

"...und sol das ein offne landstras sin" : historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug

Autor(en): **Schiedt, Hans-Ulrich**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (2000)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-525931>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«...und sol das ein offne landstras sin»

Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug

Hans-Ulrich Schiedt

Der vorliegende Text behandelt die Entwicklung der Weg- und Strassennetze des Kantons Zug im langen Zeitraum vom Spätmittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Er schlägt einen Bogen von den naturräumlichen Bedingungen über die Raumnutzung zum verkehrspolitischen Staatsvollzug – den drei Polen, zwischen denen sich die Verkehrsverhältnisse entwickelten.¹

In der regionalgeschichtlichen Literatur wird oft angenommen, in der Zeit vor dem Kunststrassenbau des 19. Jahrhunderts, im Mittelalter und in der Frühneuzeit, habe es keinen eigentlichen Strassen- und Wegbau gegeben. Solche Rückblenden wollen in der Regel den grossen verkehrstechnischen Fortschritt der Industrialisierung und des Eisenbahnbaus hervorheben. Viele Befunde im Gelände und in schriftlichen Quellen widerlegen jedoch ein solches Klischee. Eine weitere, verbreitete Annahme geht für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts und im Speziellen für die Zeit um 1800 von einem allgemeinen Ruin der Wegnetze aus. Dieser Schluss gründet auf einer häufigeren Überlieferung von Klagen, die für die damalige Zeit den schlechten beziehungsweise den schlechteren Zustand der Strassen feststellen. Ein solches Auf und Ab im Rahmen von Niedergang und Massnahmen war jedoch nicht neu, sondern die Regel. Die schwierigen Verkehrsverhältnisse wurden damals im Rahmen einer merkantilistischen Zielsetzung und im direkten Zusammenhang mit intensivierten Ausbaumassnahmen des Hauptstrassennetzes nur vermehrt bewusst.

Die Entwicklung der Strassen respektive des Wegebaus lässt sich für den Kanton Zug vom Spätmittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in zwei Phasen unterteilen. Die erste Phase dauerte bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Die stadtzugenerische Verkehrspolitik bezog sich einerseits auf die Positionierung zwischen den benachbarten Ständen und andererseits in der Region auf die – nur teilweise erfolgreiche – Durchsetzung der Hoheit über die Hauptstrassen. Der Strassenunterhalt lag als Pflicht bei den lokalen Anstössern. Nur wenige, wichtige Passagen wurden direkt in staatlicher Regie gebaut und unterhalten. Frühe Ansätze systematischer Wegreformen scheiterten an ungenügenden staatlichen Durchsetzungsmöglichkeiten. Der stete und konsequente Unterhalt erwies sich als besonderes Problem. Immerhin lässt sich gegen Ende dieser Phase eine Ausdehnung und Systematisierung des Strassenbaus hin zu einem staatlichen «Tiefbauamt» feststellen. Seit den 1760er Jahren wurden dann die Strassenbaubemühungen intensiviert.

Sie lassen sich als Beginn einer zweiten Phase interpretieren, welche im Kunststrassenbau der 1830er und 1840er Jahre ihren Höhepunkt und mit dem Eisenbahnbau ihr Ende hatte. Dies bezieht sich auf die Hauptstrassen. Für die lokalen Wegnetze sind in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch keine entsprechenden Massnahmen nachzuweisen.

Im Kanton Zug kann eine solche Entwicklung dank verschiedener, aussagekräftiger Quellen nachgezeichnet werden: Geländebefunde, historische Karten und Pläne des Gebietes, Zuger Wegrodel von 1413 und 1511, ein Konflikt um die richtige Landstrasse zwischen Zürich, der Inner- und dem Gotthard aus dem 15. Jahrhundert, Ratsprotokolle, Zollakten oder ein ausführliches Augenscheinprotokoll der Strassenkommission von 1834. Das unterschiedliche Interesse, in welchem die Schreiber zur Feder griffen, lässt jeweils besondere Aspekte der Verkehrsrealität hervortreten.

Natur- und kulturräumliche Bedingungen

In einem Verkehrsraum entstanden verschiedene, sich überlagernde Netzstrukturen. Regionale und überregionale Verbindungen überlagerten die in lokalen Bezügen entstandenen und ausgeprägten Wege. Die lokalen Wegnetze fügten sich mit diesen zu einem nach aussen hin offenen System.

Die Verkehrswege erfüllten verschiedene Funktionen: erstens als Erschliessung von Feld und Wald im Rahmen der Hof- und der Siedlungswirtschaft, zweitens als Verbindung zwischen Siedlungen und Räumen, drittens als Sphäre des Austauschs und viertens als öffentlicher Raum der Repräsentation von Kirche und Staat.

Es waren in erster Linie die Siedlungen, die von diesen aus erfolgreiche Bewirtschaftung des Umlandes, ihre Fernbeziehungen unterschiedlicher Reichweite sowie die naturräumlichen Zwangspassagen, die Engpässe und Flussübergänge, welche die Wegverläufe vorgaben. Das Beispiel des Kantons Zug ist besonders vielfältig. Die Region bildet einen Übergang zwischen den Voralpen und dem Mittelland. Sie wies kleinstädtische Raumbezüge, geschlossene Siedlungen, klösterliche Wirtschaftskomplexe als lokale Zentren und auch Gebiete mit ausgeprägter Streusiedlung auf. Im östlichen Kantonsteil dominierte die Viehzucht mit entsprechender alpwirtschaftlicher Vertikalstruktur, während das Gebiet im Norden und Westen des Kantons wesentlich vom Ackerbau geprägt war.

¹ Ich danke Dr. Beat Dittli sowie meinen Kollegen Cornel Doswald und Andriu Maissen für die kritische Durchsicht des Textes.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Das *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* (IVS)¹ besteht seit Mitte der 1980er Jahre. Es basiert auf dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (Art. 5 und 6, NHG) und auf dem Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA, bis Mitte 1999 zeichnete das BUWAL als Auftraggeber). Institutionell ist es dem geografischen Institut der Universität Bern angegliedert. Das Inventar stellt ein für Bundesbehörden verbindliches Instrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung. Das IVS ist eine Bestandsaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen (Distanzsteine, Kapellen, Wegkreuze, Gasthäuser usw.) und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz.

Im Kanton Zug entstand das Inventar im direkten Kontakt mit dem kantonalen Amt für Denkmalpflege. Dank der finanziellen und personellen Unterstützung durch den Kanton Zug konnten neben den nationalen auch die regionalen und lokalen Strecken vollständig dokumentiert werden. Die Arbeit wurde 1996 aufgenommen und 1998 beendet.² Durchgeführt wurde sie von Frank Rodgers und Hans-Ulrich Schiedt. Die kantonale Vernehmlassung der vorliegenden Resultate wurde 1999 abgeschlossen.

Das IVS versteht sich komplementär zum Inventar schützenswerter Ortsbilder (ISOS) und zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Es will Grundlagen bereit stellen, um in den Prozess der aktuellen Veränderung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Sinne einer *Lesbarkeit der Umwelt* gestaltend und regulierend einzugreifen. Damit ist das IVS eingebunden in den Wandel von der bis in die 1960er Jahre vorwiegend positiven Sicht der Errungenschaften der Modernisierung zur seither vermehrt problemorientierten Haltung gegenüber den Modernisierungsfolgen, welche die Immissionen, Agglomerationen, die Umweltverschmutzung und -zerstörung bis hin zum kulturellen Substanz- und Identitätsverlust ins Blickfeld rückt. In dieser Hinsicht ist die rasche und tiefgreifende Veränderung von

Siedlungen und Landschaft in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durchaus mit einem Brand in einem Staatsarchiv zu vergleichen.³

Die Beurteilung noch vorhandener historischer Verkehrswege erfolgt nach verschiedenen Kriterien: Kommunikationsbedeutung, Bedeutung der verbundenen Zielorte und Zielregionen, Zeitraum der Aktualität oder Kontinuität, zeitliche Abfolge verschiedener Linienführungen, herrschaftliche, wirtschaftliche, militärische und soziale Funktionen, Nutzungs- und Transportformen, Verkehrsfrequenzen und Transportvolumen, Herkunft und Ziele der Handelsgüter, der Verkehrsweg als Gegenstand der Strassenbaupolitik, Stand der Bautechnik und der Baustile und deren Einfluss auf die Wegenlage.

Die Geländebefunde werden nach folgenden Kriterien bewertet: Ausprägung im Gelände (viel Substanz, Substanz, Linienführung), Wegtyp und Wegform (Wegbreite, Hohlweg, Hangweg usw.), Wegoberfläche (festgetretene Erde, Schotterung, Prügellage, Pflasterung usw.), Kunstbauten und Wegbegleiter, regionale Häufigkeit und Zustand.⁴ Die Geländebefunde können mit Methoden der historischen Geografie⁵ und der Archäologie interpretiert werden.

