsortes bauen.²⁰⁰

Nach dem Verkauf des Zeughauses an den Bund 1948 erweiterten einige Um- und Anbauten die ehemalige Anlage, allem voran ermöglichte das Industriegeleise dem Zeughaus den Zugang zur grossen weiten Schienenwelt. Mit dem Neubau von 1990 verbreitete der Bund vorschnell Vertrauen bei Angestellten und Behörden, was sich mit der Erweiterung 1997 noch verstärkte, da nun das Surseer Zeughaus das zweitgrösste der Schweiz war. Die sich wandelnden Rahmenbedingungen in der Armee liessen dem Standort trotz den hohen Investitionen in den 1990er-Jahren keine Möglichkeit, auf dem gleichen Personalbestand zu verharren. Heute arbeiten noch etwa 50 Personen im Zeughaus Sursee. Dementsprechend ist die einst überragende wirtschaftliche Bedeutung des Zeughauses für die Stadt und Region Sursee tief gesunken.²⁰¹



Die Zeughausanlage im Vordergrund und das Gemeindegebiet von Sursee. Luftaufnahme 2006.

Zusammenfassung

Der Wirtschaftsraum Sursees konzentriert sich heute weitgehend im Gemeindegebiet westlich der Sure, wo die landwirtschaftlich geprägten Handels- und Veredelungsfirmen, die industriellen Betriebe sowie vor allem der Dienstleistungssektor dank vorzüglichem Nährboden während des letzten Jahrhunderts einen steten Ausbau erfahren haben. Das «Fanal der Luzerner Landwirtschaft» 1885 mit dem ersten Landwirtschaftsgesetz, der ersten landwirtschaftlichen Genossenschaft in Sempach, dem Wechsel des Luzerner Bauernverbands zu einer aktiven bäuerlichen Interessenspolitik und der Gründung der landwirtschaftlichen Winterschule hatte weitreichende Folgen für Sursees Wirtschaftsleben.²⁰² In der Surenstadt schlug die Landwirtschaft Wurzeln und überragte die anderen Wirtschaftsbereiche bis weit ins 20. Jahrhundert. Erst mit der beginnenden zweiten Industrialisierung nach 1960 verlor sie ihre dominante Stellung und teilt heute mit den beiden anderen Wirtschaftssektoren den Antrieb zum Wirtschaftsmotor Sursee. Eine erstaunliche, aber angestrebte Ausgewogenheit von Landwirtschafts-, Industrie- und Dienstleistungsbereich zeichnet Sursee aus, wobei in der heutigen Dienstleistungsgesellschaft auch das Zentrum der Luzerner Landschaft durch diesen Sektor massgeblich geprägt wird. Neben den Gastronomiebetrieben, Banken und Lebensmittelgeschäften beheimatet das westliche Gemeindegebiet die Mehrheiten der Büros von Versicherungsgesellschaften, der Arztpraxen und der Anwaltskanzleien.

Liegen die Schwerpunkte der Konsum- und Finanzwirtschaft an der Bahnhofstrasse sowie jene der Verarbeitungswirtschaft in der Industriezone, zentriert sich der Freizeitbereich wie vor hundert Jahren mit einer lebendigen, vielfältigen (Erlebnis-) Gastronomie und kulturellen Angeboten schwerpunktmässig in der Altstadt. Für

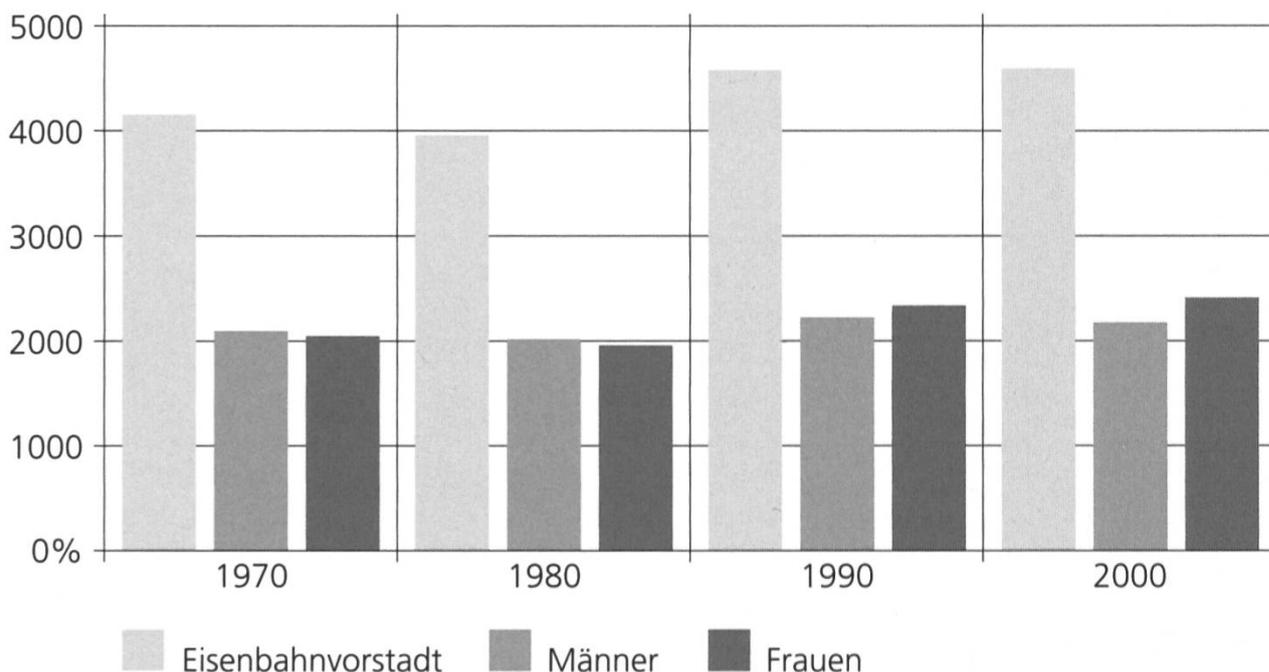
die Ansiedelungen von Industrien waren die positiven Erfahrungen im 19. Jahrhundert äusserst hilfreich, denn die bekannten Erfolgsrezepte (Steuererleichterungen, günstige Landpreise, Bereitstellung des Verkehrsanschlusses) wurden auch im 20. Jahrhundert erfolgreich angewendet. Die Industriezone des Zonenplans 1968 erhielt in den letzten beiden Jahrzehnten durch den Bau der Autobahn, die darauf folgende Erschliessung der Allmend und den Bau der Surentalstrasse eine spürbare Entlastung.

Die öffentliche Funktion des westlichen Gemeindegebietes teilt seine Bedeutung entsprechend der demographischen und geographischen Grösse. Mehr als die Hälfte aller Institutionen der öffentlichen Hand sind hier angesiedelt. Vor allem der Bildungs-, der Kommunikations- und der Verwaltungsbereich waren eng mit der Entwicklung des Quartiers verbunden. Ausserhalb des Untersuchungsgebietes liegen heute nur die bedeutendsten gesundheitlichen (Regionalspital und Altersheim), bildenden (Kantonsschule) und religiösen (Stadtkirche) Einrichtungen. Die nur angeschnittene Wohnfunktion ist im westlichen Gemeindegebiet ebenfalls beträchtlich. Obwohl freie Parzellen rar wurden, wird sie zukünftig durch verdichtete Bauweisen noch an Gewicht gewinnen.

Das stete Bevölkerungswachstum verlangte nach einem parallelen Ausbau der Infrastrukturbauten wie Schulen, Post, Verkehrswege, und der Quartierverein Eisenbahnvorstadt begleitete diese Entwicklung tatkräftig. Diese beiden Kontinuitäten prägen das westliche Gemeindegebiet.

Am Schluss dieser Arbeit könnte die heutige Stellung von Sursee West etwas lapidar mit «ohne Eisenbahnvorstadt kein Sursee» beschrieben werden.

Bevölkerungsentwicklung Eisenbahnvorstadt



Bevölkerungsentwicklung der Eisenbahnvorstadt 1970 bis 2000 nach Geschlecht getrennt.

Anmerkungen

Von der ländlichen Vorstadt zur «City»

- ¹ Andrea Willimann, «Wenn hier Orts eine solche Fabrike eröffnet würde, es für niemand zum Nachtheil wäre», Die Luzerner Landstadt Sursee und die Fabrikindustrialisierung 1870 bis 1910, Surseer Schriften, Geschichte und Gegenwart 7, Sursee 2005.
- ² Andrea Willimann, Sursee – Die zweite Kapitale des Kantons Luzern, LHV 41, Basel 2006.
- ³ Alfons Kälin, Die Stadt Sursee und ihr Umland, Sursee 1970.
- ⁴ Rudolf Amrein, Das formale und funktionale Gefüge eines zentralen Ortes und seiner umliegenden Gemeinden am Beispiel von Sursee, Burgdorf 1971.
- ⁵ Walter Christaller, Die zentralen Orte Süddeutschlands, Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen, Jena 1933, unveränderter Nachdruck, Darmstadt 1968.
- ⁶ Erwähnt sei stellvertretend: Christian Lüthi u. a., Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte (VZG), Bd. 3, Baden 1999.
- ⁷ Die beiden Begriffe «Städteplanung» und «Städtebau» werden heute meist synonym oder in Ergänzung zueinander gebraucht. Vgl. Benedikt Huber (Hrsg.), Städtebau-Raumplanung, Bd. 1, Städtebau, 4. überarb. Auflage, Zürich 1989, S. 38 f.
- ⁸ Sursee. Reise zum Wakkerpreis 2003, Hrsg. Schweizer Heimatschutz, Zürich 2003, S. 3.

Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee

- ¹ Stadtarchiv Sursee (folgend SAS), Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll der konstituierenden Versammlung mit Mitgliederverzeichnis und Statuten, 14.8.1899.
- ² Vgl. Alois Anklin, Weinhandlung Gebr. Fischer zum Weinhof, unveröffentlichter Artikel für die Chronik Sursee (Kopie im SAS), Luzern 1983.
- ³ Vgl. Alfons Kälin, Die Stadt Sursee und ihr Umland (Dissertation), Sursee 1970, S. 52.
- ⁴ Vgl. Kälin, Sursee, S. 51–52; Stefan Röllin, Mark Wüst, Bausteine zum 19.–20. Jahrhundert. Eine synoptische Übersicht, in: Chronik der Stadt Sursee, herausgegeben von der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995.
- ⁵ Vgl. Stefan Röllin, Bürger und Armenwesen im 19. Jahrhundert, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995. Die fünf städtischen Brunnen innerhalb der Stadtmauern und beim Kloster wurden mit Wasser aus den Suberscharzquellen (Dubenschwarzquellen) gespeist, siehe: Die Wasserversorgung Sursee in ihrer Entstehung und Entwicklung, Bericht von Joseph Willimann, Brunnenmeister (Kopie im SAS), Sursee 1927.
- ⁶ Alfons Kälin benutzt die Bezeichnungen Siedlungskerne und Kernpunkte, vgl. Kälin, Sursee, S. 49–52.
- ⁷ Vgl. Emil Züger, Kirchen und Kapellen von Sursee, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995; Uta Bergmann, Stefan Röllin, Sursee. Schweizerische Kunstführer GSK, Bern 1996, S. 53–54, 60–62. Zu den Friedkreisgrenzen im Raum Sursee im 18. Jahrhundert: Andrea Willimann, Sursee – Die zweite Kapitale des Kantons Luzern. Zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Geschichte der Luzerner Landstadt in den Jahren 1798 bis 1871, Basel 2006, Karte 3, S. 30; und Stefan Röllin, Vom Friedkreis zur Stadtgrenze, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995.
- ⁸ Vgl. Sebastian Grüninger, Stefan Röllin, Zwischen Altstadt und Sempachersee. Kleinstädtische Quartierentwicklung im Spiegel von fünfzig Jahren Quartierverein Mariazell 1947–1997, Surseer Schriften Geschichte und Gegenwart 2, Sursee 1997, S. 15–19. Zur Dreizelgenwirtschaft: Historisches Lexikon der Schweiz, <http://hls-dhs-dss.ch>, Zelgensysteme, 13.6.2006.
- ⁹ Vgl. SAS, AD 3, Die Stadt Sursee nebst seinen Umgebungen, Plan um 1850; Grosser Situationsplan von Sursee 1865, Topographische Karte des Kantons Luzern, 1:25'000, 1864. Einen Überblick über die Bauernhöfe im 19. Jahrhundert vermittelt die Liste der Grundbesitzer entlang des zur Gemeindestrasse erklärten Strassenstücks Schellenrain-Bahnübergang-Station Sursee anhand der Verteilungstabelle für Unterhaltungspflichten. SAS, AC 32, Bahnhofstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll des Stadtrates von Sursee, 26.10.1893; Beschluss Gemeinderat von Oberkirch, 4.11.1897. Zum Bürgerheim: Röllin, Bürger und Armenwesen im 19. Jahrhundert.
- ¹⁰ Der absolut grösste Landanteil in Sursee, etwas mehr als ein Fünftel des bewirtschafteten Bodens, gehörte Franz Ludwig Schnyder von Wartensee, dem Schultheissen von 1798. Willimann, Die zweite Kapitale, S. 55–61, S. 286.
- ¹¹ «Kotten», vom mittelhochdeutschen «Kote», Hütte. Aussätzige lebten ursprünglich in kleinen Hütten auf dem Feld, die man nach ihrem Tod abbrannte. Siechenhäuser wurden in der Folge mancherorts in Anlehnung an frühere Zustände Kotten genannt, siehe: Stefan Röllin, Das Spital- und Fürsorgewesen von Sursee bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Sursee und sein Spital. Vom Bezirksspital zum kantonalen Spital 1940–1990, Stiftung Krankenpflege Sursee (Hg.), Sursee 1990, S. 10–12.
- ¹² Vgl. Röllin, Wüst, Bausteine zum 19.–20. Jahrhundert.
- ¹³ Vgl. Andrea Willimann, «Wenn hier Orts eine solche Fabrike errichtet würde, es für niemand zum Nachtheil wäre». Die Luzerner Landstadt Sursee und die Fabrikindustrialisierung 1870 bis 1910, Surseer Schriften Geschichte und Gegenwart 7, Sursee 2005, S. 37–38 und 47–48.
- ¹⁴ Vgl. Willimann, Die zweite Kapitale, S. 193.
- ¹⁵ Vgl. SAS, AD 3, Plan «Die Stadt Sursee mit seinen Umgebungen», um 1850; AD 6, «Karte der Gemeinde Sursee», 1874 mit Nachträgen bis 1900; Grosser Situationsplan von Sursee 1865, Topographische Karte des Kantons Luzern, 1:25'000, 1864; «Prospect der Stadt Sursee», aquarellierte Zeichnung von Bernhard Wagemann, Sursee um 1812, in: Willimann, Die zweite Kapitale, S. 103.
- ¹⁶ Vgl. Christoph Bürkle, Jörg Friedrich (Hg.), Städte bauen. Luigi Snozzi. Urbanistische Projekte, Ideen und Arbeiten 1972–1997, Sulgen 1997; Beat Bühlmann, Porträts Kanton Luzern. Öffentlicher Raum, Luzern 2002; SAS, AI, Bericht zum Projektwettbewerb Überbauung Käppelimmatt, Sursee, Juli 1990.
- ¹⁷ Vgl. Willimann, Die zweite Kapitale, S. 344.
- ¹⁸ Vgl. Andrea Willimann, Sursee kam zur Bahn wie die Jungfrau zum Kind. Zweite Kapitale wollte für die Eisenbahn kein Kapital opfern, in: Surseer Woche, 8.6.2006, S. 9; Markus Alig, Sursee und die Eisenbahn, in: Chronik

der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995.

- ¹⁹ Gutachten Oberingenieur von Etzel, 14.9.1853, zit. in: Markus Alig, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten–Luzern, unveröffentlicht, Sursee 1979, S. 28. Das Gutachten von Oberingenieur Karl von Etzel zu den beiden Strecken-Varianten bevorzugte die Surseer Linie, die weniger Steigungen aufwies und weniger Kunstbauten erforderte, welche bei der Wolhuser Linie Mehrkosten von 3,4 Mio. Franken zur Folge gehabt hätten, gegenüber den veranschlagten Gesamtkosten von 5,85 Mio. Franken für die Sursee-Variante.
- ²⁰ Vgl. Alig, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten-Luzern, S. 26–32; Daniel Zumbühl, Schliesslich dampfte es am Sempachersee. 150 Jahre Eisenbahnanschluss, Englische Experten schlugen Linie durchs Hinterland vor, doch die Centralbahn wollte es anders, in: Surseer Woche, 8.6.2006.
- ²¹ Vgl. Wie den Willisauern vor 100 Jahren die Eisenbahn «davonfuhr», Willisauer Volksblatt, 100 Jahre Liberale Willisauer Zeitung, Vom «Hinterländer» zum «Volksblatt», 23.11.1951.
- ²² Gemeinderatsitzung vom 9.11.1853, zit. in: Willimann, Die zweite Kapitale, S. 345.
- ²³ Ratsprotokoll 23.7.1853, zit. in: Alig, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten–Luzern, S. 48.
- ²⁴ Vgl. Alig, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten-Luzern, S. 46–48; Willimann, Die zweite Kapitale, S. 347.
- ²⁵ SBB Archiv, VGB SBBSCB02 097 06, Petition um Anlegung einer Haltestelle in Oberkirch, Gemeinderat Oberkirch an das titl. Direktorium der Centralbahn in Basel, 13.11.1854. Oberkirch erhielt erst 1930 eine eigene Haltestelle.
- ²⁶ Zur Eisenbahn und Station Sursee: Willimann, Die zweite Kapitale, S. 344–348; Alig, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten–Luzern; Alig, Sursee und die Eisenbahn; und die zum 150-Jahre-Bahnjubiläum erschienenen Artikel in der Surseer Woche von Andrea Willimann und Daniel Zumbühl, Surseer Woche, 8.6.2006, S. 8–9.
- ²⁷ Vgl. Andreas Stegmeier, Eisenbahnfieber und Grosse Depression, in: Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte, Bd. 3, Baden 1999, S. 171–202.
- ²⁸ Christian Pfister, Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Vol. 56/1, 2006, S. 2.
- ²⁹ Hans-Rudolf Galliker, Michael Koch, Walter Ulmann, Uster, Vom Werden einer Agglomerationsstadt. Planungsgeschichten aus dem Zürcher Oberland, Uster (ohne Jahr), S. 4, 28.
- ³⁰ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 49.
- ³¹ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 44–46.
- ³² Willimann, Die zweite Kapitale, S. 290.
- ³³ Willimann, Die zweite Kapitale, S. 289–290.
- ³⁴ Vgl. Willimann, Die zweite Kapitale, S. 270–271. Zur Villa Schnyder: SAS, CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck.
- ³⁵ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 62–64.
- ³⁶ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 132.
- ³⁷ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 66–77, 84–88.
- ³⁸ Vgl. Michael Koch, Städtebau in der Schweiz 1800–1900, Entwicklungslinien, Einflüsse und Stationen, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich, ORL-Bericht 1992/81, Zürich/Stuttgart, S. 31, 73; Stegmeier, Eisenbahnfieber und Grosse Depression, S. 190–198. Zu Sursee: Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 64, 84–92.
- ³⁹ SAS, AH 1977/27, 100 Jahre Estermann AG in Sursee, Vaterland, 14.10.1977.
- ⁴⁰ Anschaulich stellen die «Situationspläne der Station Sursee» von 1875, 1888, 1889 und 1900 die Entwicklung des Surseer Bahnhofquartiers dar, SBB Archiv, GD BAUSBBALT 044 19, Sursee Pläne; und im Archiv der Vorgängerbahnen: VGB SCBSBBSCB01 05001, VGB SCB SBBSCB03 03003; SAS, Dokumentation Stadträte und Bürgerräte von Sursee 1815–2000.
- ⁴¹ Vgl. Stefan Röllin, Spiel und Sport in Sursee, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995.
- ⁴² Vgl. Die Wasserversorgung Sursee in ihrer Entstehung und Entwicklung; Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 127–136.
- ⁴³ Vgl. Koch, Städtebau in der Schweiz, S. 43.
- ⁴⁴ Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Bahnhofstrasse, Verhandlungsprotokoll des Stadtrates von Sursee, 26.10.1893; Beschluss Gemeinderat von Oberkirch, 4.11.1897.
- ⁴⁵ Vgl. SBB Archiv, VGBSCB SBBSCB03 03003, Gemeinderat an das Direktorium wegen Wasserversorgung, Plan der städtischen Wasserversorgung von 1891/1893.
- ⁴⁶ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 128. Zum Verkauf der Centralstrasse an die Gemeinde und den Besitzverhältnissen auf dem nördlichen Dägersteinfeld: SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse. Beim späteren Expropriationsverfahren für die Verlängerung der Strasse bis zum Städtchen 1908 werden verschiedene Landverkäufe Welterts aufgezählt, siehe: Urteil Bezirksgericht von Sursee in Expropriationsstreitsachen des Dr. August Käppeli gegen die Polizeigemeinde Sursee, 7.9.1910, S. 12–15. Das Fahrrad war das wichtigste Verkehrsmittel der Fabrikarbeiter, 1960 kamen noch 63,7 Prozent der Arbeiter der Sursee-Werke AG, der ehemaligen Ofenfabrik, mit dem Fahrrad zur Arbeit, siehe: Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 93–94, und Kälin, Sursee, S. 158. Zahlreiche Surseer berichten von der Horde Arbeiter auf dem Fahrrad, die nach Feierabend auf der Centralstrasse in die Stadt fuhren.
- ⁴⁷ Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der Gemeinde Sursee, 20.11.1908. Der Gemeinderat beschreibt im Zusammenhang mit der Verlängerung der Centralstrasse «Präzedenzfälle» in der Gemeinde, u.a. die Kantonsstrasse. Anschaulich vermitteln verschiedene Pläne die Entstehung des Strassennetzes, siehe SAS, AD 3, «Die Stadt Sursee mit seinen Umgebungen» Plan um 1850; Grosser Situationsplan von Sursee 1865, Topographische Karte 1:25'000 des Kantons Luzern 1864; AD 6, «Karte der Gemeinde Sursee», 1874 mit Nachträgen bis 1900; SBB Archiv, VGB SCB SBBSCB03 03003 «Situationspläne der Station Sursee» 1888 und 1900; Kälin, Sursee, Karte 6, S. 56–57.
- ⁴⁸ Vgl. SBB Archiv, VGB SCB SBBSCB03 03003, Akten und Planmaterial zu verschiedenen Erweiterungen des Aufnahmegebäude, der Geleiseanlage, Verladerampe, Wasserversorgung.
- ⁴⁹ Tabellen in: Kälin, Sursee, S. 90.
- ⁵⁰ SBB Archiv, VGB SCB SBBSCB03 030, Gemeinderat von Sursee an titl. Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, 31.10.1886.

- ⁵¹ SBB Archiv, VGB SCB SBBSCB03 030, Regierungsrat des Kantons Luzern an das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, 2.8.1897.
- ⁵² Vgl. SBB Archiv, VGB SCB SBBSCB03 030, Notizen der Centralbahngesellschaft zur Korrespondenz mit der Stadt Sursee, 1896; siehe auch: Alig, Sursee und die Eisenbahn.
- ⁵³ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 94–131, 161, Tab 14. 1860 lebten 7,9 Personen in einem Wohnhaus, 1910 9,8 Personen.
- ⁵⁴ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 128.
- ⁵⁵ Koch, Städtebau in der Schweiz, S. 59.
- ⁵⁶ Vgl. Willimann, Die zweite Kapitale, S. 363.
- ⁵⁷ Koch, Städtebau in der Schweiz, S. 31.
- ⁵⁸ Vgl. Kälin, Sursee, S. 51–58, Karte 6, S. 56–57; SAS, AD, Siegfriedkarten 1889 und 1898; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 29–30, 127–129; Bergmann, Röllin, Sursee, S. 53–62; zur Entwicklung in der Schweiz: Koch, Städtebau in der Schweiz, S. 59–72.
- ⁵⁹ Zu Uhrensteinfabrik und Kindergarten: Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 80–84, 137–139. Zum Schulwesen: Willimann, Die zweite Kapitale, S. 359–360. Zur Entwicklung der reformierten Gemeinde: SAS, Dossier Reformierte Kirche, Urkunde über Gründung und Entwicklung der reformierten Gemeinde Sursee bis zur Grundsteinlegung ihrer eigenen Kirche am 29. September 1912, verfasst und geschrieben vom damaligen Ortspfarrer Georg Erich Philipp Schulz.
- ⁶⁰ Vgl. zu Delsberg: NZZ, 15.7.2006; Christian Lüthi, Zofingens Gesicht. Von der ummauerten Kleinstadt zwischen Wiesen und Weiden zum Agglomerationszentrum, in: Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, S. 15–21.
- ⁶¹ Vgl. SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll der konstituierenden Versammlung und Mitgliederverzeichnis 14.8.1899, Versammlungsprotokolle 21.1.1900 und 4.8.1900. Bis zum 4.8.1900 umfasst das Mitgliederverzeichnis 39 Männer: 2 Fabrikanten, 3 Kaufmänner, 2 Ärzte, 3 Bau-/Zimmermeister, 2 Gastwirte, 6 Handwerker, 4 Händler, 7 kaufmännische Angestellte, 3 Bahnangestellte, 2 Postangestellte, 2 Landwirte, 1 Kutscher, 1 Verwalter, 1 alt Regierungsrat.
- ⁶² SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 4.8.1900.
- ⁶³ Kälin, Sursee, S. 93. Zum Zeitpunkt der Initiative 1899 gab es 29 Anschlüsse in Sursee.
- ⁶⁴ SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Statuten 14.8.1899.
- ⁶⁵ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 123, Anmerkung 335, S. 154.
- ⁶⁶ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 75–76, 123; Willimann, Die zweite Kapitale, S. 325, 406.
- ⁶⁷ Vgl. SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokolle Generalversammlungen 4.1.1899, 14.12.1901, 13.2.1902, 28.3.1903, 21.1.1905.
- ⁶⁸ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, Tab. 7, S. 157; Kälin, Sursee, S. 52.
- ⁶⁹ Vgl. SAS, CC 84, Schulwesen der Stadt Sursee, Flugblatt um 1901. Werner Göldlin besass eine grosse Liegenschaft auf der Wilematte; AC 5, Bauwesen, St. Georgs-Schulhaus, Flugblatt von «Bürger, Arbeiter und Gewerbeten» um 1901.
- ⁷⁰ SAS, CC 56/4, Flugblatt von «Bürger, Arbeiter und Gewerbeten» zur Schulhausplatzfrage, 1902.
- ⁷¹ Vgl. David Lienert, Aspekte eines Schulhausbaus um 1900 am Beispiel des Alt St. Georg in Sursee, Seminararbeit Zeitgeschichte, Universität Freiburg i.U., Typoskript (unveröffentlicht, Kopie im SAS), Sursee/Fribourg 1992, S. 5–10; Festschrift zur Eröffnung des neuen Schulhauses der Stadt Sursee, Gemeindeverwaltung von Sursee (Hg.), Zürich 1903, S. 159–163.
- ⁷² Vgl. SAS, AC 5, Bauwesen, St. Georgs-Schulhaus 1901–1903/1–2; Lienert, Aspekte eines Schulhausbaus um 1900; Bergmann, Röllin, Sursee, S. 53–54.
- ⁷³ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 92.
- ⁷⁴ Vgl. Carl Beck, 50 Jahre Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt und Mühlegasse Sursee, Sursee 1966.
- ⁷⁵ Die «Strasse zu den Beck'schen Villen», vgl. SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 4.9.1905.
- ⁷⁶ SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Urteil des Bezirksgerichts von Sursee in Expropriationsstreitsachen gegen Dr. A. Käppeli, 7.9.1910. In der Urteilsbegründung werden verschiedene Land(ver-)käufe in Sursee miteinander verglichen: 1896 erwarb Baumeister Keiser für Fr. 1.43/m² ca. 4'500 m² von Alfred Beck. Zur baulichen Entwicklung: SBB Archiv, GDBAU SBBALT 044 19, Situationsplan Station Sursee 1903; SAS, AD, Siegfriedkarten 1889, 1898, 1901, 1907.
- ⁷⁷ Vgl. SAS, AB 2/10, S. 142, Protokoll 5.10.1899; S. 184, Protokoll 3.5.1900; Protokolle S. 293, 1.3.1902; S. 316, 24.7.1902; S. 365, 2.4.1903; S. 437, 24.3.1903; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck.
- ⁷⁸ Vgl. Felici Berther, 100 Jahre Landwirtschaftliche Schule Sursee, in: 1885–1985, 100 Jahre Landwirtschaftliche Schule Sursee, Kantonale Landwirtschaftliche Schule (Hg.), Sursee 1985, S. 19–21; Bergmann, Röllin, Sursee, S. 57; Röllin, Wüst, Bausteine zum 19.–20. Jahrhundert.
- ⁷⁹ SAS, CC 63, Gewerbe und Handwerk, 85 Jahre Meier Sursee Möbel, Aus der Geschäftschronik der Firma Meier & Co. AG; AB 2/10, Protokoll, S. 358, 7.11.1902.
- ⁸⁰ Vgl. SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung, 21.1.1905.
- ⁸¹ Vgl. SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlungen 14.12.1901, 13.2.1902, 28.3.1903, 21.1.1905, 4.9.1905; Vorstandssitzungen 4.8.1900, 21.8.1904, 8.1.1905.
- ⁸² SBB Archiv, GD BAU SBBAU1 572, Schreiben der Kreisdirektion II an die Generaldirektion in Bern, 23.8.1904.
- ⁸³ Die Brückenwaagen beim Güterschuppen der Centralbahn und beim Hotel Eisenbahn sind ab 1888 belegt, diejenige beim Restaurant Bahnhof ab 1903, beim Weinhof um 1905, vgl. SBB Archiv, VGBSCB SBBSCB03 03003, Situationspläne der Station Sursee; und GD BAU SBBAU1 572.
- ⁸⁴ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 76, 127; SAS, Akten Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung 21.1.1905.
- ⁸⁵ Vgl. Stefan Röllin, Wenn zwei sich streiten. Eine Episode aus der Surseer Musikgeschichte um die Jahrhundertwende, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995.
- ⁸⁶ SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der Gemeinde Sursee, 20.11.1908.

