

Zeitschrift: Tugium : Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug, des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, des Kantonalen Museums für Urgeschichte Zug und der Burg Zug

Herausgeber: Regierungsrat des Kantons Zug

Band: 38 (2022)

Artikel: Strassenbau im Kanton Zug im 19. Jahrhundert

Autor: Aufdermauer, Claudia

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008193>

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: 16.01.2026

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

Strassenbau im Kanton Zug im 19. Jahrhundert

Pfade, Wege und Strassen verbinden die Menschen regional, überregional und vor allem lokal seit Jahrhunderten miteinander.¹ Lange wurde der Wasserweg gegenüber dem Landweg bevorzugt. Während auf Booten Güter und Personen uneingeschränkt transportiert werden konnten, galt der Landweg als mühsam und von vielen Zufällen abhängig. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschrieb Bundesrat Simeon Bavier (1825–1896) das Reisen über Land als «äusserst unbequem, schwierig und gefährlich».² Dies galt auch für den Kanton Zug. Aufgrund ihrer Lage war die Stadt Zug ein gut frequentierter Land-See-Umschlagplatz, der mit der Errichtung einer Sust und dem Zollbezug Gewinn aus dem Transit und dem Handel vom prosperierenden Zürich über die Gotthardroute sowie mit der Innerschweiz zog. Die Säumerstrasse führte von Horgen über den Hirzel und Sihlbrugg nach Zug

und Immensee. Salz, Wein, Getreide, Metallwaren, Lumpen und Papier wurden von Nordost nach Südwest durch den Kanton Zug in Richtung Innerschweiz geführt. In der Gegenrichtung nach Zürich wurden Tücher, Seife, Tabak, Honig, Gewürze und Käse befördert. Die Güter wurden mit Saumtieren, Fuhrwerken und Booten transportiert, während die Leute vorwiegend zu Fuss – einige auch zu Pferd oder mit Kutschen – unterwegs waren. Auch Viehherden waren auf den Pfaden und Wegen anzutreffen. Die bedeutendsten Exportgüter des Kantons Zug waren lebende und tote Tiere: Jährlich wurden rund 1200 Rinder nach Italien, Deutschland und in die Nachbarkantone getrieben, während die gefischten Zuger Röteli eingesalzen und in Fässchen Zug in Richtung Norden verliefen (Abb. 2).

Wie in den anderen Kantonen und überhaupt in Europa waren die Strassen im Kanton Zug zu Beginn des 19. Jahrhunderts grösstenteils Naturstrassen. Es waren enge und zugleich ausufernde, ungepflasterte und unterbaulose Strassen, die sich der Topografie anschmiegen und Hindernisse umgingen. Um steile Gefälle zu überwinden, legten die Fuhrleute

¹ Zum Strassenbau im Kanton Zug im 19. Jahrhundert vgl. Glauser 2011; Morosoli 1991; Morosoli/Sablonier/Furrer 2003, 210–234; Schiedt 2000 u. 2007; Dändliker/Schwegler 1973. – Zum Strassenwesen allgemein vgl. Bavier 1878; Fischer/Horn 2013; Mittler 1988.

² Bavier 1878, 22.



Abb. 1 Die Kunststrasse Zug-Arth und der Zugersee. Zeichnung von Thomas Wickart (1798–1876), o. D.

Abb. 2 Handel am Zugerseeufer und Vorstadtquai im Winter 1887/88 vor dem Abbruch der Häuserzeile in Zug. Zeichnung von Hans Portmann, o. D.



te Hemmschuhe unter das rechte Hinterrad ihrer Fuhrwerke. Die Radschuhe, die schmalen Räder der Fuhrwerke und die Pferdehufe gruben Furchen in den Weg. Auch sonst waren die unbefestigten Strassen von Bodenerosion betroffen, es kam zu einer «natürlichen» Vertiefung der Wege – zu sogenannten Hohlwegen. Wenn es regnete, sammelte sich das Wasser an. Es kam vor, dass Strassen während Monaten wegen Schutt-ablagerungen, Überschwemmungen, grossen Steinen oder Schnee gesperrt waren.

Um ihr Ziel zu erreichen, wichen die Fuhrleute Schlamm-pisten und unpassierbaren Stellen aus. Dabei fächerten sie den Weg in mehrere Karrengelise auf. Die Strassenanstösser umgaben ihr Land mit Bäumen, Zäunen, Mauern und Böschungen, um diese Hohlwegbündel zu verhindern und ihr landwirtschaftlich genutztes Land zu schützen. Wegen der Bäume und Hecken konnten die Strassen weniger schnell trocknen, was wiederum zu Problemen führte. Ausgehend von Frankreich, wurde an der Konstruktion von besseren Strassen getüftelt, eine schnellere Entwässerung der Wegoberflächen war das oberste Ziel.

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Strassen-anstösser für den Unterhalt der Zuger Strassen zuständig. Als Folge einer Reallast auf ihren Gütern waren sie strassenpflichtig. Die Anstösser sollten den Schutt wegräumen und die Schlaglöcher ausbessern. Lohn erhielten sie keinen. Sie kamen ihrer Pflicht aber nur ungenügend nach. Auch die Gemeinden, welche die Strassenpflichtigen ermahnen oder selbst für den Unterhalt von Strassen sorgen sollten, zeigten wenig Engagement. Es fehlte an Koordination, technischen Kenntnissen, Interesse, Geld, Material und am Willen, Fron-dienste zu leisten. Dennoch wurde noch lange am System der Strassenpflicht festgehalten. So gab es Kantonsräte, die der Ansicht waren, dass durch eine andere Regelung dem Kanton

«beträchtliche Kosten verursacht» würden; «es möchte über-haupt angemessener sein, die Strassen erster & zweiter Klaße durch die Gemeinden frohndienstweise herstellen zu las-sen».³

Das Strassengesetz von 1838

Im Vergleich zu den anderen Kantonen der Innerschweiz hat-te der Kanton Zug zu Beginn des 19. Jahrhunderts die höchste Strassendichte. Die Qualität der Strassen liess indes auch in Zug zu wünschen übrig. Bereits 1804 kam der Zuger Stadt-und-Amt-Rat zum Schluss, dass die Strassen allseitig höchst reparaturbedürftig seien.⁴ Wiederholt wurde in den folgenden Jahren der schlechte Zustand der Zuger Strassen beschrie-ben.⁵ In einem detaillierten Verzeichnis erhielten nur wenige Strassenabschnitte das Prädikat «in einem guten Zustand», die meisten Strassen wurden als «schlecht unterhalten», «in einem kläglichen Zustand», «der Ausbesserung bedürftig» und als «sehr mangelhaft» beschrieben.⁶

Da das Zollrecht seit der Helvetik beim Kanton Zug lag, mehrten sich ab den 1820er Jahren die Stimmen, welche eine verstärkte finanzielle Beteiligung von Seiten des Staates im Strassenbau forderten: Die Bürger hätten das Recht, gute Strassen zu fordern, da von diesen die Wohlfahrt aller abhän-ge, auch habe der Staat die Pflicht, «den Handel und Verkehr seiner Einwohner zu befördern, zu erleichtern und zu begüns-tigen». Vermehrter Transit durch Zug würde zudem mehr

³ StAZG, E 4.24, Prot. KR, 15.12.1837.

⁴ Vgl. StAZG, E 3.3, Prot. StAR, 7.9.1804. – Hoppe 2005.

⁵ Vgl. StAZG, E 3.11, Prot. StAR, 7.12.1815; E 4.8, Prot. KR/LR, 20.9.1821, 16.10.1823.

⁶ StAZG, CA 15.4, Verzeichnis der Landstrassen erster und zweiter Klasse, Berichte über ihren Zustand, 1803–1836.

Zolleinnahmen generieren, während die Händler – falls die Nachbarkantone ihre Strassen früher vollendet hätten – den Kanton Zug andernfalls umfahren würden.⁷

Als Erste kümmerten sich die Stadt Zug, die Gemeinde Walchwil, der Kanton Schwyz und die Gemeinde Arth um eine bessere Verbindung. Sie schlossen sich 1827 zur Verbesserung des bisherigen schmalen Landwegs und zur Finanzierung einer Strasse von Zug über Walchwil nach Arth zusammen. Auf Basis dieser Übereinkunft wurde die erste Kunststrasse im Kanton Zug gebaut (Abb. 1). Im Unterschied zu Naturstrassen verliefen Kunststrassen geradliniger, sie waren exakt geplant und ausgebaut und verfügten über Entwässerungssysteme und Kunstbauten wie beispielsweise Brücken. Die Linienführung einer Kunststrasse war projektiert, die Strasse sollte möglichst gerade und nur mit geringen Steigungen gebaut werden (Abb. 3). Auch die Breite der Strasse war genau vorgegeben: So sollte die Zug-Arth-Strasse 4,5 Meter beziehungsweise 15 Fuss breit sein. Das zu dieser Zeit verwendete Längsmass war der 30 cm lange Fuss.⁸

Nachdem die Zuger Strassensysteme von 1804 und 1817 die Strassenstrecken lediglich in unterschiedliche Kategorien

⁷ StAZG, E 4.10, Bericht der Strassenkommission an KR, 7.1.1824, 20. – Vgl. StAZG, CA 15.5, Rapport der dem hohen Cantons Rath lob. Standes Zug erwähnten Commission über den Straßen- und Bruggenbau, und deren Unterhalt im Gebieth des Cantons Zug, Februar 1833.

⁸ Zum Bau der Strasse über Walchwil nach Arth vgl. Morosoli 1991, 320. – Schiedt 2007, 19, 38.

⁹ Vgl. Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 12.5.1834, §§ 9–11.

¹⁰ Vgl. Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 4.1.1838.

eingeteilt, darüber hinaus aber wenig Neues geboten hatten, begann mit dem Strassengesetz von 1834 eine Neuorientierung der kantonalen Strassenpolitik, welche weg von der blossen Anweisung hin zur Finanzierung führen sollte: So sollte die Kantonskasse für den Bau einzelner neuer Strassen und für Entschädigungen betroffener Landbesitzer aufkommen. Auch sollten die jährlichen Einnahmen aus den Zoll-, Weg- und Brückengeldern dem Unterhalt der Strassen zugutekommen.⁹

Mit dem Strassengesetz von 1838 wurde der Paradigmenwechsel definitiv vollzogen: Die alte Strassenpflicht der Anstösser wurde beseitigt und der Kanton als oberster Strassenherr in die Pflicht genommen. Drei Punkte dieses Strassengesetzes waren für die Entwicklung des Zuger Strassenwesens entscheidend: Der Kanton sollte erstens den Bau von neuen Strassen und die Ausbesserung bestehender Strassen finanzieren, zweitens für den Unterhalt der Strassen aufkommen und drittens die Aufsicht über das Strassenwesen ausüben.¹⁰ In den folgenden Kapiteln werden diese drei Punkte näher ausgeführt.

Aufsicht und Verantwortung

Die Aufsicht über alle Landstrassen lag beim Kantonsrat, der obersten Polizeibehörde. Um seine Beschlüsse und Anordnungen in Bezug auf das Strassenwesen umzusetzen sowie Geschäfte vorzubereiten, setzte er eine ständige fünfköpfige Kommission ein. Im Januar 1838 wurden Landammann Franz Joseph Hegglin (1810–1861) von Menzingen, Stadt- und Kantonsrat Franz Müller (1803–1873) von Zug, Gross-

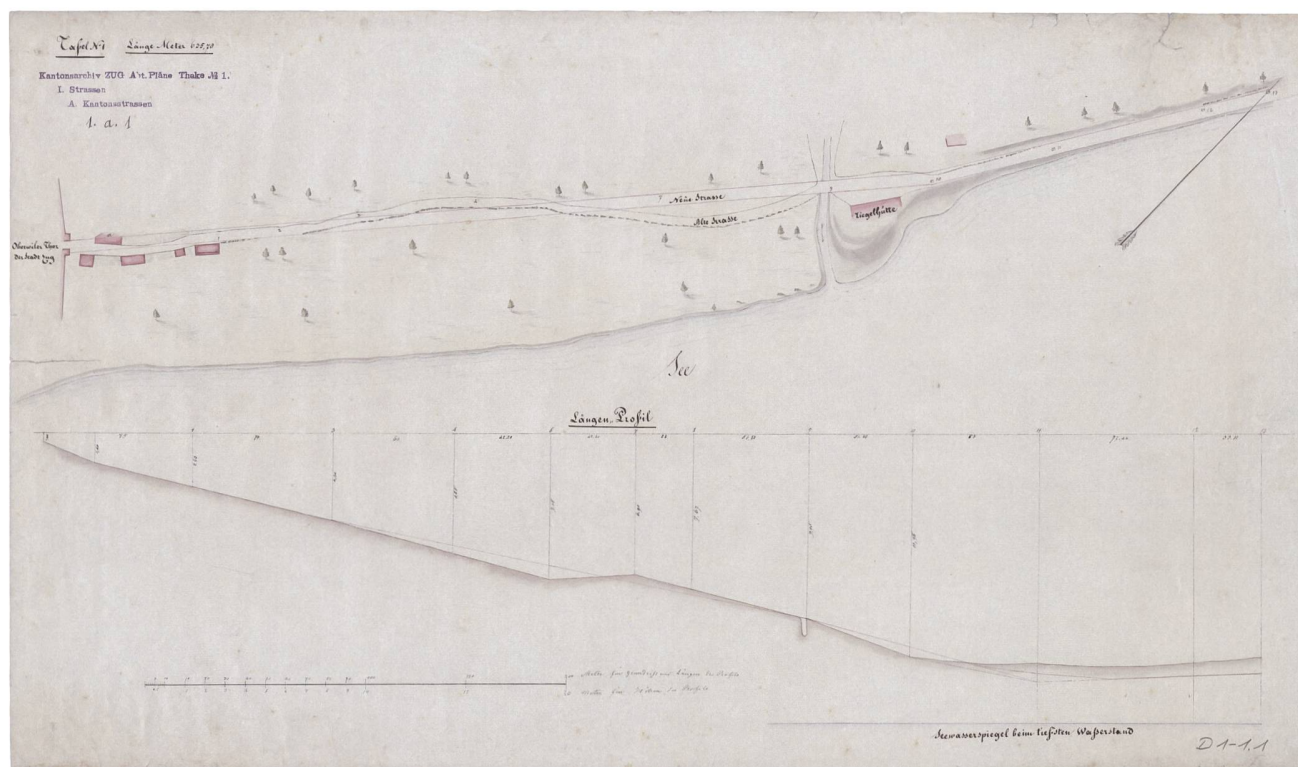


Abb. 3 Übersichtsplan der Zug-Arth-Strasse, o. D.