Die lagerichtige Verzeichnung der Geländebefunde auf topografischen Karten und deren Beschreibung in Geländedossiers liefert die Grundlage für die anschliessende historische Recherche. Die IVS-Dokumentation gliedert sich in drei Hauptprodukte, eine Geländekarte, eine Inventarkarte und eine schriftliche Dokumentation.⁶ In der Geländekarte – Grundlage sind die Karten der schweizerischen Landestopografie (1:25 000) – wird die gegenwärtige konkrete Ausprägung von Weg und wegbegleitender Situation dokumentiert. In der Inventarkarte, in welcher die historischen Verkehrswege nach Strecke, Linienführungen und Abschnitten aufgenommen sind, wird einerseits nach historischer Kommunikationsbedeutung und andererseits nach Substanzgrad im Sinne einer Bewertung in lokal, regional und national unterschieden. Die historischen Belege, der Verlauf und der aktuelle Zustand des Verkehrswegs werden in kurzen Monografien beschrieben.

¹ Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), Finkenhubelweg 11, 3012 Bern, Tel. 031 631 35 35, E-Mail: ivs@ivs.unibe.ch.

² Hans-Ulrich Schiedt, IVS Dokumentation Zug, Manuskript, Bern 1998. Der gegenwärtige Stand der Dokumentation kann beim IVS oder dem kantonalen Amt für Denkmalpflege Zug eingesehen werden. Einen Überblick gibt das IVS Kantonsbulletin: Zug, Begleitheft zur IVS Dokumentation, Bern 1998.

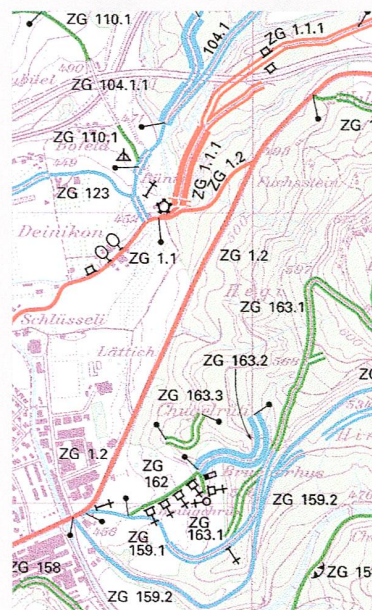
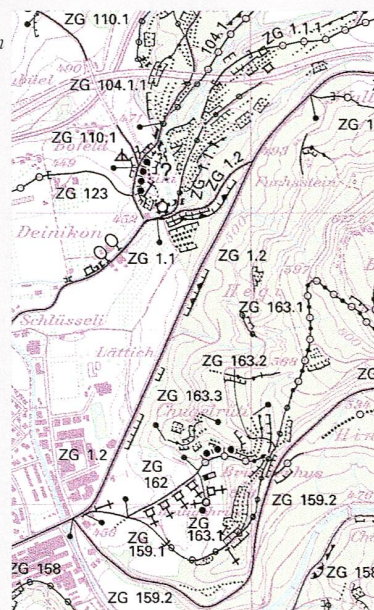
³ Heinrich Hafner, Der Brand im Staatsarchiv. Gedanken eines Planers zum Stellenwert der historischen Kulturlandschaft und zur Rolle des IVS in der Ortsplanung, Bulletin IVS, Bern 2/1992, 12–19.

⁴ Vgl. auch Ruedi Bösch, Philipp von Cranach und Cornel Doswald, Historische Wegforschung im Kanton Aargau, Argovia 105, 1993, 205–250, besonders 214; IVS-Handbuch Methodik, Bern 1992 und 1999.

⁵ Dietrich Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie, Sigmaringen 1979, 433–483. – Ein Literaturbericht über den Stand und die neueren Tendenzen kulturräumlicher Umsetzung der historischen Geografie liegt vor mit: Klaus Fehn, Historisch-geographische Kulturlandschaftspflege 1986–1997. In: Siedlungsforschung, Archäologie – Geschichte – Geographie 15, Bonn 1997, 221–248.

⁶ Als Endprodukt sind CD-ROMs vorgesehen.

IVS-Geländekarte, Ausschnitt. Situation zwischen der Lorze und dem Deinerwald. Die Nummern verweisen auf den jeweiligen Beschrieb in der IVS-Dokumentation. Dort sind auch die verwendeten Symbole und Signaturen erklärt.



IVS-Inventarkarte, Ausschnitt. Als einfacher Strich sind die Verkehrswege aufgenommen, welche als historische Linienführung erhalten, im Übrigen jedoch überprägt sind. Der schmale Doppelstrich bezeichnet Wege, welche noch traditionelle Substanz aufweisen. Der fette Doppelstrich verweist auf Wegbereiche mit viel Substanz. Rot sind die Wege von nationaler Bedeutung kartiert, blau die regionalen und grün die lokalen Wege. Diese Bewertung kann sich sowohl auf deren Kommunikationsbedeutung als auch auf den Substanzgrad beziehen.

Bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Kanton Zug eine vorwiegend agrarisch ausgerichtete Region. Die Wege waren integraler Bestandteil erstens der lokalen Dorf- oder Hofwirtschaft und zweitens der regionalen Herrschaft. Das galt für das Gebiet der Stadt Zug und ihrer Vogteien. Die Gemeinden des sogenannten Äusseren Amtes bewahrten im Rahmen des eidgenössischen Standes eine von der Stadt unabhängige Stellung. Diese politische Struktur verhinderte bis ins 19. Jahrhundert eine straffere, stadtstaatliche Verkehrsorganisation und ein ganz auf die Stadt hin orientiertes Hauptstrassennetz, wie dies beispielsweise in den Kantonen Zürich und Luzern feststellbar ist.

Wo topografische Zwänge einen bestimmten Verlauf vorgaben, in intensiv genutzter Umgebung und vor allem in Siedlungen weisen die Linienführungen in der Regel ein grosses Beharrungsvermögen über lange Zeiträume auf. Wo nur wenige topografische Zwänge oder wo keine intensive, siedlungsnaher Bodennutzung den Verlauf bestimmten, waren die Wege vielfältig und auch veränderlich. Nur ein Teil der Wege war als verfestigte Wegbereiche dauernd aus der Flur ausgeschieden.

Die verschiedenen Linienführungen lassen sich in vielen Fällen in eine erste, relative Chronologie einordnen. Die direktesten, steilsten Wege an Hügelzügen und Bergen sowie die oberhalb der oft sumpfigen Ebenen erhöht verlaufenden Hangwege zählen auch im Kanton Zug in der Regel zur älteren Weggeneration.² Dies ist vielfach noch an der Siedlungsentwicklung und anhand von Geländebefunden nachzuvollziehen. Die Karten des 19. Jahrhunderts geben dafür manche Beispiele.³ Dabei schloss die grosse

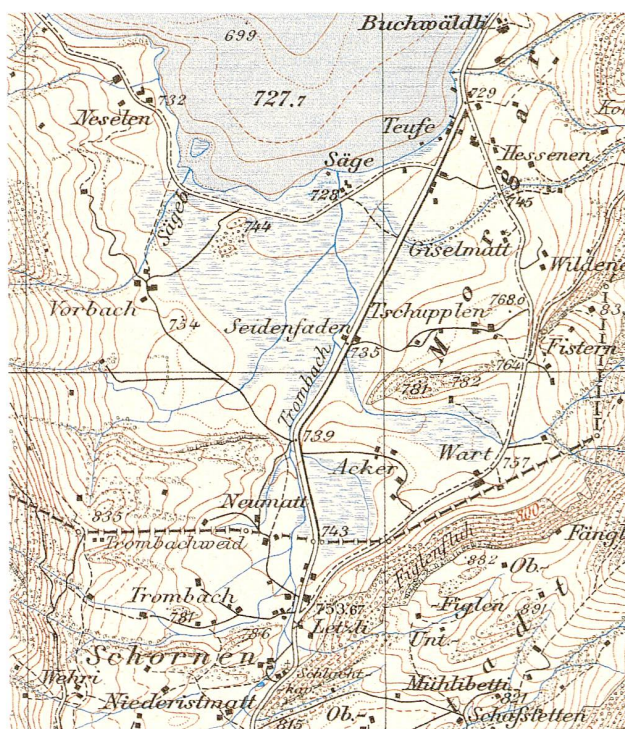


Abb. 1

Der leicht vergrösserte Ausschnitt aus dem Topographischen Atlas (Blatt 258, Sattel, 1890) zeigt zwischen dem Ägerisee und der Kantons-grenze sowohl die alte, erhöht dem Abhang entlang führende Landstrasse (rechts) als auch die in der ersten Hälfte der 1840er Jahre fertiggestellte, durch die Ebene gebaute Kunststrasse.

Steilheit nicht in jedem Falle den Einsatz von Zugvieh und Wagentransporte aus. Der Vorspann von zusätzlichen Tieren war bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts die zeitgemässe Art, solche Passagen zu überwinden.⁴ Erst mit den Kunststrassen des 19. Jahrhunderts wurde es üblich, Steigungen über die Hügel- und Bergzüge mit bautechnisch und finanziell aufwendigen Serpentinaugen zu verringern und gleichmässig zu gestalten oder aber überhaupt zu umgehen. Die Faustregel, dass die an Hügelzügen direktesten, steilsten Linien auch die ältesten sind, ist jedoch dort fragwürdig, wo eine zeitgleiche funktionale Unterteilung in steilere Fuss-, Saum- oder Schleifvarianten und weniger steile Varianten für den Wagen- oder Karrenverkehr bestand. Ein solches Wegsystem ist beispielsweise von Zug auf den Zugerberg nachzuweisen.⁵

Auch bezüglich der Verbindungen durch die Ebenen ergibt sich vielfach eine Chronologie der Linienführungen. Die Ebenen stellten bis ins frühe 19. Jahrhundert oft ein ebenso grosses Hindernis dar wie die Berge. Die werden den Staaten des Spätmittelalters und der Frühneuzeit hatten weder die Mittel noch die zukunftsgerichtete Konzeption, welche grössere Unternehmungen wie Entsumpfungen und von einer effizienten Entwässerung geleitete Anlagen ganzer Strassenzüge erlaubt hätte.⁶ Jost Knopflins Bau der Sumpfstrasse am Nordende des Zugersees Mitte des 16. Jahrhunderts, diese gemäss Zuger Chronik «schöne strass von der statt bis auf Kham über den sumpf mit villen steinernen

² Vgl. auch die allgemeinen Überlegungen von Dietrich Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Sigmaringen 1979, 433–483, besonders 448 f.