- ⁸⁷ SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der Gemeinde Sursee, 20.11.1908.
- ⁸⁸ Vgl. SAS AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll des Regierungsrates des Kantons Luzern, Erklärung der Zentralstrasse in Sursee zur Gemeindestrasse, 1.2.1908.
- ⁸⁹ SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Gesuch an Gemeindeversammlung, 25 Unterzeichnende, 20.3.1908.
- ⁹⁰ Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Kantonales Bauamt, Abschrift der Vorkollaudation, Verlängerung der Centralstrasse, 9.12.1908; Bericht und Antrag des Gemeinderates an die Gemeindeversammlung, Trottoir-Anlage an der Bahnhofstrasse, 5.12.1909; AB, EP, Bd. 2, S. 428, 9.12.1909.
- ⁹¹ SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Expropriationsentscheid in Sachen des Gemeinderates von Sursee, 24.10.1908.
- ⁹² Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Urteil des Bezirksgerichts von Sursee in Expropriationsstreitsachen gegen Dr. August Käppeli, Rekursklage gegen die Gemeinde am 10.11.1908 eingereicht, 7.9.1910, S. 2–14.
- ⁹³ Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Berufungsentscheid Obergericht des Kantons Luzern in Expropriationsstreitsachen des Dr. August Käppeli gegen die Polizeigemeinde von Sursee, 7.6.1911.
- ⁹⁴ Vgl. SAS, AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Centralstrasse, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll des Regierungsrates des Kantons Luzern, 4.7.1913. Rekurs erhoben J. B. Häfliger, Gebr. J. und G. Schnyder, F. Furrer, E. Künzler, M. Herzog, F. J. Bossart.
- ⁹⁵ Vgl. Kälin, Sursee, S. 52.
- ⁹⁶ Vgl. SAS, CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; AF, Postkartensammlung, Sursee-West; AC 32, Strassen und öffentliche Anlagen, Bahnhofstrasse, Trottoirprojekt an der Kantonstrasse durch die Eisenbahnvorstadt, Situationsplan 1:500, 1909; Bergmann, Röllin, Sursee, S. 53–57; Stephan Arnold, Fritz Amberg, Architekt, Notizen zur thematischen Stadtführung, Kopien im SAS.
- ⁹⁷ Vgl. SAS, AB 2/11, RP, S. 624, 28.3.1913; S. 645, 10.4.1913; S. 647, 2.5.1913; S. 656, 23.6.1913; S. 660, 26.7.1913; S. 667, 24.8.1913; S. 670, 8.9.1913; S. 680, 12.12.1913; S. 688, 9.1.1914. Als Beispiel das Wohnhaus Christoph-Schnyder-Strasse Nr. 10: Baumeister Estermann verkaufte die Parzelle an die Gebrüder Cavadini, diese bauten das Haus und verkauften es weiter, in diesem Fall an Alois Krauer.
- ⁹⁸ Vgl. Daniel Zumbühl, 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn, Offizielle Festschrift, Zürich 1987; Daniel Zumbühl, Die Stadt Sursee und die Sursee-Triengen-Bahn, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975–1995; Willimann, Fabrikindustrialsierung, S. 131–132; SAS, AD 1259, Varianten für Surentalbahn; AB 2/10, RP, S. 507, 4.2.1905.
- ⁹⁹ Vgl. SAS, CC 97/2, Verkehrswesen, Rottal-Bahn, Gemeinderat von Sursee an die Korporationsverwaltung Sursee, 12.7.1913; Akten Rottal-Bahn, Die Verkehrserschliessung des Rottals vor 46 Jahren, LLB, 21.12.1964; AD 1261, Übersichtsplan zur projektierten normalspurigen Nebenbahn Sursee-Ettiswil-Wolhusen; SBB Archiv, GD GSSBB43 01514, Konzessionsgesuch für eine Normalspurbahn Sursee – Wolhusen 1913.
- ¹⁰⁰ Im einen Schreiben leitete der Regierungsrat die Forderungen der «Verkehrsinteressierten» weiter, vgl. SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Regierungsrat des Kantons Luzern an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 14.9.1907.
- ¹⁰¹ SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Schweizerische Oberpostdirektion an die Generaldirektion SBB, Sursee Station, Errichtung einer Poststelle, 26.10.1907.
- ¹⁰² Vgl. SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Generaldirektion SBB an Schweizerische Oberpostdirektion, 20.3.1908.
- ¹⁰³ Vgl. SBB Archiv, GD BAUSBBOPP 033, 2. Geleise 1905.
- ¹⁰⁴ Vgl. Kälin, Sursee, S. 94; SBB Archiv, GD BAU SBBAU1 572, Vereinbarung zwischen der Generaldirektion SBB und der schweizerischen Oberpostdirektion «betreffend die Miete von Bauterrain und die Erstellung und Benützung eines Postschuppens auf der Station Sursee», 1922.
- ¹⁰⁵ Vgl. SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 044 19, Pläne 1890–1914; GD BAU SBBAU1 572, Stationserweiterung, Bautätigkeit 1904–1944.
- ¹⁰⁶ Vgl. Kälin, Sursee, S. 90–92. Der Vergleich der verkehrenden Personenzahlen ist auf Grund einer unterschiedlichen Zählweise nicht möglich. 1900 waren es 71'770 abgehende Personen auf der Station Sursee, 1920 48'753 ausgegebene Billette.
- ¹⁰⁷ Die Entstehung einer Evangelischen Gemeinde in Sursee, Winterthur 1904, (Kopien im SAS).
- ¹⁰⁸ Vgl. SAS, Dossier Reformierte Kirche, Urkunde über Gründung und Entwicklung der reformierten Gemeinde Sursee bis zur Grundsteinlegung ihrer eigenen Kirche am 29. September 1912, verfasst und geschrieben vom damaligen Ortspfarrer Georg Erich Philipp Schulz; Die Entstehung einer Evangelischen Gemeinde in Sursee; Simonetta Noseda, Die evangelisch-reformierte Kirche Sursee. Die Glasfenster von André Thomkins, Schweizerische Kunstführer GSK, Bern 1999; Robert Rumpf, Die evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Sursee, in: 700 Jahre Stadt Sursee, Sursee 1956, S. 145–150.
- ¹⁰⁹ SAS, AC 5.6., Bauprojekte bis 1949, Stadtrat an tit. Kriegsmaterialverwaltung Bern, 23.5.1931.
- ¹¹⁰ SAS, AC 5.6., Bauprojekte bis 1949, Stadt an Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern, 10.1.1932; Vertrag zwischen dem Eidg. Militärdepartement und der Gemeinde Sursee, 4.5.1932.
- ¹¹¹ SAS, AC 5.6., Bauprojekte bis 1949, Der Stadtrat von Sursee an das tit. Staatswirtschaftsdepartement des Kantons Luzern, 21.1.1933. Zur Behebung der Arbeitslosigkeit im Winter 1932/33 konnten die Gemeinden für Notstandsarbeiten eine staatliche Krisenbeihilfe in Form einer Subventionierung der Lohnsumme von bis zu 60 Prozent in Anspruch nehmen, Bundesbeschluss über Krisenhilfe für Arbeitslose vom 23.12.1931, siehe: SAS, AC 5.6., Bauprojekte bis 1949, Staatswirtschaftsdepartement des Kantons Luzern an die Gemeinden, 4.1.1933.
- ¹¹² Vgl. LLB, 22.5.1934; SAS, AC 5.6., Bauprojekte bis 1949, Akten und Pläne zum Zeughausbau, 1931–34.
- ¹¹³ Vgl. SBB Archiv, GD Sursee (ungeordnete Akten), Kreisdirektion II an die Bauabteilung, 25.3.1937.
- ¹¹⁴ SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Kreisdirektion II an die Generaldirektion, 30.5.1932.
- ¹¹⁵ Vgl. SBB Archiv, GD Sursee (ungeordnete Akten), Situationsplan Station Sursee 1932, 1937; SAS, AC 5, Bauwesen, Baubewilligungen, Johann Fischer, Pilatusstrasse, 28.3.1924; Paul Schläpfer, Pilatusstrasse, 19.11.1924, Philipp Fischer, Pilatusstrasse, 15.5.1934.
- ¹¹⁶ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung 3.3.1934; vgl. Protokolle Generalversammlungen 16.1.1932, 24.9.1932 und 30.3.1933; Protokolle Vorstandssitzung 28.11.1931, 16.4.1932,

- 11.8.1932.
- ¹¹⁷ SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Kreisdirektion II an die Generaldirektion, 2.2.1934.
- ¹¹⁸ SBB Archiv, GD BAUSBBAU1 572, Generaldirektion an die Kreisdirektion II, Februar 1934.
- ¹¹⁹ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung 22.9.1934; Dankesschreiben an den Stadtrat, 3.10.1934.
- ¹²⁰ SBB Archiv, GD Sursee (ungeordnete Akten), Der Stadtrat von Sursee an die Kreisdirektion II in Luzern, 16.12.1942.
- ¹²¹ Vgl. Kälin, Sursee, S. 53, Karte 6, Siedlungsentwicklung 1865–1959.
- ¹²² Koch, Städtebau in der Schweiz 1800–1900, S. 76.
- ¹²³ Vgl. Arnold, Fritz Amberg; Grüninger, Röllin, Zwischen Altstadt und Sempachersee, S. 24–26. Zum Heimatstil: Elisabeth Crettaz-Stürzel, Heimatstil. Reformarchitektur in der Schweiz 1896–1914, Frauenfeld 2005, S. 13–39.
- ¹²⁴ Baubewilligungen und Pläne zu einzelnen Gebäude teilweise im Archiv des Bauamtes der Stadt Sursee, oder: SAS, AC 5, Bauwesen, Baubewilligungen; Arnold, Fritz Amberg.
- ¹²⁵ SAS, CC 56/9, LNN, Bauliches aus Sursee und Umgebung, 30.5.1939; Wiggerthal und Sempachersee, Illustrierte Führer bearbeitet von Freunden und Kennern der Gegend, Section Zofingen des SAC (Hg.), Zofingen 1900.
- ¹²⁶ Vgl. SBB Archiv, GD Sursee (ungeordnete Akten), Situationsplan Station Sursee 1932 und 1937; Kreisdirektion II an Generaldirektion, Kreditgesuch, Erweiterung der Fahrleitungsanlage auf Station Sursee, 27.12.1944. Zur Fliegerabwehrstellung: SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 16.11.1945, 10.8.1946; Schreiben an den Stadtrat, 14.12.1945.
- ¹²⁷ Vgl. Röllin, Spiel und Sport in Sursee.
- ¹²⁸ Vgl. Berther, 100 Jahre Landwirtschaftliche Schule Sursee, S. 33–36.
- ¹²⁹ Vgl. SAS, AC 5, Bauwesen, Baubewilligungen 1920–41; AD, Siegfriedkarten 1913, 1931, 1942; Kälin, Sursee, S. 53–56.
- ¹³⁰ Vgl. Kälin, Sursee, Tabelle 19, S. 64; Willimann, Fabrikindustrialisierung, Tabelle 4, S. 98–102, 141.
- ¹³¹ Vgl. Koch, Städtebau, S. 79–91.
- ¹³² SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Schreiben an den Stadtrat, 19.8.1939.
- ¹³³ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 13.5.1939; AC 5, Bauwesen, Baubewilligung Zweifamilienhaus Otto Imbach-Binkert, 14.9.1939.
- ¹³⁴ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll, 30.3.1933, 3.3.1934; Akten, LNN, Januar 1932.
- ¹³⁵ Vgl. Grüninger, Röllin, Zwischen Altstadt und Sempachersee, S. 61–64; SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Bau-Ordnung für die Gemeinde Sursee, 1925; Baureglement für die Gemeinde Sursee, 1940; Ernennung der Baukommission, 22.12.1942; CC 56/4, Baureglement der Stadt Sursee, 1883.
- ¹³⁶ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokolle 24.9.1932, 30.3.1933, 3.3.1934, 22.9.1934, 27.4.1935, 7.12.1935, 6.2.1937, 29.1.1938, 6.5.1939, 16.5.1942, 22.5.1943; CC 56/12, Bebauungsplan.
- ¹³⁷ Vgl. Galliker, Koch, Ulmann, Uster, S. 45–46; Beat Gnädinger, Gregor Spuhler, Frauenfeld. Geschichte einer Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Frauenfeld 1996, S. 240–245; Grüninger, Röllin, Zwischen Altstadt und Sempachersee, S. 64.
- ¹³⁸ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Sursee'r Anzeiger, 8.9.1944; vgl. auch: AC 4, Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungs-Plan der Stadtgemeinde Sursee, 17.9.1943, S. 5–6; CC 56/12, Bauplanung, Einladung zur Versammlung der Einwohnergemeinde Sursee, 8.6.1947, 5. Tätigkeitsbericht der Bebauungsplan-Kommission.
- ¹³⁹ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Sursee'r Anzeiger, 8.9.1944.
- ¹⁴⁰ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Bericht des Preisgerichtes zum Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungsplan der Stadtgemeinde Sursee, (mit Planbeilagen und Erläuterungsberichten zu einzelnen Projekten), 19.8.1944; Sursee'r Anzeiger, 8.9.1944; zum Projekt von Alber Zeyer: Fabrizio Brenzini, Der Architekt Albert Zeyer (1895–1972), Luzern 2004, S. 136: «Der Bezug zwischen Bahnhof und Altstadt in Sursee ist heute, 60 Jahre nach dem Entwurf von Zeyer und Raeber nicht gegeben. Diese hatten schon damals das Hauptproblem erkannt und es mit einer Strategie beheben wollen, die sich zweifelsohne bewährt hätte.»
- ¹⁴¹ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Bericht des Preisgerichtes zum Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungsplan der Stadtgemeinde Sursee, S. 7.
- ¹⁴² SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Dr. med. W. Käppeli an die Bebauungsplan-Kommission, Eingabe z.H. des titl. Stadtrates von Sursee betr. Vorschlag zur Heranführung der neuen Ueberlandstrasse an das Städtchen Sursee, 13.9.1945; Bauherr Otto Wyder an Bebauungsplan-Kommission, 3.2.1945.
- ¹⁴³ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Sursee'r Anzeiger, 6.7.1945.
- ¹⁴⁴ Vgl. LLB, 6.11.1945.
- ¹⁴⁵ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Sursee'r Anzeiger, 16.3.1945.
- ¹⁴⁶ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Willi Häsler an Carl Beck, Präsident der Bebauungsplan-Kommission, 17.7.1945.
- ¹⁴⁷ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Ausserordentliche Vorstandssitzung, 14.9.1945.
- ¹⁴⁸ LLB, 23.11.1948; Vgl. auch SAS, CC 56/13, Amtsstatthalteramt.
- ¹⁴⁹ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Delegiertenversammlung, 16.1.1946; Generalversammlung 10.8.1946.
- ¹⁵⁰ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Protokoll Bebauungsplan-Kommission, 14.8.1946; Rücktrittsschreiben von Kommissionsmitglied Dr. P. Ehret an den Stadtrat, in: Sursee'r Anzeiger, 31.10.1947.
- ¹⁵¹ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Luzerner Tagblatt, 11.11.1947.
- ¹⁵² SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Abdruck Gemeindeversammlungsprotokoll in Sursee'r Anzeiger, 28.12.1947.
- ¹⁵³ Vgl. SAS, CC 56/12, Bebauungsplan 1944, Tätigkeitsbericht der Bebauungsplan-Kommission, in: Einladung zur Versammlung der Einwohnergemeinde Sursee, 8.6.1947.
- ¹⁵⁴ SAS, CC 56a/1, Bauliche Entwicklung, Hans Müller, Das Bauen in neuerer Zeit (anlässlich 700-Jahr-Feier), in: LLB, 6.7.1956, S. 4–5.
- ¹⁵⁵ Luzerner Tagblatt, 11.11.1947, in: SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung.
- ¹⁵⁶ Vgl. SAS, CC 56/1, Schulhausbaufrage, Einladung zur ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung, 4.4.1954.

- ¹⁵⁷ Gnädinger, Spuhler, Frauenfeld, S. 241.
- ¹⁵⁸ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Protokolle der Bebauungsplan-Kommission 1945–1949; Bebauungsplan Eisenbahnvorstadt, 1.7.1952; und AC 5.6., Bauwesen, Einsprachen, Verhandlungsprotokoll des Regierungsrates, Rekursentscheid betreffend Erteilung einer Baubewilligung, Dreifamilienhaus an der Bifangstrasse, 13.10.1960.
- ¹⁵⁹ SAS, CC 56a/1, Bauliche Entwicklung, Hans Müller, Das Bauen in neuerer Zeit (anlässlich 700-Jahr-Feier), in: LLB, 6.7.1956, S. 4–5.
- ¹⁶⁰ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Bebauungsplan Eisenbahnvorstadt, 26.10.1951; Baureglement zum Bebauungsplan Eisenbahnvorstadt, 1.7.1952; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 20.3.1953; Mitteilung Gebr. Wyder an die Bevölkerung von Sursee betreffend Garageneubau, 1.4.1954; Interviews Hans Erni, 1.6. und 6.6.2006.
- ¹⁶¹ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Einsprache gegen das Bauprojekt der Firma Küng & Co. Buchdruckerei Sursee, 8.10.1948; CC 56a/1, Bauliche Entwicklung, Hans Müller, Das Bauen in neuerer Zeit (anlässlich 700 Jahr-Feier), in: LLB, 6.7.1956, S. 4–5.
- ¹⁶² Interviews Hans Erni, 1.6. und 6.6.2006; Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll 26.2.1957.
- ¹⁶³ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Schreiben an den Stadtrat, 11.11.1946.
- ¹⁶⁴ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Schreiben an den Stadtrat, 18.8.1948.
- ¹⁶⁵ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Mitteilung Otto Wyder, 1.4.1954.
- ¹⁶⁶ Interviews Hans Erni, 1.6. und 6.6.2006.
- ¹⁶⁷ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Vorstandssitzung, 20.3.1954.
- ¹⁶⁸ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll, Vorstandssitzung mit Verkehrs- u. Verschönerungsverein, 21.6.1954; Schreiben Dr. Walter Käppeli, Dr. Franz Meyer an Otto Wyder, 15.6.1954; Schreiben an den Stadtrat, 25.6.1954; AC 5.5., Bauwesen, Tankanlagen 1924–1947; AC 5, Bauwesen, Baubewilligungen, VLGZ, Merkurstrasse, 12.3.1956; Fritz Hostettler, Velos, Motos, Sursee, Bahnhofstrasse, 5.2.1957; Gebr. Schnyder, Luzern, Garage mit Tankstelle und Wohnung, 1.12.1958; VLGZ, Eisenbahnvorstadt, 16.10.1961.
- ¹⁶⁹ Verkehrszählungen und Motorfahrzeugbestände in: SAS, CC 97/5, Verkehr, Verkehrszählungen, LLB, 21.7.1959; LLB, 15.7.1962; LLB, 3.8.1965; CC 97/2, Verkehrswesen, LLB, 24.8.1965; siehe auch: Bundesamt für Statistik, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bestand der Personewagen nach Kanton, 2005, S. 23; Kälin, Sursee, S. 82–90.
- ¹⁷⁰ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlungen, 21.4.1951, 31.5.1958, 23.5.1959; Jahresbericht 31.5.1958; Interview Hans Felber, 13.6.2006.
- ¹⁷¹ Vgl. SAS, AC 5, Bauwesen, Baubewilligungen, Josef Wey, Dägersteinfeld, 20.8.1953; Anton Willmann, Dägersteinfeld, 28.12.1953; Emil Bichsel, Dägersteinfeld, 2.10.1954 und 17.11.1954; Josef Oberli, Dägersteinfeld, 15.2.1955; Alois Baumli, Dägersteinfeld 6.4.1955 und 11.5.1955; Karl Züger, Dägersteinfeld, 7.6.1955; Lagerhausgenossenschaft Sursee, Merkurstrasse, 16.4.1956; Alois Arnold, Dägersteinfeld, 18.6.1956; Theodor Grossmann, Ribimatte, 19.1.1957; Kaspar Amrein, Dägersteinfeld, 28.1.1957; A. Baumgartner, Ribimatte, 14.2.1958; CC 56a/1, Bauliche Entwicklung, Hans Müller, Das Bauen in neuerer Zeit (anlässlich 700-Jahr-Feier), in: LLB, 6.7.1956, S. 4–5; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; Zur Obst AG: AH, 1984/21, Landwirt, 21.9.1984.
- ¹⁷² Vgl. SAS, CC 56a/1, Schulhausaufgabe, Bericht und Anträge des Stadtrates von Sursee, Einladung zur ausserordentlichen Einwohnerversammlung, 4.4.1954; Hans, Kneubühler (u.a.), 50 Jahre Neufeld, Festschrift, Sursee 2006.
- ¹⁷³ Vgl. Röllin, Spiel und Sport in Sursee; SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung, 31.5.1958.
- ¹⁷⁴ Bericht zum Bau des Pfarreiheims, in: LLB, 6.11.1953.
- ¹⁷⁵ LLB, 9.9.1955.
- ¹⁷⁶ LLB, 9.9.1955.
- ¹⁷⁷ Vgl. Sursee'r Anzeiger 10.9.1955; LLB, 9.9.1955.
- ¹⁷⁸ Vgl. SAS, CC 56/9, PTT-Betriebsgebäude, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erstellung und den Ankauf von PTT-Betriebsgebäuden und -Anlagen, u.a. Sursee, 28.9.1951; AH, 1955/1, Sursee'r Anzeiger, 16.11.1955.
- ¹⁷⁹ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokolle Vorstandssitzungen, 4.5.1957, 20.11.1957, 31.1.1958, 28.2.1958, 7.5.1958, 13.4.1959, 21.7.1959; Generalversammlung, 9.4.1960.
- ¹⁸⁰ SAS, CC 56a/1, Sursee'r Anzeiger, 19.3.1955.
- ¹⁸¹ Vgl. SAS, CC 56/9, Elektrizitätsversorgung, LLB, 2.5.1950.
- ¹⁸² Zur Nationalstrassenplanung: Georg, Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964, Zürich 1990; Interview Anton Kost, 6.6.2006.
- ¹⁸³ Interviews Hans Erni, 1.6. und 6.6.2006.
- ¹⁸⁴ Interview Hans Felber, 13.6.2006; zusätzliche Informationen lieferten Notizen und Protokollauszüge von 1959–1962 von Alt-Stadtrat Hans Felber, (Kopien im SAS).
- ¹⁸⁵ Zur Ortsplanung wurden Interviews mit den Planungskommissionsmitgliedern Hans Felber, 13.6.2006, Hans Erni, 1.6.2006 und 6.6.2006, Anton Kost, 6.6.2006, und mit Georg Meyer als Vertreter der oppositionellen Planungsgruppe 7, 31.5.2006, geführt; Notizen und Protokollauszüge 1959–1962 von alt Stadtrat Hans Felber, (Kopien im SAS).
- ¹⁸⁶ Zum Industriegeleise und der Ansiedlung der Industrie siehe: Thomas Stillhart in diesem Bd.
- ¹⁸⁷ Vgl. SAS, CC 37c, Autobahn, Protokoll der Projektbesprechung, 4.11.1959; Notizen und Protokollauszüge 1959–1962 von alt Stadtrat Hans Felber, (Kopien im SAS).
- ¹⁸⁸ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Schreiben Bankverwalter Baumann an VLGZ, 5.4.1955 und 21.4.1955; VLGZ an Baumann, 27.6.1955; Einsprache Quartierverein gegen das Baugesuch der Landwirtschaftlichen Genossenschaft, 11.1.1957 und 12.4.1957.
- ¹⁸⁹ Zur IMOG: SAS, CC 56b/1, Baugeschichte, Industrie, Wohnungsbau, LLB, 6.10.1964; Vaterland, 22.1.1972; CC 56b/2, Sursee wächst, LLB, 14.8.1967. Bereits im zweiten Geschäftsjahr, 1964, konnte die IMOG den über dreihundert Genossenschaftlern eine «erfreuliche Bilanz» vorlegen.
- ¹⁹⁰ Vgl. SAS, AD 13, Übersichtsplan der Stadt und Gemeinde Sursee, 1:8'500, 1961; AC 5, Baubewilligungen, Rapid