bauer Johann Heinrich Suter (1798–1864) aus Hünenberg, Ratsherr Oberst Karl Andermatt (1789–1861) von Baar und Wolfgang Henggeler (1814–1877) von Unterägeri in die Strassenkommission gewählt. Henggeler, Teilhaber der Spinnerei in Unterägeri, war dem Kantonsrat von einem entfernten Verwandten als «Mechanikus» vorgestellt und zur Wahl empfohlen worden.¹¹

Die Strassenkommission machte sich umgehend ans Werk. Mit Mehrheitsentscheiden wurde beschlossen, welche Strassen zunächst verbessert oder neu gebaut werden sollten. Die Kommissionsmitglieder fertigten Pläne und Kostenberechnungen an. Bevor ein Plan ausgeführt werden konnte, musste er dem Kantonsrat vorgelegt werden.¹² Die Strassenkommission schritt voller Elan zur Tat, sodass die finanziellen Mittel schon bald knapp wurden. Im Oktober 1838 richtete der Präsident die Aufmerksamkeit «auf den wichtigen Umstand, daß der Vorschlag der Staatskaße bald erschöpft sein dürfte», falls alle geplanten Strassen gebaut würden. Es sei somit «von der höchsten Nothwendigkeit», dass Mittel und Wege gesucht und gefunden würden, «damit die nothwendigen Geldmittel» auch in Zukunft für den Strassenbau vorhanden seien.¹³

Bau der Strassen

Sobald der Kantonsrat den Bau einer neuen Strasse beschloss, schrieb die Strassenkommission den Auftrag in den Zeitungen aus. Beispielsweise lautete 1840 die «Straßenbau-Ausschreibung» für die Strasse von Zug nach Baar: «Die Ausführung einer neuen Straßenanlage von Zug nach Baar eine Entfernung von 9500 Fuß, soll beförderlich begonnen und bis längstens den 1ten August dieses Jahres vollendet werden. Unternehmungslustige sind eingeladen bei dem Präsidium der Straßen-Commission sich von den Plänen und dem Baubeschrieb, so wie von den Accordbedingungen Kenntniß zu verschaffen und bis längstens am 11ten März d.J. ihre Anerbietungen beim Straßen-Präsidium geschlossen einzureichen.»¹⁴

Auf die Ausschreibungen gingen jeweils mehrere Offerten ein. Im März 1840 bewarben sich Michael Perasso von Genua, Landrat Karl Franz Uttinger von Zug und Johann Trocco um den Bau der rund 2,85 Kilometer langen Strasse. Perasso bot an, den Bau für 11 200 Franken zu übernehmen, Trocco beabsichtigte, dies für 12 000 zu tun, Uttinger für 18 000 Franken. Die Strassenkommission beschloss, die Erbauung der Strecke Perasso als dem Mindestfordernden zuzuschlagen.¹⁵

Gemäss Strassengesetz sollte der Bau einer neuen Strasse «auf dem Wege der Absteigerung oder des Accords» geschehen.¹⁶ Wie den Protokollen der Strassenkommission zu entnehmen ist, wurden die Aufträge in den ersten Jahren in der Regel an den Mindestfordernden vergeben. Häufig stellten italienische Strassenbauunternehmer günstigere Offerten als ihre Konkurrenten. Nachdem die Unternehmer einen Auftrag zur Zufriedenheit der Auftraggeber erledigt hatten, profitierten sie von einem gewissen Vertrauensvorsprung. So wurde

beispielsweise Giacomo Perasso von Genua, der bereits mehrere Strassenabschnitte im Kanton Zug gebaut hatte, 1850 bevorzugt, als der Bau der Strasse von Baar nach Sihlbrugg erneut vergeben wurde.¹⁷

Beispiel: Bau der Strasse von Baar nach Sihlbrugg

Nachdem der erste Unternehmer der Strasse nach Sihlbrugg, Ingenieur Kaspar Hegner (1814–1886) von Galgenen, bereits nach wenigen Monaten auf bedeutende Mehrkosten hinwies, trennte sich die Strassenkommission von ihm und schrieb die Fortsetzung des Baus neu aus. Im September 1850 schloss die Strassenkommission mit dem 47-jährigen Unternehmer Giacomo Perasso zwei Verträge ab.¹⁸

In den «Akkord-Bedingungen» verpflichtete sich Perasso, den noch zu bauenden Teil der 13 380 Fuss beziehungsweise 4 Kilometer langen Strecke für 15 400 Franken zu übernehmen. Er hatte die benötigten Materialien, wie Bausteine, Sand, Kalk und Holz, auf seine Kosten anzuschaffen und seine Arbeiter, Werkleute und Materiallieferanten direkt zu bezahlen. Als Garantie hatte der Unternehmer 2000 Franken zu hinterlegen. Die Arbeiten sollten innerhalb von 14 Tagen nach der Vertragsunterzeichnung beginnen, von Perasso persönlich beaufsichtigt werden und bis Ende April 1851 vollendet sein. Sollte der Bau nicht innert dieser Frist fertiggestellt sein, durfte die Strassenkommission jede Woche 50 Franken von der Akkordsumme abziehen. Die Strassenkommission hielt im Vertrag fest, dass sie auf Entschädigungsforderungen des Unternehmers «wegen allfällig eingetretener Schwierigkeiten, ungünstiger Witterung usw.» nicht eingehen werde. Das Risiko lag folglich vollumfänglich beim Unternehmer.¹⁹

Die technischen Anforderungen an den Bau der Baar-Sihlstrasse wurden in einem zweiten Vertrag geregelt. Gemäss dem Strassengesetz von 1838 sollten die Strassen in der

¹¹ Beim Verwandten handelte es sich um alt Landammann Joseph Christoph Henggeler (1791–1876). – StAZG, E 4.24, Prot. KR, 12.1.1838. – Vgl. Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 4.1.1838, § 6.

¹² Auf Antrag der Strassenkommission oder auf Begehren einer oder mehrerer Gemeinden konnte der Kantonsrat den Bau von neuen «Strassenanlagen» beschliessen (Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 4.1.1838, § 4).

¹³ StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 23.10.1838. – Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 12.2.1838–10.9.1838.

¹⁴ Wochenblatt für die vier löblichen Kantone Uri, Schwytz, Unterwalden und Zug, 28.2.1840.

¹⁵ Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 17.3.1840.

¹⁶ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 4.1.1838, § 15.

¹⁷ Die anderen Bewerber Heinrich Brändli und Partner hatten ihre Offerte zuerst eingereicht. Ob Michael Perasso und Giacomo Perasso miteinander verwandt waren, geht aus den überlieferten Dokumenten nicht hervor. – Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 29.12.1842, 4.3.1845, 2.9.1850.

¹⁸ Vgl. Zugerisches Kantonsblatt, 22.9.1849. – Neue Zuger Zeitung, 27.7.1850, 16.10.1886. – StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 9.10.1849, 15.10.1849, 2.1.1850, 15.4.1850, 6.5.1850.

¹⁹ StAZG, CB 12.12.1, Akkord-Bedingungen für die Fortsetzung des Baues der neuen Straße von der Sihlbrücke an der Babenwag bis zur Lörze bei der obern Papiermühle in Baar, 13.8.1850.

Mitte eine Wölbung erhalten, «die den 36ten Theil der Strassenbreite beträgt». Dementsprechend musste die Baar-Sihlstrasse, deren Breite 22 Fuss, d. h. 6,6 Meter, betragen sollte, in der Mitte auf 18 Zentimeter erhöht werden, um den Abfluss des Wassers von der Fahrbahn beidseitig zu gewährleisten und der Strasse mehr Festigkeit zu verleihen.²⁰ Die Strasse nach Sihlbrugg sollte gemäss den angefertigten Plänen gebaut werden – das Terrain war eigens mit Pfählen abgesteckt worden. Die Kurven der Strasse sollten regelmässig gekrümmt sein, zudem sollten das Nivellement, die Längen- und die Querprofile eingehalten werden (Abb. 4).

Das für die Strasse benötigte Füllmaterial befand sich grösstenteils vor Ort. Die ausgehobene Erde musste «ohne Rücksicht der Entfernung» auf der ganzen Strassenstrecke gleichmässig aufgetragen werden. Wasser, das vom Berg herabfloss, sollte mittels Sickerdohlen und Steinanhäufungen aufgefasst und abgeleitet werden. Überall, wo sich die Strasse nicht auf einer Anhöhe befand, stellten ausgehobene Seitengräben die Entwässerung sicher. Durch Durchflüsse oder Röhrenleitungen quer unter der Strasse hindurch sollte das Wasser aus den Seitengräben abgeleitet werden. Auf dem Fundament aus Erde und Natursteinen kam ein Oberbau zu liegen. Ein von Erdteilen und grösseren Steinen befreites Kiessandgemisch musste mit einer Höhe von durchschnittlich 10 Zentimetern auf das Fundament aufgebracht und eingewalzt werden. Idealerweise verdichtete sich eine solche Chaussierung zu einer harten Strassenoberfläche, die einen möglichst kleinen Reibungswiderstand für Kutschen und Fuhrwerke darstellte. Marchsteine aus herbem und dauerhaftem Sandstein in der Grösse von 45 Zentimetern an den Strassenrändern, 30 Kiesbehälter in regelmässigen Abständen sowie Wandmauern aus rohen Bruchsteinen vollendeten die Strassenanlage.²¹

²⁰ Strassenpolizeireglement vom 18.12.1840. In: Sammlung der Gesetze und Beschlüsse, wie auch der Polizeiverordnungen, welche seit dem 11. Mai 1803 bis Ende Hornung 1845 für den Kanton Zug erlassen worden, Zug 1846, § 3.

²¹ Vgl. StAZG, CB 12.12.1, Allgemeine Bauvorschriften über die Ausführung der Baar-Sihlstrasse von N 0 bis N 134, 13.8.1850.

²² Vgl. StAZG, CB 12.12.1, Monatsrapporte des Aufsehers.

²³ Vgl. Glauser/Hoppe/Schelbert 1998, 95: Volkszählung 1850, Baar, Pers.-Nrn. 794–797.

²⁴ Für die Mauerarbeiten wurden die Italiener im September 1850 mit 2, die Deutschen mit 1 Franken 10 Rappen pro Mann und Tag entschädigt. Die Unterschiede bei den Taggeldern verringerten sich bis zum Ende der Bauzeit. So erhielt ein italienischer Strassenarbeiter für die Erdarbeiten im März 1851 1 Franken 55 Rappen pro Tag, während ein deutscher Arbeiter für dieselbe Arbeit mit 1 Franken 20 Rappen entschädigt wurde (StAZG, CB 12.12.1, Monatsrapporte des Aufsehers).

²⁵ Vgl. StAZG, CB 12.12.1, Verzeichniß der Zahlungen, welche an den Unternehmer der Baar-Sihlstrasse ausgehändigt wurden, 17.5.1852.

²⁶ StAZG, CB 12.12.1, Brief C. Landtwing an Zuger Kantonskanzlei, 9.1.1854.

²⁷ StAZG, CB 12.12.1, Brief Giacomo Perasso an Strassenkommission, 20.9.1851.

²⁸ Dittli 2007, Bd. 1, 129 f.; Bd. 4, 114 f., 262 f.; Bd. 5, 122 f., 286. – Grünenfelder 1999, 21–23, 72, 78 f., 100–104, 118, 125, 253–255.