³ Topographischer Atlas («Siegfriedkarte»), 1:25 000, Zuger Blätter 1884–90. Situationen einer leicht erhöht als Hangweg verlaufenden älteren Landstrasse und eines direkt durch die Ebene führenden jüngeren Verlaufs einer Talstrasse sind heute noch beispielhaft zwischen Zug und Baar, zwischen Cham respektive Hünenberg und Honau sowie südlich des Ägerisees nachvollziehbar. Situationen mit direkt und steil aufsteigenden älteren Linien und einem geschwungenen, weniger steilen Verlauf einer aufwändigeren Kunststrasse finden sich beispielsweise am Zugerberg oder zwischen Blickensdorf und Kappel.

⁴ Die selbstverständliche Verwendung des Vorspanns in grossen Steigungen geht beispielhaft aus einer geheimen österreichischen Kundenschaft hervor, welche die Wege hinsichtlich der militärischen Aufmarsch- und Rückzugsmöglichkeiten beschreibt («Verzeichniß Aller Wege und Fussteige, so aus der Position des Herrn Generalen Br. Jellachich gegen Zürich, Baar, Zug, Menzingen und Luzern führen, so wie die Beschreibung der Brücken, Stegen und Durchführten durch die Sill, im Juli Ao. 99»). Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, K X 36 F. – Diese Quelle und deren Transkription verdanke ich dem Historiker Cornel Doswald.

⁵ Strassenrodel der Zuger Burger, 1413 und 1511, SSRQ ZG 2, 655 ff., Nr. 1236 und Nr. 1237.

⁶ Hans-Ulrich Schiedt, Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime. Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 49, 1999, 16–34.

bruggen», war diesbezüglich die Ausnahme.⁷ Treibende Kraft war hier das grosse Interesse der Stadt Zug an einer Verbindung mit ihren Vogteien in Ennetsee und mit den gemeineidgenössisch verwalteten, für den zugerischen Kornmarkt wichtigen Gebieten des aargauischen Freiamts.⁸

Zum prägenden Bild der Verkehrserschliessung wurden die sogenannten Talstrassen durch die Ebenen im Kanton Zug seit den 1830er Jahren (Abb. 1). Der Kunststrassenbau der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der Eisenbahnbau stellen auch im Kanton Zug entscheidende Zäsuren dar,⁹ und mit den Möglichkeiten des Eisenbetonbaus wurden die (technischen) Verkehrsmöglichkeiten beinahe unbegrenzt (Abb. 2). Die in den 1840er Jahren entstandenen Vorarbeiten zur in den 1860er Jahren publizierten Dufourkarte und die 1:25 000er Kartenblätter des Topographischen Atlases der 1880er Jahre dokumentieren jene verkehrsgeschichtliche Phase, die von den Zeitgenossen selbst als Verkehrsrevolution wahrgenommen wurde.¹⁰ Die Vorarbeiten und die Dufourkarte gehen noch vor die Zeit der Eisenbahnen zurück, die seit den späten 1850er Jahren mit den Stationen und mit dem allgemein viel grösseren Verkehrsaufkommen auch tiefgreifend auf die Weg- und Strassennetze einwirkten. Die Karten des Topographischen Atlases der 1880er Jahre und seiner zweiten Auflage nach 1900 weisen dann in der Regel sowohl noch die überkommenen Wegverläufe als auch die neuen Erschliessungen nach. Anhand der Kartenwerke des 19. Jahrhunderts lässt sich der Zustand vor und der Wandel während der Industrialisierung nachzeichnen. Trotz der damaligen und der seitherigen grossen Veränderungen der Kulturlandschaft

weist der Vergleich dieser Karten mit dem heutigen Weg- und Strassennetz eine grosse, erstaunliche Kontinuität der Linienführungen nach, die nur in der grossen Meliorationsebene nördlich des Zugersees und in jüngeren Siedlungsagglomerationen nachhaltig gestört ist.

Wegformen

Die konkrete Ausformung der Wege im Gelände ist nur selten Gegenstand verkehrsgeschichtlicher Betrachtung. Dabei hat sich gerade auf dieser Ebene das alltägliche Verkehrsgeschehen abgespielt: Hier erwies sich eine Stelle

⁷ Zitiert nach Eugen Gruber und Otto Wolf (Hg.), Geschichte von Cham, Band 1, Cham 1958, 241.

⁸ Hans-Ulrich Schiedt, IVS Dokumentation Zug, Manuskript, Bern 1998, ZG 4 und 4.1.

⁹ Paul Dändliker und Hans Schwegler, Strassenbau und Verkehrsplanung im Kanton Zug. ZNbl. 1973, 91–119; IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8); zur zugerischen Eisenbahngeschichte vgl. Jürg Alexander Johann Schalch, Zug kommt zum Zug. Steinhausen 1997.

¹⁰ Topographische Karte des eidgenössischen Standes Zug, aufgenommen durch J. Anselmier, 1845/46; Karte des Kantons Zürich von Johannes Wild, aufgenommen 1843–51. Es handelt sich bei diesen beiden Aufnahmen um die Vorarbeiten (1:25 000) zur Topographischen Karte («Dufourkarte»), 1:100 000, Blatt VIII, 1861, und Blatt IX, 1854; Topographischer Atlas («Siegfriedkarte»), 1:25 000, Zuger Blätter: 1884–1890. – Über die historischen Karten des Kantons Zug informieren Paul Dändliker, Der Kanton Zug auf Landkarten, 1495–1890. 2. Auflage, Zug 1969, sowie IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8), Bibliografie.

Abb. 2

Die drei Brücken im Lorzentobel: die Holzbrücke aus dem Jahr 1759, das Bogenviadukt von 1910 und die Spannbetonbrücke aus dem Jahr 1985. Sie führen in je zeitgemässer Höhe über die Lorze. Im Rahmen der Inventarisierung des IVS ist diese Situation als Ensemble von nationaler Bedeutung eingestuft worden.



als zu schmal, dort der Boden als zu tief für die schwere Wagenladung, und an einer dritten Stelle war der Weg durch das angrenzende Wiesland die beste Variante.

Die unsteten Verkehrsverhältnisse erforderten in einem hohen Masse Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten. Es war eine bekannte Tatsache, dass eine Strasse immer so schlecht war wie ihre schlechteste Stelle. Dies galt vor allem für die weiter reichenden, regionalen und überregionalen Verbindungen. Von den weit entfernten grossen Städten und Wirtschaftszentren aus liess sich der oft schnell wechselnde Zustand solcher Passagen kaum mit Sicherheit voraussagen. Aus diesem Umstand ergaben sich verschiedene Möglichkeiten: Man benutzte für die Transporte weiterhin Saumtiere, die solche Hindernisse leichter überwinden, oder aber man übergab die Transportware einer Stafette lokaler Transporteure, welche die Verhältnisse und mögliche Alternativen genau kannten und bei den entsprechenden Stellen auf lokale Vorspanne zurückgreifen konnten.

Wegbreite

Wer sich über die Wegbreite informieren will, hat zwei verschiedene Zugänge. Herrschaftliche Ratsbeschlüsse versuchten immer wieder die Breite der wichtigsten Strassen auf ein Mindestmass festzulegen. Gemäss Zuger Strassenrodel aus dem Jahr 1413 sollten sich auf den Landstrassen zwei Fuhrwerke kreuzen können.¹¹ 1511 bestimmte der erneuerte Rodel, der Fuhrmann müsse neben seinem Wagen gehen können.¹² Mitte des 16. Jahrhunderts dann sollte die Landstrasse von Zug über Baar zur Sihlbrücke 18 Fuss breit sein; das waren ca. 6 Meter.¹³ Für die Landstrasse von Zug über Cham zur Reussbrücke wurde in den 1760er Jahren eine Breite von 18 Schuh ohne die Gräben¹⁴ und Ende des 18. Jahrhunderts eine solche von 24 Fuss festgelegt.¹⁵ Letztere zwei Angaben betrafen allerdings schon eine am frühen Chausseebau orientierte Breite, die, wie ein späterer Augenschein zeigte, in Realität fast nirgends erreicht wurde.¹⁶

Andererseits sind zahlreiche Klagen überliefert, nach denen sich die Strassen immer wieder unkontrolliert seit-

lich ins Umland ausdehnten. Dies betraf vorwiegend jene Abschnitte, in denen der Wegbereich nicht mit Zäunen, Hecken und Mauern eingegrenzt war.¹⁷ In Gebieten ausserhalb der Siedlungen, durch die Allmenden und Wälder, konnten die Wege mit verschiedenen Varianten eigentliche Bänder bilden. Solche Wegzonen sind beispielsweise für den Lowald an der Landstrasse zwischen Hünenberg und Meisterswil überliefert. Der Bannwalter hatte sich gegenüber dem Rat der Stadt Zug wegen der vielen Wege durch den Wald zu verantworten. Er rechtfertigte sich mit der Tatsache, dass schon immer eine Landstrasse durch den Wald geführt habe. Der Rat beschloss, die Landstrasse ausbessern zu lassen und gleichzeitig die Benutzung der übrigen Wege zu untersagen.¹⁸ Damit handelte der Rat in den Bedingungen der Zeit konsequent: Der Ausbau und der gute Unterhalt einer einzelnen Spur stellte die wirkungsvollste Massnahme gegen das seitliche Ausweichen dar.