- Baustoffe AG Thanygen, Kottenmatte, 7.9.1959, 12.7.1960, 26.9.1961, 26.4.1961, 12.3.1962, 24.1.1963, 14.2.1964; Fritz Mattmann, Ribimatte, 10.8.1959 und 14.2.1964; Albert Wangler, Willematte, 3.1.1964, 17.6.1964, 26.11.1964; M. Lehmann, Wilematte, 12.12.1960, 24.12.1960, 19.6.1961, 12.3.1962; Kaspar Amrein, Obere Wilematte, 14.1.1964; Für die Familie, Eisenbahnvorstadt, 27.2.1963; Hans Bieri, Bahnhofplatz, 16.7.1962; Hans Egli, Chrüzlimattstrasse, 28.3.1963; Erwin Müller, Ribimatte, 10.4.1964; Simona Züst, Ribimatte, 7.1.1964; IMOG, alte Kantonsstrasse, 14.1.1964; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; zur Wohnsiedlung Kottenmatte: LLB, 2.10.1964.
- ¹⁹¹ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Tätigkeitsbericht des Präsidenten, 23.5.1964; zur Ringstrasse Berichte 26.2.1962, 15.6.1963.
- ¹⁹² Interview Anton Kost, 6.6.2006.
- ¹⁹³ Vgl. LLB, 14.2.1964
- ¹⁹⁴ Interviews Hans Felber, 13.6.2006, Hans Erni, 1.6.2006 und 6.6.2006, Anton Kost, 6.6.2006; vgl. SAS, CC 56a/2, Industrialisierung Planung Baugeschichte, LNN, Ein neues Industriequartier in Sursee, 25.8.1962; AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, LLB, 4.9.1964.
- ¹⁹⁵ Georg Meyer schreibt sich seit dem Jugendalter im Gegensatz zu seinem Bruder mit «y».
- ¹⁹⁶ LLB, 11.9.1964.
- ¹⁹⁷ LLB, 11.9.1964.
- ¹⁹⁸ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Vaterland, 15.10.1964.
- ¹⁹⁹ Zum Strassenprojekt und Zonenplanentwurf der Planungsgruppe 7: SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Surseer Nachrichten, 4.9.1964, 9.10.1964 und 27.11.1964; LLB, 4.9.1964; Vaterland, 15.10.1964; Tages Anzeiger 17.10.1964; Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Sursee, Entwurf Planungsgruppe 7, 13.11.1964; Luzerner Tagblatt 26.11.1966.
- ²⁰⁰ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Schreiben Stadtrat an Georg Meyer, 16.10.1964.
- ²⁰¹ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, LLB, 16.10.1964.
- ²⁰² Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, LLB, 16.10.1964, 23.10.1964, 17.11.1964 und 20.11.1964; AH 1964/1, Bauen in unserer Zeit. Eine aufstrebende Gemeinde blickt in die Zukunft, Sonderbeilage Vaterland, 4.11.1964.
- ²⁰³ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Schreiben E. Züst an den Stadtrat, 26.11.1964.
- ²⁰⁴ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Surseer Nachrichten, 27.11.1964.
- ²⁰⁵ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Einsprachen von Georg Meyer 21.3.1965, 10.2.1966; CC 37c/2, Zonenplan, Schreiben an den Stadtrat von Korporations- und Bürgerrat, 8.1.1965.
- ²⁰⁶ SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Entscheid Statthalteramt Sursee, Einstellung des Verfahrens gegen Redaktor Theo Stadelmann, 22.6.1966; Urteil des Schweizerischen Bundesgerichts, 8.3.1968; Interviews Anton Kost, 6.6.2006; Georg Meyer, 31.5.2006.
- ²⁰⁷ Vgl. Protokoll der Grosskommission zur Überprüfung der Strassenführung und des Zonenplans, 12.12.1966, in: Notizen und Protokollauszüge von 1959–1962 von alt Stadtrat Hans Felber, (Kopien im SAS).
- ²⁰⁸ SAS, AB, Protokoll, 16.1.1967.
- ²⁰⁹ Vgl. Gnädinger, Spuhler, Frauenfeld, S. 243–257; Lüthi, Zofingens Gesicht, S. 9–34; Pius, Sidler, Adolf, Durrer, Cham ZG. Vom Dorf zur Stadt, Schweizerische Kunstführer, Bern 1991, S. 3–17; Galliker, Koch, Ulmann, Uster, S. 63–75.
- ²¹⁰ Interviews Hans Erni, 1.6.2006 und 6.6.2006, Georg Meyer, 31.5.2006, Hans Felber, 13.6.2006; SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Planungsgruppe 7, Der Vorfall vom 23. November 1964 auf der Gemeindekanzlei Sursee.
- ²¹¹ LLB, 30.6.1967.
- ²¹² Interview Hans Felber, 13.6.2006; zu Hans Felbers Rücktritt und Amtszeit: LLB, 30.6.1967.
- ²¹³ Vgl. SAS, AD 14, Stadtgemeinde Sursee, Entwurf zum Zonenplan zum Baureglement, Massstab 1:6'500; AI 58/6, Bau- und Zonenreglement der Einwohnergemeinde Sursee mit integriertem Zonenplan 1:6'500, Sursee 1967; die Unterschiede der beiden Projekte in: Luzerner Tagblatt, 26.11.1966; Interview Anton Kost, 6.6.2006.
- ²¹⁴ SAS, CC 56a/2, Industrialisierung, Baugeschichte, Planung, LNN, 29.9.1965; vgl. gleichenorts: LNN; 25.8.1962; LLB, 30.10.1964; Vaterland, 25.6.1964 und 28.6.1973.
- ²¹⁵ Vgl. SAS, AC 4, Bauplanung und Erschliessung, Stadtrat von Sursee, Genehmigung Gesuch der Gebr. Schnyder um Abänderung des Bebauungsplans über die Eisenbahnvorstadt, 19.1.1959; Architekt Hans Erni an den Stadtrat, 25.11.1960; Die Ausnützungsziffer ist eine Verhältniszahl: =nutzbare Geschossfläche/vermessenene Grundstückfläche.
- ²¹⁶ Vgl. SAS, CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; Interviews Hans Erni vom 1.6.2006 und 6.6.2006.
- ²¹⁷ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Einsprache gegen den Abbruch der Villa Schnyder an den Stadtrat von Sursee, 8.4.1967.
- ²¹⁸ Vgl. SAS, AC 5.10.3, Eintragungen in das kant. Denkmalverzeichnis, 14.10.1965, Bürgerheim, «Repräsentativer klassizistischer Bau von 1818, wichtig im Ortsbild», 24.1.1966, Friedhofkapelle Dägerstein, «Frühbarocker Bau mit alter Ausstattung insbesondere wertvoller Pietà».
- ²¹⁹ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht, 14.6.1968; LLB, 5.4.1968.
- ²²⁰ Vgl. LLB, 20.3.1970.
- ²²¹ Vgl. LNN, 30.9.1969.
- ²²² SAS, CC 56b/1, Baugeschichte, Vaterland, 22.1.1972; LLB, 21.1.1972.
- ²²³ Vgl. SAS, CC 56b/1 und 2, Baugeschichte, LLB 14.8.1967, 5.4.1968, 22.8.1969, 9.1.1970 und 4.12.1970; LNN 30.9.1969; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; Interviews Hans Erni, 1.6.2006 und 6.6.2006.
- ²²⁴ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Tätigkeitsbericht, 24.6.1966.
- ²²⁵ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Studie zur Baselstrasse, Jakob Schwendimann mit Skizze, März 1961; CC 97/5 Verkehrswesen, Vaterland, 14.4.1965; CC 56a/4, Ringstrasse, LNN, 25.3.1967.
- ²²⁶ Vgl. SAS, CC 56a, Baugeschichte, LLB, 31.1.1969, 30.1.1970; Vaterland, 7.2.1969; AB, EP, 4.11.1968, S. 64–67; EP, 3.2.1969, S. 83–86, EP, 9.2.1969, S. 99–102.

- ²²⁷ Vgl. SAS, AB, EP, 14.7.1969, S. 136–142; AI 50/6, Botschaft zur Urnenabstimmung, Beschlussfassung über den Bau des neuen Berufsschulhauses Kotten, 1.2.1970; LLB, 3.2.1970.
- ²²⁸ Vgl. SAS, CC 56b/2, Baugeschichte, Vaterland, 6.6.1970.
- ²²⁹ Vgl. LLB, 17.7.1970 und 28.8.1970; SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Tätigkeitsbericht des Präsidenten, 30.5.1969 und 1.5.1970; AD 15, Strassenplan Sursee, um 1967; AD 18, Strassenplan Sursee, 1975; AC 4, Bauplanung, Einsprache Isidor Aregger, Bahnhofgarage, gegen geplante Strasse Kotten-Oberkirch, 1968.
- ²³⁰ Vgl. SAS, CC 56b/1 und 2, Baugeschichte, LLB, 26.5.1970; Vaterland, 29.2.1972; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht, 14.6.1978.
- ²³¹ Der Quartierverein beklagte auch nach dem Bau der Umfahrung die Verkehrssituation in der Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz. Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht, 25.6.1971.
- ²³² Interviews Hans Erni, 1.6. und 6.6.2006.
- ²³³ Vgl. SAS, CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck; CC 56b/1, Baugeschichte, Tagesanzeiger, 19.6.1972.
- ²³⁴ Vgl. SAS, AH 1974/7, Schweizer Journal, Das Einkaufszentrum Surseepark in Sursee, 9.9.1974.
- ²³⁵ SAS, CC 56b/2, Sursee – Abbruch oder Aufbruch? Zeitungsinterview mit Hans Balmer, LNN, 14.7.1971; CC 153, Ansichten der Stadt Sursee, Bd. 2, Eisenbahnvorstadt, Fotosammlung mit Anmerkungen von Carl Beck.
- ²³⁶ Vgl. LLB, 30.4.1971.
- ²³⁷ Vgl. SAS, AH 1974/1, Schweizerische Baublatt.
- ²³⁸ SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresberichte, 30.6.1975, 31.3.1976 und 14.6.1978.
- ²³⁹ Vgl. SAS, AH 1979/25, Vaterland, 14.3.1979.
- ²⁴⁰ Vgl. SAS, AI 58/7, Ortsplanung Sursee, Entwurf 82 zur Planungsrevision, Sursee.
- ²⁴¹ SAS, AH 1982/2, Vaterland, 29.9.1982; Luzerner Tagblatt, 29.9.1982.
- ²⁴² SAS, AH 1985/112, Vaterland, 30.10.1985: «Ein vollständiges Verbot für Einkaufszentren von mehr als 1'000 Quadratmeter würde nach Auffassung des Gerichts zu stark in die verfassungsmässige Rechte der betroffenen Gewerbetreibenden eingreifen.»
- ²⁴³ Vgl. SAS, AI 50/38, Botschaft zur Beschlussfassung über die «Volksinitiative zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee», 24.9.1984; AH 1983/36, Luzerner Tagblatt, 19.7.1983; AH 1984/2, Vaterland, 25.8.1984.
- ²⁴⁴ Vgl. SAS, AI 50/38, Botschaft zur Beschlussfassung über die «Volksinitiative zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee», 24.9.1984.
- ²⁴⁵ Vgl. SAS, AI 50/38, Botschaft zur Beschlussfassung über die «Volksinitiative zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee», 24.9.1984; AH 1984/13, Vaterland, 25.9.1984. Zur IG-Bahnhofstrasse: AH 1983/1, Vaterland, 22.11.1983.
- ²⁴⁶ SAS, AH 1986/2, LNN, 21.2.1986 und Luzerner Tagblatt, 16.6.1986; Luzerner Tagblatt, 19.3.1986; AH 1986/95, LLB, 9.5.1986; AH 1988/46, LNN, 28.4.1988.
- ²⁴⁷ Vgl. SAS, AH 1985/3, LNN, 21.12.1985; AH 1988/2, Vaterland, 5.7.1988; AH 1990/57, Vaterland, 30.3.1990.
- ²⁴⁸ Vgl. SAS, AI 58/7, Ortsplanung Sursee, Entwurf 82 zur Planungsrevision, Sursee; AI 58/8, Planungsrevision 1984, Entwurf Baureglement, 10.12.1984; AI 58/9, Baureglement der Stadt Sursee, Auflage Mai 1987; AI 58/10, Teilaufgabe der Einsprachen mit einer Einigung aufgrund der Einspracheverhandlungen von Baureglement und Zonenplan, Mai/Juni 1989; AI 58/10, Botschaft zur ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung, Revision Bau- und Zonenreglement, Zonenplan und Bebaungsplan GSW, 23.10.1989; AI 58/11, Bau- und Zonenreglement, 9.12.1993; AI 58/12, Bebauungsplan GsW, 6.1.1994; AH 1989/2, LLB, 30.9.1989, Vaterland, 26.10.1989, Luzerner Tagblatt, 26.10.1989; Grüniger, Röllin, Zwischen Altstadt und Sempachersee, S. 77–78.
- ²⁴⁹ LLB, 24.10.1986.
- ²⁵⁰ Vgl. SAS, AI 50, Verkehrskonzept Sursee, Schlussbericht, Metron Verkehrsplanungs- und Ingenieurbüro AG, Windisch 1986; LLB, 24.10.1986; AI 50, Botschaft zur Urnenabstimmung vom 3. März 1991 betreffend Ausbau der Christoph-Schnyderstrasse; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht, 14.6.1978.
- ²⁵¹ Vgl. SAS, CC 56b/4, Baugeschichte, LLB, 7.12.1973.
- ²⁵² Vgl. Vaterland, 17.3.1975.
- ²⁵³ Vgl. SAS, AH 1975/26, LNN, 15.1.1975. AH 1980/40, Vaterland, 16.1.1980; AH 1981/57, Luzerner Tagblatt, 15.7.1981; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht, 21.3.1979.
- ²⁵⁴ Vgl. SAS, AI 50/31, Erweiterung Berufsschulhaus, 26.9.1982; AH 1984/95, Vaterland, 15.5.1984; AH 1986/95, LLB, 31.12.1986; AD 31, 1971–2001, 30 Jahre bauliche Entwicklung, Situationsplan von Sursee mit eingefärbten Neubauten, 2001; AD 32 mit Strassenbauten; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Auszug aus dem Stadt-ratsprotokoll, 20.11.1978; Zumbühl, 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn, S. 19.
- ²⁵⁵ Vgl. SAS, AI 58/10, Botschaft zur ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung, Revision Bau- und Zonenreglement, Zonenplan und Bebaungsplan GSW, 23.10.1989
- ²⁵⁶ Vgl. SAS, AH 1980/2, Luzerner Tagblatt, 27.10.1980; AH 1989/153, Zuger Tagblatt, 18.5.1989.
- ²⁵⁷ Vgl. SAS, AD 18, Situationsplan Sursee, 1975; AD 20, Situationsplan, 1980.
- ²⁵⁸ Vgl. SAS, Akten Quartierverein Neufeld, Schreiben an Interessierte, 15.11.1987; Protokoll Aktionsgruppe, 25.11.1987; Protokoll Vorstandssitzung Quartierverein Eisenbahnvorstadt, 13.1.1989; Statuten, 22.9.1989; LLB, 19.9.1989; Protokoll Gründungsversammlung, 22.9.1989; Jahresbericht, 25.1.1990, 10jähriges Jubiläum, Schreiben Robert Stamm, Präsident QV Eisenbahnvorstadt, 28.8.1999; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 19.4.1989; 25.4.1990; Schreiben an Bewohner, 5.5.1990; Jahresbericht, 10.4.1991.
- ²⁵⁹ Vgl. SAS, AH 1991/2, LLB, 18.4.1991; LLB, 5.11.1991; AH 1992/45, LNN, 24.2.1992; LNN, 18.3.1992; AH 1994/3, LNN, 17.2.1994; SUWO, 7.7.1991; AH 2005/6, SUWO, 4.5.2006.
- ²⁶⁰ Vgl. SAS, AD 31, 1971–2001, 30 Jahre bauliche Entwicklung, Situationsplan von Sursee mit eingefärbten Neubauten, 2001; AH 1994/57, SUWO, 28.4.1994.
- ²⁶¹ Vgl. SAS, AH, 1984/56, Luzerner Tagblatt, 16.2.1984; AH 1985/61, LNN, 24.5.1985; AI 58/7, Ortsplanung Sursee, Entwurf 82 zur Planungsrevision, Sursee.
- ²⁶² Vgl. SAS, AH 1988/72, LNN, 11.3.1988; Luzerner Tagblatt, 9.9.1988; AH 1989/114, Vaterland, 4.1.1990; LLB, 9.9.1988.
- ²⁶³ Vgl. SAS, AH 1990/1, LNN, 7.7.1990; AI, Bericht zum Projektwettbewerb Überbauung Käppelimmatt, Sursee, Juli 1990.

- ²⁶⁴ Vgl. SAS, AH 1991/62, LNN, 13.11.1991; LNN, 11.12.1991.
- ²⁶⁵ Vgl. SAS, AH 1992/1, LLB, 22.10.1992; AH 1992/28, Schweizerisches Baublatt, 10.11.1992; AH, 1993/2, LNN, 14.10.1993.
- ²⁶⁶ Vgl. SAS, AH, 1997/10, SUWO, 18.9.1997; AH 1998/4, NLZ, 14.5.1998; NLZ, 1.7.1998; SUWO, 20.8.1998; AH 1998/39, SUWO, 2.7.1998; SUWO 25.8.1998; AH 1998/40, NLZ, 31.8.1998; SUWO, 10.9.1998; NLZ, 17.9.1998; SUWO, 17.9.1998.
- ²⁶⁷ Vgl. SAS, AH 1999/2, SUWO, 4.2.1999.
- ²⁶⁸ Vgl. SAS, AH 2000/45, 5.10.2000; AH 2001/14, SUWO, 5.4.2001.
- ²⁶⁹ Vgl. SAS, AH 1999/2, SUWO, 8.11.1999; SUWO, 8.12.1999. AH 2001/1, SUWO, 25.1.2001.
- ²⁷⁰ Vgl. Schweizer Heimatschutz, Sursee. Reise zum Wakkerpreis 2003, Zürich 2003; SAS, AH 1996/3, SUWO, 2.5.1996; AH 1997/54, SUWO, 1.5.1997; AH 1997/6, 18.12.1997; AH 2000/4, NLZ, 2.11.2000; SUWO, 26.10.2000.
- ²⁷¹ Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll, Generalversammlung, 18.4.1997 und 24.4.1998; Flugblatt, 7.4.1997; Plakat IG Kotten, 17.6.1997; Einladung Informationsveranstaltung, 20.10.1997;
- ²⁷² Vgl. SAS, Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Protokoll Generalversammlung, 29.4.1992, «Wetz Zihlmann skizziert anschliessend alternative Lösungsvorschläge für die Unterführung in Form einer Überführung mit einem ausgedienten Flugzeug resp. Schiff. Er weist darauf hin, dass der Bahnhof auch eine städtebauliche Funktion zu erfüllen habe und attraktiver werden müsse.»
- ²⁷³ Vgl. SAS, AH 1979/75, Vaterland, 20.10.1979; AH 1987/141, Luzerner Tagblatt, 24.2.1987; AH 1988/114, Luzerner Tagblatt, 15.9.1988; AH 1991/55, Luzerner Tagblatt, 5.1.1991; AH 1994/52, SUWO, 24.3.1994; AH 1995/45, LNN, 29.6.1995; Archiv Quartierverein Eisenbahnvorstadt, Plakat 1.7.1995; Protokoll, Generalversammlung, 18.4.1997; Vorstandssitzung, 11.8.1997.
- ²⁷⁴ Vgl. AH 1992/32, Luzerner Zeitung, 28.2.1992; AH 1998/38, SUWO, 22.10.1998; AH 2000/4, SUWO, 18.3.2004 und 25.11.2004; AH 2005/49, SUWO, 15.12.2005; SUWO, 22.6.2006; SUWO, 10.8.2006.
- ²⁷⁵ Vgl. SAS, AH 1993/2, SUWO, 21.5.1993; AH 1997/7, LZ, 13.11.1997; AH 2000/4, SUWO, 24.8.2000; AH 2001/02, SUWO, 20.12.2001 AH 2001/16, SUWO, 22.3.2006; AH 2003/26, NLZ, 4.11.2003; AH 2005/51, SUWO, 10.11.2005.
- ²⁷⁶ Vgl. SAS, AH 2001/37, 5.1.2001; AH 2001/17, SUWO, 15.11.2001; AH 2002/22, 28.2.2002; Bühlmann, Porträts Kanton Luzern; Schweizer Heimatschutz, Sursee.

Der wirtschaftliche und öffentliche Raum Eisenbahnvorstadt im 20. Jahrhundert

- ¹ Der historische Kontext des Begriffs «Lebensraum» im Zusammenhang mit der Nationalsozialismus-Theorie wird hier nicht eingehend erörtert, da er irrelevant ist. «Lebensraum» verstehe ich in dieser Arbeit wertneutral.
- ² Grüninger Sebastian, Röllin Stefan, Zwischen Altstadt und Sempachersee. Kleinstädtische Quartierentwicklung im Spiegel von fünfzig Jahren Quartierverein Mariazell, 1947–1997. Surseer Schriften. Geschichte und Gegenwart 2, hg. vom Stadtarchiv Sursee und Quartierverein Mariazell, Sursee 1997.
- ³ Vgl. Röllin Stefan, Wüest Mark, Bausteine zum 19.–20. Jahrhundert. Eine synoptische Übersicht, in: Chronik der Stadt Sursee. Loseblatt-Chronik, hg. von der Stadt Sursee 1975–1995, S. 15.
- ⁴ Vgl. Lemmenmeier Max, Der Übergang zur modernen Landwirtschaft: Luzerns Agrarwirtschaft 1750–1910., in: Aufbruch in die Gegenwart. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798–1914, Luzern 1986, S. 48; Hanisch Christoph, Kleinstadtentwicklung. Eine Fallstudie in Sursee, Dipl., Zürich 1994, S. 47. Zwischen 1879 und 1886 zählte die Luzerner Landwirtschaft 3460 Konkurse und 840 Falliten. Vgl. Beck Carl, 75 Jahre Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee. 1892–1967, Sursee 1967, S. 3.
- ⁵ Vgl. Stadtarchiv Sursee (SAS), CC 69, Lokalgeschichte 1951–1959, Sursee. Broschüre vom Verkehrs- und Verschönerungsverein, ohne Jahr.
- ⁶ Lemmenmeier, Landwirtschaft, S. 49.
- ⁷ Zit. nach Berther Felici, 1885–1985. 100 Jahre Landwirtschaftliche Schule Sursee, Sursee 1985, S. 9.
- ⁸ Die Landstadt trumpfte mit kostenlosen Schul- und Wohnräumen, Schulmaterial sowie Heiz- und Beleuchtungskosten auf. Vgl. Berther, Landwirtschaftliche Schule, S. 17 ff.
- ⁹ Die Mitgift enthielt 54 Aren Land, 5'000 Franken für die innere Einrichtung, Anschluss und Lieferung des Wassers plus Kanalisationsanschluss sowie Installation und Abgabe des elektrischen Lichts. Vgl. Berther, Landwirtschaftliche Schule, S. 19.
- ¹⁰ Beinahe gleichzeitig, im Jahre 1902, stand beim Neubau der Stadtschule wieder die Standortfrage im Zentrum der politischen Auseinandersetzung. Vgl. Kapitel II. 1. Bildung.
- ¹¹ Das Gebäude kam auf die Parzelle der heutigen Centralstrasse 21 zu stehen. Am Eröffnungsfest der Schule am 10. November 1901 prasselte ein wahrer Redenmarathon auf die Festgemeinde hinunter. Knapp ein Dutzend Männer lobten einerseits den Gründergeist und den Kanton als willkommenen, edlen Spender des «erweiterten Bauernhauses», andererseits mahnte gerade der Direktor der Schule die Bauern an die Notwendigkeit einer zeitgemässen bäuerlichen Ausbildung. Zit. nach SAS, Luzerner Landbote (LLB), 13.11.1901. Vgl. zur Feier SAS, LLB, 16.11.1901.
- ¹² Dubler Anne-Marie, Geschichte der Luzerner Wirtschaft. Volk, Staat und Wirtschaft im Wandel der Jahrhunderte, Luzern/Stuttgart 1983, S. 114, spricht bezüglich der früheren Interessengemeinschaften von einer Auflösung von herrschaftlichen und genossenschaftlichen Bindungen im Zuge des Übergangs vom Ancien Régime zur Helvetik am Ende des 18. Jahrhunderts. Ein Beispiel genossenschaftlicher Bewirtschaftung ist die Allmend. Vgl. auch Lemmenmeier, Landwirtschaft, S. 49. Die ersten sechs landwirtschaftlichen Genossenschaften standen in Horw, Inwil, Sempach, Rothenburg, Udligenswil und Sempach. Im Vordergrund der Genossenschaftsidee stand die zweckdienliche Unterstützung des einzelnen Bauernhofes mit dem Verkauf sowie Vertrieb von landwirtschaftlichen Produktionsmitteln und Produkten.
- ¹³ Vgl. SAS, AC, 5.6. Bauwesen, Bauprojekte von 1949 bis 1970, Gesuch um Erteilung einer Baubewilligung, 14.8.1956. Zur Käsereigenossenschaft vgl. Beck Carl, 50 Jahre Käsereigenossenschaften Eisenbahnvorstadt und Mühlegasse Sursee, Sursee 1966, S. 4; SAS, Archiv Quartierverein (QV) Neufeld, Vorstandssitzung, 30.4.1990.

- ¹⁴ Die Bauernvertreter im Parlament begründeten z. B. 1887 den landwirtschaftlichen Club, zehn Jahre später wuchs mit der Schaffung des Schweizerischen Bauernverbandes die organisatorische Vernetzung innerhalb des Bauernstandes.
- ¹⁵ Der Grundgedanke basierte auf einer wirkungsvolleren, die agrarischen Interessen vertretenden Politik dank der quantitativen Stärkung von Bauernvertretern in Machtposition, denn bis ins 19. Jh. verwehrten ihnen privilegierte Familien den Weg in ein Exekutiv- oder Legislativamt, obwohl hier innerhalb des Bauernstandes zwischen Klein- und Grossbauern respektive Pächtern und Gutsherren unterschieden werden muss. Vgl. dazu etwa die Personengalerie in Willimann Andrea, Sursee – Die zweite Kapitale des Kantons Luzern. Zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Geschichte der Luzerner Landschaft in den Jahren 1798–1871, Basel 2006, S. 381–407. Von den 55 portraitierten Surseer Persönlichkeiten betitelte Willimann neun mit der Berufsbezeichnung Landwirt (zirka 16%). Zudem hatten von den sechs aus Sursee stammenden National- oder Ständeräten zwischen 1848 und 1920 vier einen engen Bezug zur Landwirtschaft, sei dies selber als Bauer oder als Bauernsohn.
- ¹⁶ Vgl. SAS, AD, Siegfriedskarten 1898.
- ¹⁷ Vgl. dazu die Dissertation: Alfons Kälin, Die Stadt Sursee und ihr Umland, Sursee 1970, S. 64 und S. 96. Zu den Erwerbstätigkeitsbereichen im 19. Jahrhundert vgl. Willimann Andrea, «Wenn hier Orts eine solche Fabrik errichtet würde, es für Niemand zum Nachtheil wäre». Die Luzerner Landstadt Sursee und die Fabrikindustrialisierung 1870 bis 1910, Sursee 2005, Tabelle 4, S. 100.
- ¹⁸ Bereits vorher gab es in Sursee Zigarrenfabriken und Brauereien, denen jedoch kein anhaltender Erfolg beschieden war. Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 64 ff.
- ¹⁹ Zum Merkur vgl. Bosshardt Fritz, Ein Heimatbuch. Sursee – Sempach – Beromünster. Und Umgebung, mit 87 Abbildungen, Zürich 1947, S. 80. Mittlerweile besass die Landstadt durch die 1912 gegründete Sursee-Triengen-Bahn (ST) einen zweiten Bahnhof namens Sursee Stadt, daher jetzt die Unterscheidung zwischen Sursee SBB und Sursee Stadt.
- ²⁰ In chronologischer Reihenfolge waren dies 1949 das Harassen-Lagerhaus, 1953 ein Brennereigebäude, 1955 eine Grossgarage, 1959 die Flaschen-Abfüllanlage und eine automatische Mischfutteranlage sowie 1960 ein Trocknungsturm mit einem Kühlkeller. Nachher kamen noch 1963 eine Siloanlage an der Merkurstrasse und 1972 das neue Verwaltungsgebäude hinzu. Vgl. SAS, AH 1971/1, LLB, 30.4.1971.
- ²¹ Die Firma hiess Widmer & Wüest, Obstexport, und stellte 1926 ein Baugesuch für ein Lagerhaus am Bahnhofplatz. Vgl. SAS, AC, 5. Baubewilligung für ein Lagerhaus für Landesprodukte, 7.6.1926.
- ²² 1955 boten diese Parzellen genügend Raum für eine erste Tankstelle und 1963 für den reibungslosen Bau des 31 m hohen und 1'121'778 Franken teuren Getreidesilos. Darin wurden eine moderne Mischfutteranlage und eine weitere, leistungsfähigere Futtermühle installiert. Vgl. Beck, 75 Jahre, S. 7. Zum Verwaltungsgebäude vgl. auch Kapitel I. 2.
- ²³ Nach gut 66-jähriger Tätigkeit übernahm die Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee daraufhin ihre Immobilien. Vgl. SAS, AH 2002/22, Surseer Woche (SUWO), 11.7.2002. Die Obst AG besass übrigens auch an der Centralstrasse Immobilien.
- ²⁴ Der 1895 formulierte Bundesbeschluss über die hauswirtschaftliche und berufliche Bildung des weiblichen Geschlechts brachte dazu die rechtliche Abstützung. Vgl. dazu Berther, 100 Jahre, S. 23 und Beck, 50 Jahre, S. 12 ff.
- ²⁵ Im Käsebereich herrschten vielerorts unhaltbare Zustände: Mangelhafte Einrichtungen führten zu massiven Qualitätsmängeln (bis zu 30% Ausschussware), ausländische Konkurrenz und fehlende Ausbildung schmälerten die Attraktivität des Berufs. Die in den Kantonen Bern und St. Gallen in dieser Zeit gebauten Molkereischulen lieferten weitere Argumente gegen eine eigene Schulgründung. Die Milchwirtschaft hatte sich seit der Agrarkrise gegen Ende des 19. Jahrhunderts als wichtigster Erwerbszweig der Luzerner Landwirtschaft profiliert. Der Direktor der landwirtschaftlichen Schule forderte Abhilfe durch die Gründung einer Luzerner Molkereischule, die Schaffung einer milchwirtschaftlichen Station oder von periodischen Kontrollen und Prämierungen. Der Regierungsrat gewährte stattdessen Stipendien für mittellose Schüler und bewilligte Käseerei-Inspektoren. Vgl. Berther, Milchwirtschaftliche Schule, S. 8 ff.
- ²⁶ Da nur gerade 3 bis 4 Prozent des Käsepersonal eine umfassende Ausbildung genossen, bedrängten Nationalräte, die Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee, der Verein ehemaliger Landwirtschaftsschüler und andere den Regierungsrat die Ausbildungsmöglichkeiten zu verbessern, stammten doch 10 Prozent der schweizerischen Milchproduktion und 20 Prozent der verarbeiteten Milchprodukte aus dem Kanton Luzern. Vgl. LLB, 23.11.1928; Berther, Milchwirtschaftliche Schule, S. 13.
- ²⁷ SAS, AH 1999/23, Neue Luzerner Zeitung (NLZ), 25.2.1999. «Mekka» zu Recht, denn das Haus beherbergt die grösste milchwirtschaftliche Berufsschule und die zweitgrösste milchwirtschaftliche Fachschule. Vgl. Sursee. Reise zum Wakkerpreis 2003, hg. vom Schweizer Heimatschutz, Zürich 2003, S. 11.
- ²⁸ Die Angaben über die Anzahl der Betriebe sowie deren Grösse aus Kälin, Sursee, S. 96 f. Vgl. auch Archiv der PTT (APPT), Telefonbuch 1960, Sursee. Die anderen vier Landwirte betrieben ihren Hof entweder im Kotten oder am Schellenrain.
- ²⁹ Vgl. zu den Zahlen Beck, 50 Jahre, S. 9 f.; Eidgenössische Volkszählung 1970 und 2000, Erwerbstätige. Im Jahre 1970 betrug die Einwohnerzahl von Sursee 7052, davon lebten 4163 (59%) im Quartier Eisenbahnvorstadt.
- ³⁰ Weiter verpflichtete er sich, den Bau der Kartoffelverwertungsfabrik innerhalb der folgenden zwei Jahre zu beginnen und steuerte für die Erstellung des Stammgelleises 10'000 Franken bei. Vgl. SAS, CC 48-b, Münchrüti, VLGZ, Bericht an die Gemeindeversammlung, 24.4.1962.
- ³¹ Noch vor dieser baulichen Neuschöpfung wurden die Genossenschaften Münchrüti und Kollektive Getreidesammelstelle geschaffen, die von den Luzerner Getreideproduzenten 1964 initiiert wurde. Die zur Getreideverarbeitung, -lagerung und -ablieferung erstellten Räumlichkeiten – unter anderem hohe Silotürme – wurden bereits ein Jahr später benützt. Etwa später folgten noch eine neue Obsthalle mit Sortier- und Abpackbetrieb sowie ein Lagerkeller in der Münchrüti. Gegen das Baugespann dieser Obsthalle rekurrierte die Planungsgruppe 7, da durch den Bau die im Projekt der Planungsgruppe 7 liegende Autobahneinfahrt verhindert worden wäre. Die Einsprache wurde jedoch abgelehnt. Vgl. SAS, AC, 5.6.1. Bauwesen, Bauprojekte 1949 bis 1970, 1966.
- ³² Die günstige geographische Lage und die speditive Abwicklung von Landerwerb seitens der politischen Behörden führten neben der Gründung auch zur Sitzniederlassung in Sursee. Vgl. SAS, AH 1972/1, Schweizerische Han-