Während in den ersten Jahren jeweils ein Mitglied der Strassenkommission den Bau einer neuen Strasse begleitet hatte, wurde für den Bau der Baar-Sihlstrasse ein Aufseher aus Zürich beigezogen. Johann Kuhn berichtete der Strassenkommission mit Monatsrapporten über den Fortgang der Arbeiten. Gemäss den Rapporten konnte noch im September 1850 mit den Erdarbeiten begonnen werden, im Oktober folgten Arbeiten am Steinbett und Bekiesungen. Ab Januar 1851 wurde zusätzlich an den Wandmauern, ab März an den Seitengräben gearbeitet.²²

Der Aufwand für die Strassenbauwerke, die in Handarbeit quer durch den Kanton immer dichter errichtet wurden, war enorm, auch für die vermeintlich einfachen Streckenabschnitte. Wie aus der Volkszählung des Kantons Zug hervorgeht, waren 1850 immerhin 40 Strassenarbeiter als «Aufenthalter» in der Gemeinde Baar registriert. Die Strassenarbeiter für den Bau der Baar-Sihlstrasse kamen aus Italien, aus der Schweiz und aus dem süddeutschen Raum. Sie waren fast alle ledig, der älteste war 52, der jüngste 19 Jahre alt. Der Altersdurchschnitt der Strassenarbeiter lag bei 31 Jahren.²³

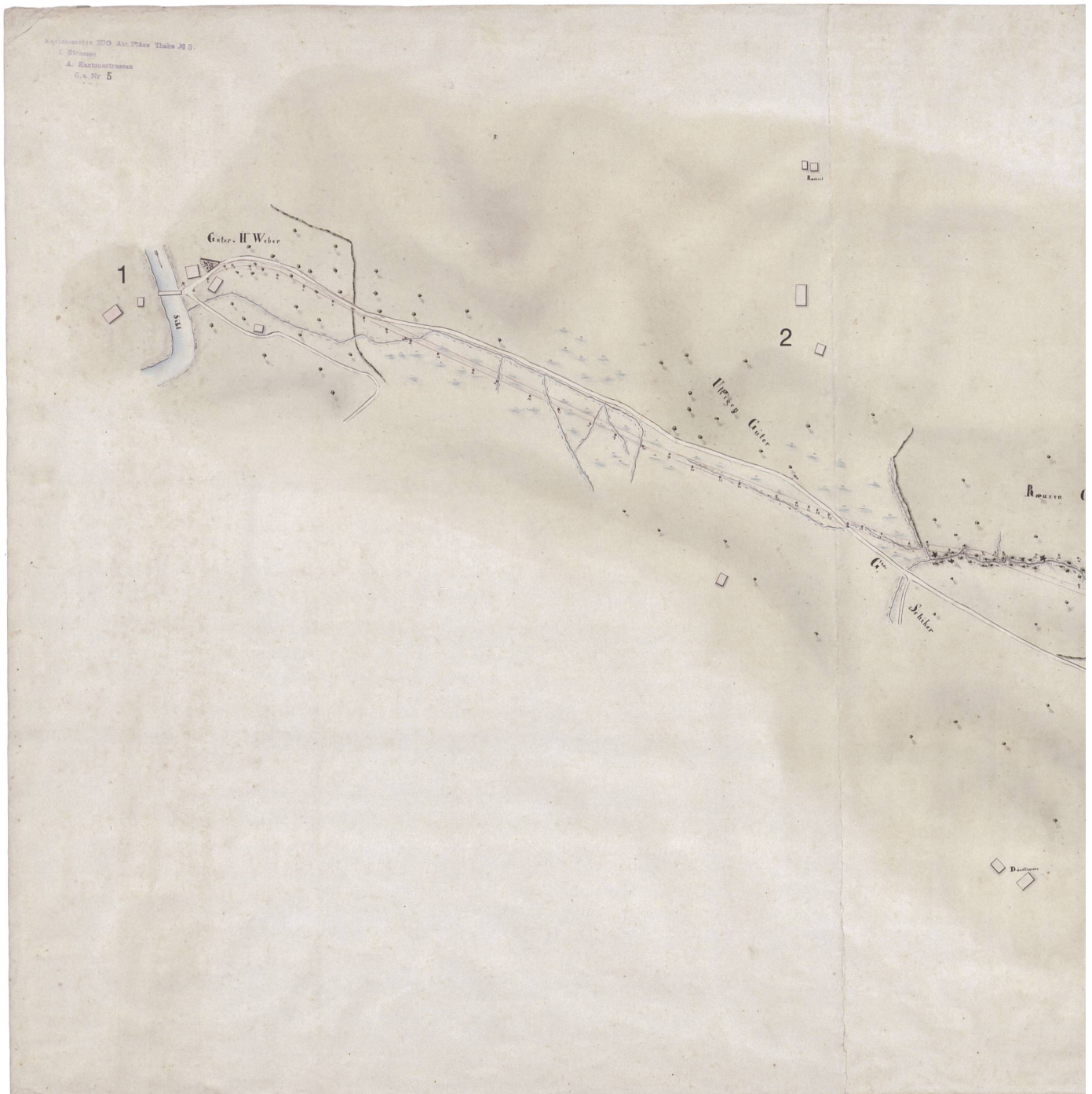
Die Entlohnung der Strassenarbeiter, die, wie damals üblich, auf einem Tagelohn basierte, ist dank den Monatsrapporten überliefert. Interessanterweise entschädigte Perasso seine Arbeiter auf unterschiedliche Art und Weise. So erhielt ein italienischer Strassenarbeiter im September 1850 für die Erdarbeiten 1 Franken 80 Rappen pro Tag, während ein deutscher Strassenarbeiter für dieselben Arbeiten mit 1 Franken 5 Rappen entschädigt wurde. Dasselbe zeigte sich auch bei den Mauerarbeiten: Auch bei dieser Tätigkeit erhielt ein italienischer Arbeiter beinahe das Doppelte des Lohns seines deutschen Kollegen. Über die Gründe dieser eklatanten Lohnunterschiede kann nur spekuliert werden. Es ist denkbar, dass die italienischen Arbeiter Perasso während Jahren begleiteten und mit ihm von Baustelle zu Baustelle zogen. Am meisten bezahlte Perasso ohnehin für den Einsatz eines Pferdes, nämlich 3 bis 4 Franken pro Tag und Tier. Der Strassenbau geschah mit tierischer und menschlicher Kraft, mit Fuhrwerken, Schubkarren, Schaufeln und Pickeln – und ohne jede maschinelle Hilfe.

Gemäss den Rapporten glichen sich die Gehälter der Arbeiter im Lauf der Monate an – insofern nämlich, als alle Arbeiter am Ende der Bauzeit weniger Taggeld erhielten.²⁴ Der Bau der Baar-Sihlstrasse zog sich länger hin, der gewünschte Termin konnte nicht eingehalten werden. Der Grund hierfür lag vermutlich in unvorhergesehenen Mehrarbeiten und Schwierigkeiten, die bei den Planungen nicht berücksichtigt worden waren. Perasso erhielt schliesslich insgesamt 17 098 Franken für den Bau der Baar-Sihlstrasse, was für ihn viel zu wenig war und in einen jahrelangen Rechtsstreit zwischen Perasso und dem Kanton Zug mündete.²⁵

Wie Perasso, angeblich «des Lesens unkundig»,²⁶ in zahlreichen Schreiben an die Strassenkommission und den Zuger Regierungsrat ausführte, war der Bau der Baar-Sihlstrasse viel «teurer und mühsamer» gewesen als angenommen:²⁷

Abb. 4 Projekt Strasse Sihl Lorze Baar, 1840er Jahre, Papier auf Leinen aufgezogen, 208 × 68 cm.

1 Sihlbrugg; gedeckte Holzbrücke, Neubau von 1849/50, 1960 abgetragen und gut 2 km flussaufwärts neu aufgebaut; Gasthaus von 1689/90 und Zollstation der Familie Weber (das Gasthaus brannte 1964 ab). 2 Utigen, Hof mit Bauernhaus aus dem 18. Jahrhundert (Kernsubstanz), Umgestaltung wohl 1849. 3 Ruessen, Hof mit Bauernhaus aus dem 18. Jahrhundert (Kernsubstanz), Erweiterung um 1850; im 19. Jahrhundert im Besitz der Familie Steiner. 4 Walterswil, Hof mit Wettingerhaus (erbaut 1692 bis 1695) und Kapelle (erbaut 1698, geweiht 1701); im 19. Jahrhundert im Besitz der Familie Steiner; 1900 Verkauf an das Priesterkapitel Zürich, Errichtung eines Kinderheims («Asyl»), später Internatsschule. 5 Kapelle Heiligkreuz, erbaut 1737 bis 1739 im Auftrag der Dorfgemeinde Baar, geweiht 1742. 6 Ziegelhütte der Dorfgemeinde Baar (Korporation Baar-Dorf), Neubau von 1808/09 ersetzt Vorgängerbau von 1605/06. 7 Schützenhaus bei der Sagenbrugg, wohl aus dem frühen 17. Jahrhundert, Abbruch 1853; Bau von Arbeiterhäusern der Spinnerei an der Lorze im «Paradies» 1893/94.²⁸

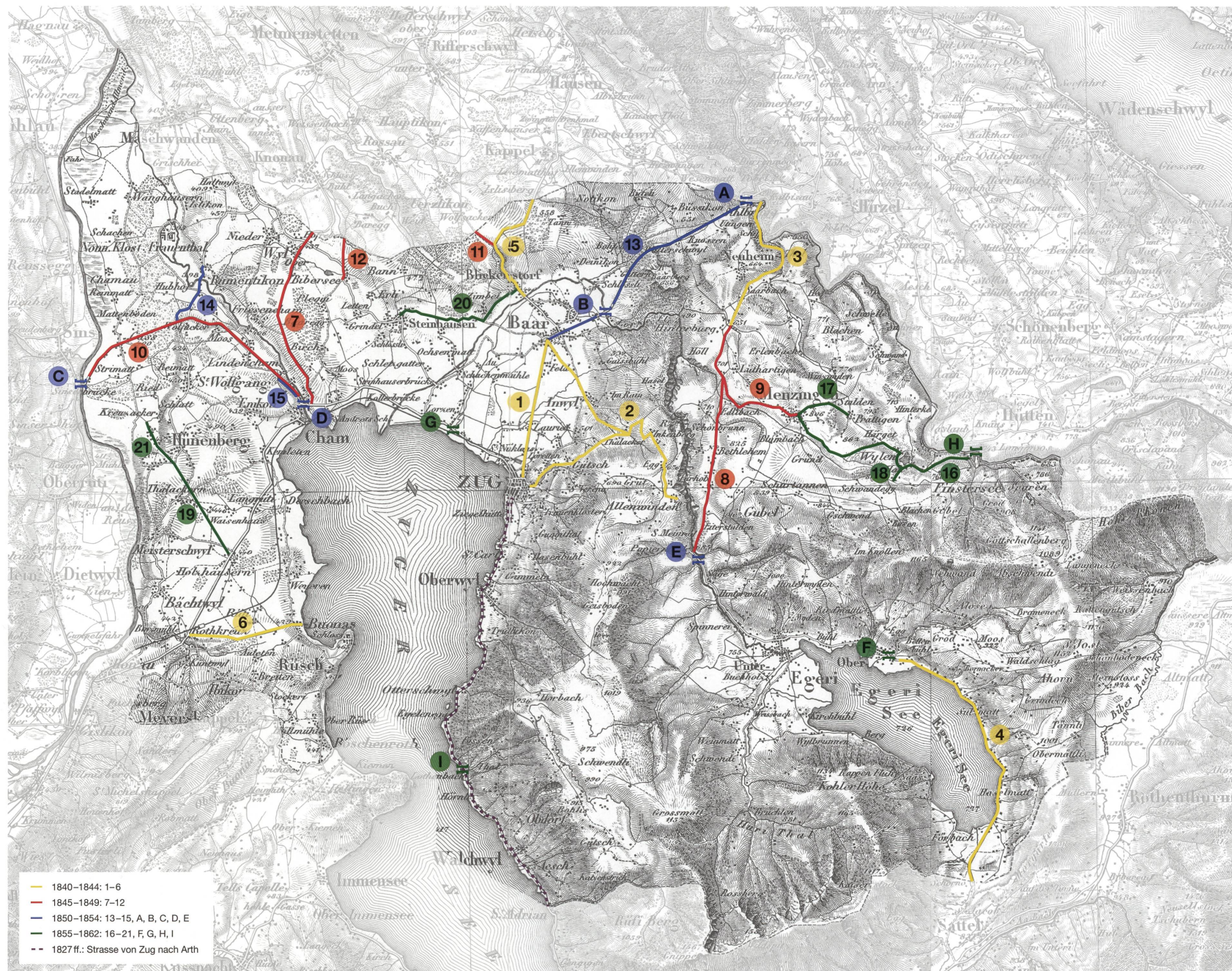


PLAN STRASSE SIHL LÖRZE BAAR



Abb. 5 Überblick über die aus-
geschriebenen Strassenabschnitte
1840–1858 (1–21) und die
erbauten Brücken 1850–1862
(A–I).

Die Einträge in der abgebildeten
Karte beruhen auf den öffent-
lichen Ausschreibungen für Stras-
senbauprojekte und den gebau-
ten Brücken der Jahre 1840 bis
1862. In den Dufourkarten der
Jahre 1862 und 1864, die als
Grundlage für das eingezeichne-
te Strassennetz verwendet wur-
den, sind nicht alle Projekte ver-
zeichnet (vgl. Nrn. 11, 12, 16 u.
19). Einige tauchen erst auf
später erschienenen Blättern auf
oder sie werden auch erst auf
den ab 1887 vorhandenen Kar-
ten des Kantons Zug im Mass-
stab 1:25 000 vermerkt. Grund
dafür dürften Verzögerungen
beim Bau bzw. bei der topogra-
fischen Erfassung gewesen sein.
Einige der ausgeschriebenen
Distanzen stimmen nicht mit den
tatsächlichen Wegstrecken über-
ein (Nrn. 2, 4, 5, 8, 10, 14 u. 21).
Zum einen lassen sich in diesen
Fällen die Start- und Endpunkte
der Bauvorhaben nicht präzise
bestimmen, zum andern sollten
möglicherweise nur ausgewählte
Abschnitte neu erstellt werden.
In einem Fall (Nr. 15) dürfte es
sich um die Sanierung bzw. Ver-
breiterung einer bereits vorhan-
denen Strasse (Nr. 10) gehandelt
haben.



Jahr	Strecke	Distanz (in km)	Kosten (in CHF)	Beauftragter Unternehmer
1840	Von Zug nach Baar (1)	2,85	11 200	Michael Perasso
1840	Von Allenwinden nach Zug und Baar (2)	3,42	6800	Giacomo Perasso Johann Trocco
1842	Von Sihlbrugg nach Hinterburg (3)	3,29	8000	Johann Trocco
1842	Von Oberägeri an die Grenze des Kantons Schwyz über die Schornen (4)	6,90	15 500	Giacomo Perasso
1842	Von Blickensdorf an die Grenze des Kantons Zürich gegen Kappel (5)	2,97	7042	Ingenieur Fries
1843	Von Buonas nach Rotkreuz (6)	2,33	2400	Giacomo Perasso
1845	Von Cham nach Knonau (7)		5000	Giacomo Perasso
1845	Von Hinterburg über Edlibach nach Ägeri (8)	4,20	14 300	Giacomo Perasso
	Von Edlibach nach Menzingen (9)	1,57		
1846	Von Cham gegen die Reussbrücke bei Sins (10)	4,22	6900	Giacomo Perasso
1848	Von Uerzlikon gegen Blickensdorf (11)	0,44	2300	Giacomo Perasso
	Von Knonau gegen Bibersee (12)	0,36		
1850	Fortsetzung und Vollendung der Baar-Sihlstrasse (13)	4,01	17 098	Giacomo Perasso
1851	Von Rumentikon in die Reussstrasse (14)	0,32	592	Lieutenant Landtwing
1854	Von der Lorzenbrücke in Cham zum Streckiwäldli (15)	0,84		
1855	Von Menzingen bis Bostadel (16)	3,75	10 600	Klemens Zürcher, Fidel Stüdi, Antonio Perasso
1855	Von Menzingen bis Brättigen (17)	1,12		Giacomo Daniele
1856	Von Obererlmoos bis in die neue Strasse von Menzingen gegen Finstersee (18)	0,48	663	Jakob Gilione
1857	Von Holzhäusern bis Hünenberg (19)	2,27	6076	Franz Trocco
1857	Von Steinhausen bis Blickensdorf (20)	2,55	7000	
1858	Von Hünenberg bis Drälikon (21)	1,07	5852	Dominic Balbo
Total		48,96	127 323	

Überblick über die aus-
geschriebenen Strassenabschnitte
1840–1858.