Die Praxis der Fuhrleute, den problematischen Wegstellen auf den Wegrändern und über das freie Feld auszuweichen, wurde von der Obrigkeit auf Landstrassen in der Regel höher gewichtet als die landwirtschaftlichen Nutzungsrechte der anstossenden Bauern oder Korporationen. Im Lowald war dies anders, weil hier die staatseigene Waldung betroffen war. Die obrigkeitliche Argumentation ging in der Regel dahin, dass die Anstösser die Strassen durch ihr Land zu unterhalten hätten, ihrer Pflicht aber nur ungenügend nachgekommen seien und darum auch die Konsequenzen tragen müssten. Die Bauern ihrerseits hatten verschiedene Mittel, ein Ausweichen auf ihr Land zu verhindern: Sie pflanzten Baumreihen und Hecken, setzten Zäune, unterhielten Gräben, die wohl in erster Linie der Entwässerung der Wege dienten, aber auch eine effektive Begrenzung darstellten. Die obrigkeitliche Klage, dass Hecken und Bäume zu nahe am Weg stünden und damit ein schnelles Abtrocknen des Weges verhinderten, ist ebenso häufig überliefert wie die Klagen der Bauern, die Transporteure würden ihre Äcker verkarren. 1511 bestimmte der Rat der Stadt Zug in dieser Sache:¹⁹

Wo da landtstraßen sind, da sol man die heg abnemenn und behann die güetter, so daran stoßend, und sol jetwederer weg gebenn, das man nebendt einem wagen mög gan, und, wo aber löcher in denn straßen werdenndt, söllend die burger machen, wo sy zoll und umgelt davon nemenn, und, alle wil die straßen nit gemacht sind, das man sy wol gan mag, so sol man durch die güetter gan, so an die gassen stoßend, und, wo ouch böm an den straßenn stonnd, da sol man die est abschlann; das sond die ton, dero die Böm sind, allenthalbenn, das man mit einem fuder gefaren mag, und sol das ein offne landtstras sin.

Die Strassen waren also gleichzeitig schmal und ausufernd zugleich. Das war mehr noch ein Problem des Unterhalts als eine Frage der Anlage. Die seitlich klar definierte Strasse konnte als Regelfall erst im 19. Jahrhundert durchgesetzt werden. Für grosse Teile der Wegnetze galt vorher, dass sie erst durch die Benutzung entstanden und

¹¹ SSRQ ZG 2, 657, Nr. 1236, Strassenrodel der Zuger Bürger, 1413: «und [die] lantstraß sun as wit sin, daz zwo wegen für einander mugin gan, do es notdürftig ist».

¹² SSRQ ZG 2, 659, Nr. 1237, Strassenrodel der Zuger Bürger, 1511.

¹³ Anton Weber, Die Sihl- oder Horgner-Strasse und die Sust in Zug, ZNbl. 1886, 10f. – Auch im Jahr 1734 wurde für die Landstrasse zwischen Zug und Baar eine Breite von 18 Fuss festgelegt (BA Zug, A 39.26.23, S. 103, Ratsprotokoll vom 19. Juni 1734).

¹⁴ BA Zug, A 39.26.32, S. 72 (Ratsprotokoll vom 26. Oktober 1768).

¹⁵ SSRQ ZG 2, 826, Nr. 1492.

¹⁶ Verzeichnis aller Landstrassen 1. und 2. Klasse und ihrer Längenmasse im Kanton Zug [1834], Staatsarchiv Zug, Theke 55, 1803–1847.

¹⁷ Hans-Ulrich Schiedt, Das ländliche Wegnetz. In: Bulletin IVS, Bern 1/1993, 4–9, S. 7.

¹⁸ BA Zug, A 39.26.22, fol. 23r (Ratsprotokoll vom 7. März 1733).

¹⁹ SSRQ ZG 2, 659, Nr. 1237, Strassenrodel der Zuger Bürger aus dem Jahre 1511.

durch ihre Nichtbenutzung schnell auch wieder verschwinden konnten: Die Wege prägten sich in erster Linie durch deren Gebrauch aus.²⁰ Der Verkehr verfestigte die Oberflächen und war damit grundlegend für deren Ausbildung und Weiterbestand. In schriftlichen Quellen sind solche Prozesse an mehreren Stellen fassbar, etwa wenn der Zöllner von Berchtwil klagte, dass durch die missbräuchlichen Warentransporte des nahen Reussfahrts eine Strasse durch sein Land entstehe.²¹ Ein andere Klage überliefert den gegenteiligen Fall: Zwischen der Sinsler Reussbrücke und Maschwanden sei die sogenannte Mattenbodenstrasse infolge der Verkehrsverhinderung der Hünenberger gefährdet – und damit auch der Zoll betroffen, der dem Zöllner bei der Reussbrücke von der Stadt Zug um eine jährliche Pacht von nur 300 Gulden zur eigenen Bewirtschaftung überlassen worden war. In anderer Form ist dieser Prozess an der Säumerstrasse von Horgen nach Zug greifbar, als in den 1760er Jahren die gegensätzlichen Interessen von Zug und Baar respektive dem sogenannten Äusseren Amt den notwendigen Unterhalt verhinderte. Ein Grad der Erosion sei

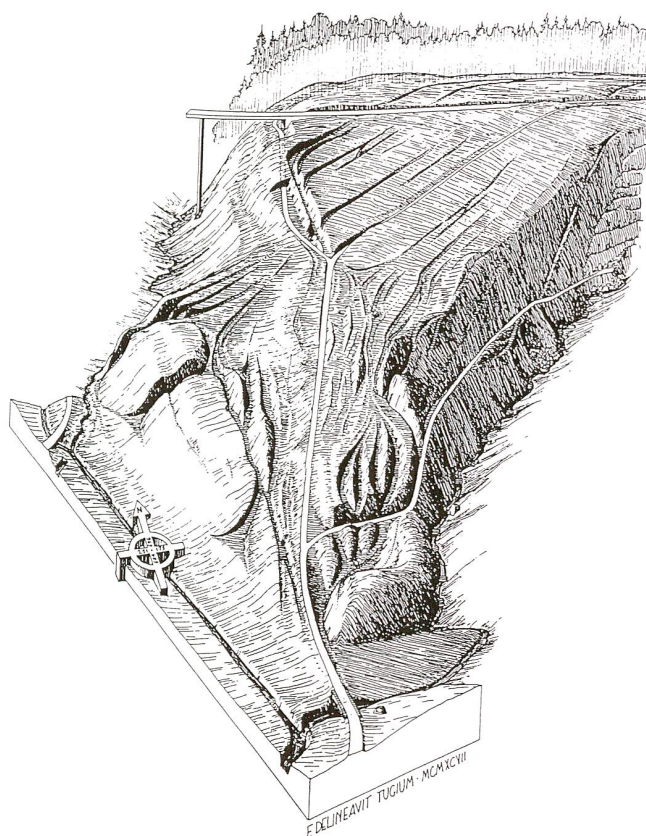


Abb. 3
Hohlwegbündel im Baarer Breitholz bei Deinikon, Blockbild. Aufnahme und Zeichnung von Frank Rodgers. Die Situation an der alten Säumerstrasse zwischen Zug und der Sihlbrücke ist ein eindrücklicher Zeuge der vormodernen Verkehrswirklichkeit. Der senkrecht aufsteigende, heute noch aktuelle Weg entspricht der schon für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts nachgewiesenen Linienführung. Im Verhältnis zu dieser lassen sich die verschiedenen Spuren mindestens drei weiteren, älteren Wegenerationen zuordnen.

hier erreicht, der kaum noch eine Reparatur möglich mache. Der Transitverkehr wechselte in dieser Zeit auf andere Routen – die Albispassroute²² und die Landstrasse von Richterswil nach Brunnen – und bedrohte damit den Bestand des Verkehrswegs zusätzlich als Folge der Nichtbenutzung.²³

Hohlwege

Ein besonderes und verbreitetes Phänomen waren die Hohlwege. Sie sind Zeugen der harten, vormodernen Verkehrswirklichkeit, in welcher nicht wenige Historiker den entscheidenden Engpass der wirtschaftlichen Entwicklung überhaupt sehen.²⁴ Am häufigsten sind die Hohlwege in Inspektionsberichten der Obrigkeit und in der Folge in Konflikten mit den Anstössern um den Wegunterhalt überliefert. Für das Gebiet des Kantons Zug stellen sie neben den historischen Brücken die vielleicht eindrücklichsten Geländebefunde dar. Hohlwege und Hohlwegbündel sind noch heute etwa am Südwestabhang der Baarburg, bei Deinikon an den alten Wegen zur Sihlbrücke (Abb. 3) und nach Kappel, zwischen dem Ägerital und Menzingen südlich der Fürschwand oder am Nordabhang des Rooterbergs erhalten.