- delszeitung, 17.8.1972; Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Luzern in 3 Bänden. Band II. Die Ämter Hochdorf/Sursee, Geschichtlicher Teil verfasst von Gottfried Boesch, hg. vom Verlag H. A. Bosch, Zürich 1946, S. 141 f.
- ³³ Ein 8-Millionen-Bau für die Herstellung von Mineralstoffmischungen und ein weiterer Neubau mit zwei 45 Meter hohen Türmen, in denen die Silozellen und Mischanlagen installiert wurden, dominierten ab 1971 das Industriequartier in der Münchrüti und weiteten das Geschäft der UFAG aus. Vgl. SAS, CC 39-a, Kaufbriefe und Verträge; AH 1970/1, Luzerner Neueste Nachrichten (LNN), 30.9.1970; AH 1970/1, Vaterland (V), 29.8.1970; Boesch, Heimatkunde, S. 143.
- ³⁴ Die AGRO-DATA weitete ihren Geschäftsbereich 1994 über das Stammgeschäft der Landwirtschaft aus, zog 1999 in den futuristischen Enterprise-Geschäftsblock an der Surentalstrasse, fusionierte 2000 mit der BF-Gruppe zur Bison Schweiz AG und agiert heute somit völlig losgelöst von ihrem Mutterhaus. Vgl. <http://www.bison-group.ch>, 29.6.2006.
- ³⁵ Vgl. <http://www.ufamed.ch>, 29.6.2006.
- ³⁶ Zit. nach dem Künstler Wetz auf seiner Homepage: <http://www.wetz.ch>, 6.6.2006.
- ³⁷ Als Gegenleistung zum Kauf der Parzelle tauschte der Verband mit der Gemeinde das 4800 m² umfassende Grundstück am Schellenrain. Vgl. SAS, LLB, 2.6.1972. Informationen zum Verwaltungsgebäude vgl. SAS, V, 23.3.1966, 9; LLB, 18.3.1966; AH 1971/1, LLB, 30.4.1971.
- ³⁸ Der Neubau an der Obstfeldstrasse 1 in der Form eines liegenden Fruchtschnittes kostete 5 Mio. Franken. Er entstand inmitten verschiedener Gebäude von Tochtergesellschaften und wurde vom Surseer Architekturbüro Hunziker & Wetterwald konzipiert. Vgl. SAS, AH 2003/23, SUWO, 30.1.2003. Die Büroräume des gut dreissigjährigen Verwaltungsgebäudes vermietete die Besitzerin, die Fenaco Pensionskasse, an die Berufs- und Studienberatung des Kantons Luzern, an die Truvag und andere Firmen (USFA Sursee AG Fenster, Türen, FSS full speed systems group und Ernst Schweizer AG, Metallbau). Vgl. Briefkasten vor dem genannten Haus. Weitere Gesellschaften der Fenaco vgl. ihre Homepage: <http://www.fenaco.ch>, 12.7.2006.
- ³⁹ Dieses «Haus Luzerner Bauern» liegt übrigens auf der Parzelle, die für kurze Zeit in den 1960er-Jahren im Besitz des VLGZ war. Vgl. zum Abschnitt SAS, LLB, 5.10.1928. Das Vereinsorgan erschien erstmals 1865 und ab 1870 regelmässig. Vgl. zur Geschichte des Bauernvereins Egli Josef, 125 Jahre Verbandsgeschichte, in: 125 Jahre Luzerner Bauernverband, hg. vom Luzerner Bauernverband, Sursee 1984, S. 8 ff. Die Dislozierung nach Sursee erfolgte aus Platzgründen in Luzern. Weiter oben zur Kritik der Quartiervereine an den «Geruchsfabriken»: Die Bewohner in der Nachbarschaft dieser Firmen beklagten sich regelmässig via QV, so z.B. in einem Schreiben des QV Eisenbahnvorstadt an den VLGZ vom 15. Februar 1954 über die Rauchentwicklung einer neuen Brennerei, oder des QV Neufeld 1991 an die Adresse wiederum des VLGZ wegen Ice-Tea-Geruchs. Weitere Nachweise vgl. SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 29.1.1938. 1920 übernahm die Druckerei Küng, die erst 1916 aus der Altstadt in die Kronenburg gezogen war, die Drucklegung des «Landwirt». Vgl. SAS, AH 1928/1, LLB, 5.10.1928.
- ⁴⁰ Zit. nach SAS, AH 2001/32, Willisauer Bote (WB), 10.3.2001. Dazu passt auch der seit mehr als dreissig Jahren in Sursee ansässige Schlachtviehmarkt, der 1971 aus verkehrstechnischen Gründen aus Luzern ausgelagert wurde. Von Beginn bis 1984 wurde auf dem Parkplatz am Oberen Graben (Marktplatz), danach bis heute rund um das Restaurant Bahnhofli auf der Schlottermilch wöchentlich gehandelt. Vgl. SAS, AH 2001/33, SUWO, 23.5.2001. Zur Angabe von Ruedi Amrein vgl. SAS, SUWO, 8.6.2006.
- ⁴¹ Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 38 ff. und Willimann, Zweite Kapitale, S. 119 ff. Zu nennen sind hier die Strohflechschule von Heinrich Attenhofer, die Weberei Suppiger (Stadtspital), ein Papiermühlen-Projekt sowie eine Seidenraupenzucht (hinterer und unterer Stadtgraben).
- ⁴² Vgl. Dubler, Geschichte, S. 180 ff.; Jäger Reto, Industrialisierung im Kanton Luzern, in: Aufbruch in die Gegenwart. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798–1914, Luzern 1986, S. 57 ff.; Bergier Jean-François, Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Zürich 1983, S. 201 ff.
- ⁴³ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 91. Dazu auch Dubler, Geschichte, S. 24 f. und Bossard-Borner Heidi, Kontinuität im Wandel. Zur Luzerner Politik des 19. Jahrhunderts, in: Aufbruch in die Gegenwart. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798–1914, Luzern 1986, S. 133. Nach vorangegangenen Krisenjahren und dem daraufhin erfolgten Zusammenrücken der bürgerlichen Kräfte ermöglichte die Lageberuhigung ein Wirtschaftswachstum. Beide Autorinnen verweisen auf die zahlreichen gemeinsamen Positionen der beiden Parteien (Konservative und Liberale) in der Wirtschaftspolitik, eher hätten regionale Interessen bei der Entscheidungsfindung mitgespielt.
- ⁴⁴ Der Erfolg dieser überaus attraktiven Waffe im Kampf um Neuansiedlungen stellte sich bald ein: Den Bieler Uhrenfabrikanten Edouard Heuer motivierten zur Gründung einer Uhrensteinschleiferei in der Grabenmühle am Untertor zinslose Darlehen, günstige Arbeitskräfte, ideale Verkehrsverbindungen, ein bestehendes geräumiges Gebäude und gute Wasserkraft an attraktiver Lage. Auch das Projekt einer Konservenfabrik, das in unmittelbarer Nachbarschaft zur Ofenfabrik 1888 verwirklicht wurde, profitierte beispielsweise vom kostenlosen Bau einer Wasserleitung ins Fabrikareal durch die Gemeinde. Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 80 ff.
- ⁴⁵ Im Sog der Ofenfabrik und in ihrer Nähe entstand die Rekord AG, die auf Kochgeschirr und Wärmeapparate spezialisiert war. Weiter gründeten diese beiden 1924 die Tochtergesellschaft elektrischer Öfen und Kochherde (Feok), die alsbald von der Vorstadtmühle an die Centralstrasse in die Werkhallen der Ofenfabrik verlegt wurde. Ab 1929 übernahm die neue Tochtergesellschaft Pharos Gasherdbau AG den Verkauf von Grosskochherden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges schlossen sich diese Firmen in der Sursee Werke AG zusammen, zwei Jahre später erfolgte die Eingliederung in die Therma-Gruppe und 1977 in den Electrolux-Konzern. Die Seidenverarbeitungsfabrik erlebte im 20. Jahrhundert eine rasante Entwicklung. Ab 1911 produzierte sie Kinder- und Damenunterwäsche, der entscheidende Schritt gelang anschliessend im Jahre 1941 mit der Übernahme durch die beiden Industriellen Max Kellenberger und Hans Joachim Palmers. Sie trugen den Betrieb unter dem Namen Strickwarenfabrik AG Sursee ein, damals mit einem Personalbestand von 20 Personen. Fünf Jahre später änderten sie den Namen in Calida um und hatten danach permanenten Erfolg. Vgl. Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 62 ff. und S. 75 ff.
- ⁴⁶ 1906 expandierte der ehemalige Mechaniker der Ofenfabrik, Franz Wyder, vom Untertor in die Willimatte, wo er den Grundstein zur heute an der Bahnhofstrasse liegenden Autogarage Wyder legte. Hans Felber sen. aus Dagmersellen pachtete zuerst ab 1912 zu seiner Zimmerei eine Sägerei im Walkeli an der Sure. Heute noch bedient

Holzbau Felber die Kunden. Die Erben Rösch-Haslimann an der Bahnhofstrasse 45 waren äusserst vielseitig, denn sie handelten ab 1905 an der Bahnhofstrasse mit Kolonialwaren, Papeterieartikeln, Spielwaren und Devotionalien. Ab 1928 unterhielt das unter wechselnden Firmennamen tätige Unternehmen einen Taxidienst. Ulrich Fischer gründete 1921 in Triengen eine Maschinen- und Reparaturwerkstatt, die er aus Platzgründen 1929 an die Bahnhofstrasse Sursee auslagerte. Der ursprünglich aus Kriens stammende Johann Egli liess im Jahre 1935 ein vom Fritz Amberg konzipiertes Geschäftshaus an der Centralstrasse 10 für seine Metzgerei errichten. Den Bauplatz erwarb er von der Luzerner Landbank, als Bauleiter fungierte Jakob Schwendimann. Vgl. Bossardt, Heimatbuch, S. 19 ff.; Interview Hans Felber.

⁴⁷ Vgl. Kapitel Das landwirtschaftliche Handelszentrum.

⁴⁸ SAS, AC, 21.8. Industrie, Gewerbe, Handel, Einzelne Betriebe, Brief des Baudepartements des Kantons Luzern an die Frey AG in Wangen, 30.5.1947.

⁴⁹ Die Firma ersuchte um die kostenlose Erstellung der Erschliessungsstrasse, der Kanalisation und der Wasserleitung, eine dreijährige Gratisabgabe des nötigen Wassers sowie den Verzicht auf die Erhebung einer Wertzuwachssteuer. Die Skepsis gründete vornehmlich in der vagen Angabe über die Terminplanung. Vgl. SAS, AC, 16.10 Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung (EP), 13.10.1946.

⁵⁰ Julius Beck wurde 1918 in den Stadtrat gewählt. Ab 1924 bekleidete er ununterbrochen bis 1959 das Amt des Stadtpräsidenten.

⁵¹ Der Vertrag zwischen der Gemeinde und der Colasit AG betraf 4'000 m² Bauland in der Münchrüti als kostenlose erste Tranche, weitere reservierte Landreserven wären für 1.50 und 1.60 Franken (insgesamt nochmals 6'500 m²) veräussert worden.

⁵² Zit. SAS, AB 2/17, 25.1.1946. Die anderen Angaben unter SAS, AB 2/17, 13.4.1945; AB 2/17, 4.7.1945; AB 2/17, 10.9.1945; AB 2/17, 12.7.1946; AC, 16.10 EP, 27.5.1945, Vertrag zwischen der Gemeinde Sursee und der Colasit AG; AC, 21.8. Industrie, Gewerbe, Handel, Einzelne Betriebe, Brief des Stadtrates an die Korporationsverwaltung, 11.8.1945.

⁵³ Erst nachdem ein Projekt im Frieslirain wegen Zugehörigkeit zur Wohnzone und eines an der Zeughausstrasse wegen erfolgloser Verhandlungen über den dafür benötigten Landabtausch mit der Korporationsgemeinde gescheitert waren, kam das Dägersteinfeld in den Interessenbereich. Die Villiger AG vermietete das Gebäude zuerst der Calida. Vgl. SAS, Daten zur Filialfabrik der Firma Villiger Söhne AG, Pfeffikon, in Sursee in den Jahren 1946–1967, zusammengestellt von Stefan Rölli, 16.1.1989. Auch Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 65 f.; SAS, Stadtratsprotokoll (RP), 8.3.1965.

⁵⁴ Die Faktoren nach Bergier, Wirtschaftsgeschichte, S. 276, waren das beschleunigte Bevölkerungswachstum, das steigende Einkommen und Konsumniveau in den Industrienationen, die Mehrung der Bedürfnisse sowie die niedrigen Rohstoff- und Energiepreise.

⁵⁵ Die kantonale Instanz genehmigte die Fabrik zwei Jahre später. Den finanziellen Aufwand berechnete die Stadt für die zu errichtende Strasse inkl. Kanalisation und Wasser mit 49'000 Franken. Vgl. SAS, AC, 5.6. Baubewilligungen; AC, 16.10 EP, 29.6.1951; AC, 16.10 EP, 29.6.1951, Brief von Hans Koch an den Stadtrat Wyder, 3.5.1952. Die Angaben der Parzellengrösse im Gemeinderatsprotokoll stimmen nicht mit den Angaben in Rölli, Bürgergemeinde, S. 67. überein. Nach den dortigen Angaben verkaufte die Bürgergemeinde 1951 11'980 m², 1957 3'965 m² und 1965 1'996 m² Land an die Maschinenfabrik Koch, also insgesamt mehr als 16'000 m².

⁵⁶ Zit. nach Felber, Sursee, S. 1.

⁵⁷ Im innerkantonalen Vergleich lag Sursee in diesem Zeitraum damit an dritter Stelle. Nur die beiden Gemeinden Emmen (93,3%) und Wauwil (90%) verzeichneten zwischen 1941 bis 1960 einen markanteren Zuwachs (Sursee 40,7%). Das Amt Sursee liegt mit 9,9% Zunahme in den Jahrzehnten von 1941 bis 1960 im Vergleich mit dem gesamten Kanton Luzern (22,7%) deutlich im Hintertreffen. Vgl. Statistisches Jahrbuch des Kantons Luzern 2005, Luzern 2004, S. 46 f. Die nachfolgenden Zahlen zur Bevölkerung Sursees stammen ausschliesslich aus dieser Quelle und werden daher nicht mehr zitiert. Die Volkszählung fand wirklich 1941 statt.

⁵⁸ Zit. nach SAS, CC 98/b, Wohlfahrtseinrichtungen, Statuten der Wohnbaugenossenschaft Sursee, 17.7.1943, Art. 1. Andere Angaben vgl. Kälin, Sursee, S. 53. Zur Gründung der Wohnbaugenossenschaft Sursee vgl. SAS, AC, 29.2.2.1. Mieterschutz und Wohnungsbau, Baugenossenschaften, Brief der WBG an den Stadtrat von Sursee, 6.8.1943. Die Gründung datiert vom 17. Juli 1943. Erster Präsident war Jean Kirchhofer. Vgl. auch SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 8.11.1947. Zur WBG «Pro familia» vgl. SAS, CC 98/b, Wohlfahrtseinrichtungen, Statuten der WBG «Pro familia», Sursee, 10.6.1954. Als erster Präsident amtierte Josef Schaller. Die ersten vom Bund gesprochenen Wohnbaubeträge 1943: 2'920; 1944: 30'595; 1945: 51'040; 1946: 45'740 Franken. Vgl. SAS, AC, 29.2.2. Mieterschutz und Wohnungsbau, Förderung des Wohnungsbaus, Subventionen.

⁵⁹ Vgl. die Ausführungen über den Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan in der Arbeit von Emanuel Amrein.

⁶⁰ Beispielsweise verlegte die Druckerei Küng ihren Standort von der Centralstrasse 18 an die neue erstellte Buchenstrasse. Vgl. SAS, AH 1981/68, LLB, 2.6.1981.

⁶¹ Noch 1948 beklagte sich der «Surseer Anzeiger» (SA) über die fehlenden rechtlichen Grundlagen in der Stadtplanung. So seien einzig Ratschläge an die Bauinteressierten zu erteilen, neben lauten und schmutzigen Industriebauten das Bauen von Wohnraum zu unterlassen. Vgl. SAS, SA, 2.10.1948. Als Beispiel zur Skepsis kann ein Brief von Willi Häsler an Carl Beck vom 17. Juli 1945 dienen, worin der Schreiber, übrigens ein nachmaliges Mitglied der Zonenplan-Kommission, auf die Bedeutung der Konjunkturbeständigkeit von neuen Industrien hinweist. Weiter spricht er sich explizit gegen grössere Industrien aus, da diese den Ort «anders orientieren» würden. Dafür seien landwirtschaftliche Industrien hoch willkommen. Vgl. SAS, AC, 4. Bauplanung und Erschliessung, Brief von Häsler an Beck, 17.7.1945. Die Granol AG konnte später doch noch zur Investition in Sursee motiviert werden.

⁶² Das Land teilten sich die Korporations-, die Einwohner-, die Bürger- und die Kirchgemeinde sowie die Gebrüder Schnyder von Wartensee. Daneben waren noch vereinzelte Bauern Landbesitzer.

⁶³ Einerseits die Korporation zwischen der Münchrüti- und Haldenmattstrasse und andererseits die gerade gegründeten Wohnbaugenossenschaft «Pro familia» an der Kleinfeldstrasse liessen in der ersten Hälfte der 50er-Jahre Wohnkolonien erstellen. Das Gelände an der Kleinfeldstrasse erstand 1946 die WBG Sursee von der Ortsbürgergemeinde, doch 1954 tritt dann die WBG «Pro familia» als Bauherrin auf. Vgl. SAS, AC, 29.2.2.1. Mieterschutz und Wohnungsbau, Baugenossenschaften, Brief des Ortsbürgerrates Sursee an den Stadtrat, 2.9.1946; AC, 29.2.2.1. Mieterschutz und Wohnungsbau, Baugenossenschaften, Brief der WBG an den Stadtrat, 13.8.1954.

- ⁶⁴ Die stadträtlich berufenen Mitgliedern der oben erwähnten Kommission waren der Geometer Anton Kost, die vier Architekten Hans Erni, Josef Suter, Jakob Schwendimann und Josef J. Wey sowie Bahnmeister Werner Portmann. Vgl. SAS, RP, 13.2.1959. Schwendimann, Wey und Portmann blieben jedoch nicht bis zum Abschluss der Arbeit in der Kommission. Später nahm noch Rechtsanwalt Theo Fischer Einsitz. Erst mit der Absegnung des Zonenplanes 1967 konnte die Gefahr der weiteren Durchmischung von Wohn- und Industriezone rechtlich abgewendet werden, da ein Gebiet von 55 ha Land nördlich der historischen Altstadt als geschlossene Industriezone fixiert wurde.
- ⁶⁵ Vgl. SAS, AC, 16.10 EP, 28.4.1961. An der genannten Versammlung genehmigte die Gemeinde diesen Vertrag.
- ⁶⁶ Vgl. SAS, CC 48-b, Münchrüti, Betrifft die Planung in der Münchrüti, 13.9.1960.
- ⁶⁷ Weitere Faktoren können die Grundstücksfläche, der Grundstückspreis, die Bodenbeschaffenheit, die Entfernung zum nächsten Bahnhof, die Möglichkeiten der Stromversorgung, das Grundwasser und Wasser, die chemische Beschaffenheit des Wassers, die Entfernung zur Fabrik und daraus entstehende Transportkosten, das Arbeitskraftpotenzial, die Steuern, die Möglichkeiten für die Erstellung eines Industriegeleises, der Anschluss an überregionale Strecken und die Entfernung zu den Rohstofflieferanten sein. Vgl. Schnider Peter, Fabrikindustrie zwischen Landwirtschaft und Tourismus. Industrialisierung der Agglomeration Luzern zwischen 1850 und 1930, Luzern/Stuttgart 1996, S. 11.
- ⁶⁸ Sie befand nämlich nach langwierigen Vorverhandlungen das Traktandum Erschliessungsstrassen im Industriegebiet und Krediterteilung von 410'000 Franken mit grosser Mehrheit als ausführungswürdig. Die Arbeiten konnten beginnen, was gleichbedeutend mit den Geburtsstunden der heutigen Münchrüti- (südlicher wie nördlicher Teil), Grenadier- und Kanonierstrasse war. Vgl. SAS, AC, 16.10 EP, 28.02.1964.
- ⁶⁹ Parallel dazu erweiterte sie ihr gemeindeeigenes Wasserleitungsnetz und dessen Verbindung mit dem gesamten Ringleitungssystem sowie die Kanalisation. Vgl. Stadelmann Theo, Die Industrieplanung von Sursee, Typoskript, Sursee 1967, S. 1 f.
- ⁷⁰ Dieser Geleiseanschluss umfasste meist ein Abstellgeleise, Rampen und Weichen. Weiter berappten die Interessenten Benutzungsgebühren für die Deckung der Kosten des Unterhalts sowie einen einmaligen Perimeterbeitrag. Jeder Neuanschluss an die Stammgeleiseanlage musste vom Stadtrat und von den SBB abgesegnet werden. Vgl. SAS, AI 57/23, Reglement über die Erstellung, die Benützung und den Unterhalt der Stammgeleiseanlage des Industriegeleises in der Industriezone Münchrüti der Gemeinde Sursee, 27.7.1967.
- ⁷¹ Vgl. SAS, RP, 8.7.1963. Die beiden Verwaltungen erklärten sich im Jahre 1963 bereit, mitsamt der Abstützung der jeweiligen Gemeindeversammlungen ihr eigenes Land in der Industriezone (gesamthaft zirka 540'000 m²) nach Bedarf abzugeben.
- ⁷² Zit. nach SAS, LLB, 26.11.1963. Laut dem Berichterstatter stimmte sich ein einziger Bürger gegen die Vorlage. Von diesen 6'15'000 Franken übernahmen die SBB anfänglich 45'000 Franken, die Bürgergemeinde 20'000 Franken, und 50'000 Franken wurden der laufenden Rechnung verbucht. Den restlichen grossen Brocken allerdings finanzierte die Einwohnergemeinde durch Anleihen mit einer Annuität von 6%. Die Zahlen stammen aus SAS, LLB, 15.11.1963. Die Gewährung eines solch hohen Betrages musste durch den Regierungsrat abgesegnet werden. Das zehn Jahr früher budgetierte Schulhaus Neufeld kostete 570'000 Franken. SAS, V, 6.4.1954.
- ⁷³ Der damals als Hoffnungsträger gefeierte amerikanische Präsident John F. Kennedy war am Vortag, 24.11.1963, in Dallas USA ermordet worden, was die westliche Welt tief erschütterte.
- ⁷⁴ Um die Verzögerung aufzuhalten, bestellte der Stadtrat noch im April 1963 eine dreiköpfige Kommission, welche die Erstellung der Industriegeleise-Anlage seitens der Gemeinde beaufsichtigen sollte. Die erwähnte Vereinbarung regelte dann den geordneten Landerwerb durch die Gemeinde Sursee. Das Ratsprotokoll vom 8. Juli 1963 listete die verschiedenen Erwerbungen auf: 42'000 m² Korporation, 6184 m² Franz Zwimpfer, 8390 m² Staat Luzern (Pfarrpfund) und 2570 m² Bürgergemeinde, insgesamt 59'144 m². Vgl. SAS, RP, 8.7.1963.
- ⁷⁵ Das Reglement über die Erstellung, die Benützung und den Unterhalt der Stammgeleiseanlage des Industriegeleises in der Industriezone Münchrüti der Gemeinde Sursee liegt unter SAS, AI 57/23 und wurde am 27. Juli 1967 unterzeichnet.
- ⁷⁶ Informationen zu der Brauerei bei Willmann, Zweite Kapitale, S. 115 und SAS, CC 63/3, LLB, Juli 1965.
- ⁷⁷ Vertraglich festgesetzt wurde übrigens, dass der Kaufpreis bar beglichen und der Korporation als Verkäuferin längs des Zeughauses ein 6 m breites Fahrwegrecht eingeräumt werden musste. Am 29. Dezember 1961 erhielt sie die Baubewilligung für die Erstellung des aus Backsteinen bestehenden Lagerhauses mit anliegendem Wohnhaus für den Verwalter. Vgl. SAS, RP, 29.12.1961; CC 48-b, Münchrüti, Eichhof; KP, 6.4.1961. Die Gemeindeversammlung segnete den Kauf der im Besitz der Brauerei Eichhof gelegenen beiden Liegenschaften «Herberger» und «Depotgebäude» für insgesamt 350'000 Franken einstimmig ab. Vgl. SAS, AC, 16.10 EP, 2.10.1961.
- ⁷⁸ Zit. nach SAS, CC 63/3, LLB, Juli 1965. Die Versorgungsvakanz mit Eichhof-Bier dauerte nur vier Jahre an, dann wurde nämlich die traditionelle Kellerei St. Georg (Mercurstrasse 2) in den Eichhof-Konzern einverleibt. Vgl. SAS, AH 1997/31, Zofinger Tagblatt, 12.7.1997; AH 2001/17, SUWO, 31.5.2001.
- ⁷⁹ Der Direktor selber besass nicht einmal einen eigenen Schreibtisch. Vgl. Archiv DeLaval (ADL), Bericht Alfa-Laval; ADL, Bericht Prospekt.
- ⁸⁰ Zit. nach ADL, Bericht Alfa-Laval. Ein weiterer, nicht unwesentlicher Pluspunkt Sursees übrigens mag aus heutiger Perspektive etwas überraschend klingen: Das Interesse der schweizerischen Kriegsvorsorge – Geschäftsführer Müller erbat bei der eidgenössischen Kriegsmaterialzentrale einen Kredit für den Bau seines Unternehmens, da ein Pflichtlager an Melkmaschinen ebenso zur Kriegsvorbereitung gehöre wie Nahrungsmittel – an zentralen Orten sowie die Nähe zu einem bestehenden Zeughaus begünstigten nochmals Sursee. Vgl. Gespräch Kirchofer, 27.6.2006.
- ⁸¹ Die Truvag startete mit dem umtriebigen Kurt Wüest als Direktor. 1961 wurde die Truvag von sieben Gründungsaktionären, darunter Stadtpräsident Josef Müller und Bauherr Hans Felber, am Bahnhofplatz 3 in Sursee gegründet. Vgl. SAS, AH 1991/22, LLB, 26.9.1991; AH 1991/22, Trienger Anzeiger, 27.9.1991.
- ⁸² SAS, RP, 12.10.1962. Das Finanzdepartement hat namens und im Auftrag des Regierungsrates das Steuerabkommen mit der Alfa-Laval im Sinne von Art. 3 der Verordnung über die Gewährung besonderer Steuererleichterungen gemäss Art. 104 des Steuergesetzes vom 13.2.1961 genehmigt. Zur Berechnung und Aufteilung der Steuererträge vgl. SAS, RP, 12.11.1962. Der Steuerberechnung wurde übrigens ohne Rücksicht auf die vom Staat und den Gemeinden ordentlichweise bezogenen Einheiten während der gesamten Dauer dieser Vereinbarung