Jahr	Brücke	Kosten (in CHF)	Beauftragter Unternehmer
1850	Gedekte Holzbrücke über die Sihl an der Babenwag (A)	29 844	Johann Heinz Heider
1851	Brücke über die Lorze bei Baar (B)	4150	Xaver Brandenburg
1851	Gedekte Holzbrücke über die Reuss bei Sins (C)	27 583	Johann Schalcher- Huggenberger
1853	Steinerne Brücke mit Eisengeländer über die Lorze bei Cham, mit Strassenabschnitt bis zum Gasthaus Raben (D)	16 442	Wilhelm Keller
1853	Brücke über die Lorze bei Neuägeri (E)	3500	
1856	Steinerne Brücke mit Eisengeländer über den Dorfbach in Oberägeri (F)	3283	Johann Käppeli
1858	Brücke über die Letzi (Letzibach) beim Gasthaus Engel bei Zug (G)	7135	Steinmetz Spillmann, Melchior Landis, Blasius Weiss, Leonz Landis
1859	Hölzerne Gitterträgerbrücke über die Sihl bei Finstersee (H)	40 980	Julius Rauschert
1862	Gewölbte Brücke bei Lotenbach (I)	2700	L. Cavallasca
Total		135 617	

Überblick über die erbauten
Brücken 1850–1862.

«Während zwei Jahren hat er, Unterzeichneter [Perasso], nichts erhalten als falsche Vermessungen und unrichtige Berechnungen, was eben die sosehr löblich sein wollende Strassenkommission von Zug nicht gar vorteilhaft charakterisiert.»²⁹ Perasso verlangte, dass seine Mehrarbeiten gebührend bezahlt würden, dass seine hinterlegte Kautionssumme mit Zinsen herausgegeben und dass er für erlittene Verluste vom Kanton entschädigt werde. Da Perasso seine Arbeiter nicht mit falschen Vermessungen und Berechnungen abspeisen könne, sondern «mit blanker Münze» bezahlen müsse, könne er, zumal er ein Fremder sei, nicht auf «ewige Zeiten auf eine Abrechnung und Auszahlung warten».³⁰ Perasso schloss einen seiner Briefe mit der Hoffnung, dass in der Strassenkommission «Männer und keine Kinder» seien, und ihm mit Berücksichtigung der Verhältnisse und Umstände Gerechtigkeit und Billigkeit widerfahre.³¹

Der Zuger Regierungsrat entrüstete sich über die «gegen die Strassenkommission gemachten ungebührlichen Ausfälle» und liess sich von der Strassenkommission über das Vorgefallene unterrichten.³² Diese berichtete dem Regierungsrat, dass ein Schiedsgericht bereits über den Streit mit Perasso entschieden habe. Gemäss dem Urteil des Schiedsgerichts hätte Perasso der Strassenkommission 1800 Franken zahlen müssen: «Dementsprechend schulde der Staat dem Perasso nicht nur nichts, sondern hätte noch Guthaben an ihm zu fordern.» Der Regierungsrat beschloss, auf Perassos Forderungen nicht einzutreten.³³

Inwiefern Perassos Forderungen berechtigt waren, kann aufgrund der überlieferten Dokumente und der zeitlichen Distanz nicht abschliessend beurteilt werden. Der Umstand, dass Perasso während Jahrzehnten auf seinen Forderungen beharrte und zuvor bereits mehrere Strassenarbeiten im Kanton Zug zur allgemeinen Zufriedenheit ausgeführt hatte, deutet aber darauf hin, dass Perasso für seine Arbeiten an der Baar-Sihlstrasse nicht korrekt entschädigt worden war. Mit wechselnden Anwälten gelangte Perasso an die Strassenkommission und an den Zuger Regierungsrat. Selbst die piemontsardische beziehungsweise italienische Gesandtschaft und der dadurch involvierte Bundesrat mischten sich zwischenzeitlich in den Streit ein. 1867 setzte Perasso zur Betreibung des Kantons Zug an, er stellte eine Geldforderung in der Höhe von 55 000 Franken. Wie Perassos vorangehende Bemühungen war auch dieser Schritt nicht von Erfolg gekrönt. Der Regierungsrat entschied, dass der Forderung keine Folge gegeben werden müsse.³⁴

Der Staat schuf mit dem Strassengesetz von 1838 die Voraussetzungen für eine zeitgemässe Verkehrspolitik. Die Aufsicht über das Strassenwesen und die Finanzierung des Strassenbaus von Seiten des Kantons waren für die Entwicklung des Zuger Strassennetzes wegweisend und brachten eine neue Dynamik in das Verkehrswesen. Beispielhaft zeigte sich das Engagement des Staats zudem in der Anstellung und Beschäftigung der Wegknechte: Der Strassenunterhalt war nicht mehr Aufgabe der Anstösser.

Unterhalt der Strassen

Die neuen Strassen waren gemäss den damaligen Vorstellungen zwar modern, wurden durch den täglichen Gebrauch aber stark in Mitleidenschaft gezogen. Es drohte ihnen der Zerfall. Die Strassenkommission kam bereits 1838 zum Schluss, dass es «an der Zeit sei & im Interesse des Strassenwesens liegen dürfte, Strassenknechte zur Besorgung der Strassen aufzustellen».³⁵ Ein entsprechendes Reglement passierte den Kantonsrat. Eigens angestellte Wegknechte sollten von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends auf den neu erstellten Strassen arbeiten:³⁶ «Die Geschäfte des Wegknechtes bestehen in der Erhaltung einer ebenen, festen und gehörig gewölbten Strassenoberfläche, in Erhaltung der Strassenränder, Böschungen, der Wand- und Stütz-Mauern, der Geländer und endlich in Reinhaltung der Straße, Strassenbrücken und der Durchlässe, in steter Berücksichtigung und Anwendung [...] unseres Strassenpolizeireglements.»³⁷

Konkret ging es darum, die Strasse in ihrer ganzen Breite von Gras reinzuhalten, Vertiefungen mit kleinen Steinen und Kies aufzufüllen, grosse Steine in kleinere Stücke zu zerschlagen und Kot und Staub von der Strasse abzu ziehen. Die Brücken, Dohlen und Gräben sollten im Frühjahr und im Herbst sowie nach jedem starken Regen gereinigt und im Winter enteist werden, damit das Wasser ununterbrochen abfliessen konnte. In dringenden Fällen, beispielsweise wenn eine Strasse nach heftigen Regengüssen verschüttet oder durch Bäche unfahrbar gemacht worden war, durften die Wegknechte zusätzliche Hilfsarbeiter anzustellen, um mit gemeinsamen Kräften die Durchfahrt für die Fuhrwerke rasch wieder möglich zu machen. Die jährliche Entschädigung der Wegknechte richtete sich nach der Ausdehnung und Frequenz ihres Strassenbezirks und der darauf zu verwendenden Arbeitstage. Auch erhielten alle Wegknechte vom Kanton ein «Werkgeschirr», welches unter anderem Schaufel, Karren und Steinhammer umfasste.³⁸

Neben den eigentlichen Aufgaben hatten die Wegknechte als Staatsbeamte auch polizeiliche Funktionen zu erfüllen. Die Wegknechte hatten die Pflicht, «Strassenrowdys» – oder zeitgenössisch «Darwiderhandelnde» gegen das Strassen-

²⁹ StAZG, CB 12.12.1, Brief Giacomo Perasso an Landammann Hegglin, 26.4.1853.

³⁰ StAZG, CB 12.12.1, Brief Giacomo Perasso an Regierungsrat, 20.6.1853.

³¹ StAZG, CB 12.12.1, Brief Giacomo Perasso an Regierungsrat, 1.7.1853.

³² StAZG, F 1, Prot. Regierungsrat, 4.7.1853.

³³ StAZG, F 1, Prot. Regierungsrat, 10.11.1856, 24.9.1866 [Zitat].

³⁴ Vgl. StAZG, F 1, Prot. Regierungsrat, 30.1.1867.

³⁵ StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 8.11.1838.

³⁶ Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 3.2.1846.

³⁷ StAZG, CB 12.3, Reglement für die Strassen-Knechte vom 3.2.1846, § 3.

³⁸ Jeder Wegknecht erhielt folgende Werkzeuge vom Staat: Schiebkarren, Schaufel, «Bikelhauen», Steinhammer, Steinschlägel, eiserner Rechen, «Kothschorner» und eiserner Ring (StAZG, CB 12.3, Reglement für die Strassen-Knechte vom 3.2.1846, § 1).

polizeireglement – anzuhalten und bei der betreffenden Strassenaufsicht zu verzeigen. Die Verstösse waren genauestens geregelt. So durften Geländer, Mauern und Brücken nicht beschädigt werden, auch durfte kein Gegenstand auf der Strasse liegen gelassen und kein Wasser auf die Strasse geleitet werden. Da die Landstrassen «einzig und allein für den freien ungehinderten Verkehr der Fuhrwerke bestimmt» waren, durften sie nicht als Abladeplatz gebraucht werden – auch durfte auf ihnen nicht gezimmert oder Mörtel gemacht werden. Ein Fuhrmann durfte sich von seinem Zugvieh nur entfernen, wenn er dieses angebunden hatte – und in der Nacht zudem nur, wenn er eine brennende Laterne an die Deichsel gehängt hatte. Des Weiteren mussten gewisse Verkehrsregeln beachtet werden: So sollte ein Fuhrwerk nach rechts ausweichen, wenn ihm ein anderes Fuhrwerk entgegenfuhr. Ebenso sollte es, sobald es die Breite der Strasse erlaube, «zur rechten Hand ausweichen», wenn ein leichteres und damit schnelleres Fuhrwerk hinter ihm zur Überholung ansetzte.³⁹

Verkehrsregeln waren sicher notwendig. Denn wenn auch Mitte des 19. Jahrhunderts erst wenige Fuhrwerke und Kutschen unterwegs waren – die meisten Leute gingen immer noch zu Fuss –, kam es gelegentlich zu Unfällen. So berichtete die Polizei dem Zuger Regierungsrat, dass sie den Luzerner Johann Hodel, einen Fuhrknecht der Zürcher Tobelmühle, «wegen polizeiwidrigem Fahren auf öffentlicher Landstrasse» habe in Gewahrsam nehmen müssen. Hodel habe in seinem Wagen auf der Strasse gegen Baar und das Breitholz geschlafen. Fuhrleute, welche ihm entgegengefahren seien, hätten ihn mit Lärm aufwecken müssen: «Leider aber befand er sich am erstern Orte in so starkem Schlafe, daß er weder Rufen noch Klöpfen des Mari Zumbach hörte, der bei ihm mit seiner Chaise vorbeifahren mußte. Daher fuhr Johann Hodel in seinem Wagen und in seinem bewußtlosen Zustand durch die Mitte der Straße fort, ohne die ihn begegnende Chaise oder das Rufen zu merken, bis er durch das Gebrech der Chaise aufgewacht wurde.»⁴⁰

³⁹ Strassenpolizeireglement vom 18.12.1840. In: Sammlung der Gesetze und Beschlüsse, wie auch der Polizeiverordnungen, welche seit dem 11. Mai 1803 bis Ende Hornung 1845 für den Kanton Zug erlassen worden, Zug 1846, § 20. – In der Ansicht, dass «der Verkehr dadurch begünstigt wird, wenn für ein möglichst ausgedehntes Gebiet gleiche strassenpolizeiliche Vorschriften bestehen», schlossen die Kantone 1854 ein entsprechendes Übereinkommen ab (StAZG, CB 12.1, Konkordat betreffend gemeinschaftliche strassenpolizeiliche Vorschriften).

⁴⁰ StAZG, CB 12.15, Brief Polizeiamt an Regierungsrat, 20.11.1854.

⁴¹ Vgl. StAZG, CB 12.15, Actum vor Polizeiamt des Cantons Zug, 18.11.1856; CB 12.15, Brief Johann Jakob Haab an Martin Zumbach, 19.2.1855.

⁴² StAZG, CB 12.3, Reglement für die Straßen-Knechte vom 3.2.1846, § 9.

⁴³ StAZG, CB 12.15, Einvernahme des Hr. Kaspar Wiß in der Vorstadt über die von Straßenknecht Keiser s. Z. gegen Joachim Stadler gestellte Klage.

⁴⁴ StAZG, CB 12.15, Brief Xaver Keiser an Strassenkommission, 19.8.1851.

⁴⁵ StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 20.2.1849.