Die Entstehung eines Hohlwegs konnte verschiedene Ursachen haben. Man durchschnitt Geländeerhebungen, um grosse Umwege zu vermeiden. Ein solcher Aufwand kam allerdings nur für die wichtigen Verbindungen in Frage. Die meisten Hohlwege entstanden durch den Verkehr selbst, durch die Fussgänger und die Saumtiere natürlich weniger als durch die schweren Wagen, durch diese wiederum weniger als durch die geschleiften Lasten, auf trockener oder gefrorener Oberfläche weniger als auf durchnässter (wobei das Eis mit seiner Sprengkraft den Wegoberflächen in anderer Hinsicht selbst wieder stark zusetzte) und auf ebener Strasse natürlich weniger als in Steigungen. Hier wirkten die bergwärts ziehenden Zugtiere mit grösserer Kraft auf die Wegoberfläche ein. Den ruinösesten

²⁰ Folgender Abschnitt aus Schiedt 1999 (wie Anm. 6), 22 ff.

²¹ BA Zug, A 39.26.29, fol. 158r (16. Juni 1753), 172v (6. Oktober 1753), 225v (11. Mai 1754), 242r (19. Juli 1754), 260v (9. November 1754) und 265v (11. Dezember 1754); A 39.26.30, fol. 11r (12. April 1755), und 21v (26. Juni 1755).

²² Diese führte zu dieser Zeit jedoch ebenfalls nicht mehr in erster Linie über die alte Landstrasse in Ennetsee, sondern wechselte bei Sins vermehrt auf die westliche Reusstalseite: IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8), ZG 6 und ZG 111.

²³ BA Zug, A 39.26.32, S. 43 (1. Juli 1768). – Zum Wegkonflikt zwischen Baar und Zug: Akten über die Sihlstrasse, Mappe Sust und Zoll, BA Zug, A 33.2; EA 8; Renato Morosoli, Zweierlei Erbe. Staat und Politik im Kanton Zug 1803–1831/47, Zug 1991, 300 ff.; Frank Rodgers und Hans-Ulrich Schiedt, Das Hohlwegsystem im Breitholz. Bulletin IVS, Bern 1/1997, 39 ff.; IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8), ZG 1.

²⁴ Etwa Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt [1977] 1989², 13: «Der Landverkehr war, anders als der Verkehr zu Wasser, bis dahin das schwächste Glied in der Kette der kapitalistischen Emanzipation von den Schranken der organischen Natur.»

Einfluss hatte in diesen Passagen jedoch die bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts vorherrschende Art des Bremsens: Bis dahin verlangsamte und kontrollierte man die Talfahrt durch direkte Reibung auf der Wegoberfläche, dem sogenannten «Hemmen». Die Mittel dazu waren die Bremschuhe, den Rädern unterlegte Kufen, und – noch archaischer – die Räder blockierende oder direkt auf der Wegoberfläche Bremswiderstand erzeugende Prügel. Die Wagen wurden so zu eigentlichen Schlitten mit je nach Ladegewicht grösserem oder kleinerem «Tiefgang». Die aufgebrochenen Bereiche der Wegoberflächen drohten beim nächsten Regenguss weggespült zu werden. Die Bremsklötze, das heisst das Bremsen durch Reibung an den Rädern, stellten hier einen entscheidenden Fortschritt dar, der sich wesentlich jedoch erst im Laufe des 19. Jahrhundert durchsetzte.

Die Problematik der Hohlwege stellte sich nicht nur bei eindrücklich tiefen Geländeinschnitten. Wenn sich die Radschienen als sogenannte «Geleise» eintieften, konnte eine relativ geringe Eintiefung schon genügen, um den Wagen-

verkehr nachhaltig zu behindern. Diese Situation war nicht die Ausnahme, sondern besonders in den Steigungen die Regel. Spätestens wenn die Achsen der Wagen und Karren den Boden berührten, bildeten auch solche Passagen eigentliche Sperren.

Wegaufbau

Neben einfach verfestigten Erdwegen waren die Schotterwege am häufigsten verbreitet (Abb. 4). Es gibt viele Beispiele, welche belegen, dass die Schotterung seit dem Spätmittelalter für die Landstrassen üblich war. Dabei handelte es sich in den wenigsten Fällen um eine planmässige Anlage eines Wegkörpers im Sinne einer späteren Chaussee, als vielmehr um ein Mittel des sporadischen, in sogenannten Kirchenrufen verfügten Unterhaltes.

Es ist notwendig, sich in diesem Zusammenhang zu vergegenwärtigen, dass das mögliche Transportgewicht sehr stark abhängig war von der jeweiligen Wegoberfläche. So bedurfte es einer ungefähr achtmal grösseren Kraft, um eine Last auf nicht angelegter Oberfläche in Bewegung zu



Abb. 4
Die ehemalige Landstrasse im Rainmatterwald bei Hünenberg. Die alte Landstrasse, die von der Stadt Zug zur Reussbrücke bei Sins führte, wurde in der zweiten Hälfte der 1760er Jahre ausgebaut. Ihre Bedeutung als Landstrasse verlor sie 1845/46 mit der Neuanlage der weiter nördlich durch den Herrenwald führenden Strasse. Die verschiedenen Schotterschichten haben sich mit der Erde des Waldbodens zu einer festen Oberfläche verdichtet.



Abb. 5
Die in einem kurzen Abschnitt noch erhaltene Oberflächenpflasterung des Aufstiegs von der Lorzentobelbrücke nach Schönbrunn. Diese wurde im Zusammenhang mit der 1759 gebauten Brücke angelegt.

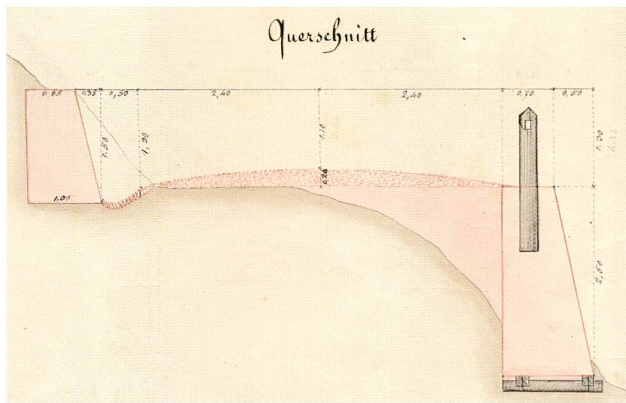


Abb. 6

Strassenprojekt Zug–Walchwil–Arth des Graubündner Ingenieurs Richard LaNicca aus dem Jahre 1828, Querschnitt. Seit den 1760er Jahren waren die Massnahmen an den Landstrassen vom Ideal der Chaussee geleitet. Aber erst Ende der 1820er Jahre konnte eine solche im Kanton Zug zum ersten Mal verwirklicht werden. Über dem viel schmaleren, älteren Weg tritt auf dem Plan deutlich die Strasse als integrales Bauwerk hervor.

halten als auf einer gebauten Chaussee. Schon eine einfache Bekiesung konnte den Kraftaufwand halbieren, mit der eine Last gezogen werden musste.²⁵

Auch die Verdichtung und Verfestigung der Schotteroberflächen erfolgte hauptsächlich durch den Verkehr selbst. Die Strasse musste sozusagen «eingefahren» werden. Eine dauerhaftere Oberfläche hätten Pflasterungen geboten, doch waren der Aufwand und die Kosten so gross, dass nur die exponiertesten Stellen und allenfalls Siedlungspassagen der Strassen gepflastert wurden.²⁶ An wenigen Stellen sind heute noch eigentliche Oberflächenpflasterungen erhalten. Sie finden sich sehr lokal in Siedlungen, auf dem Pilgerweg nach Einsiedeln, an Kreuzungen, in engen Kurven oder an exponierten Lagen wie zum Beispiel im Lorzentobel (Abb. 5). Häufiger als Pflasterungen waren grob eingebrachte Steinlagen, die dann durch eine Erd- und Schotter-schicht überdeckt und verfestigt wurden. Allgemein üblich war auch das Einbringen von Astwerk, um die Löcher zu stopfen und um die Oberfläche zu verfestigen.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts war es dann die sogenannte Chaussee, die als Bauprinzip für die Landstrassen handlungsleitend wurde. Mit den Begriffen Chaussee oder Kunststrasse war der Verkehrsweg als integrale Weganlage bezeichnet (Abb. 6). Dazu gehörten verschiedene bauliche Elemente: seitliche Entwässerungsgraben, das Durchschneiden von Geländeerhebungen, das Auffüllen von Senken, das Anlegen von Dammanlagen durch die oft sumpfigen Ebenen. Höhendifferenzen wurden in weiten Kurven weniger direkt und gleichmässig steil überwunden. Die ganze Strassenanlage war vom Ziel einer schnellen Entwässerung der Wegoberfläche bestimmt. Dies war das grösste Problem des damaligen Strassenbaus. Auch die Strassenoberfläche selbst war als eigentlicher Wegkörper aufgebaut. Die Basis bildete eine Lage grob gesetzter Steine. Darauf waren Schotterschichten mit nach oben abnehmen-

der Korngrösse gewölbt verdichtet.²⁷ Neben dem geschotterten Wegkörper verlief idealerweise je eine seitliche Spur als Fuss- und als Sommerweg.