- vier Einheiten zugrunde gelegt.
- ⁸³ Doch mit dem Bau der Ringstrasse in den 1970er-Jahren verlegte die Privatbahn ihre Streckenführung in den Norden der Gemeindegrenze, die direkte Strassenverbindung in die Stadt wurde im Zuge des Baus der Ringstrasse ebenfalls gekappt. Vgl. auch die Arbeit von Emanuel Amrein, Kapitel 2.
- ⁸⁴ Die Feier fand am 28. Oktober 1964 statt. Die LNN betitelte ihren Artikel mit «Sursees Industriezone beginnt sich zu beleben». Der «Landbote» entrichtete die «besten Wünsche an den ersten Industriebetrieb in Sursees neuer Industriezone» Vgl. SAS, CC 56-a, LNN, 31.10.1964; CC 56-a, LLB, 30.10.1964.
- ⁸⁵ Ihre Steuererträge überstiegen schon nach zwei Jahren die 1'000'000-Franken-Marke und trugen damit wesentlich zum positiven Finanzhaushalt der Stadtgemeinde bei. Vgl. ADL, Müller, Alfa-Laval; Gespräch Kurt Wüest, 20.6.2006. Zu den Ausbauten in chronologischer Reihenfolge: 1972 Neubau der Lagerhalle, 1976 Ausbau der Lagerhalle, 1979/80 Anbau Autowaschbox mit Tankstelle, grösserer Parkplatz. 1981/82 Neubau der Spedition und Lagerhalle mit integriertem Schulungsraum (11'200 m³), usw. Vgl. ADL. Allgemeine Orientierung.
- ⁸⁶ Das 83-jährige alte Schlachthaus wurde 1967 abgerissen, niemand konnte die Gebäulichkeiten weiter verwenden.
- ⁸⁷ Die Kommission, in der die verschiedenen Interessenvertreter zusammen mit der Behörde eine Lösung herbeiführen sollten, bestand aus dem Stadtammann, aus dem Fleischschauer und aus Vertretern der Baurechtsnehmer, der eventuell nach Sursee kommenden Mast- und Schlachtleistungsprüfungsanstalt beim Schwein, sowie einem Vertreter der Metzger. Die Prüfungsstelle entschied sich bereits im Dezember 1962 gegen den Standort Sursee und ging nach Suhr. Vgl. SAS, CC 56/a, LLB, 16.11.1962; AC, 5.6. Bauprojekte.
- ⁸⁸ SAS, CC 56/a, LLB, 16.11.1962; CC 56/a, LLB, 28.12.1962; CC 56/a, LLB, 8.1.1963; CC 56/a, SA, 4.1.1963; CC 56/a, LNN, 18.8.1964; CC 39, Kaufbriefe und Verträge; Felber, Sursee, S. 10.
- ⁸⁹ Die freisinnig geprägte National-Zeitung, gegründet 1842, fusionierte 1976 mit den Basler Nachrichten zur Basler Zeitung. Unternehmen aus nah und fern bekundeten ihr Interesse an Sursee. Manche evaluierten das stadt-rätliche Angebot bis ins Detail, andere vermissten vorgängig eine wirtschaftliche Perspektive in der Region und verzichteten umgehend. Die Migros und die Denner AG beispielsweise entschieden sich für den Standort Sursee und siedelten sich in den 1960er-Jahren im Quartier Eisenbahnvorstadt an. Hingegen verzichteten die Warenhäuser Globus und ABM auf eine Niederlassung. Die Nähe zu Luzern und die Vermutung, nicht genügend Umsatz zu erzielen, führten zur Absage. Vgl. SAS, AC, 5.6. Bauwesen, Bauprojekte 1949–1970.
- ⁹⁰ An besagter Sitzung trafen Vertreter der beiden anderen politischen Gemeinden, der Rechnungsprüfungskommission, der beiden Kirchenverwaltungen, der Verkehrskommission, des Gewerbevereins sowie die Surseer Grossräte auf den Stadtrat. Vgl. SAS. RP, 18.5.1962; Felber, Sursee, S. 2.
- ⁹¹ Der Reihe nach: SAS, CC 56-a, Baugeschichte, Industrialisierungsfragen 1964, Fall Fiat 1962, Weltwoche (WW), 1.6.1962; CC 56-a, ebenda (ebd.), Neue Berner Zeitung, 7.6.1962; CC 56-a, ebd., V, 1.6.1962.
- ⁹² «Die Fiat-Werke als solche sind bis heute nie als Landinteressenten für ein Fiateigenes Werk in Sursee aufgetreten.» Die Turiner Leitung der Fiat erklärte übrigens nachträglich, dass sie überhaupt nichts von einer Kaufabsicht gewusst habe. Vgl. SAS, CC 56-a, Baugeschichte, Industrialisierungsfragen 1964, Fall Fiat 1962, Neue Zürcher Zeitung (NZZ), 8.8.1962.
- ⁹³ Weiter meinte die Handelsvereinigung, dass das Problem sogar Elemente staatspolitischer und sozialer Dimensionen beinhalte, was grundsätzlich nicht nur von kommunalen Entscheidungsträgern zu bewerten sei. Ansätze des in den 1950er-Jahren wieder entbrannten Überfremdungsdiskurses spiegelten sich in solchen Voten wider. Zum Überfremdungsdiskurs vgl. <http://www.dhs.ch>. Skenderovic Damir, Fremdenfeindlichkeit, 1.7.2006. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand der Begriff in der Schweiz und drang während des Ersten Weltkriegs in die Amtssprache ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte er eine Wiederauferstehung im Zuge der erheblich gestiegenen Zahl von (meist italienischen) Gastarbeitern. Aus dieser Abwehrhaltung erhielt die so genannte Überfremdungsbewegung politisches Gewicht und scheiterte 1970 durch ihre erfolgreiche Bewegung, die Nationale Aktion, nur ganz knapp mit der Schwarzenbach-Initiative.
- ⁹⁴ Sie sahen die Gefahr einer einseitigen, auf die Agglomeration Luzern konzentrierten Industrialisierung für die Landschaft. Vgl. SAS, AH 1962/1, LLB, 3.7.1962; CC 56-a, Baugeschichte, LLB, 10.8.1962.
- ⁹⁵ SAS, CC 56-a, Baugeschichte, Industrialisierungsfragen 1964, Fall Fiat 1962, WW, 1.6.1962.
- ⁹⁶ Vgl. SAS, RP, 29.3.1965; AH 1996/19, NLZ, 8.10.1996; AH 1999/13. SUWO, 16.12.1999.
- ⁹⁷ Vgl. SAS, CC 56-a, V, 7.3.1964; EP, 28.2.1964; AC, 5. Bauwesen, Gesuch um den Bau eines Fabrik- und Bürogebäudes, 14.2.1964; APTT, Telefonbuch 1970, 1980, Sursee.
- ⁹⁸ Sie erstellte eine Eisenbiegerei, einen Lagerplatz für Armierungseisen und Träger. Boesch, Heimatkunde, S. 141; SAS, CC 39. Kaufbriefe und Verträge; RP, 19.7.1965.
- ⁹⁹ Vgl. <http://hostettler.com/enhanced/pictures/organization.gif>, 11.9.2006. Der Konzern ist unterteilt in die hostettler autotechnik ag, die hostettler ag, die hostettler motoren ag, die hostettler gmbh, die cosmo sport, intercycle, die hostettler MBK, den Pneu-Service, Motochic, die IXS Motorcycle Fashion und die hostettler Yamaha.
- ¹⁰⁰ Zit. nach SAS, CC 56b/2, Baugeschichte, LNN, 30.9.1969.
- ¹⁰¹ Zu den beiden letzten Zitaten. Vgl. SAS, CC 56-b, Baugeschichte, LNN, 30.9.1969; LLB, 30.6.1967.
- ¹⁰² Kälin, Sursee, S. 41; Eidgenössische Volkszählung 1970.
- ¹⁰³ Zu den Ausführungen von Aregger vgl. SAS, LLB, 8.2.1963.
- ¹⁰⁴ Man denke hier nur an den Zonenplan, der zwar erst 1967 vom Volk abgesehnet wurde, doch faktisch bereits vorher in Kraft gesetzt wurde, vgl. auch Kapitel über die Planungsgruppe 7 in Emanuel Amreins Arbeit. Der Eisenbahn-Fasnachtswagen 1964 zeigt den Bauherrn als Steuermann, er dirigierte den «Zug Sursee». Vgl. SAS, LLB, 24.2.1964. Das damalige Kommissionsmitglied Anton Kost bedauerte rückblickend die geringe Anzahl der Kommissionsmitgliedern.
- ¹⁰⁵ Die Firmen an folgenden Strassen gehören dazu (alphabetisch): Buchen-, Eichen-, Grenadier-, Haldenmatt-, Industrie-, Kanonier-, Kleinfeld-, Kornfeld-, Maisfeld-, Münchrüti-, Obstfeld- und Zeughausstrasse sowie Pfrundmatte und Birkenweg. Grossmehrheitlich wurden nur Firmen mit mehr als fünf Mitarbeitern berücksichtigt, Arztpraxen oder Anwaltskanzleien konnten ebenfalls nicht einbezogen werden. Vgl. Telefonbuch 2006.
- ¹⁰⁶ Dies ist auch der Grund für den heute noch geltenden Doppelnamen «Hotel Eisenbahn und Bären». Beim Realwirtsrecht ist das Patent an ein Haus gebunden, beim Personalwirtsrecht wird das Patent jedoch an eine bestimmte Person auf eine beschränkte Zeit und zur Ausübung auf einer bestimmten Liegenschaft verliehen. Innerhalb der

- beiden Wirtsrechte bestehen weitere Abstufungen. Vgl. Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Luzern, Bd. 7, Luzern 1896, S. 18–32. Vgl. zum Kapitel SAS, AC, 21.14. Industrie, Gewerbe und Handel, Wirtschaften, Patente; Ausschnitt aus der topographischen Karte 1:25'000 des Kantons Luzern 1864. Stationsvorstand Häfliger durfte auf Geheiss des Regierungsrats im Nebenhaus so lange Getränke ausschenken, bis der letzte Zug am Abend noch nicht abgefahren war.
- ¹⁰⁷ Röllin Stefan, Verlegung der Gasthausrechte der ehemaligen Gasthäuser «Adler» und «Storchen» in Sursee, Typskript, 16. 2. 1993; SAS, AH 1983/12, V, 1.7.1983; AH 1988/44, V, 14.10.1988.
- ¹⁰⁸ Früher noch stand jedoch das Gebäude, in dem das Restaurant später seinen Platz fand. In den Plänen über das Bahnhofgebiet von 1888 wird ersichtlich, dass das Gebäude ein Teil der Ofenfabrik war und somit wahrscheinlich den Fabrikarbeitern zur Einnahme ihrer Mahlzeiten diente. Die Trennung dieses Raumes von den Werkhallen der Fabrik vollzog sich wahrscheinlich noch im ausgehenden Jahrhundert. Anders hätte sich kein eigenständiges Restaurant daraus entwickeln können. Vgl. Ausschnitt aus der topographischen Karte 1:25'000 des Kantons Luzern 1888.
- ¹⁰⁹ Viele Bürger bezeichneten die Gasthäuser nach dem Familiennamen der Wirte. So hielt etwa der Quartierverein Eisenbahnvorstadt seine erste Generalversammlung laut Protokoll nicht im Restaurant «Eisenbahn», sondern im Restaurant «Kopp» ab. Vgl. SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 21.1.1900.
- ¹¹⁰ Röllin, Verlegung; StALU, AKT 47/2034, Bewilligung der Verlegung eines Realwirtsrechtes in Sursee; AKT 47/2034, Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll des Regierungsrats des Kantons Luzern, 26.11.1910. Die Namen der Wirte des ab diesem Jahr geöffneten Hotels Central sind übrigens im Staatsarchiv ab 1910 lückenlos aufgelistet, wobei Dagobert Fellmann-Köpfli den Anfang machte. Eine bizarre Episode ereignete sich im Juli 1997. Der Regierungsrat zog damals überraschend die Notbremse für ein Projekt, das ein Wohnheim mit Tagesstätte für psychisch kranke Menschen im Hotel Central installieren wollte. Dabei hatten sich der Kanton, der Bund und die Pächter bereits über die finanziellen Belange geeinigt. Doch dem für den Herbst geplanten Umbau schob die Regierung aus Kostengründen einen Riegel. 2004 öffnete das Heim dann im Gebäude der ehemaligen Pizzeria «da Pino» im Kotten. Vgl. SAS, AH 1997/19, SUWO, 31. 7.1997.
- ¹¹¹ Vgl. Röllin, Verlegung, Gesuch um Verlegung des Realrechtes des Gasthauses zur Krone auf die Liegenschaft Merkur.
- ¹¹² Zit. nach SAS, AC, 21.14. Industrie, Gewerbe und Handel, Wirtschaften, Patente, Brief von Marie Kleeb-Kurmann an den Stadtrat, 3.12.1938. Franz Kleeb argumentierte damals mit seinem Besitz des Fähigkeitsausweises für die Führung einer Alkoholkirtschaft, seiner Sorge um die Existenzsicherung, der Zunahme der Surseer Bevölkerung im Bahnhofquartier und allgemein den Bedürfnissen des Fremdenverkehrs. SAS, AC, 21.14. Industrie, Gewerbe und Handel, Wirtschaften, Patente, Auszug aus dem Verhandlungs-Protokoll des Regierungsrates des Kantons Luzern, 27.11.1953.
- ¹¹³ Alfons Kälin hat in seiner Studie das gesamte Gemeindegebiet im Jahr 1959 akribisch nach dessen Funktion abgesehen und die erwähnten Restaurants gefunden. Vgl. Kälin, Sursee, S. 57, unterschied übrigens nur zwischen Hotel und Restaurant/Café.
- ¹¹⁴ Zit. nach SAS, AH 1979/25, V, 14.3.1979. Weitere Informationen aus SAS, AH 2000/23, SUWO, 5.10.2000; AH 2001/16, SUWO, 3.5.2001; AH 2002/21, SUWO, 10.10.2002; AH 2005/42, SUWO, 23.6.2005.
- ¹¹⁵ gl. zum Abschnitt SAS, AH 1986/31, Luzerner Tagblatt (LT), 27.11; AH 1995/21, SUWO, 13.4.1995; AH 1995/21, Luzerner Zeitung (LZ), 6.1995. Die Migrol-Tankstelle wurde 1979 in Betrieb genommen.
- ¹¹⁶ Die Hotels Eisenbahn/Bären, Central und Sursee sowie die Restaurants Wyhof, Bahnhof SBB, Migros, Merkur AG und Sarengo sowie die Cafés Kyburg, Surchat und Snacki.
- ¹¹⁷ Röllin Stefan, Die Sparkassen und Banken von Sursee im 19. Jahrhundert, in: Chronik der Stadt Sursee. Loseblatt-Chronik, hg. von der Stadt Sursee 1975–1995, S. 1 ff.; Willimann, Zweite Kapitale, S. 291; Dubler, Wirtschaft, S. 180.
- ¹¹⁸ SAS, AH 1994/18, LLB, 25.8. Die befristete Verlegung wurde durch einen tief greifenden Umbau nötig.
- ¹¹⁹ Die Luzerner Landbank zog 1974 an den Judenplatz in der Unterstadt, ins heutige Medienhaus. Vgl. SAS, AK 52, 100 Jahre Luzerner Landbank; AC, 56/b, Baugeschichte, LLB, 19.5.1972.
- ¹²⁰ Die Schweizerische Volksbank wurde in den 1993 in die Schweizerische Kreditanstalt eingegliedert. Heute verkauft in den ehemaligen Räumen der Interdiscount seine Elektrowaren. Vgl. SAS, AK 39, Eröffnung Schweizerische Volksbank in Sursee. In derselben Broschüre finden sich Gründe für die eilige Ansiedlung der Grossbanken: «Warum nur diese Eile? Ganz einfach: dank dem zeitweiligen Überdruck im Kessel wurde es Wirklichkeit, als erste Grossbank in Sursee die Pforten zu öffnen. Andere Grossbanken haben bereits konkrete Schritte zu Neubauten unternommen.»
- ¹²¹ Zit. nach SAS, AH 1989/66, LLB, 8.4.1989. Vgl. auch SAS, CC 56, Ergänzungen zur Baugeschichte, V, 10.4.1972; AK 40, Neueröffnung Schweizerischer Bankverein in Sursee; AK 45, Schweizerische Kreditanstalt in Sursee; AH 1977/24, LT, 4.2.1977; AK 80, Eröffnung Schweizerische Bankgesellschaft Niederlassung in Sursee.
- ¹²² SAS, AH 2002/18, SUWO, 6.6.2002.
- ¹²³ Im Gegensatz zum Ausland dienten diese Genossenschaften nicht nur der Arbeiterschaft, sondern auch bürgerliche Kreise gründeten und benützten diese Organisationsform. Vgl. SAS, AH 1984/16, V, 24.8.1984.
- ¹²⁴ Vgl. dazu SAS, AC, 5. Bauwesen, Baubewilligungen, Gesuch von Müller am 11.4.1927 um einen Terrassenanbau an bestehende Gebäude und Gesuch von Häfliger am 27.1.1928 um die Erstellung einer Bäckerei und eines Wohnhauses.
- ¹²⁵ APTT, Telefonbuch 1960, Sursee. Daneben figurierte selbstverständlich noch die landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee am Bahnhof als Lebensmittelhändler.
- ¹²⁶ Seine Befürchtungen zielten vor allem auf die Gefährdung und Belastung des Verkehrs durch das Aufstellen von Verkaufswagen auf öffentlichen Strassen und Plätzen angesichts des enormen Motorfahrzeugverkehrs. Vgl. SAS, AC, 21.5.3. Industrie, Gewerbe und Handel, Hausierhandel, Brief des Militär- und Polizeidepartements des Kantons Luzern an den Stadtrat, 31.8.1951. Seit ihrem Bestehen erzielte die Migros übrigens mit solchen Verkaufswagen spektakuläre Gewinne.
- ¹²⁷ Zit. nach SAS, AC, 21.5.3. Industrie, Gewerbe und Handel, Hausierhandel, Brief des Stadtrats an das Militär- und Polizeidepartement, 25.9.1951.
- ¹²⁸ In rund acht Jahren vollzog der Stadtrat demnach eine erstaunliche Kehrtwendung, die jedoch angesichts des

- Drucks seitens der Migros, der vielen zufriedenen Kunden sowie der gesellschaftlichen Akzeptanz in anderen Kantonen verständlich war. Vgl. SAS, RP, 26.8.1957; AC, 21.5.3. Industrie, Gewerbe und Handel, Hausierhandel, Opposition des Stadtrates gegen Genossenschaft Migros Luzern in Ebikon, 28.10.1957.
- ¹²⁹ SAS, AC, 5. Bauwesen, Baubewilligungen um die Erstellung eines Geschäfts- und Wohnhauses der Genossenschaft Migros, 15.2.1960. Gerüchten zufolge wollte sie ursprünglich in der Altstadt im ehemaligen Hotel Kreuz (heute Restaurant Alexander) einen Verkaufsladen einrichten, was auf Grund der breiten Opposition des lokalen Gewerbes verunmöglicht wurde. Ein ähnlicher Widerstand spaltete übrigens die Bevölkerung im Jahre 1958, als die Garage Wyder vis-à-vis des Bauplatzes der Migros eine Grossegarage aufstellen wollte und schliesslich auch realisieren konnte. Vgl. Hanisch, Kleinstadtentwicklung, S. 49.
- ¹³⁰ Das aus der Firma Reiff-Schwarz, Mercerie und Spezereihandel 1860 hervorgegangene, aber schon früh in Consumgesellschaft Denner und Co. und erst 1969 in Denner AG unbenannte Detailhandelsunternehmen eröffnete 1962 einen ersten Supermarkt in Schwamendingen mit mehr als 5'000 Artikeln. Fünf Jahre darauf verwirklichte der seit 1951 als Mehrheitsaktionär amtierende Karl Schwenk in Zürich seinen ersten Lebensmitteldiscountladen. Vgl. <http://www.denner.ch>, 3.7.2006.
- ¹³¹ SAS, CC 63, Gewerbe und Handel, V, 28.5.1969. Discount bedeutet eine Einkaufsform, bei der man in Selbstbedienung verbilligt einkaufen kann.
- ¹³² Zit. nach SAS, RP, 1.7.1968. Weitere Informationen aus: SAS, RP, 2.6.1969; RP, 3.6.1970; CC 63/4, Gewerbe und Handwerk, V, 4.5.1970. Das dritte Coop-Center im Kanton vereinigte ein ultramodernes Restaurant, eine Metzgerei, einen Kiosk, einen Blumenstand sowie eine Fotoecke unter einem Dach.
- ¹³³ Zit. nach SAS, AI 50/38, Botschaft zur Beschlussfassung über die Volksinitiative zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee, S. 24. Andere Standorte in der näheren oder weiteren Umgebung der Stadt fielen aus raumplanerischen Überlegungen ausser Traktanden, da eine Verbindung des Geschäftsgebiets beim Bahnhof mit der Altstadt angestrebt wurde, wozu der Surseepark als Monument der Konsumwelt einen grossen Beitrag liefern konnte, ohne das Entgegenkommen der Landbesitzer, die Gebrüder Schnyder von Wartensee, wäre jedoch der Neubau an dieser Stelle nicht möglich gewesen.
- ¹³⁴ Vgl. für die Zahlen Häufiger Josef-Simon, Einflüsse des Einkaufszentrums Surseepark auf den Einzelhandel im Niveau des periodischen und aperiodischen Bedarfs in der Stadt Sursee, Dipl. Arbeit HSG, St. Gallen 1980, S. 23–27; SAS, AH 1974/7, Schweizer Journal, 9.9.1974.
- ¹³⁵ Über die Klippe mussten damals die Druckerei Schlüssel, das Pächterhaus des Schnyderhofes sowie das traditionelle Café Klee springen. Vgl. Fässler Roman, Entwicklung der Bahnhofstrasse in Sursee, Sekundarlehrerpatent, Sursee 1988, S. 15; SAS, AH 1982/2, V, 29.9.1982; AH 1988/46, LNN, 28.4.1988.
- ¹³⁶ Vgl. SAS, AH 1983/1, NZZ, 2.4.1983; AH 1983/36, LT, 19.7.1983; AH 1984/2, LNN, 6.9.1984. Das Bundesgericht verkündete sein Urteil am 2. Oktober 1985, es plädierte wie der Luzerner Regierungsrat dafür, dass die Initiative der Sooser Änderig, die eine Begrenzung von Einkaufszentren auf 1'000 m² herbeiführen wollte, verfassungswidrig sei. Vgl. dazu SAS, AH 1985/112, V, 2.10.1985.
- ¹³⁷ Namentlich nach alphabetischer Reihenfolge waren dies Hans Bachmann (Chrüzlistrasse 2, Kolonialwaren), Josef Bossart (Bahnhofstrasse 3, Reformhaus), Siegfried Duss (Kottenmatte 9, Lebensmittel), Margrit Hunkeler (Centralstrasse 45, Handlung), Oskar Mülle (Bahnhofstrasse 47, Toura-Lebensmittelgeschäft), Irma Näf (Kotten, Lebensmittel) und Franz Theiler (Bahnhofstrasse 22, Molkerei) sowie die beiden Metzgereien von Jakob Aerne (Centralstrasse 10) und Josef Krieger (Centralstrasse 38). Vgl. SAS, CC 63, Gewerbe und Handwerk, Sursee. Eine Stadt stellt sich vor. Orientierungsschrift für Einwohner und Neuzuzüger. Überreicht von Handel, Gewerbe und Industrie, 1969.
- ¹³⁸ Auf dem gesamten Gemeindegebiet sind es noch drei, nämlich der «Kochtopf» und «Fredis Laden» am Rathausplatz sowie «Il gusto Guglielmo» in der Unterstadt 16. Die Otto's AG in der Wassermatte wird nicht mitgezählt, weil sie eher zur Kategorie der Supermärkte gehört.
- ¹³⁹ Die reiche Literatur beginnt mit der von der Gemeindeverwaltung herausgegebenen Festschrift zur Eröffnung des Schulhauses St. Georg 1903, in welcher der damaligen Stadtarchivar Seraphin Beck über das Schulwesen der Stadt Sursee schrieb. Weitere Studien verfassten Paul Cuoni, Die Schulen von Sursee, 1956, in: 700 Jahre Stadt Sursee. 1256–1956, Sursee 1956; Konrad Nick, Die Mittelschule Sursee. 1867–1967, Sursee 1967; David Lienert, Aspekte eines Schulhausbaus um 1900 am Beispiel des Alt-St. Georg in Sursee, Seminararbeit, Freiburg 1992; Röllin Stefan, Vom Alt St. Georg zur Georgette. Notizen zur Entwicklung der Schullandschaft der Kleinstadt Sursee 1903–1993, Typoskript, Sursee 1993; Paul Pfenniger, Zweihundert Jahre Luzerner Volksschule 1798–1998, Luzern 1998; Andrea Willimann, Sursee – die zweite Kapitale des Kantons Luzern. Zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Geschichte der Luzerner Landstadt in den Jahren 1798 bis 1871, Diss., Basel 2006; Hans Kneubühler et. al., 50 Jahre Schulhaus Neufeld, Sursee 2006.
- ¹⁴⁰ Nick, Mittelschule, S. 1–5; Beck, Schulwesen, S. 108 und 154; Willimann, Zweite Kapitale, S. 141, Cuoni, Schulen, S. 180. Bereits 1826, begünstigt durch das Äufnen von weiteren Geld generierenden Pfründen, erweiterte eine zweite, private Sekundarschule, die von der Landwirtschaftlich-ökonomischen Gesellschaft initiiert wurde, das Bildungsangebot. Begünstigt durch das neue kantonale Erziehungsgesetz von 1830 lebte eine weitere Schulstufe auf, die «Repetitionsschule», die am Sonntagvormittag Schüler ab dem 16. Lebensjahr aufnahm. Vgl. Willimann, Zweite Kapitale, S. 144.
- ¹⁴¹ Diphtherie und Scharlach traten unter den Kindern häufig auf, was zu einer überdurchschnittlich hohen Kindersterblichkeit in Sursee führte. Vgl. Beck, Schulwesen, S. 33. Obige Zahlen vgl. unter Statistisches Jahrbuch, S. 47. Das bedeutet einen Anstieg um 22%..
- ¹⁴² Zit. nach Lienert, Aspekte, S. 7.
- ¹⁴³ Das Erziehungsgesetz besagte: «Das Schulhaus soll annähernd in der Mitte des Schulkreises, nach allen Seiten frei und wenn möglich etwas erhöht gelegen sein. Luft und Licht sollen reichlich Zutritt haben. Es ist sowohl die Nähe von staubigen Strassen als von kleinen stehenden Gewässern zu vermeiden, ebenso die Nachbarschaft von Wirtshäusern und Schlachthäusern und von Fabriken, Gewerken und Verkehrsanstalten, deren Betrieb mit starkem Rauch, üblen Gerüchen, schädlichen Gasentwicklungen und störenden Geräuschen verbunden ist.» Zit. nach Lienert, Aspekte, S. 8.
- ¹⁴⁴ Vgl. vor allem Beck, Schulwesen; Beck, Schulhausbau und Lienert, Aspekte.
- ¹⁴⁵ Zur Anlage gehörte noch die 1903 bezogene Turnhalle (heute unter dem Namen «Mensa» bekannt), Umge-