Zumbachs Vater Martin Zumbach forderte Schadenersatz für die zugrunde gerichtete Kutsche. Hodel war geständig, konnte wegen seines geringen Vermögens aber weder den Schaden begleichen noch die Verhörkosten bezahlen. Folglich wandten sich die Zuger Behörden an Hodels Auftraggeber, den Zürcher Tobelmüller Johann Jakob Haab. Dieser weigerte sich, für den Schaden haftbar gemacht zu werden, behielt aber Hodels Lohn einstweilig zurück.⁴¹

Nebst Schadenersatz konnten Verstösse gegen das Strassenpolizeireglement mit Bussen von 2 bis 6 Franken geahndet werden. Die Wegknechte sollten fehlbare Fremde anhalten, ihnen die gesetzliche Busse anzeigen und sie gegen einen gedruckten Empfangsschein entgegennehmen. Bei einer Weigerung mussten die Wegknechte die Fremden zum nächstgelegenen Gemeindepräsidenten führen. Auch gegenüber Personen, welche im Kanton Zug wohnten, hatten die Wegknechte zunächst auf dieselbe Art und Weise vorzugehen – bis sich die Ansässigen genügend ausweisen konnten. Die fehlbaren Fremden sollten «mit Ernst und Anstand» auf die Verletzung des Strassenpolizeigesetzes angesprochen werden. Der Wegknecht musste darauf achten, sich «niemals in Wortwechsel» einzulassen oder «sich gar zu Schimpfreden und Thätlichkeiten verleiten» zu lassen. In Notfällen sollte er Gemeindeangehörige um Hilfe bitten oder, «wo dieses nicht möglich wäre, sogleich sich entfernen und dem betreffenden Titl. Gemeindepäsidenten Bericht erstatten».⁴²

Weisungsgemäss setzten die Wegknechte die Strassenkommission über Verfehlungen ins Bild: Scheunen, die zu nahe an der Strasse gebaut waren, falsch errichtete Regentraufen, zu wenig gelichtete Bäume, beschädigte Wegweiser, ruinierte Strassen sowie das Stehenlassen von Fuhrwerken ohne brennende Laternen wurden gemeldet. Die Aufgabe der Wegknechte war nicht einfach. Es kam vor, dass sie wegen ihres Dienstfeuers «mit Schimpfworten überschüttet»⁴³ oder von den «Darwiderhandelnden» auf eine «so entschiedene grobe Weise» behandelt wurden, dass sie, «um Gewaltthätigkeiten zu verhüten [...] unverrichteter Sache wieder» abziehen mussten.⁴⁴

Trotz dieses Berufsrisikos erfreuten sich die insgesamt 21 Wegknechtsstellen im Kanton Zug grosser Beliebtheit; zahlreiche Bewerbungen gingen jeweils auf ausgeschriebene Stellen ein. Während die «fleissigen» und «thätigen» Wegknechte, welche sich mit den Strassenarbeiten auskannten, meist während Jahren, wenn nicht Jahrzehnten angestellt blieben, wurden die «unthätigen» von der Strassenkommission bei der nächstbietenden Gelegenheit entlassen. So beispielsweise 1849 ein Melchior Uttinger von Zug, der «unthätig» gewesen sei und überdies «die Hälfte des Tages betrunken».⁴⁵

Nach 28 Jahren wurden Reglement und Besoldung der Wegknechte angepasst. Die Strassenkommission war 1874 der Meinung, dass eine Anstellung der Wegknechte im Jahreslohn dem bisherigen Tagelohnsystem vorzuziehen sei, da beim Letzteren der «nothwendige Wetteifer und das

Ehrgefühl» gefehlt habe. Nach Ansicht der Strassenkommission glaubten die Wegknechte, «genug gethan zu haben», wenn sie «am Jahresschluß die vorgeschriebenen Tage in der Controlle eingezeichnet» hätten, auch wenn die Strasse noch voll «Vertiefungen oder halb mit Gras überwachsen sein sollte». Gemäss dem neuen Vertrag- und Pflichtenheft sollten die Wegknechte weiterhin für den Unterhalt der Strassen sorgen, Schlaglöcher mit feinem Kies auffüllen, die Seitengräben und die Strassen jäten und reinigen sowie die Entwässerung der Strassen jederzeit sicherstellen.⁴⁶

Beispiel: Die Wegknechte Xaver Keiser, Franz Sutter und Jakob Meier

Unter den 1846 erstmals angestellten 21 Wegknechten befand sich auch der 64-jährige verwitwete Fuhrmann Xaver Keiser von Zug. Ihm wurde der Unterhalt der Strasse vom Zuger Stadtbann bis zur oberen Brücke zugeteilt. 1849 wurde über ihn berichtet, dass er «sehr thätig» sei, er unterhalte die Fahrbahn der Strassen gut. Die Strassenkommission entschied, ihn weiterhin zu beschäftigen und ihm die fixe jährliche Besoldung samt Prämie, also insgesamt 140 Franken, auszuzahlen.⁴⁷

Franz Sutter und Jakob Meier aus Oberägeri wurden 1846 zusammen angestellt, um die Strassen von der Dorfbachstrasse bis Lutisbach und von Oberägeri über die Schornen bis an die Grenzen des Kantons Schwyz zu unterhalten. Die Strassenkommission glaubte, dass diese Arbeit sie wohl 6 ½ Tage pro Woche beschäftigen werde. Jährlich erhielten sie dafür eine Entschädigung von 260 Franken – auf den Tag umgerechnet erhielten sie zusammen 1 Franken 30 Rappen pro Tag. Die Entlohnung kann mit derjenigen eines Strassenarbeiters verglichen werden; im Unterschied zu dieser handelte es sich aber um eine fixe Besoldung einer Tätigkeit, die oft auch als Nebenerwerb ausgeübt wurde.

Während Sutter und Meier die Strassen gemäss dem Bericht der Strassenkommission im Jahr 1849 gut behandelt hatten, lautete der Bericht 17 Jahre später weniger günstig. Da Meier wegen Erblindung habe aufgeben müssen, komme Sutter nicht mehr nach. Er unterhalte die Fahrbahn zwar noch auf befriedigende Weise, Sorge aber zu wenig für die Fusswege, die Böschungen und die Reinhaltung der Strassen von Gras. Die Strassenkommission beschloss infolgedessen, Sutter ein kleineres Gebiet zuzuteilen.⁴⁸

Entwicklung des Zuger Strassennetzes

Wie aus den Protokollen der Strassenkommission hervorgeht, wurden im ersten Jahr ihres Bestehens neue Strassenanlagen in Baar, von Cham bis zur Luzerner Kantonsgrenze und von Allenwinden über die Bruneggallmend nach Unterägeri und Menzingen beschlossen. 1839 wurde der Strassenabschnitt von der Finsterseebrücke bis zum Bostadel vergeben. 1840 folgte die erwähnte Strasse von Zug nach Baar. Ihre Ausführung wurde erstmals in den Zeitungen ausgeschrieben. Die Bautätigkeit nahm in den Folgejahren beständig zu.

Umfang und Finanzen

Der Blick auf die Zeitungsinserate ergibt, dass das Strassengesetz von 1838 den Charakter eines Strassenbauprogramms hatte und eine enorme Bautätigkeit auslöste. Im Zeitraum von 1840 bis 1858 wurde der Bau von neuen und zu verbessern den Strassenabschnitten im Umfang von rund 163 000 Fuss beziehungsweise rund 49 Kilometern in der regionalen Presse ausgeschrieben.⁴⁹

Die Karte mit den im Kanton Zug von 1840 bis 1862 geplanten bzw. realisierten Strassen- und Brückenbauprojekten dokumentiert die rege Bautätigkeit in allen Ecken des Kantons (Abb. 5).⁵⁰ Nachdem die Verbindung in den Süden zum Kanton Schwyz mit der Zug-Arth-Strasse bereits sichergestellt war, wurde die Verbindung zum Kanton Luzern verbessert. Anschliessend wurden insbesondere im Nordosten des Kantons Zug mehrere Strassen neu gebaut und verbessert. Dank des Engagements der Gemeinde Oberägeri wurde auch der südöstliche Teil des Kantons nicht vergessen, entsprechend wurde eine verbesserte Verbindung von Oberägeri mit dem Kanton Schwyz über die Schornen realisiert.

Nach 1860 wurde die Ausführung des Baus eines neuen Strassenabschnittes in der Regel nicht mehr in den Zeitungen ausgeschrieben. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die wichtigsten Zuger Strassen und Brücken schon erstellt. Eine Ausnahme bildete die nach 1860 erstellte Ratenstrasse. Die Gemeinde Oberägeri, die dieses Strassenprojekt initiierte, erhoffte sich mit dem Bau dieser direkten Strassenverbindung nach Einsiedeln, mehr Pilger anzuziehen. Indes wandelten anstelle der Pilger mehr Kurgäste und Touristen auf der 1869 eröffneten Strasse.⁵¹

Dass die Hoffnungen und Vorstellungen mit der Realität manchmal nicht übereinstimmten oder zumindest nicht für alle gleichbedeutend waren, lässt sich auch dem Bericht des Zuger Regierungsrats für das Jahr 1863 entnehmen. Der

⁴⁶ StAZG, CC 24.3.1, Brief Strassenkommission an Regierungsrat, 21.4.1874. – Vgl. StAZG, CC 24.3.1, Besoldung der Strassenknechte; CC 24.3.1, Vertrag & Pflichtenheft für Unterhalt der Strassen im Accordwege.

⁴⁷ StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 10.3.1846, 20.2.1849 [Zitat], 20.3.1849.

⁴⁸ Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 10.3.1846, 20.3.1849; CB 12.3, Bericht über die Wegknechte, 12.1866.

⁴⁹ Vgl. StAZG, E 9, Prot. Strassenkommission 1838–1858. – Neue Zuger Zeitung 1840–1858. – Wochenblatt für die vier löblichen Cantone Uri, Schwyz, Unterwalden und Zug 1840–1858.

⁵⁰ Vgl. StAZG, CC 6.3.5, 7, 11–13, Topografische Karte 1873–1893. – Als Grundlage der Karte dienten die Dufourkarten von 1862 und 1864 in Verbindung mit Karten im Massstab von 1:25 000, die Mitte der 1880er Jahre vom eidgenössischen topographischen Büro im Auftrag und auf Kosten des Kantons Zug erstellt wurden. Die anhand der Karten ermittelten Strassenverläufe wurden zudem mit den Angaben abgeglichen, die im «Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)» und unter ortsnamen.ch verfügbar sind.

⁵¹ Vgl. StAZG, CB 12.5.5, Übereinkunft mit der politischen- & Korporationsgemeinde Oberegeri betreffend die Erstellung einer öffentlichen Gemeindsstrasse von Oberegeri über die Allmend nach Einsiedeln, 3.9.1866. – Morosoli/Sablonier/Furrer 2003, 216 f.



Abb. 6 Das benötigte Kies für den Strassenbau musste zur Baustelle transportiert werden. Im Bild ist der Antransport von Kies und Sand mit dem Ledischiff *Delphin* in Zug zu sehen. Teilweise kam es auch zu Kies-Absteigerungen: Dabei wurde es dem Mindestfordernden überlassen, das «Grien» innert einer gewissen Frist in bestimmten Quantitäten auf angegebenen Strassenstrecken abzuladen. Fotografie, um 1900.

Regierungsrat schrieb darin, dass trotz aller Anstrengungen des Kantons, schöne und gute Strassen zu bauen und zu erhalten, der Unterhalt der Strassen mancherorts noch zu wünschen übrig lasse. Es gebe immer noch Gemeinden, die zu Kiesfuhren angehalten werden müssten (Abb. 6). Auch sei die Überzeugung noch «nicht überall in das Fleisch und Blut des Volkes übergegangen, dass die Strassen die gewerblichen und national-volkswirtschaftlichen Interessen heben und beleben». Dabei sei jeder richtig erstellte und gepflegte Strassenzug für die Umgebung «ein bedeutender Schritt zu regerem Verkehr, zu Ordnung und Wohlstand».⁵²

Die Erstellung und Verbesserung des Zuger Strassennetzes war mit Sicherheit ein Weg zu höheren Staatsausgaben. Der Strassenbau kostete zwischen 1840 und 1858 insgesamt rund 130 000 Franken, also ca. 2600 Franken pro Kilometer. Zu den Baukosten kamen noch Unterhalts-, Entsumpfungs- sowie Expropriationskosten hinzu. Die Spuren des Strassengesetzes von 1838 und des damit zusammenhängenden regen Strassenbaus sind im Kantonshaushalt unübersehbar: Gab der Kanton Zug für den Bau von Strassen und Brücken von 1803 bis 1837 im jährlichen Schnitt 3000 Franken aus, vervielfachte sich dieser Betrag ab 1838. Wie der Regierungsrat schrieb, überstiegen die jährlichen Ausgaben für den Strassenbau wiederholt die Ausgaben der vorangegangenen Jahre. Dies mache «jedem klar, daß Zug nicht müde wird, sein ausgedehntes Straßennetz zur Vollendung zu bringen». Im Durchschnitt beliefen sich die jährlichen Ausgaben zwischen 1838 und 1847 auf 27 000 Franken und zwischen 1848 und 1866 auf

⁵² Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes an den h. Großen Rath des Standes Zug über das Amtsjahr 1863, 43.

⁵³ Vgl. Bericht des Regierungsrathes des Kantons Zug an den h. Gr. Rath desselben betreffend die Staatsrechnung vom Jahr 1856, 7. – Forschungsunterlagen von Renato Morosoli zu den kantonalen Staatsrechnungen 1803–1847. – Rechenschaftsberichte des Regierungsrats, 1848–1866.

⁵⁴ Vgl. Rechenschaftsberichte des Regierungsrats, 1866–1900.



Abb. 7 Überschwemmungen und Erdschlipfe führten immer wieder zu Sachschäden. Ende Juli 1874 versank infolge des Dauerregens beispielsweise ein 120 Fuss langes Stück der Strasse von Zug nach Arth im Zugersee. Passanten bestaunen den Einsturz der Ufermauer bei der Zug-Arth-Strasse in Zug. Fotografie, 1925.