Der Bau von Kunststrassen wurde im Kanton Zug seit dem 1760er Jahren angestrebt. Allerdings konnte er sich erst seit den 1820er und dann vor allem seit Ende der 1830er Jahre durchsetzen. Vorher waren die Staatsfinanzen zu beschränkt, die zugerischen Zoll- und Weggeldeinnahmen unter luzernischem und zürcherischem Druck zu gering²⁸ und mit dem Gegensatz zwischen der Stadt, ihren Vogteien und dem Äusseren Amt ein staatliche Infrastrukturen nachhaltig retardierendes Hemmnis gegeben.

Lokales Wegnetz

Die Wegrodel der Stadt Zug aus den Jahren 1413 und 1511 und die auf eine ältere Vorlage zurückgehenden Wegbestimmungen von Baar aus dem Jahr 1644 überliefern ein sehr differenziertes Bild des ländlichen Wegnetzes.²⁹ Ein Teil des von Zug auf den Zugerberg führenden Wegsystems ist beispielsweise im älteren Rodel aus dem Jahr 1413 wie folgt geregelt:

... und ein wi[n]tterweg do durch, und ein füsweg dur jar; und, wer im sumer mennen wil, der sol für die kilchen har varen, dur den Widmen har, und do uf dur Guggendal uf, untz in daz Wile; do sun gatter hangen oder aber offen port sin.

Für die Gegend des Arbachs, zwischen Zug und Baar, lautete eine Bestimmung des Rodels von 1511:

²⁵ Vgl. Rodgers/Schiedt 1997 (wie Anm. 23), 43. – Über die technische Beschränkung des Verkehrs vgl. Ernst Engel, Die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen. Zeitschrift des königl. preussischen statistischen Bureaus, Nr. 5, Berlin 1864, 113–119.

²⁶ Vollständig gepflasterte Strassenzüge stammen in der Regel erst aus dem späteren 19. Jahrhundert.

²⁷ Als Beispiel das Zürcher Strassenmandat aus dem Jahr 1774 (Staatsarchiv des Kantons Zürich, III AA b 1): «Die Strassen selbst aber [sollen] von einem guten Fundament von grossen Steinen belegt, nach und nach mit reinerem Grien überschüttet, in der Mitte aber höher angelegt werden, damit das Wasser in die zu beyden Seiten der Straß anzulegende Rünze oder Gräben ablaufen möge. Weil auch die Vestigkeit und dauerhafte Erhaltung der Strassen von der Trökne einen merklichen Zuwachs bekommt, so sollen die an den angränzenden Güteren gepflanzte Grün- und Stauden-Häge, wie nicht minder die darauf befindliche Bäume ... von Zeit zu Zeit gestutzt und ausgehauen ... werden.»

²⁸ Hans-Ulrich Schiedt, Zölle der Frühneuzeit im Kanton Zug. Bulletin IVS, Heft 2, Bern 1998, 17–26. – Zu den Zolleinnahmen der Zeit nach 1800 vgl. Morosoli 1991 (wie Anm. 23), 324ff.

²⁹ SSRQ ZG 2, 655 ff., Nr. 1236 und Nr. 1237; Aloys Müller, Geschichte der Korporation Baar-Dorf. Baar 1945, 141–170. – Über die Wegnetze immer noch grundlegend; Karl Siegfried Bader, Ländliches Wegrecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 49, 1935, 371–444; ders., Studien zur Rechtsgeschichte des mittelalterlichen Dorfes, Band 3, Rechtsformen und Schichten der Liegenschaftsnutzung im mittelalterlichen Dorf. Wien, Köln, Graz 1973, S. 193 ff.

... und sol ... den weg bruchen von sant Martis tag untz zů mitten Mertzen mit allem dem, das in nutzlichen und fuglich ist, uß und inzulüfaren, und von mitten Mertzen untz zů sant Martis tag mag er uß und ingan; desglichen, was uff der matten wachst, welcher ley das ist, mag er in der zit ouch dannen füren. Ouch mag er ein karratenn heüw hinin füren, desglichen acherlütt drin und druß füren unnd in das gras mit dem vech, wie er des notürfftig ist, doch sol er dem weg nach faren wie ein andrer, und, ob sy den gatter weltend bschließen, mag er ouch ein schlüßel in sim kosten zů dem gatter machen lassenn

Das in diesen Rodeln allgemeinste und am häufigsten aufgeführte Wegrecht bestimmte, dass der vordere Liegenschaftsbesitzer dem hinteren Zugang zur Strasse, der hintere dem vordern Durchlass in das Feld, den Wald und die Allmende zu geben hatte. Oft standen diese Bestimmungen im Zusammenhang mit einem bestimmten Nutzer, manchmal sogar mit der Art der Transporte. Die allgemeinste Wegpflicht betraf den Unterhalt von Weg und Steg durch die Anstösser. Bei Landstrassen oblag der Unterhalt teilweise auch anstossenden Gemeinwesen oder, wo Zoll erhoben wurde, der Zuger Burgerschaft. Man unterschied zwischen Wegen, die nur von bestimmten Berechtigten benutzt werden durften, und «offenen» Wegen, die von allen begangen werden durften. Eine schwierige, heute nur noch annähernd nachvollziehbare Unterscheidung bestand zwischen Strasse, Weg und Gasse. Die Zusammenhänge, in denen diese Begriffe erwähnt sind, lassen darauf schliessen, dass in solcher Differenzierung Strasse die «offenen» Wege über das freie Land bezeichnete und Gasse in der Regel auch die seitliche, gebaute oder bepflanzte Begrenzung einschloss. Dabei konnten sich aber die Begriffe Strasse und Weg immer auch undifferenziert auf ganze Verbindungen beziehen.

Weiter unterschied man eine Vielzahl verschiedener Wege nach Wegziel, nach saisonaler Nutzung, nach konkreter Ausprägung des Weges oder nach Transportmittel. Aufgezählt sind Landstrassen, Kirch- und Leichenwege, Mühlen-, Holz- oder Tränkwege und am häufigsten einfache Nachbarschafts- und Flurwege. Auf den Landstrassen waren verschiedene Verkehrsfunktionen vereint: die lokale Erschliessung des Umlandes, der lokale oder regionale Marktweg und die überregionalen Verbindungen.

Man unterschied zwischen Sommer- und Winterwegen. Solche temporären Bestimmungen bedeuteten meist auch funktionale Einschränkungen. Je nachdem, ob zum Beispiel

die Felder brach lagen oder mit der Sommer- oder Winterfrucht bepflanzt waren, hatten die Wege zu diesen und an diesen vorbei verschiedene Funktionen und oft auch unterschiedliche Verläufe. Bezüglich der Transportmittel unterschied man zwischen Karr- respektive Fahr- und Fusswegen. Auf letzteren war jedes Verkehrsmittel untersagt. Man kannte Wege, auf denen das Vieh frei getrieben oder aber nur «gefangen» geführt werden durfte. Und Holz sollte man nur schleifen, wenn der Boden gefroren war.

Die schriftliche Fixierung solcher Regelungen ist oftmals ein Ausdruck der gleichzeitigen Durchsetzung herrschaftlicher Vorrechte und Bestimmungsgewalt.³⁰ Diese Regelungen blieben oftmals fast unverändert Jahrhunderte lang in Kraft. Am konkreten Beispiel der Wegrödel der Stadt Zug lässt sich eine solche lange Dauer auch in den Quellen nachweisen: Ein in den 1760er Jahren am Abhang des Zugerbergs ausgebrochener Konflikt zweier Nachbarn um das von einem Unwetter zerstörte sogenannte Steingässli wurde noch über 250 Jahre respektive 350 Jahre nach deren schriftlicher Abfassung mit einem Rückgriff auf die Rodel von 1413 und 1511 entschieden. Dabei hatten sich die Ortsbezeichnungen schon soweit geändert, dass zuerst die Flur- und Hofnamen geklärt werden mussten.³¹ Diese zuerst notwendige Klärung der Flurnamen deutet jedoch nicht nur auf die lange Gültigkeit. In gewisser Weise wird der Stellenwert der schriftlichen Aufzeichnung dadurch auch relativiert. Man scheint die überkommenen Bestimmungen gewöhnlich ohne Konsultation der Rodel eingehalten und weiter überliefert zu haben; sonst wären die Flur- und Hofnamen noch gebräuchlich oder mindestens bekannt gewesen.