- bungsarbeiten, das Mobiliar sowie die Vorarbeiten und der Grunderwerb gehörten neben dem eigentlichen Schulhaus dazu. Vgl. Beck, Schulhausbau, S. 180.
- ¹⁴⁶ Zit. nach SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 14.12.1901 und SAS, AI 50/63, Notizen zur Geschichte des Schulhauses Alt – St. Georg in Sursee.
- ¹⁴⁷ Im wider Erwarten erstarkten Quartierverein flammte in den 1930er-Jahren die Brunnenfrage wieder auf. Im Kriegsjahr 1942 feierte der Verein die Taufe des Quartierbrunnens auf dem kostenlos zur Verfügung gestellten Platz beim Hotel Weinhof. SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Mitteilung, Mai 1942.
- ¹⁴⁸ Der Quartierverein organisierte damals die dritte Oldies Night in diesen Räumlichkeiten. Vgl. zum Kapitel. SAS, AI 50/27, Beschlussfassung über die Bereitstellung der alten Mensa als Spiel- und Gymnastikhalle; AH 1981/14, LNN, 13.5.1981; AH 2000/55, SUWO, 11.5.2000.
- ¹⁴⁹ Die Dachaufbauten wurden vergrössert, die ehemalige Wohnung für den Abwart in Schulräume umfunktioniert, in den 1960er-Jahren wurden die WC-Anlagen erneuert und teilweise neue Böden verlegt.
- ¹⁵⁰ Voller Begeisterung für den in neuem Glanz erscheinenden Prachtbau veranlasste der Stadtrat, das Schulhaus wieder St. Georg zu nennen. Vgl. SAS, AI 50/63, Botschaft des Stadtrates: Sursees ältestes Schulhaus – Alt St. Georg soll für die Schulbedürfnisse renoviert werden; AH 1991/40, Nidwaldner Volksblatt, 27.4.1991; AH 1992/13, SUWO, 25.11.1992; AH 1993/12, SUWO, 6.5.1993; AH 1993/33, LNN, 20.9.1993.
- ¹⁵¹ In der Kommission sassen Kantonsschulinspektor Maurer, Kantonsbaumeister Schürch und der Direktor der Kunstgewerbeschule, Dr. Mühle. Vgl. SAS, AI 50/08, Bericht über das Raumprogramm, 2.6.1948. Zu den obigen Zahlen vgl. Statistisches Jahrbuch, S. 47.
- ¹⁵² Den Kaufvertrag schloss die Einwohnergemeinde am 29. September 1946 ab. Vgl. SAS, CC 56/a, Baugeschichte, Bericht und Antrag zur Schulhausbaufrage, 4.4.1954.
- ¹⁵³ Der Antrag lautete: «Durch Neugestaltung des Dachstockes und den Ausbau des Untergeschosses kann das vom Ausschuss des Preisgerichtes ausgearbeitete Raumprogramm die folgenden Schulen im alten Schulhaus untergebracht werden: Mittel-, Mädchensekundar- und Hauswirtschaftsschule.» Schläpfer argumentierte vor allem mit den erwarteten, niedrigeren Betriebskosten bei einem einzigen Schulhaus sowie der kostspieligen Strassenlegung und dem teuren Ausbau. Vgl. SAS, CC 56/a, Baugeschichte, Bericht und Antrag zur Schulhausbaufrage, 4.4.1954.
- ¹⁵⁴ Provisorien in der «Spinne», in den Lehrhallen des schweizerischen Baumeisterverbandes auf dem Vierherrenplatz und in der Kronenburg hatten somit endgültig ausgedient. Die Kosten teilten sich in 1'369'714.65 Franken Baukosten und rund 250'000 Franken Umgebungsarbeiten auf. Das Budget wurde um zirka 50'000 Franken unterschritten. Vgl. SAS, CC 56 a/1, Baugeschichte, Willisauer Volksblatt, 6.10.1957.
- ¹⁵⁵ Vgl. zu diesem Kapitel Kneubühler, 50, S. 8–19; Röllin, Schullandschaft, S. 1–7; SAS, CC 56/a, Baugeschichte, Bericht und Antrag zur Schulhausbaufrage, 4.4.1954; CC 56/a, Baugeschichte, V, 6.4.1954; LLB, 27.4.1954; LLB, 8.10.1957; LLB, 4.10.1957.
- ¹⁵⁶ Röllin, Schullandschaft, S. 4; Felber, Sursee, S. 4; SAS, AC 16.10 EP, 7.7.1961; LLB, 23.6.1961.
- ¹⁵⁷ Im Gegenzug überliess die Gemeinde der Genossenschaft Land an der heutigen Alpenstrasse, wo sie später ihre Wohnbauten erstellen liess. Vgl. SAS, EP, 4.11.1968; EP, 13.1.1969; EP, 14.7.1969; Röllin, Schullandschaft, S. 5; Statistisches Jahrbuch, S. 47.
- ¹⁵⁸ 1864 installierte die Gemeinde eine «Freischule», was einer Handwerkerschule mit den Fächern Buchhaltung, Sprachen und spezialisiertes Rechnen entsprach. Diese Schule besuchten die Jünglinge als Fortbildungsmöglichkeit nach der Repetitionsschule. Vgl. zur Geschichte der Berufsschule Cuoni, Schulen, S. 184–188; Willimann, Zweite Kapitale, S. 361; Wolf, Gewerbeverein; SAS, AC, 28. Liegenschaften der Gemeinde, Die Berufsschulen von Sursee; EP, 14.7.1969; EP, 31.3.1969; AH 1970/2, LLB, 27.1.1970; AH 2002/5, SUWO, 7.3.2002.
- ¹⁵⁹ Zit. nach SAS, AI 50/44. Gleichzeitig mit der Pflicht zur Berufsbildung geriet die Berufsschule unter die Verantwortung des Bundes, der dementsprechend mehr bezahlte.
- ¹⁶⁰ Die Berufsbildung unterliegt heute noch dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement, und die Kantonalisierung der Berufsschulen wurde am 1. Januar 2003 im Kanton Luzern abgeschlossen. Das Ja der Surseer Stimmbewölkerung 1970 begünstigte dann übrigens den Bau der Kantonsschule an der Moosgasse in den Jahren 1971–72.
- ¹⁶¹ Zit. nach SAS, LLB, 6.10.1972. Zur Gewerbeschule vgl. SAS, AH 1983/25, V, 3.5.1983; AH 1985/62, V, 16.9.1985; AH 1994/7, LZ, 24.4.1994. Zur Sternwarte unter: SAS, CC 70, Lokalgeschichte 1970–1974, V, 3.9.1960; CC 63, Gewerbe und Handwerk, LNN, 26.5.1966; AH 1977/5, LNN, 6.1.1977.
- ¹⁶² Vgl. SAS, AH 1968/1, LLB, 20.9.1968; AH 1997/6, SUWO, 18.12.1997. Zur Opposition des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt gegenüber der HPS vgl. SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Vorstandssitzung, 21.8.1996; ebd., Flugblatt, 7.4.1997; ebd., Generalversammlung, 18.4.1997, 24:6 für Opposition gegen die HPS. Die Selbstdeklaration der IG Kotten: «Die Interessengemeinschaft Kotten ist eine überparteiliche Gruppe. Ihr Ziel ist die Erhaltung von Freiräumen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene im Gebiet Kotten und somit auch die Erhaltung der Schulanlagen Kotten und deren Aussenanlagen. Sie ist bestrebt, ein gutes und friedliches Zusammensein im Quartier zu fördern.» SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Flugblatt IG Kotten, Oktober 1997. Der Präsident des QV Eisenbahnvorstadt engagierte sich gleichzeitig in der Freisinnig-demokratischen Partei, die sich für den Neubau aussprach.
- ¹⁶³ Vgl. SAS, AI 50/23; AH 1980/33, V, 12.2.1980; AH 1980/33, V, 31.3.1980.
- ¹⁶⁴ In der Kommission über den Bebauungsplan war die Rede von dezentralisierten Kindergärten in der Altstadt, im Eisenbahnquartier und im Lungholzgebiet. Vgl. SAS, CC 56/12, Baugeschichte, Tätigkeitsbericht der Bebauungsplankommission, S. 14.
- ¹⁶⁵ Vgl. SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 7.12.1935; AC 16.10 EP, 22.10.1950; EP, 26.5.1965; AH 1965/1, LLB, 19.11.1965; AH 1965/1, LLB, 26.11.1965; AI 50/13, Beschlussfassung für den Anbau des Kindergartens an der Dägersteinstrasse und Krediterteilung hierfür; AH 1989/114, LT, 22.9.1989; Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 137 f.
- ¹⁶⁶ Im Obergeschoss installierte sie das Fernamt und die Ortszentrale der Telefonverbindungen. Das zweite Postangebot am Bahnhof aber wurde im selben Jahr aufgehoben.
- ¹⁶⁷ Zudem verbanden noch zu Beginn der 1950er-Jahre Telefonistinnen die gewünschten Telefongespräche, was sich für eine selbstbewusste, moderne Kleinstadt nicht mehr geziemte. Sursee operierte als eines der vier letzten Fernämter der Schweiz manuell. Vgl. SAS, AH 1955/1, SA, 16.11.1955; CC 56/9, Baugeschichte, Botschaft PTT-

Betriebsgebäude Sursee.

- ¹⁶⁸ Eine Warthalle für die wenigen Benützer der Haltestelle Post stand zuerst zur Debatte, doch verzichteten die verantwortlichen Architekten nach einem Ideenwettbewerb über die Postplatzgestaltung und in Zusammenarbeit mit der beteiligten Bevölkerung darauf. Statt dessen erhielt das Quartier westlich der Sure einen weiteren Kiosk.
- ¹⁶⁹ Zit. nach SAS, AC, 5. Bauwesen, 6. Bauprojekte bis 1949 und weiter bis 1970, Einsprache der Schulpflege Sursee an den Stadtrat, 18.10.1956.
- ¹⁷⁰ Neben der Post waren die Stadt Sursee, die Schweizerische Bankgesellschaft und die kantonale Pensionskasse in diesem Konsortium vertreten. Vgl. SAS, AH 1984/56, LTB, 16.2.1984; AH 1985/61, LNN, 24.5.1985; AH 1988/72, LNN, 11.3.1988.
- ¹⁷¹ Willimann, Fabrikindustrialisierung, S. 51 f.; Willimann, Zweite Kapitale, S. 341 ff.; Kälin, Sursee, S. 93 f.; SAS, AH 1955/1, SA, 16.11.1955; CC 56/9, Baugeschichte, Botschaft PTT-Betriebsgebäude Sursee; Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 8.11.1947; ebd., Vorstandssitzung, 31.1.1958; AC 16.10 EP, 19.2.1956; EP, 7.4.1971; AH 75/26, LNN, 15.11.1975; AH 1989/114, V, 4.1.1990; AH 1992/1, LLB, 22.10; AH 1998/38, SUWO, 14.9.1998; AH 2003, SUWO, 20.2.2003.
- ¹⁷² Die Erweiterung betraf die Strecken nach Willisau, über Beromünster nach Hitzkirch und auch nach Aarau mit zuerst zwei bis drei, ab 1854 mit vier bis fünf täglichen Fahrten.
- ¹⁷³ Dabei ergänzten ein Veloabstellplatz und eine behindertengängige Unterführung das Angebot. Im gleichen Jahr eröffnete auch der neue, erweiterte Bahnhofkiosk.
- ¹⁷⁴ SAS, AH 1987/141, LLB, 5.5.1987; AH 1988/136, LLB, 13.9.1988; AH 1989/144, 28.10.1989; AH 1992/32, LZ, 28.2.1992; AH 1993/2, LLB, 9.6.1993; AH 1995/45, LNN, 29.6.1995.
- ¹⁷⁵ Zit. nach Zumbühl Daniel, Schliesslich dampfte es am Sempachersee. 150 Jahre Bahnanschluss. Englische Experten schlugen Linie durchs Hinterland vor, doch die Centralbahn wollte es anders, in: SUWO, 8.6.2006, S. 8. Die Skepsis teilte die Landstadt übrigens mit der Stadt Luzern, wo nur gerade die Fremdenindustrie Interesse am Bahnanschluss zeigte. Die vergleichbare Stadt Zofingen hingegen unterstützte den Eisenbahnbau und die dazugehörige Station tatkräftig und finanziell. Vgl. Schnider, Fabrikindustrie, S. 99; Andreas Stegmeier, Eisenbahnfieler und Grosse Depression, in: Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte, Band 3, Baden 1999, S. 173.
- ¹⁷⁶ Die Eisenbahn ergänzte die regionalen Postkurse, die Infrastruktur zur Erschliessung des kleinräumigen Gebietes avancierte zum Trumpf und blieb daher nach 1856 nicht nur bestehen, sondern erfuhr weitere Angebotsergänzungen. Vgl. Schnyder Werner, Aus der Wirtschaftsgeschichte von Sursee, in: 700 Jahre Stadt Sursee. 1256–1956, Sursee 1956, S. 242; Willimann, Zweite Kapitale, S. 48 und S. 290; Kälin, Sursee, S. 84 ff.
- ¹⁷⁷ Gerade die Einführung des kundenfreundlichen und professionellen Studentaktes zu Beginn der 1980er-Jahre gereichte der Bundesbahn zu weltweitem Renommee und führte in Sursee zur Vergrösserung und Erschliessung des Einflussgebietes.
- ¹⁷⁸ Vgl. NLZ, 6.9.2006; SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 22.5.1943.
- ¹⁷⁹ Sie übernahm 1976 die Wagenzustellung ins Industriegebiet Münchrüti von den SBB. Zur Geschichte der Sursee-Triengen-Bahn vgl. Daniel Zumbühl, 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn, Festschrift, Zürich 1987; Daniel Zumbühl, Stadt Sursee und die Sursee-Triengen-Bahn, in: Chronik, S. 1–14.
- ¹⁸⁰ Zu den Spitzenbeamten im 19. Jahrhundert gehörten der Forstverwalter, nebenamtliche Stadträte und der Stadtschreiber. Die Bevölkerung wuchs bis in die Mitte des 20. Jahrhundert nur geringfügig, aber kontinuierlich (von 1888 bis 1950 verdoppelte sich diese Zahl auf 4'265 Einwohner), so genügten die Räumlichkeiten im Rathaus vollauf. Vgl. Willimann, Zweite Kapitale, S. 49, 118 und 193; Röllin, Bausteine, S. 8; Uta Bergmann/Stefan Röllin, Sursee. Schweizerische Kunstführer GSK, Bern 1996, S. 19.
- ¹⁸¹ Sie entspricht einem Quadratmeterpreis von 8 Franken. Weitere Kosten beliefen sich auf 3945.40 Franken. Die vier erwähnten möglichen Bauplätze lagen an der Oberkircherstrasse, am Oberen Graben, an der Centralstrasse und auf dem Marktplatz. Vgl. SAS, CC 68, Lokalgeschichte 1901–1950, Botschaft des Regierungsrates, 5.2.1943.
- ¹⁸² Vgl. SAS, AC 16.10 EP, 13.12.1942; CC 68, Lokalgeschichte 1901–1950, Botschaft des Regierungsrates, 5.2.1943; AH 1948/1, LLB, Sonderbeilage Oktober 1948; CC 56/13, Baugeschichte, LLB, 23.11.1948.
- ¹⁸³ Zit. nach SAS, AC, 16.10 EP, 26.5.1965.
- ¹⁸⁴ Das Resultat der Abstimmung über den Vertrag mit der Terex AG fiel mit 74:41 Stimmen relativ knapp aus. Vgl. SAS, EP, 26.5.1965. Andere Informationen über die Verwaltungsverlegung siehe unter: SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Jahresbericht 1958; AC, 5.6.1 Einsprache, 12.11.1963; AC, 5. Baubewilligung für ein Wohn- und Geschäftshaus mit Garagen, 13.2.1964.
- ¹⁸⁵ Zit. nach SAS, AH 1985/61, LT, 24.5.1985. Vgl. auch SAS, AH 1985/61, LNN, 24.5.1985;
- ¹⁸⁶ Zur Kapelle Maria Dägerstein vgl. Bergmann, Sursee, S. 59 ff.; SAS, CC 56/a, Baugeschichte, V, 15.2.1954; AH 1978/2, V, 24.5.1978; AH 1980/2, LT, 27.10.1980.
- ¹⁸⁷ Die Kirchgemeindeversammlung stimmte aber am 7. Juni 1971 unisono für die Restaurierung, so dass sechs Jahre später die Kreuzkapelle wieder in neuem Glanz erstrahlte. Bergmann, Sursee, S. 54; SAS, AH 1977/41, LT, 21.2.1977.
- ¹⁸⁸ Vgl. Willimann, Zweite Kapitale, S. 241 und zur Statistik S. 409.
- ¹⁸⁹ Vgl. Bergmann, Sursee, S. 58 f.; Bosshardt, Heimatbuch, S. 31; Urkunde über die Gründung und Entwicklung der reformierten Gemeinde Sursee.
- ¹⁹⁰ SAS, CC 57/1, Bau des Pfarreiheimes in Sursee 1946–1954, Bericht der Pfarreiheim-Kommission, 1953; ebd., SA, 14.11.1953; ebd., V, 16. 11. 1953; ebd., LLB, 9.9.1955; AC, 5. Baubewilligung für ein Pfarreiheim, 20.2.1954. Während der zweijährigen Renovation der Stadtkirche wich die katholische Kirchgemeinde ins Pfarreiheim aus, welches extra zu diesem Zweck mit einem Anbau und zusätzlichen Jugendlökalen versehen wurde. Nach der Renovation verblieben diese provisorischen Räume jedoch und gehören heute zur Ausstattung des Pfarreiheims. Vgl. SAS, AH 1985/43, V, 8.6.1985.
- ¹⁹¹ Auf dem ehemals geplanten Bauplatz für eine zweite Pfarrkirche entstanden 1978 einerseits der für seine Gestaltung mit den drei Grundelementen Wasser, Erde, Feuer (Teiche, Spielflächen, Hügel und eine Feuerstelle) prämierte Spielplatz Kyburg und andererseits 1990 der Kyburgerhof. Vgl. Bergmann, Sursee, S. 15ff.; SAS, Archiv QV Eisenbahnvorstadt, Generalversammlung, 30.3.1933; ebd., Tätigkeitsbericht des Präsidenten, 19.5.1967; AC, 28. Liegenschaften der Gemeinde, Brief des Stadtrates an die Verwaltung der katholischen Kirchgemeinde,

5.11.1968; AH 1978/15, V, 22.9.1978; LLB, 26.6.1984; LLB, 3.7.1984; AH 1985/3, V, 20.12.1985; Züger Emil, In St. Georgs Diensten. Meine Erlebnisse, Erfahrungen und Erkenntnisse als Kirchenrat, Kirchenratspräsident und Kirchmeier in der St. Georgs-Pfarrei und Kirchgemeinde Sursee 1958–1990, Sursee 1998, S. 41.

¹⁹² Das ehemalige Stadtspital entstand im klassizistischen Stil in den Jahren 1818–1819 auf dem Grundstück des ehemaligen «Haus zum Chrüzli» und diente bis zum Bau des Regionalspitals 1940 als Heimstatt für Armengehörige und Betagte, aber auch als Alters- und Pflegeheim. Vgl. Röllin Stefan, Die Bürgergemeinde Sursee, Sursee 1995, S. 22 ff.

¹⁹³ Zit. nach LLB, 31.3.1970. Die budgetierten Ausgaben für die Renovation beliefen sich auf 250'000 Franken.

¹⁹⁴ Vgl. Züger, Erlebnisse, S. 40; SAS, LLB, 31.3.1970; AH 1989/87, LLB, 8.4.1989; AH 1992/19, LLB, 13.4.1992. Für die statistischen Angaben vgl. Kälin, Sursee, S. 40 f.; Statistisches Jahrbuch, S. 47.

¹⁹⁵ Sie erstellten nämlich Expertisen, reichten Subskriptionslisten herum, ermunterten Offiziere zum Unterschriften sammeln, liessen eine Broschüre zu Gunsten einer Kaserne verfassen usw.

¹⁹⁶ Die Gemeinde sollte das notwendige Land von 25'000 m² unentgeltlich abgeben und die Versorgung mit Wasser, Kanalisation, Strom und Zufahrtsstrassen kostenlos bereitstellen.

¹⁹⁷ Vgl. StALU, AKT 43/894, Schweizerische Militärverwaltung an das Militärdepartement des Kantons Luzern, 5.3.1931; SAS, AC, 5.6 Bauwesen, Bauprojekte bis 1949 und weiter bis 1970, Stadtrat an die Kriegsmaterialsverwaltung, 23.5.1931; ebd., Stadtrat an das Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern, 25.1.1932; 16.10 EP, 10.1.1932.

¹⁹⁸ Ohne den Bau des Zeughauses wäre die Industrialisierung der Münchrüti nicht im gleichen Tempo und zum gleichen Zeitpunkt möglich geworden. Die Kosten unterteilten sich in 28'120 Franken für den Landerwerb, 97'740 Franken für den Strassenbau, 10'000 Franken für die Wasserleitung, 4'000 Franken für die Elektrizität und 5'140 Franken für Kanalisation, Pläne, Pächterentschädigung und dergleichen. Vgl. SAS, AC, 16.10 EP, 10.1.1932; AC, 5.6 Baugeschichte bis 1949, Vertrag zwischen dem Eidg. Militärdepartement in Bern und der Gemeinde Sursee betreffend die Zeughaus-Anlage in Sursee, 14.5.1932.

¹⁹⁹ Das offizielle Festbankett der geladenen Gäste im Gasthof Kreuz kostete den Kanton 2'303.30 Franken. SAS, CC 56, Baugeschichte, KP, 18.9.1931; AH 1981/68, LLB, 6.11.1981; AC, 5. Baubewilligung für die Zeughausanlage und Munitions- & Sprengstoffmagazine, 20.9.1932; StALU, AKT 43/900, Kollaudation der Zeughausanlage Sursee; AKT 43/895, Brief von Fritz Amberg an den Kantonsbaumeister, 19.3.1932. Kollaudation bedeutet eine amtliche Schlussprüfung.

²⁰⁰ Vgl. SAS, AC, 5.6. Bauwesen, Bauprojekte bis 1949 und weiter bis 1970, Baugesuche von Heinrich Jurt und Alois Lang-Müller in den Jahren 1951 und 1952.

²⁰¹ SAS, CC 56, Baugeschichte, Botschaft des Regierungsrates des Kantons Luzern an den Grossen Rat, 27.9.1948; RP, 16.9.1960; AH 1997/44, NLZ, 12.9.1997; AH 2004/48, SUWO, 4.9.2004.

²⁰² Zit. nach Berther Felici, Luzerner Landwirtschaft 1850–1980. Geschichtlicher Rückblick in Fragmenten, in: 125 Jahre, S. 32 f.

Anhang

Die Präsidenten der beiden Quartiervereine im westlichen Gemeindegebiet

Quartierverein Eisenbahnvorstadt

1899-1900	Adolf Wilhelm, Direktor AG Ofenfabrik
1900-1903	Hieronymus Zimmermann, Tierarzt
1903-1905	Niklaus Krummenacher, Kaufmann
1905- (?)	Otto Estermann, Baumeister
1931(?) -1939	Paul Schläpfer, Baumeister
1939-1945	Oswald Huser, Dr. med. dent., Zahnarzt
1945-1950	Otto Estermann, Baumeister
1950-1955	Franz Baumann, Bankverwalter
1955-1966	Heinrich Renggli, Direktor Obst AG
1966-1978	Johann Portmann, a. Bahnmeister
1978-1988	Sepp Fischer, Weinhändler
1988-1990	Fritz Weibel, Mühlenbauer/Unternehmer
1990-1996	Gottfried Burri, Schulhausabwart
1996-heute	Robert Stamm, Dr. rer. pol., Betriebswirtschafter

Quartierverein Neufeld

1989-1994	Alois Bürli, Dr. phil., Psychologe
1994-1997	Ruedi Unternährer, Sekundarlehrer
1997-2000	Klaus Schnellmann, Verkaufsberater
2000-2001	Isabella Niederhauser, Hausfrau und Kaspar Sommerhalder, Primarlehrer
2001-heute	Adolf Amrein, Bereichsleiter Strafvollzug

Gönner des Jubiläumsfonds des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt im Jahre 1999 mit Beiträgen von Fr. 250.- und Fr. 100.-¹

Agro Data AG, Sursee	Hubert Kupper Uhren u. Bijouterie, Sursee
Aerne Metzgerei, Sursee	Kurmann & Balmer AG, Sursee
Bahnhof-Papeterie AG, Sursee	Matter-Electronics M&E AG, Sursee
Bay AG Bauunternehmung, Sursee	Möbel Ulrich AG, Sursee
Breco Bauelemente, Sursee	Ottos AG, Sursee
Bucher und Partner, Ingenieurbüro, Sursee	Park-Optik Brillen u. Kontaktlinsen, Sursee
Fellmann AG, Dentaltechnik, Sursee	Restaurant Café Snacki, Sursee
Color-Center, Sursee	Schär-Sport, Sursee
Confiserie Café Surchat, Sursee	Staffelbach-Haushalt, Sursee
CSS Versicherung, Sursee	Stocker Bäckerei, Sursee
Gebr. Fischer zum Weinhof AG, Sursee	Suco Informatik AG, Sursee
Ivo Frey, Wohngestaltung, Sursee	Sursee-Triengen-Bahn, Sursee
FF Frischfleisch AG, Sursee	Trevim AG, Sursee
Hofer und Graf Architekten AG, Sursee	Tiefbau AG, Sursee
Josef Huber AG Brennstoffe, Sursee	Truvag Treuhand und Beratungs AG, Sursee
IBAG Zentralschweiz, Sursee	TV-HIFI-Video Rast Sursee, Sursee
Kelly Services (Schweiz) AG, Sursee	Visura Treuhand AG, Sursee
Kost + Partner AG, Ingenieurbüro, Sursee	Wüst Blumen u. Gartenbau, Sursee
Kronenberg Elektro Telecom AG, Sursee	

¹Stand der Liste Ende 1999. Es sind deshalb auch erloschene oder weggezogene Firmen aufgeführt.