34 000 Franken. Im Vergleich zum ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stiegen die Ausgaben für das Strassenwesen somit um das Neun- bis Elffache an. Mehr als die Hälfte der kantonalen Einnahmen floss zu dieser Zeit ins Strassenwesen.⁵³

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts vermehrten sich die Ausgaben für das «Bau- und Strassenwesen» laufend. Teilweise betrug das jährliche Budget für diesen Bereich bis zu 90 000 Franken. Eine Auswertung der Rechenschaftsberichte des Regierungsrats ergibt indes, dass nun nur noch wenig Geld in die Neuerstellung von Strassen floss, in vielen Jahren wurden gar keine Neubauten oder nur kleine Verbindungsstrassen erstellt. Die explodierenden Kosten sind in einigen Jahren auf Unwetter und Überschwemmungen der Lorze und der Reuss zurückzuführen, die aufgrund von Erdschlipfen und abgerutschten Strassenabschnitten in den Folgejahren Reparaturen sowie Verbesserungen im Sinne von Erhöhungen von Strassenstrecken nach sich zogen (Abb. 7). Auch sonst wurden viele Abschnitte verbessert und Korrekturen an Schutzwehren, Brücken, Geländern und Wegweisern angebracht sowie Zufahrtsstrassen zu Bahnhöfen verbreitert und Trottoirs erstellt (Abb. 8). Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gehörten der «Wasserbau», insbesondere die kostspielige mehrjährige Verbauung der Lorze, die neu erstellte topografische Karte des Kantons Zug sowie der «Hochbau» beziehungsweise die Erstellung des Regierungsgebäudes mit Unterhalt, Beleuchtung und Beheizung ebenfalls zum Bereich «Bau- und Strassenwesen», was sich auch in den Ausgaben für dasselbe niederschlug. Nicht zuletzt stiegen auch die Kosten für den Unterhalt der Strassen: Ende des 19. Jahrhunderts arbeiteten auf dem 234 Kilometer zählenden Zuger Strassennetz nicht mehr nur 21, sondern 42 Wegknechte. Während die Unterhalts-, Verbesserungs- und Entsumpfungs-kosten gegen Ende des 19. Jahrhunderts regelrecht explodierten, fielen zu Beginn des Strassenbauzeitalters eher die Expropriationskosten ins Gewicht.⁵⁴



Abb. 8 Ein Frachtfuhrwerk wartet vor dem «alten» Zuger Bahnhof. Fotografie, um 1880.

Expropriation

Da die Strassen häufig von Grund auf neu erstellt wurden, liefen sie quer über Privatgrund. Entsprechend mussten die Besitzer für den Verlust ihres Landes entschädigt werden. Gemäss Strassengesetz sollten Landbesitzer für «gutes Mattland» 3 Rappen pro Quadratschuh und für «gutes Acker- und Waidland» 2 Rappen pro Quadratschuh erhalten. Für einen schönen ausgewachsenen Obstbaum, der gefällt werden musste, sollte der Besitzer mit 18 Gulden, für einen schlechten Baum mit 4 Gulden entschädigt werden.⁵⁵

Die Expropriationen gingen meistens ohne Probleme vor sich. Nur in Ausnahmefällen kam es zu Rekursen. So wehrte sich etwa 1866 Michael Landtwing gegen die Enteignung seines Landstücks, welche die Stadt Zug zum Bau einer neuen Strasse forderte. Der Zuger Regierungsrat war der Meinung, dass die «fragliche Strasse ein Erforderniß für das öffentliche Wohl» sei. Dennoch kam er zum Schluss, dass Landtwings Land allenfalls zu tief eingeschätzt worden sei. Er hob den Beschluss des Zuger Stadtrats auf und beauftragte die Strassenkommission mit der Überprüfung der Angelegenheit.⁵⁶ Die Strassenkommission teilte die Ansicht, dass die beanstandete Strasse tatsächlich «eine bequemere und kürzere Verbindung von der Vorstadt mit dem Graben und der Altstadt, sowie mit den Seeuferstationen» darstelle. Da sie für alle Stadtteile «von besonderem Interesse» sei, müsse sie im Interesse der Öffentlichkeit gebaut werden. Der Regierungsrat entschied, dass Landtwing den geforderten Abschnitt abtreten müsse. Falls er sich mit dem Zuger Stadtrat über die Höhe der Entschädigung nicht einigen könne, müssten sie auf die gesetzlichen Grundlagen zurückgreifen.⁵⁷ Gemäss dem geltenden «Reglement über das Verfahren bei Einleitung von Expropriationsfällen» mussten die in der Gegend herrschenden Güter- und Liegenschaftspreise berücksichtigt werden, um den wahren Wert des Eigentums auszumitteln. Falls die Schätzung, zu der alle Parteien Sachverständige beiziehen durften, nicht erfolgreich war und keine gütliche Einigung

erzielt werden konnte, musste das Gericht oder der Regierungsrat abschliessend über die Höhe der Entschädigung befinden.⁵⁸

Handel und Tourismus

Bereits 1852 meinte der Regierungsrat, dass die meisten Gemeinden «den Einfluss guter Strassen auf Ein- und Ausfuhr zu würdigen» wüssten. Leider sind direkte Zeugnisse der lokalen Bevölkerung sowie von Händlern oder Touristen, die durch den Kanton Zug reisten, nur spärlich überliefert.⁵⁹ Indes existieren mehrere Briefe eines relevanten Akteurs, denen sich Angaben zum Zustand der Zuger Strassen um die Mitte des 19. Jahrhunderts entnehmen lassen. Gemeint ist die Schweizerische Post.⁶⁰

Wie das Zollwesen gelangte das Zuger Postregal – zuvor war es an die Zürcher Kantonalpost verpachtet gewesen – mit der Gründung des Bundesstaats 1848 an den Bund. Durch Übernahme der kantonalen Bestände verfügte der Bund bereits 1850 über 500 Postkutschen und 250 Postschlitten (Abb. 9). Die Post transportierte Briefe, Pakete, Gelder – und Personen. Auf den Transport von Reisenden entfielen zunächst beinahe die Hälfte der Einnahmen. Dabei war eine Reise mit der Postkutsche keineswegs günstig. Die Fahrt von Basel nach Lugano kostete rund 30 Franken – was dem

⁵⁵ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 4.1.1838, § 11.

⁵⁶ StAZG, CB 12.13, Bericht Regierungsrat, 23.5.1866.

⁵⁷ StAZG, CB 12.13, Brief Bau- und Strassenkommission an Regierungsrat, 21.6.1866. – Vgl. StAZG, CB 12.13, weitere Korrespondenzen zu Landtwings Rekurs.

⁵⁸ Vgl. Reglement über das Verfahren bei Einleitung von Expropriationsfällen, 18.7.1864, §§ 2, 5–7.

⁵⁹ Bericht des Regierungsrathes des Kantons Zug an den h. Gr. Rath desselben betreffend die Staatsrechnung vom Jahr 1852, 8. – Der Stäfner Historiker Johann Jakob Leuthy (1798–1855) empfahl 1840, eine Exkursion von Zug nach Arth zu machen, «auf der schönen Straße längs des Sees's, 3 Stunden» (Leuthy 1840, 265).

⁶⁰ Zur Postgeschichte im Kanton Zug im 18. und 19. Jahrhundert vgl. Hoppe 2009.

Monatsgehalt eines im Kanton Zug beschäftigten Strassenarbeiters entsprach.⁶¹ Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Mittellandrouten betrug 10,5 Kilometer pro Stunde. Die Reise von Zug nach Aarau dauerte 1850 folglich 7 Stunden und kostete 5 Franken 30 Rappen.

Der Betrieb der Pferdepост wurde an regionale Postpferdehalter übertragen. Entsprechend wurden in den Zuger Zeitungen in den 1850er Jahren ein täglicher einspänniger Fahrpostkurs zwischen Zug und Sattel über Ägeri, ein täglicher zweispänniger Postdienst zwischen Wädenswil und Zug, ein vierspänniger Sommerkurs zwischen Luzern und Zug und ein sechsplätziger täglicher Postdienst zwischen Arth und Zug zur Konkurrenz ausgeschrieben.⁶² Interessierte konnten mit den Büros der Kreispostdirektionen Luzern und Zürich oder mit dem Zuger Postamt Kontakt aufnehmen.

Die Bedingungen und Vorschriften waren detailliert geregelt. Die Fahrzeit musste exakt eingehalten werden, Verspätungen waren schlecht fürs Geschäft. 1854 beschwerte sich die Zürcher Kreispostdirektion bei der Zuger Strassenkommission, dass ein Wagen des Zürich-Luzern-Kurses wegen einer Prozession – vermutlich wegen derjenigen am Silvanstag – in Baar polizeilich aufgehalten worden und dadurch erst mit 45 Minuten Verspätung in Luzern eingetroffen sei: Bei «aller Ehrfurcht vor den religiös-kirchlichen Gebräuchen» könne die Pünktlichkeit der bedeutenden Postrouten nicht «von der Willkür einer Ortsbehörde abhängig gemacht werden». Die Zürcher Kreispostdirektion forderte die Strassenkommission zur Ermahnung der Baarer Ortspolizei auf, damit «in Zukunft die dortigen Poststrassen für den ungehemmten Postverkehr zu jeder Zeit geöffnet bleiben».⁶³

Für den reibungslosen und fahrplanmässigen Betrieb der Post waren Strassen, deren Oberflächen ein bequemes Fortbewegen der Postkutschen bei jedem Wetter ermöglichten, von grosser Bedeutung. Das eidgenössische Postdepartement schrieb dem Zuger Regierungsrat 1853, die Poststrassen im Kanton Zug befänden sich «mit geringen Ausnahmen in befriedigendem Zustande». Zu beanstanden sei indes der zu enge Übergang über die Lorze in Cham: «Nicht nur ist die Brücke für größere und stark beladene Postwagen zu nieder und zu enge, sondern die Ein- und Ausmündung bei der Brücke bietet überdies noch ein Gefälle von nahezu 10% dar,

⁶¹ Zum eidgenössischen Postregal und Personenverkehr vgl. Bretscher 1982 und Jedele-Schudel 2010.

⁶² Vgl. Neue Zuger Zeitung, 1.5.1852, 30.4.1859. – Zugerisches Kantonsblatt, 27.11.1852, 16.4.1853.

⁶³ StAZG, CB 12.12.2, Brief Postverwaltung Kreis-Direktion Zürich an Strassenkommission, 1.9.1854.

⁶⁴ StAZG, CB 12.12.2, Brief Post-Departement der schweizerischen Eidgenossenschaft an Zuger Regierungsrat, 16.3.1853.

⁶⁵ Bericht des Regierungsrathes des Kantons Zug an den h. Gr. Rath desselben betreffend die Staatsrechnung vom Jahr 1854, 5. – Vgl. StAZG, E 9.1, Prot. Strassenkommission, 9.5.1853, 1.8.1853; CB 12.4.4, Vertragsbedingungen, 30.8.1853. – Neue Zuger Zeitung, 2.4.1853, 24.9.1853. – Grünenfelder 2006, 35. – Gruber 1962, 92. – Zum Brückenbau im Kanton Zug vgl. Grünenfelder 1999 u. 2006. – Generell zum Brückenbau im 19. Jahrhundert vgl. Mittasch/Bräunig 1933, 67.



Abb. 9 Im Winter wurde die Post mit dem Schlitten ausgeliefert, wie hier vor dem Postbüro an der Kirchgasse in Unterägeri. Fotografie, um 1904.

und ist daneben so enge, dass zwei sich begegnende Fuhrwerke einander unmöglich ausweichen können».⁶⁴

Bau der Brücken

Der Regierungsrat, in dessen Kompetenz nicht nur der Strassen-, sondern auch der Brückenbau fiel, nahm das Schreiben des Postdepartements zur Kenntnis und leitete es umgehend dem Grossen Rat und der Strassenkommission weiter. Die Strassenkommission arbeitete die bereits vorhandenen, aber nie umgesetzten Pläne einer neuen Brücke über die Lorze in Cham aus. Noch im selben Jahr wurde der Bau einer gewölbten steinernen Brücke mit Eisengeländer ausgeschrieben und ausgeführt. Der Regierungsrat bezeichnete die erstellte Brücke über die Lorze «in Bezug ihrer Solidität, Schönheit und Ausstattung als die Krone der sämtlichen Strassenbauten» im Kanton Zug (Abb. 11).⁶⁵

Natürlich war die Brücke über die Lorze bei Cham nicht die einzige neu erstellte Brücke im Kanton Zug. Tatsächlich



Abb. 10 Blick auf die Baustelle der 186,5 Meter langen, steinernen Lorzentobelbrücke bei Menzingen, die mit ihren Massen im Vergleich zu den im 19. Jahrhundert realisierten Brückenbauten in neue Dimensionen vorsties. Fotografie, um 1908.