Eine noch längere Tradition wurde im Konflikt um die Strassenhoheit auf dem Horgener Saumweg zwischen Baar und Zug konstruiert. Die Argumentation, welche 1788 Zugs Anspruch stützen sollte, führte bis zur habsburgischen Zoll- und Sustvergabe im 14. Jahrhundert zurück. Dieser Fall relativiert die Frage der Gültigkeit der Regelungen noch in anderer Weise. Baar bestritt in der gleichen Angelegenheit den Zuger Anspruch mit ebenso weit zurückreichenden alten Freiheiten.³² In der Folge konnte die Frage, wer hier Recht hatte, über Jahrzehnte nicht endgültig geklärt werden. Daraus geht hervor, dass es sich bei den «ewigen» Gewohnheiten nicht immer nur um die Feststellung des gültigen Rechts handeln konnte, sondern dass sich in einer Zeit, in welcher die althergebrachten, jahrhundertealten Rechte und Freiheiten stärker als alles andere legitierten, zuweilen auch einmal eine Neuerung im alten Kleid durchsetzen konnte. Solche Traditionssetzungen sind nun gerade aus der Zeit des späteren 18. Jahrhunderts gehäuft überliefert, während welcher die traditionellen Wegnetze und damit die althergebrachten Rechte durch neue Wegnetze, durch ein neues Verkehrssystem überlagert werden sollten. Das ist kein Zufall der Überlieferung. Der Rückgriff auf die Vergangenheit erscheint in diesem Sinne selbst als ein Zeichen des Wandels.

³⁰ Vgl. dazu die Interpretation des sogenannten Arther Wegweisbriefs, in: Roger Sablonier, Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft. In: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft, Band 2, Olten 1990, 91ff. und 178 ff.

³¹ BA Zug, A 39.26.31, fol. 88r (Ratsprotokoll vom 14. August 1763), 89r (16. August 1763), 90v (29. August 1763), 91r (3. September 1763) und 207r (20. Juli 1765).

³² Akten über die Sihlstrasse, Mappe Sust und Zoll, BA Zug, A 33.2; EA 8, 124, 132, 141, 149f., 162, 179.

Landstrassen

Der Begriff der Landstrasse lässt sich im Kanton Zug schon für die Zeit des Spätmittelalters nachweisen. Die erste Überlieferung einer Landstrasse bezieht sich auf die Säumerstrasse, die von Zug über die Sihlbrücke nach Horgen führte. Sie steht im Zusammenhang mit einer im Zürcher Ratsbuch festgehaltenen Klage aus dem Jahr 1400, wonach ein Heini Utinger von Baar «bi Barre uff der Pirsse an frÿer lantstraß» einem Fuhrmann die Rinder von der Deichsel wegnahm.³³ Damit liegt gleichzeitig auch ein erster schriftlicher Beleg eines Wagentransports vor.

Schriftliche Quellen, in denen Landstrassen früh überliefert werden, sind die lokalen Güterprotokolle, einzelne Hof- und Dorfrechte sowie der ältere Strassenrodel der Zuger Burger aus dem Jahre 1413. Im weiteren Verlaufe des 15. Jahrhunderts sind sie dann häufig nachzuweisen. Die Landstrasse steht dabei für Hauptstrasse oder Marktweg und im Gegensatz zu lokalen Nachbarschafts- und Erschliessungswegen.

Mindestens seit dem 16. Jahrhundert sind folgende Landstrassen überliefert (Abb. 7):

- Zug–Sihlbrugg,
- Zug–Cham–Reussübergang–Sins AG,
- Zug–Steinhausen–Maschwanden ZH,
- Zug–Blickensdorf–Kappel ZH,
- Zug–Arth SZ,
- Zug–Ägerital–Sattel SZ,
- Zug–Menzingen–Finsterseebrücke.

Eine Anzahl weiterer Landstrassen führten durch das Gebiet des Kantons Zug, ohne die Stadt Zug zu berühren:

- Knonau–Rumentikon–St. Wolfgang–Hünenberg–Meisterswil–Honau LU,
- Cham–Buonas–Meierskappel LU–Küssnacht SZ,
- Baar–Steinhausen–Cham,
- Ägerital–Menzingen,
- Sihlbrugg–Neuheim/Menzingen–Ägerital.

Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts bezog sich der Begriff zunehmend auch auf andere wichtige Strassenzüge.³⁴

Die Landstrassen – und die darauf erhobenen Zölle und Marktsteuern – wurden seit dem Ausgang des Mittelalters und bis ins 18. Jahrhundert wichtige Linien, entlang derer sich eine flächendeckende und permanente Staatlichkeit ausbilden konnte. Roger Sablonier hat schon für das Spätmittelalter auf die Zusammenhänge «zwischen Entwicklung des Transportwesens und innerer Ordnung» hingewiesen.³⁵ Das obrigkeitliche Interesse verband sich in der Folge so eng mit dem eigentlichen Strassenzug der Landstrasse, dass diese einen eigenen Rechtsbereich bildeten, deren Bestimmungsgewalt ursprünglich bei der Landes- oder Territorialherrschaft, später aber auch bei den kommunalen Zentren lag.

Die wichtigen Landstrassen wurden in der Frühen Neuzeit und im Ancien Régime eigentliche «Aufmarschgebiete» sowohl der Staatsverwaltung als auch Erschliessungslinien

im Prozess der Marktintegration.³⁶ Sie bildeten wichtige gesellschaftliche Komplexe, in denen sich der engere Verkehr mit der Öffentlichkeit, der Herrschaftsvermittlung, mit dem Handel und dem Markt, mit dem sozialen Austausch verband. Entlang dieser Strassen lagen die Richtstätten. An den Landstrassen, und dort meistens an Kreuzungen, befanden sich die Tavernen und Gasthäuser, die zumeist auf obrigkeitlichen Realrechten basierten. Sie waren mit dem Verkehr unmittelbar als Herbergen der Reisenden, teilweise auch als Relaisstationen verbunden. Sie stellten aber auch oft örtliche Märkte und Stapelplätze dar, von denen aus die lokale Zirkulation der Güter und Dienstleistungen organisiert und kontrolliert wurde.³⁷ Es sind heute noch die Renommierfassaden der älteren Gebäude und die Häufung der Zeichen am Wege, die davon zeugen, dass – im Gegensatz zu heute – die wichtigen Verkehrswege bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts die bevorzugten Wohnlagen waren, welche die Bedürfnisse nach Repräsentation, Kontrolle und Austausch in besonderem Masse befriedigten.

Die Landstrasse war nicht nur die regionale oder überregionale Verbindung. Sie war in den meisten Fällen auch eine wichtige lokale Erschliessung, der Stamm im weit verzweigten Geäst der lokalen Wege (Abb. 8). Wir gehen davon aus, dass bezüglich der Transportmengen der lokale Verkehr auch auf den Landstrassen dominierte, zum Beispiel die Holztransporte für den Hausbau, die Streuefahren für die Tiere usw.³⁸ Entsprechend waren es in den meisten Fällen die lokalen Transporte, welche den einzelnen Abschnitten der Landstrasse ihren Charakter verliehen. Beispielhaft geht das aus den Bemühungen um ein Strassengesetz in den 1830er Jahren hervor. Die zugerische Strassenkommission inspizierte 1834 alle Landstrassen und protokollierte deren Zustand detailliert.³⁹ Der Geländebefund der Strassenkommission ist differenziert: Die Strassenbreiten variierten stark. Die Landstrasse von Zug zur Sihlbrücke war zwischen 3,5 Meter und 5,5 Meter breit. Andere Landstrassen boten mit stellenweise nur 2 Metern Breite immer noch nicht die Möglichkeit, dass sich zwei

³³ UB ZG, Nr. 2436 (1400).

³⁴ IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8).

³⁵ Sablonier 1990 (wie Anm. 30), 185.

³⁶ Schiedt 1999 (wie Anm. 6), 26ff.

³⁷ Zur Funktion der Gasthäuser vgl. Hans Conrad Peyer, Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter, Hannover 1987; Wilfried Kerntke, Taverne und Markt, Frankfurt a. M. 1987.

³⁸ Diese Überlegung basiert auf den geringen Transportmengen des Gotthardtransits durch Luzern, vgl. Fritz Glauser, Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpen transit. Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979, 31.

³⁹ Verzeichnis aller Landstrassen 1. und 2. Klasse und ihrer Längensmasse im Kanton Zug, undatiert [1834], Staatsarchiv Zug, Theke 55, 1803–1847; zu dieser Quelle vgl. Morosoli 1991 (wie Anm. 23), 319ff.

⁴⁰ Die These einer zunächst hauptsächlich im lokalen Lastverkehr erfolgenden Verbreitung von Wagen ist für das Gebiet der Alpen entwickelt von Jon Mathieu, Eine Agrargeschichte der inneren Alpen. Graubünden, Tessin, Wallis 1500–1800. Zürich 1992, 143 f.