Quellen- und Literatur

Ungedruckte Quellen

Stadtarchiv Sursee (SAS)

A 2: Archiv der Einwohnergemeinde 1831-1970

AB 2 Bände

AB 2/10 ff.	Ratsprotokolle 1900-1967.
AB 2	Protokolle der Gemeindeversammlungen 1900-1969

AC 2 Akten

	(Nummerierung nach altem Registraturplan)
AC2/3	Aufenthalt und Niederlassung
AC2/ 4	Bauplanung und Erschliessung (mit Dossier Planungsgruppe 7)
AC2/5	Bauwesen, St. Georgsschulhaus, Baubewilligungen
AC 2/5.5.	Bauwesen, Tankanlagen 1924-1947
AC 2/5.6.	Bauwesen, Einsprachen
AC 2/5.6.	Bauprojekte bis 1949
AC 2/5.10.3	Eintragungen in das kant. Denkmalverzeichnis
AC 2/7	Bürgerrecht

AC 2/15	Fürsorge
AC 2/16	Gemeindeorganisation
AC 2/16.10	Gemeindeversammlungen 1896-1967.
AC 2/21	Industrie, Gewerbe und Handel
AC 2/23	Justiz und Polizei
AC 2/29	Mieterschutz und Wohnungsbau
AC 2/32	Strassen und öffentliche Anlagen, Bahnhofstrasse, Centralstrasse
AC 2/37	Vormundschaft.

AD Karten und Pläne

AD 3	Die Stadt Sursee nebst seinen Umgebungen, Plan um 1850
AD 6	Karte der Gemeinde Sursee, 1874 mit Nachträgen bis 1900
AD 18	Situationsplan Sursee, 1975
AD 20	Situationsplan, 1980
AD 13	Übersichtsplan der Stadt und Gemeinde Sursee, 1:8500, 1961
AD 14	Stadtgemeinde Sursee, Entwurf zum Zonenplan zum Baureglement, Masstab 1:6'500
AD 31	1971-2001, 30 Jahre bauliche Entwicklung, Situationsplan von Sursee mit eingefärbten Neubauten, 2001
AD 32	Strassenbauten 1971-2001
AD 623	Topographische Karte des Kantons Luzern, 1:25'000, Blatt 2 Sursee/Triengen 1865
AD 1259	Varianten für Surentalbahn 1910
AD 1261	Übersichtsplan zu der projektierten normalspurigen Nebenbahn Sursee-Ettiswil-Wolhusen

AI Amtsdrukschriften

AI 50	Botschaften
AI 52	Budget und Rechnungen sowie Botschaften
AI 56	Gutachten
AI 57	Reglemente, Vorschriften
AI 58	Bau- und Zonenreglemente:
AI 58/6	Bau- und Zonenreglement der Einwohnergemeinde Sursee mit integriertem Zonenplan 1:6'500, Sursee 1967
AI 58/7	Ortsplanung Sursee
AI 58/7	Ortsplanung Sursee, Entwurf 82 zur Planungsrevision, Sursee
AI 58/7	Ortsplanung Sursee, Entwurf 82 zur Planungsrevision, Sursee.
AI 58/8	Planungsrevision 1984, Entwurf Baureglement, 10.12.1984
AI 58/9	Baureglement der Stadt Sursee, Auflage Mai 1987
AI 58/10	Teilaufgabe der Einsprachen mit einer Einigung aufgrund der Einsprache verhandlungen von Baureglement und Zonenplan, Mai/Juni 1989
AI 58/10	Botschaft zur ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung, Revision Bau- und Zonenreglement, Zonenplan und Bebauungsplan GSW, 23.10.1989
AI 58/11	Bau- und Zonenreglement, 9.12.1993
AI 58/12	Bebauungsplan GsW
AI 50/31	Erweiterung Berufsschulhaus, 26.9.1982

AH: Pressedokumentation

AH 1955-AH 2000 (Einzelnachweis in den Anmerkungen)

AK Dokumentation, Feste, Jubiläen und Ereignisse

(Einzelnachweis in den Anmerkungen)

C: Archiv der Korporationsgemeinde

CC Akten und Dokumentationen

CC 33	Druckschriften
CC 37c	Industrialisierung (Autobahn, Zonenplan)
CC 39	Kaufbriefe und Verträge
CC 48b	Münchrüti 1959-63, St. Urbanhof 1958-62
CC 55	Bankwesen
CC 56	Baugeschichte der Stadt Sursee 1858-1956.
CC 56a	Baugeschichte der Stadt Sursee 1952-1969
CC 56b	Baugeschichte der Stadt Sursee 1968-1969
CC 57	Bau des Pfarreiheims 1954/55
CC 63	Gewerbe und Handwerk
CC 68	Lokalgeschichte 1901-1950
CC 69	Lokalgeschichte 1951-1959
CC 70	Lokalgeschichte 1960-1964
CC 73	Die neuere Zeit 1842 1966
CC 84/1	Schulwesen der Stadt Sursee 1903-1976
CC 93b	Vereinswesen
CC 97/2	Verkehrswesen
CC 97/5	Verkehrswesen
CC 97/5	Verkehr, Verkehrszählungen
CC 98 b	Wohlfahrtseinrichtungen

CD Karten und Pläne (Einzelnachweis in Anmerkungen)

Verwaltungsarchiv Bauamt der Stadt Sursee

Baubewilligungen und Pläne zu einzelnen Gebäuden

Private Archive Sursee

Archiv des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt

Protokolle, Jahresberichte, Akten 1899-1905, 1931-1981, 1990-2006

Archiv Quartierverein Neufeld

Jahresberichte, Akten 1987-2006

Archiv DeLaval, Sursee (ADL)

Bericht des Besuches bei Alfa-Laval, Wil vom 28.- 30. März 1962, 11.04.1962.

Müller Joseph, Die Alfa-Laval AG Sursee in wirtschaftlicher Sicht der Region, Typoskript, Sursee 1971.

Bericht für den Prospekt zur Eröffnung des Alfa-Laval-Betriebsgebäudes in Sursee (1962).
Allgemeine Orientierung, 100 Jahre Alfa-Laval Konzern, Schweiz.

Archiv Hans Felber, Sursee.

Felber Hans, Sursee 1959-1968, Typoskript, Sursee 2006.

Stadelmann Theo, Die Industrieplanung von Sursee, Typoskript, 1967.

Staatsarchiv Luzern (StALU)

43 Militärverwaltung

44 Polizeiwesen

47 Armenwesen

48 Finanzwesen

Amt für Statistik des Kantons Luzern

Eidgenössische Volkszählung, 1970, 1980, 1990, 2000, Luzern 24. Mai 2006:

Erwerbstätige der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Haushalte der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Altersgruppen der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Nationalität der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Geschlecht der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Religion der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Zivilstand der Stadt Sursee und des Quartiers Eisenbahnvorstadt.

Höchster Schulabschluss der Stadt Sursee und des Quartiers

Historisches Archiv SBB, Bern

Archiv der Vorgängerbahnen, Schweizerische Centralbahn

VGB SCBSBBSCB01 05001

VGB SCB SBBSCB03 03003

VGB SCB SBBSCB03 030

VGB SBBSCB02 097 06

Generaldirektion, Bauabteilung, Bern

GD BAU SBBAU1 572

GD BAUSBBOPP 033

GD BAUSBBALT 044 19

GD GSSBB43 01514

GD Sursee (ungeordnete Akten)

Archiv PTT (APTT), Bern

Telefonbuch Sursee, 1960, 1965, 1970, 1980, 1990, 2000.

Interviews zur Ortsplanung 1959-1967

Zur Ortsplanung wurden Interviews mit den Planungskommissionmitgliedern Hans Felber, 13.6.2006, Hans Erni, 1.6.2006 und 6.6.2006 und Anton Kost, 6.6.2006, sowie mit Georg Meyer als Vertreter der oppositionellen Planungsgruppe 7, 31.5.2006, geführt. Den Interviewpartnern wurden Auszüge des Manuskriptes zur Ansicht und Autorisation vorgelegt. Die angebrachten Korrekturen wurden vom Autor grossmehrheitlich übernommen. Ergänzend stellte Georg Meyer dem Stadtarchiv Presseauszüge, Korrespondenz, Planmaterial und Prozessakten zur Verfügung (SAS, AC 4. Bauplanung, Dossier Planungsgruppe 7), Alt-Stadtrat Hans Felber persönliche Notizen und Protokollauszüge von 1959-1962 (Kopien im SAS).

Weitere Interviews

Gespräch mit Geschäftsführer DeLaval Herbert Kirchhofer vom 27. Juni 2006.

Gedruckte Quellen und Dokumentationen

Anklin Alois, Weinhandlung Gebr. Fischer zum Weinhof, unveröffentlichter Artikel für die Chronik Sursee (Kopie SAS), Luzern 1983.

Arnold, Stephan, Fritz Amberg, Architekt, Notizen zur thematischen Stadtführung, Sursee 2003. (Kopie SAS)

Bericht zum Projektwettbewerb Überbauung Käppelimmatt, Sursee, Juli 1990. Bundesamt für Statistik, Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bestand der Personenwagen nach Kanton, 2005.

Die Entstehung einer Evangelischen Gemeinde in Sursee, Winterthur 1904. (Kopien SAS)

Die Wasserversorgung Sursee in ihrer Entstehung und Entwicklung, Bericht von Joseph Willimann Brunnenmeister, Sursee 1927. (Kopie SAS)

Festschrift zur Eröffnung des neuen Schulhauses der Stadt Sursee, hsg. von der Gemeindeverwaltung von Sursee, Zürich 1903.

Schulz Georg Erich Philipp, Gründung und Entwicklung der reformierten Gemeinde Sursee bis zur Grundsteinlegung ihrer eigenen Kirche am 29. September 1912. (Kopie SAS)

Wiggerthal und Sempachersee, Illustrierter Führer bearbeitet von Freunden und Kennern der Gegend, Section Zofingen des SAC (Hg.), Zofingen 1900.

Zeitungen

Luzerner Landbote (LLB), 1913-1914, 1934-1971, 1986

Sursee'r Anzeiger, 1945-1955

Surseer Woche (SUWO), 1999-2006

Einzelne Ausgaben:

Vaterland, 1964, 1969, 1972-1975

Willisauer Volksblatt, 1951

Luzerner Tagblatt, 1966, 1986

Luzerner Neuste Nachrichten (LNN) 1962, 1969

Neue Zürcher Zeitung (NZZ), 2006

Online

- <http://www.denner.ch>, 3.7.2006.
<http://www.hls-dhs-dss.ch>, Hist. Lexikon der Schweiz, Zelgensysteme, 13.6.2006
<http://www.dhs.ch>, Hist. Lexikon der Schweiz, Skenerovic Damir, Fremdenfeindlichkeit 1.7.2006.
<http://www.fenaco.ch>, 6.6.2006.
<http://www.ufamed.ch>, 29.6.2006.
<http://www.wetz.ch>, 6.6.2006.
<http://www.wega-nova.ch>, 6.6.2006.

Literatur

- Alig Markus, Die Schweizerische Centralbahn und die Linie Olten-Luzern, Typoskript, Sursee 1979
- Alig Markus, Sursee und die Eisenbahn, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975-1995.
- Amrein Rudolf, Das formale und funktionale Gefüge eines zentralen Ortes und seiner umliegenden Gemeinden am Beispiel von Sursee, Diss. phil. nat. Uni Bern, Burgdorf 1971.
- Andreas Stegmeier, Eisenbahnfieber und Grosse Depression, in: Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte, Band 3, Baden 1999, S. 171-202.
- Bähler Anna et al., Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtentwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur, Bern 2003.
- Beck Carl, 50 Jahre Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt und Mühlegasse Sursee, Sursee 1966.
- Beck Carl, 75 Jahre Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee. 1892-1967, Sursee 1967.
- Beck Carl, Bibliographie zur Geschichte der Stadt Sursee. Mit Ergänzungen, Sursee 1960.
- Beck Carl, Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee 1892/1942. Sursee und die bäuerlichen Organisationen seit dem Bauernkrieg 1653, Sursee 1947.
- Beck Franz, 50 Jahre Kantonale Sommer-Haushaltungsschule Sursee, Sursee 1957.
- Beck Karl, Der neue Schulhausbau in Sursee, in: Festschrift zur Eröffnung des neuen Schulhauses der Stadt Sursee, Zürich 1903, S. S. 157-180.
- Beck Seraphin, Das Schulwesen der Stadt Sursee, in: Festschrift zur Eröffnung des neuen Schulhauses der Stadt Sursee, Zürich 1903. S. 5-155.
- Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Luzern in 3 Bänden. Band II. Die Aemter Hochdorf/Sursee, Zürich 1946.
- Bergier Jean-François, Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Zürich 1983.
- Bergmann Uta, Röllin Stefan, Sursee. Schweizerische Kunstführer GSK, Bern 1996
- Berther Felici, 100 Jahre Landwirtschaftliche Schule Sursee 1885-1985, Sursee 1985.
- Berther Felici, Luzerner Landwirtschaft 1850-1980. Geschichtlicher Rückblick in Fragmenten, in: 125 Jahre Luzerner Bauernverband, hg. vom Luzerner Bauernverband, Sursee 1984, S. 31-44.
- Berther Felici, Rothenbühler Ernst und Suter Konrad, 50 Jahre Milchwirtschaftliche Schule Sursee. 1938-1988, Sursee 1988.
- Bossard-Borner Heidi, Kontinuität im Wandel. Zur Luzerner Politik des 19. Jahrhunderts, in:

- Aufbruch in die Gegenwart. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798-1914, Luzern 1986, S. 113-134.
- Bosshardt Fritz, Ein Heimatbuch. Sursee – Sempach – Beromünster und Umgebung, Zürich 1947.
- Brentini Fabrizio, Der Architekt Albert Zeyer (1895-1972), Luzern 2004.
- Bühlmann Beat, Porträts Kanton Luzern. Öffentlicher Raum, Luzern 2002.
- Bürkle Christoph, Friedrich Jörg (Hg.), Städte bauen, Luigi Snozzi, Urbanistische Projekte, Ideen und Ideen und Arbeiten 1972-1997, Sulgen 1997.
- Crettaz-Stürzel Elisabeth, Heimatstil. Reformarchitektur in der Schweiz 1896-1914, Frauenfeld 2005.
- Cuoni Paul, Die Schulen von Sursee, in: 700 Jahre Stadt Sursee. 1256-1956, Sursee 1956, S. 171-192.
- Dubler Anne-Marie, Geschichte der Luzerner Wirtschaft. Volk, Staat und Wirtschaft im Wandel der Jahrhunderte, Luzern/Stuttgart 1983.
- Egli Josef, 125 Jahre Verbandsgeschichte, in: 125 Jahre Luzerner Bauernverband, Sursee 1984, S. 5-30.
- 100 Jahre Ehemaligenverein. Bäuerinnen- und Landwirtschaftsschule Sursee, hg. vom Ehemaligenverein der Bäuerinnen und Landwirtschaftsschule Sursee, Willisau 2000.
- 100 Jahre Landw. Genossenschaft Fruchthof, Sursee 1892-1992, Sursee 1992.
- 125 Jahre Luzerner Bauernverband, Sursee 1984.
- Fässler Roman, Entwicklung der Bahnhofstrasse in Sursee, Diplomarbeit, Sursee 1988.
- Festschrift zur Eröffnung des neuen Schulhauses der Stadt Sursee, hg. von der Gemeindeverwaltung von Sursee, Zürich 1903.
- 50 Jahre Gewerbeschule Sursee, 1901-1951, Sursee 1951.
- 50 Jahre Kantonale Sommer-Haushaltungsschule Sursee, Sursee 1957.
- 25 Jahre Heilpädagogischer Dienst Sursee, Sursee 1998.
- 50 Jahre Milchwirtschaftliche Schule Sursee 1938-1988, Sursee 1988.
- Galliker Hans-Rudolf, Koch Michael, Ulmann Walter, Uster. Vom Werden einer Agglomerationsstadt. Planungsgeschichten aus dem Zürcher Oberland, Uster (o.J.).
- Gilomen Hans-Jörg und Stercken Martina (Hg.), Zentren. Ausstrahlung, Einzugsbereich und Anziehungskraft von Städten und Siedlungen zwischen Rhein und Alpen, Zürich 2001.
- Gnädinger Beat, Spuhler Gregor, Frauenfeld. Geschichte einer Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Frauenfeld 1996.
- Grisenti Romina, Der Strukturwandel der Altstadt Sursee 1970-2004, Maturaarbeit, Oberkirch 2004.
- Grüniger Sebastian und Röllin Stefan, Zwischen Altstadt und Sempachersee. Kleinstädtische Quartierentwicklung im Spiegel von fünfzig Jahren Quartierverein Mariazell 1947-1997, Surseer Schriften, Geschichte und Gegenwart 2, Sursee 1997.
- Grüter Edwin, Namenkunde von Sursee. Analyse und Interpretation der Örtlichkeitsnamen, Lizentiatsarbeit Typoskript, Freiburg i. Üe. 1976.
- Häfliger Josef-Simon, Einflüsse des Einkaufszentrums Sursee-Park auf den Einzelhandel im Niveau des periodischen und aperiodischen Bedarfs in der Stadt Sursee, Dipl. Arbeit HSG, St. Gallen 1980.
- Hanisch Christoph, Kleinstadtentwicklung. Eine Fallstudie in Sursee, Diplomarbeit Uni Zürich 1994.
- Huber Benedikt, Städtebau-Raumplanung, Bd 1 Städtebau, 4. überarb. Aufl, Zürich 1989.

- Jäger Reto, Industrialisierung im Kanton Luzern, in: Aufbruch in die Gegenwart, Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798-1914, Luzern 1986, S. 57-78.
- Kälin Alfons, Die Stadt Sursee und ihr Umland (Diss. phil. nat. Basel), Sursee 1970.
- Kammann Georg, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954-1964, Zürich 1990.
- Kneubühler Hans (u.a.), 50 Jahre Neufeld, Festschrift, Sursee 2006.
- Koch Michael, Städtebau in der Schweiz 1800-1900, Entwicklungslinien, Einflüsse und Stationen, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich, ORL-Bericht 1972/81, Zürich/Stuttgart 1981.
- Körner Martin, Banken und Versicherungen im Kanton Luzern vom ausgehenden Ancien Régime bis zum Ersten Weltkrieg. Strukturen, Wachstum, Konjunkturen, Luzern/Stuttgart 1987.
- Kreyenbühl Céline: Der Detailhandel von Sursee, Maturaarbeit, Sursee 2003.
- Lemmenmeier Max, Der Übergang zur modernen Landwirtschaft: Luzerns Agrarwirtschaft 1750 – 1910, in: Aufbruch in die Gegenwart. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im Kanton Luzern. 1798-1914, Luzern 1986, S. 35-55.
- Lienert David, Aspekte eines Schulhausbaus um 1900 am Beispiel des Alt-St. Georg in Sursee, Seminararbeit, Freiburg i. Üe. 1992.
- Lüthi Christian, Zofingens Gesicht. Von der ummauerten Kleinstadt zwischen Wiesen und Weiden zum Agglomerationszentrum, in: Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, S. 15-21.
- Muff Erwin, Sursee – eine Region mit wirtschaftlicher Zukunft, Vortrag von Regierungsrat Muff, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Luzern, Sursee, April 1987.
- Nick Konrad, Die Mittelschule Sursee 1867-1967, Sursee 1967.
- Nosedá Simonetta, Die evangelisch-reformierte Kirche Sursee. Die Glasfenster von André Thomkins, Schweizerische Kunstführer GSK, Bern 1999.
- Pfister Christian, Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz, in: Planung in der Schweiz 1954-1964, Zürich 1990.
- Röllin Stefan und Wüest Mark, Bausteine zum 19.-20. Jahrhundert. Eine synoptische Übersicht, in: Chronik der Stadt Sursee 1975-1995. S. 1-21.
- Röllin Stefan, Bürger und Armenwesen im 19. Jahrhundert, in: Chronik der Stadt Sursee 1975-1995. S. 1-21.
- Röllin Stefan, Das Spital- und Fürsorgewesen von Sursee bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Sursee und sein Spital, Vom Bezirksspital zum kantonalen Spital 1940-1990, Sursee 1990, S. 6-25.
- Röllin Stefan, Die Bürgergemeinde Sursee, Surseer Schriften. Geschichte und Gegenwart, Sursee 1995.
- Röllin Stefan, Die Bürgergemeinde Sursee, Surseer Schriften, Geschichte und Gegenwart 1, Sursee
- Röllin Stefan, Die Sparkassen und Banken von Sursee im 19. Jahrhundert, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975-1995.
- Röllin Stefan, Spiel und Sport in Sursee, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975-1995.
- Röllin Stefan, Vom Friedkreis zur Stadtgrenze, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975-1995.
- Röllin Stefan, Wenn zwei sich streiten. Eine Episode aus der Surseer Musikgeschichte um die Jahrhundertwende, in: Chronik der Stadt Sursee, Sursee 1975-1995.

- Rousselle Michèle, *Industrialisation et production d'un espace urbain: le cas de Sursee*, Lic., Lausanne 1978.
- Rumpf Robert, *Die evangelisch-reformierte Kichrgemeinde in Sursee*, in: *700 Jahre Stadt Sursee. 1256-1956*, Sursee 1956, S. 145-150.
- Schnyder Werner, *Aus der Wirtschaftsgeschichte von Sursee*, in: *700 Jahre Stadt Sursee. 1256-1956*, Sursee 1956, S. 227-246.
- Schweizer Heimatschutz, *Sursee. Reise zum Wakkerpreis 2003*, Zürich 2003.
- Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, Vol. 56/1, 2006.
- Sidler Pius, Durrer Adolf, Cham ZG. *Vom Dorf zur Stadt*, Schweizerische Kunstführer, Bern 1991
- 700 Jahre Stadt Sursee, 1256-1956*, Sursee 1956.
- Statistisches Jahrbuch des Kantons Luzern 2005. Luzern 2004.
- Steigmeier Andreas, *Eisenbahnfieber und Grosse Depression*, in: *Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle*, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte, Bd. 3, Baden 1999.
- Sursee und sein Spital. Vom Bezirksspital zum kantonalen Spital 1940-1990*, Sursee 1990.
- Sursee. Reise zum Wakkerpreis 2003*, hg. vom Schweizer Heimatschutz, Zürich 2003.
- Surseer Schriften Geschichte und Gegenwart 7*, Sursee 2005.
- Willimann Andrea, *Wenn hier Orts eine solche Fabrik errichtet würde, es für Niemand zum Nachtheil wäre*, *Die Luzerner Landstadt Sursee und die Fabrikindustrialisierung 1870 bis 1910*, *Surseer Schriften, Geschichte und Gegenwart 7*, Sursee 2005.
- Willimann Andrea, *Sursee – Die zweite Kapitale des Kantons Luzern, Zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Geschichte der Luzerner Landstadt in den Jahren 1798-1871*, *Luzerner Hist. Veröffentlichungen 41*, Basel 2006.
- Willimann Andrea: *Sursee kam zur Bahn wie die Jungfrau zum Kind. Zweite Kapitale wollte für die Eisenbahn kein Kapital opfern*, in: *Surseer Woche*, 8.6.2006, S. 9.
- Willimann Joseph, *Die Wasserversorgung Sursee in ihrer Entstehung und Entwicklung*, Sursee 1927.
- Wolf Hugo, *Zur 100. Generalversammlung des Gewerbevereins Sursee 1996*, Ein Dokument über Entstehen, Sinn und Zukunft von Kleinbetrieben in Handel und Gewerbe, hg. vom Gewerbeverein Sursee, Sursee 1996.
- Zofingen im 19. und 20. Jahrhundert, Eine Kleinstadt sucht ihre Rolle*, Veröffentlichungen zur Zofinger Geschichte, Band 3, Baden 1999.
- Züger Emil, *In St. Georgs Diensten. Meine Erlebnisse, Erfahrungen und Erkenntnisse als Kirchenrat, Kirchenratspräsident und Kirchmeier in der St.-Georgs-Pfarrei und Kirchengemeinde Sursee 1958-1990*, Sursee 1998.
- Züger Emil, *Kirchen und Kapellen von Sursee*, in: *Chronik der Stadt Sursee*, Sursee 1975-1995.
- Zumbühl Daniel, *75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn*, Zürich 1987.
- Zumbühl Daniel, *Die Stadt Sursee und die Sursee-Triengen-Bahn*, in: *Chronik der Stadt Sursee*, Sursee 1975-1995.
- Zumbühl Daniel, *Schliesslich dampfte es am Sempachersee. 150 Jahre Bahnanschluss. Englische Experten schlugen Linie durchs Hinterland vor, doch die Centralbahn wollte es anders*, in: *Surseer Woche*, 8.6.2006, S. 8.

Abbildungsnachweis:

Hanspeter Bisig, Sursee, 15.

DeLaval AG, Sursee: 132.

Anna Duss, Sursee: 146.

Caroline und Robert Faes, Triengen: 142.

W.&R. Leuenberger AG, Architekten, Sursee: 100 o.

Ueli Merki, Sursee: 163 o., 163 u.

Willy Meyer, Sursee: 51 o.

Genossenschaft Migros Luzern, Dierikon: 148.

Alfred Müller AG, Baar: 96.

Bernadette Schmid-Zihler, Sursee: 11, 121.

Stadtarchiv Sursee: 10, 16, 18, 22, 23, 25, 27, 29 u., 30, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 44, 47, 49, 52, 54, 55, 58, 59, 60, 62 o., 65, 66, 67, 72, 74, 78, 79, 80 u., 82, 83, 84, 85, 92, 113, 115, 116, 120, 122, 126, 128, 130, 133, 134, 144, 145, 147 o., 147 u., 149, 153, 154, 155, 156, 165, 170; (art media, Uster): 12, 98, 101, 161, 162, 171; (Comet AG, Zürich): 85 o., 90, 139; 143; (Rainer Jung, Sursee): 37, 45, 51 u., 53, 62 u., 80 o., 85, 88, 89 o., 95 o., 99 u., 100 u., 150; (Luftbild Schweiz, Dübendorf): 26, 56; (Bruno Meier, Sursee): 24, 29 o. 46, 64, 86, 89 u., 91, 93, 94, 95 u., 97, 99 o., 112.

Daniel Zumbühl, Sursee: 164.

Dank:

Dank einer Vielzahl von hilfsbereiten und zu Auskünften bereitwilligen Persönlichkeiten ist dieses Buch zu Stande gekommen. Ihnen allen danken die Herausgeber und die Autoren ganz herzlich für Ihre wertvolle Hilfe. Darin eingeschlossen sind auch alle Archive und Dokumentationsstellen sowie deren Angestellte. Sie haben für dieses Buch vielfältige Dienste erwiesen.

Ganz wichtig sind auch die Beiträge an die Druckkosten durch die Hauptsponsoren sowie die Gönnerbeiträge an den Jubiläumsfonds des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt von 1999. Sie werden an anderen Stellen im Buch namentlich verdankt. Ohne diese Zuschüsse hätte dieses Buch nicht realisiert werden können. Dank gebührt aber auch allen nicht namentlich aufgeführten kleineren Spenden an den Jubiläumsfonds.

Ein herzlicher Dank gilt in besonderer Weise dem Stadtrat von Sursee für das Wohlwollen und die Unterstützung dieses Projekts.

Die beiden Autoren sowie die Herausgeber danken namentlich folgenden Personen für wertvolle Auskünfte und Hilfe sowie ihren Einsatz für Buchgestaltung und Druck ganz herzlich.

Peter Albisser, S-Medien, Sursee; Anna Duss, Sursee; Doris Eith, S-Medien, Sursee; Hans Erni, Oberkirch; Caroline und Robert Faes, Triengen; Hans Felber, Sursee; Sepp Fischer, Sursee; Karin Helfenstein, Genossenschaft Migros Luzern, Dierikon; Edith Heller, Rain; Ruedy Hunkeler, Sursee; Regula Jörger, Sursee; Rainer Jung, Sursee; Herbert Kirchhofer, Sursee; Anton Kost, Sursee; Ueli Merki, Sursee; Georg Meyer, Luzern; Willy Meyer, Sursee; Peter Moro, Sursee; Jürg Scheidegger, S-Medien, Sursee; Bernadette Schmid-Zihler, Sursee; Hugo Wolf, Sursee; Daniel Zumbühl, Sursee.