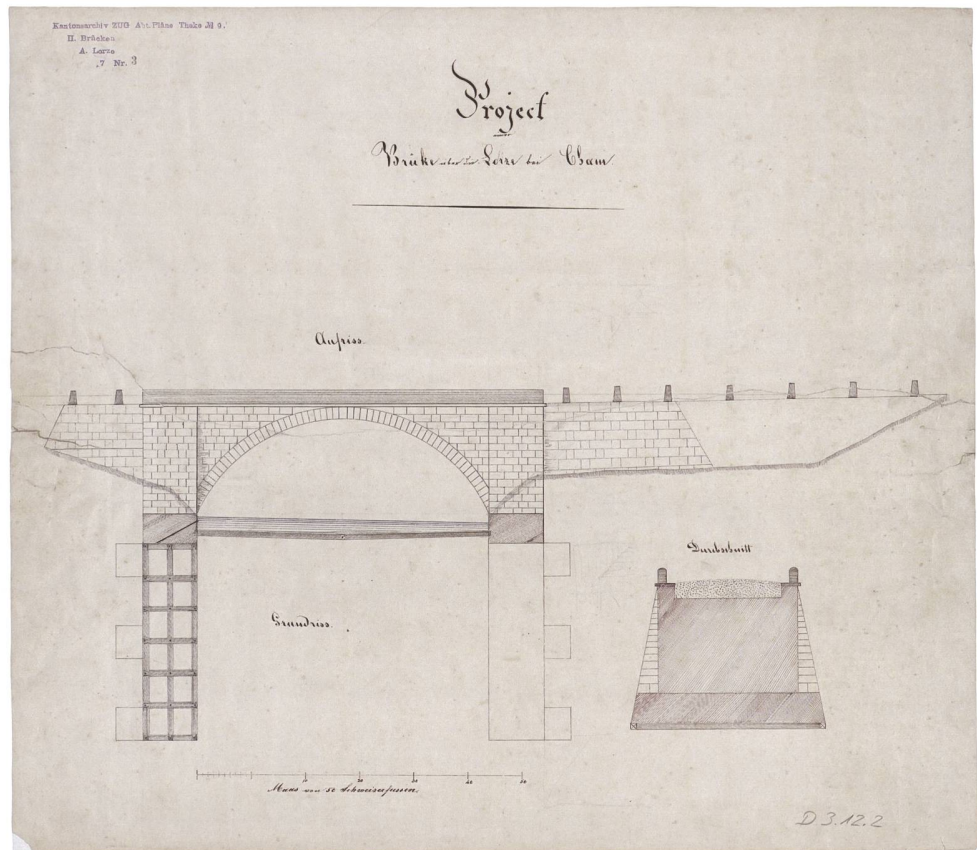


Abb. 11 Lorzenbrücke bei Cham.
Skizze, o. D.

flossen im Zeitraum von 1850 bis 1862 mindestens 135 600 Franken aus dem Kantonshaushalt in den Brückenbau, wie aus der Zusammenstellung der gebauten Brücken hervorgeht (s. Überblick S. S. 141 u. Abb. 5).⁶⁶

Nicht alle Brückenbauten wurden in den Zeitungen ausgeschrieben, und wie beim Strassenbau finden sich nach 1862 in den Zeitungen keine Inserate für neue Brückenbauten mehr. Die Technik des Brückenbaus veränderte sich im Lauf der Zeit immer wieder. Mal wurden Holzbrücken, mal Steinbauten bevorzugt. Die grossen Brückenneubauten erfolgten meist im Rahmen einer Zusammenarbeit. So erstellte der Kanton Zug den Neubau der Holzbrücke über die Reuss, die im Sonderbundskrieg zerstört worden war, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau. Ebenso engagierten sich die Kantone Zug und Zürich gemeinsam für den Neubau der Brücke über die Sihl an der Babenwag. Die Strassenkommission befasste sich nicht nur mit Plänen und Kostenberechnungen für die Erstellung neuer Brücken, sondern insbesondere auch mit gewünschten Reparaturen bei den Brückenbauten sowie dem Anbringen von Geländern. Wie an der Brücke über die Lorze in Cham ging der Neubau der Brücke über den Letzibach beim Gasthaus Engel in Zug auf eine Beschwerde der schweizerischen Postverwaltung zurück.⁶⁷

Schneebruch

Dass die Post beim Zuger Regierungsrat und bei der Strassenkommission intervenierte und den Zustand von Strassenabschnitten und Brücken bemängelte, war wohl dem Umstand

geschuldet, dass sich bei der Post jährlich kleinere und grössere Unglücksfälle ereigneten. Das Fahren bei Nacht mit schwachen Beleuchtungen war gefährlich. Zudem forderten in bergigeren Gegenden Naturgewalten wie Lawinen und Wetterbrüche immer wieder Todesopfer. Vor diesem Hintergrund ist wohl auch die 1858 geäusserte Klage zu verstehen, dass «auf den zugerischen Postrouten, auch nach den stärksten Schneefällen, nicht das Geringste» für das Öffnen der Strassen getan werde. Die schweizerische Postverwaltung bat die Strassenkommission, «gefälligst die geeigneten Verfügungen» zu treffen, «damit, gleich wie in den sämtlichen übrigen Kantonen der Schweiz», die Zuger Strassen mit Triangel-Pfadschlitzen geräumt und somit die Postrouten offengehalten würden.⁶⁸

Die Zuger Strassenkommission leitete die Wünsche der Postverwaltung weiter, stiess auf kommunaler Ebene aber auf wenig Verständnis. Die Gemeinden Oberägeri und Baar erklärten sich in Bezug auf die «Schneebruch-Verordnung» als «inkompetent», da das Strassengesetz von 1838 genau festlege, welche Leistungen von den Gemeinden zu erbringen seien. So müssten die Gemeinden alle Baumaterialien für Brücken und Mauern zur Baustelle transportieren und das er-

⁶⁶ Vgl. Rechenschaftsberichte des Regierungsrats, 1848–1866.

⁶⁷ Vgl. StAZG, CB 12.4.4, Brief Kreispostdirektion Zürich an Strassenkommission, 31.10.1858; CB 12.4, entsprechende Dokumente zum Brückenbau.

⁶⁸ StAZG, CB 12.15, Brief Schweizerische Postverwaltung an Zuger Strassenkommission, 15.3.1858. – Vgl. StAZG, CB 12.5.1, Brief Postdepartement an Zuger Regierungsrat, 27.8.1861.

forderliche Kies zur Bekiesung einer neuen Strasse anliefern: «Alles Andere ist Sache des Cantons.»⁶⁹

Wie dieses Beispiel zeigt, entsprach das Strassengesetz von 1838 20 Jahre später nicht mehr den Erfordernissen der Zeit. Die Revision des Gesetzes wurde ab 1861 diskutiert, 1866 trat das neue Strassengesetz in Kraft.⁷⁰

Revision des Strassengesetzes

Im «Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug» vom 9. August 1866 wurde der Grundsatz des Strassengesetzes von 1838 übernommen, dass der Kanton für den Bau und den Unterhalt der Landstrassen grundsätzlich zuständig ist. Indes wurden die Aufgaben der Gemeinden präzisiert. Neben den Landstrassen erster und zweiter Klasse, die zu den umliegen-

den Kantonen führten oder sonst als wichtig eingestuft wurden, gab es neu Gemeindestrassen, für deren Neuerstellung und Unterhalt die Gemeinden zuständig sein sollten. Ebenso wurde festgehalten: «Wenn frisch gefallener Schnee das freie Befahren der Straßen erschwert, so sollen die an den Landstrassen erster und zweiter Klasse liegenden Gemeinden die Fahrbahn mit Schneebrechern in einer Breite von 8–12 Fuß, soweit ihr Gebiet reicht, auf ihre Kosten unverweilt öffnen.» Die Wegknechte wurden angehalten, die betreffenden Gemeinden zur Räumung der Schneemassen aufzufordern.⁷¹

Die Oberaufsicht über das Strassenwesen lag gemäss dem Gesetz von 1866 beim Regierungsrat, der zur Besorgung dieses Verwaltungszweiges eine dreiköpfige Strassenkommission bestellen und eine genügende Anzahl Wegknechte einstellen sollte. Die zunehmende Ausdifferenzierung und Professionalisierung zeigte sich zudem darin, dass auf Basis dieses Gesetzes ein Strassen- und Bau-Inspektor eingestellt wurde.⁷² Auf Wunsch des Gemeinderats von Menzingen, der wiederholt auf die steilen Abhänge seiner Strassen aufmerksam gemacht und die Signalisierung derselben beziehungsweise die Aufstellung von Wehrsteinen und Latten vor diesen Abhängen gefordert hatte, durften gefährliche Strassenabschnitte nun mit Leitungssignalen versehen werden. Diese mussten von der Gemeinde aufgestellt werden.⁷³

Die meisten Regelungen zur Form und Beschaffenheit sowie zum Gebrauch der Landstrassen wurden unverändert vom bestehenden Strassengesetz übernommen. Ein neuer Artikel bestimmte, dass das Gefälle von Landstrassen erster und zweiter Klasse in der Ebene nicht mehr als 4, in Hügelgebieten nicht mehr als 6 Prozent betragen sollte (Abb. 12). Neben den bisherigen Bestimmungen des Strassenpolizeiwesens wurde das Kugelwerfen auf öffentlichen Strassen bei einer

⁶⁹ StAZG, CB 12.15, Brief Gemeinderat von Baar an Regierungsrat, 1.3.1856. – Vgl. StAZG, CB 12.15, Brief Gemeinderat von Oberägeri an Strassenkommission, 9.2.1857.

⁷⁰ Vgl. Entwurf eines Gesetzes über das Straßenwesen im Kanton Zug, 17.10.1861. – Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes und Obergerichtes des eidg. Standes Zug an den Großen Rath desselben über das Amtsjahr 1860, 24.

⁷¹ Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 9.8.1866, § 35.

⁷² Der Strasseninspektor unterstand der Strassenkommission. Ihm oblag die Oberaufsicht über alle Strassen, öffentlichen Wege und Gewässer, Eisenbahnen und Telegrafen sowie über die in Ausführung begriffenen Arbeiten. – Vgl. StAZG, CB 12.1, Dienstreglement für den Strassen- und Bau-Inspector des Cantons Zug, s. d.

⁷³ «Es finden sich nämlich an unsern Hauptstrassen bedeutende Abhänge vor, die zur Nachtzeit u bei viel Schnee bedecktem Boden leicht Fußgänger sowohl als Fuhrwerke auf Irrwege führen können» (StAZG, CB 12.15, Brief Gemeinderat von Menzingen an Strassenkommission, 21.1.1863 [Zitat]; vgl. CB 12.15, Brief Gemeinderat von Menzingen an Strassenkommission, 17.12.1865).



Abb. 12 Freie Fahrt auf dem Zugerberg, dank gesetzlich limitiertem Gefälle.
Zeichnung von Thomas Wickart (1798–1876), o. D.

Strafe von 5 bis 10 Franken untersagt, sollten sich Leute, Vieh oder Fuhrwerke «innerhalb der Wurfweite» befinden. Zudem war schnelles Reiten und Fahren über Brücken sowie durch Ortschaften, Volksmengen, Märkte und Viehherden «strengstens verboten».⁷⁴ Schliesslich kam noch folgender Zusatz hinzu: «Unnötiges Peitschenknallen durch die Ortschaften ist untersagt.»⁷⁵

1886 wurde das Strassengesetz erneut revidiert, die öffentlichen Strassen in Kantons- und Gemeindestrassen eingeteilt. Der Vergleich der Gesetze von 1866 und 1886 ergibt, dass die meisten Artikel unverändert ins neue Gesetz aufgenommen wurden. Ein Aspekt erhielt jedoch deutlich mehr Gewicht: die Sicherheit. Während im Strassengesetz von 1866 lediglich stand, dass auf breiten Stadt- oder Dorfstrassen «Trottoiranlagen» angelegt werden dürften,⁷⁶ mussten gemäss Gesetz von 1886 alle Strassen so angelegt sein, «dass der Fußgänger und Fuhrwerks-Verkehr zu jeder Zeit in ordentlicher Weise gesichert» ist. Bei Strassenkreuzungen sollten Wegweiser angebracht werden, zur Bezeichnung der Strassenrichtung durften Leitungszeichen angebracht werden. Feuerwerkstätten, Wasserräder und andere Einrichtungen, welche das Scheuwerden der Pferde herbeiführen konnten, sollten auf entsprechende Weise geblendet werden; Schaubuden und Karusselle nur in gebührender Entfernung zur Kantonsstrasse aufgestellt werden. Pflasterungen, Beleuchtungen, Fusswege und Absperrungen sollten ebenfalls für mehr Sicherheit sorgen: «Wo die Straßen sich an Seen, Flüssen, Abgründen oder sonst gefährdeten Stellen hinziehen, sind dieselben, sowie die Brücken, mit zureichenden Schutzwehren oder festen Geländern zu versehen.»⁷⁷

Schlussfolgerungen

Nachdem das Gesetz von 1886 dem inzwischen verstärkten Bedürfnis nach mehr Sicherheit Rechnung getragen hatte, scheint die Mission der Strassenkommission erfüllt gewesen zu sein. Mit der neuen «Geschäftsordnung für den Regierungsrath» von 1888 übernahm die neu geschaffene Bau- und Strassendirektion die Verantwortung für das Bau-, Strassen- und Wasserbauwesen. Unter ihrer Leitung kümmerte sich ein eigens angestellter Kantonsingenieur um alle Belange im Bau- und Strassenwesen des Kantons Zug. Der Ausbau in der Zuger Verwaltung spiegelte die Tendenzen zu mehr Staat wider, die auch auf eidgenössischer Ebene feststellbar waren.⁷⁸

Simeon Bavier, der spätere Bundesrat, schrieb 1878, der Kanton Zug verfüge über Strassen im Umfang von 103,7 Kilometern, und der Ausbau dieser Strassen habe insgesamt 646 000 Franken gekostet. Auch wenn die Gesamtlänge und die Totalbaukosten aus Sicht des Kantons Zug bedeutend scheinen, sollte nicht vergessen gehen, dass im 19. Jahrhundert auch andersorts in die Infrastruktur investiert wurde. Ebenfalls 1878 verfügte der Kanton Aargau über Strassen in der Länge von 506,3 Kilometern, der Kanton Graubünden über Strassen in der Länge von 806,7 Kilometern. Der staat-

lich geförderte Strassenbau hatte den Kanton Aargau im 19. Jahrhundert 8,6 Millionen, den Kanton Graubünden 13,6 Millionen Franken gekostet. Werden Fläche und die Einwohnerzahl berücksichtigt, so bewegte sich der Kanton Zug, der Ende des 19. Jahrhunderts 234 Kilometer Strassen vorwies, im schweizerischen Mittelfeld.⁷⁹

Anzunehmen ist, dass der Grossteil der Bevölkerung angesichts der hohen Preise für eine Postkutschenreise weiter zu Fuss unterwegs war, in städtischen Gebieten womöglich auf Trottoirs und unter der Beleuchtung von Laternen. Für Handelsreisende, Fuhrwerke und Postkutschen hatte sich das Reisen während des 19. Jahrhunderts merklich verbessert. Die reibungslosen Flächen und die geringeren Gefälle der geradlinigen Kunststrassen ermöglichten ein schnelleres Vorwärtskommen. Auch mussten wochenlange Sperrungen wegen Schnee, Überschwemmungen und Schuttablagerungen zumindest im Kanton Zug dank der Wartung durch die Wegknechte und dank der Inpflichtnahme der Gemeinden nicht mehr befürchtet werden.

Im Rückblick sind das Engagement der Wegknechte, die das grosse Strassennetz unterhielten und dem Zerfall der Strassen entgegenwirkten, der Strassenarbeiter, die in Handarbeit und ohne Maschinen kilometerweit Material abtrugen und an anderer Stelle wieder aufschütteten, sowie der Mitglieder der Strassenkommission, die eigenhändig Pläne und Kostenberechnungen ausarbeiteten, mit den Unternehmern Verträge vereinbarten und häufig persönlich den Bau der Strassen und Brücken begleiteten, zu würdigen. Ermöglicht wurden der Bau, der Unterhalt und die Aufsicht des Zuger Brücken- und Strassenbaus durch das bahnbrechende Strassengesetz von 1838, welches dank der Sicherstellung der benötigten Finanzen den grossen Ausbau der Strassen initiierte und den Kanton Zug unter starker Belastung des kantonalen Budgets einen Schritt vorwärtsbrachte.

Dass das Loch, welches der Strassenbau in den Kantonshaushalt riss, nicht zu mehr Widerstand führte, mag verwundern. Auch sonst konnten nicht alle Fragen beantwortet werden. So konnte die zwischenzeitlich aufgestellte These, dass Industrielle in die Strassenkommission Einsitz genommen

⁷⁴ Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 9.8.1866, § 57. – Bei Gemeindestrassen lag das Maximalgefälle bei 12 Prozent. – Vgl. Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 9.8.1866, §§ 29, 48.

⁷⁵ Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 18.12.1886, § 40.

⁷⁶ Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 9.8.1866, § 28.

⁷⁷ Gesetz über das Straßenwesen im Kanton Zug, 18.12.1886, §§ 8f. [Zitate], 10, 29, 34. – Dass der Sicherheitsaspekt dem Bedürfnis der Bevölkerung entsprach, zeigte sich beispielsweise auch darin, dass die Gemeinde Baar mit privaten und öffentlichen Mitteln 1870 eine Strassenbeleuchtung aus Petroleumlaternen errichtet hatte (vgl. StAZG, CB 12.15, Brief Commission für die Beleuchtung im Dorfe Baar an die Strassenkommission, 19.10.1870).

⁷⁸ Vgl. Rechenschaftsberichte des Regierungsrats, 1866–1900; Geschäfts-Ordnung für den Regierungsrath (vom 16.11.1887), § 37; Beschluß betreffend Anstellung eines Kantons-Ingenieurs (vom 24.6.1895).

⁷⁹ Vgl. Bavier 1878, 111–120.



Abb. 13 Zu Spitzenzeiten transportierten die Pferdefuhrwerke der Anglo-Swiss Condensed Milk Company täglich 66 000 Liter Milch von 1300 Bauernbetrieben aus der Umgebung nach Cham. Anonyme Fotografie, um 1899.

und den Strassenbau entsprechend ihren Vorstellungen und Wünschen geplant und geprägt hätten, empirisch nicht gestützt werden. Die Strassenkommission entschied mit Mehrheitsentscheiden, welche Strassen in welcher Reihenfolge und zu welchem Zeitpunkt gebaut werden sollten. Der einzige Industrielle in der Strassenkommission, Wolfgang Henggeler, Teilhaber der Spinnerei in Unterägeri, spielte als Mitglied der Strassenkommission zumindest in den ersten Jahren nur eine marginale Rolle. Nur einmal konnte dem Protokoll der Strassenkommission entnommen werden, dass Henggeler Mitgliedschaft in der Strassenkommission ihm zum Vorteil gereichte. So beschloss die Strassenkommission im Januar 1847, dass sie von einem Kanal, den Henggeler unter der Strasse hindurch ohne Bewilligung bereits gebaut hatte, nachträglich Notiz nehme, in dem Sinne, «dass die Unterhaltung desselben unbeschadet der Strasse, den Besitzern des Fabrikgebäudes zu allen Zeiten zur Last fallen solle».⁸⁰

Auch wenn die Vorteilsnahme durch die Mitgliedschaft in der Strassenkommission nicht bewiesen werden konnte, heisst dies nicht, dass der Strassenbau für die Wirtschaft im Kanton Zug keine Folgen gehabt hätte. Vielmehr scheint es so, dass sich die Landwirtschaft in den Zuger Talebenen wegen des Wegfalls der Binnenzölle und des Ausbaus des Strassennetzes verändert hat. Da die Güter in kürzerer Frist und in grösseren Mengen verteilt werden konnten, stand die Landwirtschaft nicht mehr in der Pflicht, die Selbstversorgung des Kantons zu gewährleisten. Traditionelle Ackerbauer wechselten zur Milchproduktion und zum Obstbau. 1866 wurde in Cham die Milchsiederei Anglo-Swiss Condensed Milk Company ge-

gründet (Abb. 13). Andere Fabriken – insbesondere Textilfabriken und die Papierfabrik in Cham – entstanden erst nach Fertigstellung beziehungsweise Ausbesserung der entsprechenden Strassenabschnitte. Künftige Forschungen könnten untersuchen, ob neben der Wasserkraft der Lorze auch der Ausbau des Zuger Strassennetzes den Entscheid, eine Fabrik an einem gewissen Standort zu gründen, beeinflusst hat.⁸¹

Dank der neuen Verkehrswege konnten Briefe, Pakete, Gelder und Personen schneller transportiert werden. Eine erneute Beschleunigung sowie eine massentaugliche Variante sowohl des Güter- wie des Personenverkehrs brachte schliesslich der Ausbau des Schienennetzes mit sich. Die Bahn beförderte in wesentlich kürzerer Zeit viel grössere Mengen an Gütern und Personen über erheblich längere Distanzen. 1864 wurde die erste Zuger Eisenbahnlinie eingeweiht, welche die Stadt Zug mit Luzern und über Affoltern mit Zürich verband. Aber auch da musste das Baumaterial für den Bau der Bahnliesen mit Fuhrwerken angeliefert werden, ebenso mussten Waren und Personen vom und zum Bahnhof mit Kutschen transportiert werden. Beispielhaft schrieb der Regierungsrat 1874 in Bezug auf die Anglo-Swiss Condensed Milk Company, dass «trotz Eisenbahnen, die Frequenz auf den Kantonsstrassen im Allgemeinen nicht nur nicht ab-, sondern namentlich in letzterer Richtung durch vermehrte Milchzufuhr, selbst aus benachbarten Kantonen, merklich zugenommen» habe, was sich auch in den Unterhaltskosten zeige. Die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen waren für die Warenlieferungen zu eng und mussten verbreitert werden. Am Ende des 19. Jahrhunderts zeigte sich ein Nebeneinander von Kutschen und Eisenbahnen, von Altem und Neuem: Trotz des schnellen Schienenverkehrs brauchten Wirtschaft und Handel die Fuhrwerke und folglich die Nahverteilung beziehungsweise das im 19. Jahrhundert erstellte Zuger Strassennetz.⁸²

⁸⁰ StAZG, E 9.1, Prot. Strassenbaukommission, 12.1.1847.

⁸¹ Vgl. Matter 1985, 15–24.

⁸² Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes des Kantons Zug an den hohen Kantonsrat desselben über das Amtsjahr 1874, 49.

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv Zug (StAZG)

- CA 15.1 Strassensystem von 1804; Gesetz über das Strassenwesen im Canton Zug vom 12ten Mai 1834.
- CA 15.4 Verzeichniß aller Landstraßen 1ter und 2ter Klasse und ihres Längemaßes im Ct. Zug, 1803–1836.
- CA 15.5 Berichte über den Zustand der Strassen, 1805–1837.
- CB 12.1 Entwurf Strassenbaugesetz 1861; Entwurf Strassenbaugesetz 1866; Reglement für Strasseninspektor 1873; Konkordat betreffend Strassenpolizei zwischen den Kantonen 1854.
- CB 12.3 Wegknechte, 1846–1873; Reglemente, Anmeldungen, Entlohnung, Berichte.
- CB 12.4 Brückenbauten, 1847–1874.
- CB 12.5 Strassenbauten, 1848–1874.
- CB 12.12.1 Anstände, Beschwerden, Gesuche, Teil 1, 1848–1873: Bau der Baar-Sihlstrasse, Verträge und spätere Beschwerden des Unternehmers Giacomo Perasso.
- CB 12.12.2 Anstände, Beschwerden, Gesuche, Teil 2, 1848–1873: Beschwerden und Anstände, u. a. von der Postdirektion.
- CB 12.13 Expropriation, 1866.
- CB 12.15 Verschiedenes, 1848–1873: Schneebruch, Beleuchtung, Klagen, Unfälle.
- CC 6.3 Topografische Karte, 1873–1893.
- CC 24.3.1 Abänderung des Reglements der Wegknechte von 1846, Anpassung der Besoldung; Vertrag & Pflichtenheft für Unterhalt der Strassen im Accordwege.
- D Pläne und Karten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.
- E 3 Stadt- und Amt-Rat: Protokolle, 1804–1814.
- E 4 Kantonsrat und dreifacher Landrat: Protokolle, 1821–1838.
- E 9 Strassenkommission: Protokolle, 1838–1887.
- F 1 Regierungsrat: Protokolle, 1853–1867.
- P 277 Sammlung Werner Spillmann, 1880–1949, Zug: Bilder (Fotos, Zeichnungen, einige bebilderte Zeitungsausschnitte).
- T 25.3 Zeichnungs- und Skizzenbuch von Thomas Wickart (1798–1876), ca. 1835–1840.

Gedruckte Quellen

Simeon Bavier, Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes mit einem Anhang: Ueber das schweizerische Postwesen. Zürich 1878.

J[ohann] J[jakob] Leuthy, Der Begleiter auf der Reise durch die Schweiz. Beschreibendes Verzeichniß dieses Gebirgslandes, so wie der bemerkenswerthesten Orte, Gasthöfe, Bäder, Kurorte, Café- und Gesellschaftshäuser in dem Lande selbst und dessen nächster Umgebung. Zürich 1840.

Sammlung der Gesetze und Beschlüsse, wie auch der Polizeiverordnungen, welche seit dem 11. Mai 1803 bis Ende Hornung 1845 für den Kanton Zug erlassen worden. Auf Befehl der Regierung gesammelt. Erster Band. Zug 1846.

Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Zug umfassend den Zeitraum vom 1. Januar 1862 bis 31. Dezember 1867. Vierter Band. Zug o. J.

Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Zug umfassend den Zeitraum vom 1. Januar 1884 bis 31. Dezember 1896. Siebter Band. Zug o. J.

Literatur

Ulrich Bretscher, Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost. Schaffhausen 1982.

Paul Dändliker und Hans Schwegler, Strassenbau und Verkehrsplanung im Kanton Zug. In: Zuger Neujahrsblatt 1973, 91–119.

Beat Dittli, Zuger Ortsnamen. Lexikon der Siedlungs-, Flur- und Gewässernamen im Kanton Zug. Lokalisierung, Deutung, Geschichten. 5 Bde. und Kartenset. Zug, 2007. Online abrufbar über ortsnamen.ch (Das Portal der schweizerischen Ortsnamenforschung).

Thomas Fischer und Heinz Günter Horn (Hg.), Strassen von der Frühgeschichte bis in die Moderne. Verkehrswege – Kulturträger – Lebensraum. Akten des Interdisziplinären Kolloquiums Köln, Februar 2011. Wiesbaden 2013.

Thomas Glauser, Fahrverbot mit Folgen. Der Strassenstreit zwischen Baar und Zug. In: Bürgergemeinde Baar, Bürger Buch Baar. Steinhausen 2011, 22–31.

Thomas Glauser, Peter Hoppe und Urs peter Schelbert, Der Kanton Zug zwischen 1798 und 1850, Bd. 2. 12 Bevölkerungsporträts. Eine Auswertung der Volkszählung von 1850. Zug 1998.

Eugen Gruber, Geschichte von Cham. Festgabe zur 1100-Jahr-Feier der Gemeinde Cham, Bd. 2. Cham 1962.

Josef Grünenfelder, Die Kunstdenkmäler des Kantons Zug, NA Bd. 1: Das ehemalige Äussere Amt. Bern 1999.

Josef Grünenfelder, Die Kunstdenkmäler des Kantons Zug, NA Bd. 2: Die ehemaligen Vogteien der Stadt Zug. Bern 2006.

Peter Hoppe, Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten (Edition und Kartenbeilage). In: Geschichtsfreund 158, 2005, 211–251.

Peter Hoppe, Wie die Post abgeht. Grundzüge einer zugerischen Postgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts. In: Tugium 25, 2009, 185–208.

Markus Jedele-Schudel, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post. Winterthur 2010.

Gerhard Matter, Der Kanton Zug auf dem Weg zu seiner Verfassung von 1876. Treibende Kräfte, tragende Ideen der Totalrevision der Jahre 1872–1876. Zug 1985 (Beiträge zur Zuger Geschichte 5).

Max Mittler, Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz. Zürich und München 1988.

Walther Mittasch und Kurt Bräunig, Bau und Berechnung von Brücken. Teil IV: Berechnung von Brücken. Leipzig und Berlin 1933.

Renato Morosoli, Zweierlei Erbe. Staat und Politik im Kanton Zug 1803–1831/47 nach den Erfahrungen von Ancien Régime und Helvetik. Zug 1991 (Beiträge zur Zuger Geschichte 9).

Renato Morosoli, Roger Sablonier und Benno Furrer, Ägerital – seine Geschichte, Bd. 2. Baar 2003.

Hans-Ulrich Schiedt, Historische Verkehrswege im Kanton Zug, 2. überarb. Aufl. Bern 2007.

Hans-Ulrich Schiedt, «... und das sol ein offne landtstras sin». Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug. In: Tugium 16, 2000, 61–77.