Register

- Aarau 13, 19, 42 f., 78, 164, 169
Aarburg 45
Aargau 43, 164
Ackermann, Guido 144
Aerne, Metzgerei 149
Agrarkrise 28, 112, 113
AGRO DATA 118
Alfa Laval (auch DeLaval) 77, 130 ff., 138, 149
Allmend 74, 134
Altersheim St. Martin 169, 172
Alpenblick, Mehrfamilienhaus 52
Altstadt (auch Städtchen) 11 f., 20, 32, 38 f., 41, 43, 47 f., 53, 55, 58 f., 62, 66, 70, 73 f., 80 f., 83, 85 ff., 89, 91 f., 95 f., 120 f., 125, 138, 141, 143, 145, 147, 151, 166, 171
Amberg, Fritz 42, 47 f., 50 ff., 61
- Hans 50
Amlehn, Paul 47, 151 f.
Amlehn-Rogger, Michael 35
Ammann, Hans Peter 95
Amrein, Kaspar 63
- Rudolf, 120
Amtsgericht 100, 165 f.
Amtstatthalteramt (auch: Statthalteramt) 51, 60 ff., 72, 76, 144, 165
Aregger, Hans 138
- Isidor 66, 82
Autobahn (auch: Nationalstrasse) 15, 60, 69 ff., 73 ff., 78, 81, 83, 86, 89 ff., 133, 172
Autobus s. Bus
- Bächi, Hans-Ueli 80, 119
Bachmann, Hans 145
Bächler, Hans 141
Badrain 81, 91
Bahnhof (auch: Station) 9, 13, 15 f., 19 ff., 36 ff., 43, 45 ff., 49 f., 53 f., 58, 62 f., 66, 68 f., 71, 74, 78 ff., 83 f., 88 ff., 92, 97 f., 100, 112, 114, 118, 120 f., 125, 127, 131, 140 f., 143, 159, 162 ff.
Bahnhof-Park 99 f., 150
Balmer-Bächler, Elise 37, 141
Balmer, Hans 84
Banken 171
- Arbeitersparkasse 144
- Bankgesellschaft, Schweizerische 144 f.
- Bank in Menziken 78
- Bankverein, Schweizerischer 144 f.
- Credit Suisse 145
- Ersparniskasse Sursee 144
- Kantonalbank, Luzerner 144 f., 148, 165
- Kreditanstalt 87, 111, 120
- Kreditanstalt, Schweizerische 84, 86, 144
- Hülfskasse Grosswangen 144
- Hypothekar- und Commissions-Kasse 144
- Landbank, Luzerner 144 f.
- Migros 145
- Raiffeisen 145
- Regiobank 145
- UBS 144
- Valiant 145
- Volksbank, Schweizerische 144, 149
- Volksbank Willisau 84, 144 f.
- Bauernverband, Luzerner 112 f., 115, 119, 171
Baumann, Franz 71
- Peter 95
Basel 17, 19, 113
Bay AG, (auch: Bay-Stefanoni, Fiorenzo) 135
Bebauungsplan s. Zonenplan
Beck-Leu, Franz Xaver 22, 112
Beck, Alfred 31 f., 34
- Gebrüder 17, 28
- Josef 24, 34
- Julius (auch: Jules) 61, 70, 122 f., 127
- Max 170
- Villa 82, 94
Beckenhof 17, 22, 113
Beck'sches Haus 22, 165
Bel-Air 80
Bern 15, 19, 37, 49f., 164
Bernet, Alois 52
Beromünster (auch: Münster) 15, 19, 151
Betreibungsamt 166
Bevölkerung (auch: Bewohner, Einwohner Wohnbevölkerung) 21, 28, 30, 32, 47, 49, 54, 57 ff., 61, 63, 69, 75 f., 81, 86, 89, 95 f., 151 f., 154, 160, 162, 167, 172
Bezirksspital 122
Biedermann, Konrad 21
Biel 30
Bieri, Hans 72
Bifang 91
Bilten 133
Bögli, Ulrich 85
Bossardt, Fritz 133
Bossart, Familie 17, 114
- Hof 29
- Franz Josef 39
- Josef 144
- Liegenschaft 34, 52
- Scheune 79 f.
- Brauerei, Eichhof 129 f., 135, 138
- Endemann 129
- Hochdorfer 42, 86, 130, 142
- Spiess 129
Brun, Franz 141
Bucher & Co. 136
Buchs AG 130
Bürgergemeinde (auch: Ortsbürger-

gemeinde) 71, 75, 126, 128, 153
 Bürgerheim s. Stadtspital
 Bürgisser, Kurt 91
 Bürli, Alois 92
 Büron 22, 50
 Burri, Gottfried 93
 Bus (auch Autobus, Postauto) 44, 69, 97,
 160, 163
 Busbahnhof 97 f., 162
 Bushaltestellen 161
 Buttisholz 20, 97

 Café s. Restaurant
 Calida (auch Seidenzwirn.) 22, 90, 94, 121
 Cavadini, Gebrüder 42
 Centralbahn s. Eisenbahn
 Centralhof 52
 Chaletquartier 55 f.
 Chrüzlibüntten 33, 151, 153
 Chrüzliegg 96
 Chrüzlihof 17, 26, 29, 31, 39, 48, 68 f.,
 114, 159
 Chrüzlimatthof 142
 Chrüzliplatz 59
 Colasit AG 122 f.
 Commercial Hydraulics AG 136
 Coop 79 f., 87, 142, 147 ff.

 Dägersteinfeld, Dägersteinhügel 17, 19,
 22, 25 f., 33, 35, 41 f., 46 f., 50, 52, 54,
 57 ff., 61, 63, 66 f., 71, 81, 90 ff., 101,
 123, 143, 151, 168 f.
 Debrunner Acifer AG 137
 DeLaval s. Alfa Laval
 Delsberg 30
 Denner AG 78, 147, 149
 Deutschland 21
 Diener & Bossardt 42, 136
 Dienstleistung (auch: Dienstleistungszentrum)
 81, 88, 101, 117, 141, 171
 Duss, Lebensmittel 145
 Duttweiler, Gottfried 146

 Eden, Villa 31, 35
 Egli, Hans 72
 - Josef 157
 Einkaufscenter (auch: Shopping-Center,
 Supermarkt) 70, 78 ff., 83 ff., 86 ff., 91 f.,
 94, 146 f., 149
 Einwohner s. Bevölkerung
 Eisenbahnvorstadt (auch: Eisenbahnvor-
 stadtquartier) 18, 21, 28 f., 31 f., 36, 41,
 46, 51 ff., 56 ff., 61 ff., 65 f., 70 f., 76,
 78 f., 81 f., 85, 89, 91 f., 94, 96 f., 101,
 111, 158 f., 165, 167, 172
 Eisenbahn (auch: Schweizerische Bundes-
 bahnen, Schweizerische Centralbahn)
 19 ff., 23, 27 f., 30, 36 f., 43 ff., 47, 50,
 53, 55, 58, 66, 70 f., 78, 90, 97, 111,
 114, 120, 123, 127 ff., 131, 134, 154,
 159, 162, 164
 Eisen + Kohlen AG 136, 138
 Emmenbrücke 13, 120
 Entlebuch 116, 144
 Erni, Hans 63ff., 68 ff., 72, 76, 78, 80,
 82 ff., 86 f., 91, 127, 131, 148, 153, 155,
 159
 Estermann, Baugeschäft 27, 100
 - Niklaus 23
 - Otto 10, 31, 36, 42, 57, 141, 159
 Ettiswil 44
 Fährndrichhof 17, 114
 Fährndrichmatte 90, 160
 Felber, Eduard 141
 - Hans 70 ff., 75 ff., 123 ff., 138
 - Modehaus 144, 148
 Felder & Cie. 24
 Fellmann, Dominik 115
 Fenaco 118 f.
 Festhalle 59
 Fiat 133 ff.
 Fischer, Johann 16, 37, 50, 141
 - Theo 70, 76
 - Weinhandlung 159
 Frauenfeld 76
 Frey AG, Kleiderfabrik 62, 64, 67, 122,
 155
 Friebel, Photohaus 42, 51
 Friedhof 16 ff., 25, 33, 43, 61, 67, 91 f.,
 166
 Frieslirain 62
 Frischfleisch AG (auch Schlachthof) 33, 77,
 132 f.
 Fruchthof 54, 114
 Furrer, Buchdruckerei 52

 Genf 33
 Genossenschaften 112
 Geensee 51
 Gewerbeverein 78, 87, 155
 Göldlin, Werner 38, 40, 41
 Grabenmühle 17, 30, 42
 Granol AG 78, 125
 Grossert, Balthasar, Grossrat 166
 - Franz 73
 - Michael 73
 Grosswangen 17, 19, 20
 Gübelin & Rigert 116

 Habermacher, Jost 41
 Häfliger, Josef 53, 145
 Häfliger-Amrhein, Josef 36, 43
 Hasenwarte (auch: Hasenwartwald) 21,
 24 f., 35, 59, 82,
 Hauser, Heinrich 21
 Hauser & Biedermann 22
 Herzog, Kerzenfabrik 52
 - Moritz 35, 42

Hess, Werner R. 144, 157
 Heuer, Edouard 30
 Hinterer Graben 43
 Hohenrain 116
 Hostettler AG 137
 - Christian 137
 - Fritz 66, 137
 Hotel s. Restaurant
 Hotz, Theo 98 f.
 Hügi, Josef 37
 Huber, Josef 39, 84, 144
 Huser, Kurt 87
 - Oswald 60
 Huttwil 19
 Huwyler, Josef 153

Industrialisierung (auch: Industrie, Industrie-
 ansiedlung) 21 ff., 27 ff., 36 ff., 44 ff.,
 61 ff., 66, 69 ff., 111, 118, 120 ff.,
 137 ff., 171 f.
 Industriegeleise (auch Stammgeleise) 71, 75,
 127 ff., 137
 Industriequartier (auch: Industriegebiet,
 Industrieland, Industriezone) 15, 48,
 51, 53 f., 56 ff., 61 ff., 66, 69 ff., 73 ff.,
 77 f., 81, 100 f., 118, 120 f., 123, 125 ff.,
 137 ff., 143, 164, 168 f., 171 f.
 Ineichen-Stöckli, Hans 132 f.
 Italien 21, 133 ff., 168

Jauch + Schaad 153
 Judenplatz 59, 84

Kantonsspital s. Bezirksspital
 Käppeli, August 29, 31, 33, 40
 - Walter 59, 61, 64 f., 94
 Käppeli-Haus (auch: -Villa) 26, 40, 42, 87,
 91
 Käppelimatte 59, 81, 89, 94 f., 160, 166
 Kapelle 17
 - Friedhofkapelle 79, 91, 166
 - Kreuzkapelle 16 f., 19, 21, 26, 36, 63, 84,
 144, 166
 - Maria Dägerstein 16, 166
 Kapuzinerkloster (auch: Kloster) 51, 60
 Kartoffelflockenfabrik 77, 118 f., 137
 Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt
 113, 117
 Kaserne s. Zeughaus
 Kast, Hans 72
 Kathriner, Karl 51
 Keiser, Josef 35
 Keiserhäuser (auch: Keiserhäusern) 35, 45,
 50, 56, 90, 92 f.
 Keller, Herbert 58 f.
 Kennedy, John F. 128
 Keramikfabrik 27
 Kiesgrube 54, 57
 Kindergarten 30, 61, 67 f., 81 f., 157 ff.

Kirche, 80
 - Reformierte 46 ff., 51, 68, 91, 168
 - Römisch-katholische 88, 167
 - Stadtkirche (auch: Pfarrkirche) 47, 51,
 55 f., 166, 172
 Kleeb, Franz 142
 Kleeb-Kurmann Marie 141
 Kleinfeld 16, 19, 43 f., 48 f., 55, 66 f., 71,
 73, 81, 90, 114, 118, 127
 Kneubühler, Mäntel- und Sportkleiderfa-
 brik 122
 Koch, Hans Maschinenfabrik 66 f., 123,
 125
 Konservenfabrik 23 ff., 30 ff., 37, 46 f.,
 114, 168
 Konsumverein Luzern 145, 147
 Korporation 25, 48, 66 f., 70 f., 75, 90,
 93, 118, 126, 129, 133 f., 137, 153
 Kost, Anton 70 f., 73, 128
 Kotten (auch: Kottenquartier) 9, 11, 16 f.,
 36, 45, 62, 64, 66, 69, 74 f., 81 ff., 90 f.,
 97, 100, 143, 155 ff., 157 f., 161
 Kottenhof 82, 114,
 Kottenmatte 19 f., 54 f., 71, 122, 146
 Krieger, Metzgerei 52
 Kronenburg 41, 52, 122, 165
 Krummenacher, Mosterei 34, 86
 - Niklaus 31, 112 f.
 Küng & Co., Buchdruckerei 63, 66
 Kunz AG 133
 Kyburgerhof 79, 87 f., 166
 Kyburg, Kinderspielplatz 56, 67, 81

Landesring 146
 Landor-Holding AG 118 f.
 Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee
 53f., 97, 113 f., 171
 Lehmann, Werner 33
 Leidenberg 21, 25, 45, 50
 Lenzburg 130
 Lindner, Emil 23, 30 f., 37, 46 f.
 - Gebrüder 23, 114
 Locher, Gottfried 48
 Ludothek 169
 Lungholz 58
 Lustenberger, Fritz 31, 38, 52
 Luzern (Stadt und Kanton) 15 f., 21 f., 33,
 36 f., 39 f., 43, 47 ff., 51, 58 ff., 63, 66,
 70 f., 80, 82 f., 90, 98, 112 f., 119, 128,
 130 f., 134 f., 138, 144, 147, 160,
 164 ff., 169

Mariazell 111, 122
 Maria, Villa 42
 Markt (auch: Marktplatz, Marktverkehr,
 Markttage) 19, 21, 33, 38 f., 165
 Marokko 66
 Marti, Hans 72
 Martigny-Platz 149

Maschinenbau 136
 Mauensee 19, 54, 56, 81, 101
 Meggen 112, 132
 Meier-Brunner, Adolf 30, 36, 47
 Meier, Adolf 73, 75
 - Möbelhaus 51, 97
 Meili-Wapf, Heinrich 47, 51
 Mels 148
 Menzberg 73
 Merkur 24, 26, 43, 50, 53, 79, 114
 Metron, Verkehrskonzept 89
 Meyer, Albert 11, 53
 - Franz 65
 - Georg 73, 75
 - Villa 99
 Michelsamt 21
 Migrol, Tankstelle 143, 149
 Migros 70, 72, 83, 87 f., 98, 142, 144,
 146 ff., 160
 Milchkrug 113, 146
 Minger, Rudolf 48, 169
 Missione cattolica 169
 Moosgasse 48
 Mosterei 34, 57, 112 f.
 Mühlehof 17, 51, 92 f., 114
 Müller, Bäcker 145
 - Josef (Stadtpräsident) 27, 71, 75 ff.,
 123, 127, 131, 135, 138, 154
 - Kaspar 130
 Münchrüti 46, 48 f., 57, 61, 63, 66 f.,
 70 f., 73, 75 f., 78, 90, 118 f., 123, 125,
 164, 170
 Münigen 17, 21 f., 69, 114, 121
 Murihof 144
 Musik-Center Känzig 144
 Musikgesellschaft 37

 Nebikon 123
 Neuenkirch 23
 Neufeld 80, 93
 Neumühle (auch: Galgenmühle) 17, 23, 25,
 48
 Nottwil 51, 115

 Oberer Graben 33, 151, 161
 Oberkirch 17, 19 ff., 28, 50, 54, 74 f.,
 81 f., 101
 Oberli, Bildhauer 52
 Obst AG 52, 67, 72, 90, 114 f., 119
 Ofenfabrik (auch: Sursee-Werke, Therma,
 Elektrolux) 22 ff., 27, 31, 34 ff., 42, 45,
 47 f., 52 ff., 66, 69, 100, 120 f.
 Olten 19, 58 f., 64, 82, 138, 145
 Ortsbürgergemeinde s. Bürgergemeinde

 Park-and-ride (auch: Parkplätze für Bahn-
 benutzer) 98, 162
 Pfadfinderheim 82
 Pfarreiheim 68, 168

 Pfeffiken 123
 Pflugshaupt, Gartenbauanlage 93
 Pfyffermatte 19, 82, 155
 Pick Pay 149
 Planungsgruppe 7 73 ff.
 Post (auch: PTT) 21, 45, 48, 53, 59, 68 f.,
 90, 94 ff., 131, 159 f., 162, 172
 Postauto s. Bus
 Protestanten (auch: Reformierte) 30, 55,
 166, 168

 Qualipet AG 149
 Quartierverein, Eisenbahnvorstadt 8 f., 11,
 15 f., 31 f., 35 ff., 46, 49, 55, 57, 60,
 63 ff., 68 f., 71 f., 79, 81, 93, 97 f.,
 114 f., 141, 152, 157 ff., 164 f., 168, 172
 - Neufeld 9, 81, 92 f., 113, 143

 Raeber, Moritz 59
 Raggentörl 43
 Rapid Baustoffe AG 71
 Rathaus 22, 112, 144, 159, 165 f.
 Reformierte s. Protestanten
 Regierungsrat 16, 28, 35, 38, 41, 73 ff.,
 87, 89, 119, 148
 Reiden 63, 118
 Reinach 78, 147, 166
 Reinhard, Gottfried 61
 Renggli, Geschäftshaus 97
 - Heinrich 72, 80 f., 115
 Restaurant (auch: Hotel, Gasthaus) Adler 141
 - Bahnhof SBB/Balmer 24, 37, 141 f.
 - Brauerei 112
 - Central 41, 52, 141 f.
 - City 84, 142, 144
 - Da Pino 143
 - Eisenbahn/Bären 22, 24, 27, 37, 54, 72,
 113, 119, 141 f., 160
 - Fiori 142
 - Kleeb 141 f.
 - Krone 141
 - Kyburg 142
 - Merkur 143
 - Schwanen 75, 168
 - Sonne 20, 159
 - Spatz 72, 142
 - Stocker 142
 - Storchen 16, 141
 - Surchat 142 f.
 - Trotte 142
 - Troubadour
 - Weinhof 10, 15 f., 24, 26, 42, 50, 141
 Ribary, Werner 35
 Ribimatte 19, 67, 72, 80 f., 92
 Ringstrasse (auch: Umfahrungsstrasse) 60,
 65, 72 ff., 79, 81, 83 ff., 86, 89 ff., 93,
 160, 164
 Rösch, Geschäftshaus 10, 42
 Rosengütli, Mehrfamilienhaus 52

Rosenheim 52
 Rottal 42, 44
 Ruetschwinkel 62
 Ruswil 20, 44, 112

St. Erhard 44
 St. Niklausen 59
 Sankt-Urban-Hof 165
 Sarnen 142
 SBB s. Eisenbahn
 Schacher, Paul 70
 Scheitlin, Andy 97, 156
 Schellenrain 17, 19, 26, 35, 45, 62, 67, 93, 114, 119
 Schibi, Christian 166
 Schlachthof, Schlachthaus s. Frischfleisch AG
 Schmid, Karl 53
 Schläpfer, Paul 49 f., 57, 152
 Schnyder, Anton 20
 Schnyder -Villa 22, 28, 63 f., 79, 83
 Schnyder von Wartensee, Liegenschaft 34, 84, 113

- Familie (auch: Geschwister) 17, 60, 78 f., 82, 87, 114, 127, 146, 148, 155
- Felix Anton 159
- Frau Amtsstatthalter 71
- Hans 63 f., 126
- Julius 22, 26 f., 31 f., 39
- Otto 87

Schnydermatte 11, 19, 22, 35, 56, 59, 61, 63 ff., 70, 72, 78 f., 81, 88, 114, 140, 149, 165, 168
 Schöftland 43, 97, 162
 Schule, Berufsschule (auch: Gewerbeschule) 80, 82, 87, 91, 154 f., 157

- Deutsche Schule 151
- Hauswirtschaftsschule 151, 153 f.
- Heilpädagogische 97, 123, 156
- Kantonsschule 88, 152, 172
- Landwirtschaftliche (auch: Winterschule) 35 f., 47, 54 f., 57, 97, 112, 115 f., 119, 171
- Lateinschule 151
- Mädchenschule 151
- Milchwirtschaftliche Schule, Bildungszentrum 97, 116
- Mittelschule 33, 59, 67, 151 f.
- Primarschule 33, 67, 82, 92, 97, 153 ff.
- Sekundarschule 151, 154

Schulhaus, allgemein 19, 30, 33, 48, 58, 61 f., 67 f., 75

- Georgette 86, 157
- Kotten 81 f., 97, 154 ff., 168
- Neufeld 67, 92, 94, 152 ff.
- Neu St. Georg 71, 152 ff.
- St. Georg 31 ff., 47, 67, 71, 84, 86, 94, 151, 153 f., 166
- «Spinne» 51

Schürch, Robert 11, 42, 64
 Schützengesellschaft (auch: Schiessstand) 24
 Schweden 66, 130
 Schwendimann, Jakob 52, 72
 Seidenzwirnerei s. Calida
 Sempach 19, 23, 171
 Sempachersee 53
 Snozzi, Luigi 95 f.
 Somehuus 87
 Soorser Änderig 87, 94, 166
 Spinne, Haus zur 157
 Stadelmann, Antiquitätengeschäft 84

- Theo 75 f.

Stadthof (auch: Stadthaus) 95 ff., 99, 145, 160 f.
 Stadtkasse 166
 Stadtspital (auch: Bürgerheim, Spital) 16 f., 33, 47 f., 79, 84, 114, 151, 159, 168 f., 172
 Stadttheater 51, 75
 Stammgeleise s. Industriegeleise
 Station s. Bahnhof
 Statthalteramt (siehe: Amtsstatthalteramt)
 Steueramt 166
 Sternwarte 82, 156
 Stocker, Bäckerei 95, 149
 Stutz, Liegenschaft 17, 61 f., 67, 152
 Supermarkt s. Einkaufscenter
 Suppiger, Gebrüder 17, 151
 Surchat-Schwyzler, Pierre 142
 Sure 17, 39, 41, 67, 78, 82, 92, 94, 120
 Surental 15, 21, 35, 39, 43 f., 127, 164
 Surseepark 83 ff., 87 ff., 99, 114, 142 ff., 147 ff., 161
 Sursee-Triengen-Bahn 42 ff., 58, 66, 71, 78, 90 f., 123, 127 ff., 131, 134, 154, 159, 162
 Sursee-Werke s. Ofenfabrik
 Suter, Josef 66 f., 70, 72, 78, 80, 82, 85 f., 153, 155, 158
 Syfrig, Marc 97, 156
 Syrien 66

Tannberg 19, 25
 Telefon 31, 68, 90, 159, 160
 Telegraf 31, 159
 Tennisplatz 54, 68
 Terex AG 78, 147, 166
 Textilindustrie 121
 Thayngen 71
 Theiler, Alois 33, 113

- Erben (auch: Familie) 79 f., 148
- Franz 87, 145
- Molkerei 34, 144, 145, 146

Thomkins, André 48

- John 48

Transformatorenhäuschen 52, 69
 Triengen 17, 43, 77
 Trotte (auch: Trottenweg) 63, 81, 85 ff., 96, 142 f.
 Troxler, Urs 96

Truvag 71, 76, 131
 Tschupp, Raymund 37
 Turnhalle 61, 84, 151, 153 ff., 168

 UFA-Bürgerschaftsgenossenschaft 118 f.
 UFAG 78, 118, 119
 UFA Laboratorien 119
 ufamed AG 118 f.
 Uhrensteinschleiferei 30, 47, 157
 Ulrich, Möbel 78, 85, 100
 Unterer Graben 24, 29
 Untertor 9, 17, 19, 29, 38, 39, 42, 66, 89, 95
 USA 66

 Vatikan 64
 Verband landwirtschaftlicher Genossenschaften Zentralschweiz (VLGZ) 53 f., 66, 69, 71, 75, 77, 79 f., 84, 113, 114, 118, 146
 Verein Schweizerischer Konsumvereine 145
 Verkehr (auch: Durchgangsverkehr, Individualverkehr, Verkehrsführung, Verkehrsplanung) 57 ff., 62, 64, 66, 68 f., 73 f., 87, 89, 97
 Versailles 22, 36
 Verwaltung (auch: administratives Zentrum, Stadtverwaltung) 59 f., 78, 81, 94 ff., 100, 165, 166, 172
 Viandus, Fleischladen 150
 Vierherrenplatz 132, 169
 Villiger Söhne AG, Zigarrenfabrik 62, 123, 156
 von Etzel, Karl 20
 Von Matt, Papeterie 141
 von Moos Handel AG 137
 von Wyl, Louis 142
 Vorstadtmühle 17

 Wagemann, Bernhard 18
 Wakkerpreis 13, 15, 96
 Walkeli 54, 59, 67, 91, 121
 Walther, Heinrich 169
 Wangen a. d. Aare 122
 Wangler Albert 72
 Weber, Rudolf 70, 83
 WEGA 118
 Weltert, Franz Xaver 22, 25 f., 31 f., 35, 37
 Werner-Göldlin-Hügel 33
 Wetz 97 f.
 Wey, Josef J. 63, 65 f., 68 f., 71, 153 f., 159
 Widmer & Wüest 114
 Wiggertal 21, 53
 Wil SG 130 f.
 Wilematte 19, 40, 46 f., 58 f., 61, 68, 76, 85, 91, 121
 Wilematthof 52
 Wilhelm, Adolf 31, 46
 Willisau 16 f., 19 f., 30, 42, 44, 64, 115, 151
 Wimmis 122
 Winterthur 134
 Wochengesellschaft 32

 Wohnbauprojekt, (auch: Wohnblöcke, Wohnhäuser) 34 ff., 42, 45 f., 50 f., 55 ff., 63, 66 ff., 70 f., 78, 81 f., 86 ff., 94 f., 125 ff., 129, 142
 Wohnbaugenossenschaft 52, 61 f., 66, 72, 79, 82 f., 94, 124, 126, 155
 Wohnquartier (auch: Wohnsiedlung, Wohnstrasse, Wohnzone) 28 f., 38, 60, 66 ff., 70 f., 74 ff., 81 f., 86 ff., 90 ff., 132, 140, 153, 172
 Wolf, Pius 90 f.
 Wolfsburg 134
 Wolhusen 19 f., 44, 137
 Wüst, Rudolf 42
 Wyder, Franz 41
 - Garage 52, 66, 70, 137
 - Otto 59, 61, 64 ff., 70, 124
 Wyss, Alfred 52
 - Metzgerheim 52

 Zellfeld 70
 Zellmoos 77
 Zentrumsplanung 9, 85 f.,
 Zeughaus 46 ff., 51, 54, 66, 74, 78, 122, 125, 126, 127, 128, 133, 141, 169, 170, 171
 Zeyer, Albert 59
 Zimmermann, Hieronymus 31, 35
 Zirkus Knie 149
 Zivilstandsamt 166
 Zofingen 16, 20, 30, 45, 122, 160, 162, 169
 Zonenplan (auch: Bebauungsplan, Ortsplanung) 57 ff., 61 ff., 65, 67, 70 ff., 73 ff., 77 ff., 81, 85, 87, 89, 94, 99, 125 f., 138, 153, 172
 Zug 145
 Zürich 50, 63, 99, 145, 146
 Zust, Familie 28
 - Franz 72, 79
 - & Partner AG 88, 93

Korrigenda

Seite 85

Bildlegende unten:

«Architekt Ulrich Bögli, Luzern» ist zu ersetzen durch
«Architekt Hans-Ueli Bächli, Luzern».

Seite 140

In der Tabelle der Industriebetriebe fehlt leider die Industriestrasse mit den beiden Firmen Kost+Partner AG sowie Witschi Metallbau.

Wir bitten dies zu entschuldigen. Die Tabelle ist wie folgt zu ergänzen:

Kost+Partner AG, Ingenieurbüro
Witschi Metallbau

Industriestrasse 14
Industriestrasse 15