Fuhrwerke kreuzen konnten. Für die Passage bei der Haselmatt am Ägerisee wurde ausdrücklich festgestellt, es handle sich hier eher um einen Fussweg als um eine Landstrasse. Gerade diese Strasse von Oberägeri zur Kantonsgrenze beim Sattel illustriert beispielhaft, wie die Fahrwegfunktion oftmals mehr auf lokalen Bedürfnissen als auf überregionalen Verkehrsbeziehungen beruhte.⁴⁰

Die Siedlungen, Kirchen, Rats- und Wirtshäuser erwiesen sich auch in dieser Quelle als wichtige Referenzpunkte der Verkehrslandschaft. Über das freie Land sind die Gatter,

die Marchsteine, Bäche, die Abzweigungen und die Einzelhöfe die Bezugspunkte. Auch die strassennahen Kiesgruben sind erwähnt, aus denen das Material für den Unterhalt zu beziehen war. Fast überall war der Strassenzustand in Siedlungen und in Siedlungsnähe besser als in den abgelegeneren Gebieten. Im Siedlungsbereich waren Pflasterungen relativ häufig. Über grosse Strecken waren die Landstrassen von Lebhägen und Bäumen gesäumt, die sich aus der Sicht der Kommission oft zu nahe am Wegrand befanden und ein Austrocknen der Wegeroberfläche verhin-



Abb. 7

Das zugerrische Landstrassennetz der Frühneuzeit, übertragen auf die Topographische Karte («Dufourkarte», Blatt VIII und IX, 1861 bzw. 1854). Mit ausgezogenen Strichen sind die Landstrassen gezeigt, die sich ins 16. Jahrhundert zurück verfolgen lassen. Punktiert sind jene Verbindungen dargestellt, die entweder erst im 18. Jahrhundert oder aber nur in lokalen Güterprotokollen als Landstrassen nachgewiesen sind. Ebenfalls punktiert ist die Verbindung zwischen Buonas und Honau, die allein auf Grund der Bedeutung des Fahrs von Buonas als von dort weiterführende Landstrasse angenommen wird. Die gezeigten Linien folgen den alten Verläufen, wo sie zur Zeit der Aufnahme der Dufourkarte um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch vorhanden waren. Wo diese aufgelassen oder aber überprägt wurden, folgt die Darstellung den späteren Linienführungen (vor allem zwischen Zug und Arth und zwischen Neuägeri und dem Ende des Ägerisees).

ihrer Breite noch in ihrer Anlage ein einheitliches Erscheinungsbild boten. Eine bisherige, am Ideal des Kunststrassenbaus orientierte Strassenpolitik, die doch seit den 1760er Jahren auch im Kanton Zug nachzuweisen ist, fand nirgends im Bericht einen Niederschlag. Die 1834 vorgefundene Situation entsprach in keiner Weise einer bereits durchgesetzten Norm. Eine Ausnahme stellte hier die in den 1820er Jahren gebaute Strasse von Zug nach Arth dar. Das nachhaltige Ineinandergreifen einer hierarchisierenden Klassifikation mit massgebenden, konkreten Bestimmungsgrössen für die Strassenanlage und den Strassenunterhalt wurde als Regelfall erst in der Umsetzung des Strassengesetzes von 1838 erreicht.⁴¹

Die einzelnen Landstrassen waren in Abschnitten unterschiedlich ausgeprägt. Dies war eine Folge der prägenden, weil häufigsten und intensivsten Nutzung durch lokale Bewegungen und des ebenso lokalen Unterhalts. In dieser Hinsicht weckt der Befund der Kommission weiteres verkehrsgeschichtliches Interesse, indem er einen der hierzulande häufigsten und gebräuchlichsten Interpretationsrahmen, die Verkehrsgeschichte der grossen Transitrouten, relativieren kann. Nach diesem war die Schweiz seit dem Spätmittelalter «Durchgangsgebiet» und «Drehscheibe des europäischen Austauschs».⁴² Nicht, dass eine geschichtliche Auseinandersetzung mit den überregionalen Verkehrswegen und Warentransporten nicht ebenfalls interessant wäre – allein, sie thematisiert in der Regel nicht den häufigeren Fall, den regionalen und vor allem lokalen Verkehr, und ignoriert damit die sehr wichtige lokale Ebene der historischen Verkehrsbeziehungen. Man könnte hier den Faden noch weiter spinnen zum verbreiteten Bild der historischen Schweiz als Passstaat oder, in zeitgenössischem Begriff, zum Bild der Schweiz als Transitland und zur sich nahtlos in den nationalen Mythos einfügenden Überbewertung des Gotthards als Transitroute.⁴³ Tatsache ist: Die nach aussen verbundene, historische Verkehrslandschaft war regional und vor allem lokal.

⁴¹ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, vom 4. Jänner 1838. In: Sammlung der Gesetze und Beschlüsse wie auch der Verordnungen, welche seit dem 11. Mai 1803 bis Ende Hornung 1845 für den Kanton Zug erlassen wurden. Erster Band: 349–356. Zug. – Zum Prozess, der zu diesem Strassengesetz führte, vgl. Morosoli 1991 (wie Anm. 23), 310 ff.

⁴² Jean-François Bergier, Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Zürich [1983] 1990², 286 ff.

⁴³ Hans-Ulrich Schiedt, Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte. *traverse* 2/1999, 17–35, 23 f.

⁴⁴ UB ZG, Nr. 301, S. 133 (1399); Nr. 312, S. 138 (1399); Nr. 313, S. 138 ff. (1399); Nr. 2434, S. 1167 ff. (1399); Nr. 1557, S. 777 (1491); Nr. 1558, S. 778 f. (1491); Nr. 1561, S. 780 ff. (1491), Nr. 1564, S. 782 ff. (1491); Nr. 1565, S. 784 (1491); Nr. 1567, S. 785 (1491); Nr. 1568, S. 785 f. (1491).

⁴⁵ UB ZG, Nr. 301, 312 und 113: Übernahme der Sust durch die Stadt Zug im Jahr 1399 und damit Durchsetzung herrschaftlicher Regelung und Kontrolle sowohl auf dem See als auch zwischen Zug und Horgen, vgl. auch Sablonier 1990 (wie Anm. 30), 180 ff.

⁴⁶ SSRQ ZG I, Einleitung, S. 16 ff.

Möglichkeiten staatlicher Verkehrspolitik

Wegakten entstehen bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts am häufigsten auf Grund von Konflikten und Missständen. Überlieferte Konflikte stellen die Interpretierenden immer wieder vor ein ähnliches Rätsel: Die Klagen und die in Verhören festgestellten Sachverhalte entsprechen der Situation, wie sie war, aber *nicht sein sollte*. Und die Regelungen und Urteile beschreiben eine Situation, wie sie nicht war, aber *sein sollte*. In diesem Sinne lässt deren stete Wiederholung oft weniger auf die lange Gültigkeit als auf die Probleme bei der Durchsetzung schliessen.

Solche Konflikte wurden zum Beispiel in den Jahren 1399 und 1491 protokolliert.⁴⁴ Sie standen im Zusammenhang der unter stadtzugerischer Initiative angestrebten Territorialisierung der Herrschaft, die nicht vollständig gelang und in ein nicht flächendeckendes Staatsgebilde mündete, für welches einerseits der Gegensatz zwischen dem Äusseren Amt und der Stadt mit ihren Vogteien und andererseits auch für die Vogteien ein reichlich heterogenes Neben- und Übereinander verschiedener Gerichtshoheiten charakteristisch war. Ein Konflikt entbrannte um die Frage, welche die richtige Landstrasse sei, um von Zürich in die Innerschweiz zu gelangen. Zur Auswahl standen die Strasse von Zürich über den Albis nach Knonau und Hünenberg Richtung Luzern oder die Route von Zürich über Horgen und Zug Richtung Gotthard respektive nach Luzern. Diese Frage hatte im Rahmen der Sempacher Wirren 1386 schon zur lokalen, kriegerischen Auseinandersetzung und zur Eroberung von Cham durch die Zuger geführt.

Am Konflikt lassen sich zwei Optionen der Kontrolle ablesen, die jede staatliche Verkehrspolitik vom Spätmittelalter bis ins frühe 19. Jahrhundert leiteten: Erstens der Versuch der Stadt, möglichst viel Verkehr anzuziehen. In diesem Zusammenhang ist ein lange andauernder Prozess fassbar, in welchem sich im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts Zugs Position gegenüber derjenigen von Cham sukzessive verstärkte. Ein solcher Schritt war auch, wie aus den Zeugenverhören hervorgeht, die Übernahme der Zuger Sust durch die Stadt im Jahre 1399 und damit die Stärkung der Position Zugs an der Zürcher Route in die Innerschweiz.⁴⁵ Als zweite Möglichkeit liess sich die Strassenkontrolle durch ein territoriales Ausgreifen erreichen. Dies ist ebenfalls am Zuger Beispiel feststellbar. So gelang es den Zugern im 15. Jahrhundert, entlang der ganzen Landstrasse in Ennetsee Vogteien und damit auch die Strassenhoheit zu erwerben.⁴⁶

Allein, der Zuger Anspruch auf eine territoriale Strassenhoheit blieb prekär und von allen Seiten bestritten. Zürich, Schwyz und Luzern liessen zwischen sich keinen mächtigen Stand aufkommen, welcher den Verkehr über die Massen verteuert hätte. Eine solche, zwischen mächtigeren Standesinteressen gedrängte Position lässt sich anhand der Zuger Zolleinnahmen aufzeigen. Bis zur Aufhebung der Binnenzölle Mitte des 19. Jahrhunderts reichten

die zugerischen Zolleinnahmen nicht einmal annähernd, um den nicht sehr intensiven Unterhalt ihrer Strassen und Brücken zu finanzieren – sie blieben in der Pflicht der fronpflichtigen Landschaft –, geschweige denn um zusätzliche Einnahmen zu erzielen, die sich auch anderweitig fiskalisch nutzen liessen.⁴⁷

Die Lage stellte sich verworren dar. Zug war im Konflikt gezwungen, diejenigen Stände anzurufen, die wohl ein Interesse am möglichst reibungslosen Verkehr, jedoch überhaupt kein Interesse an einer möglichen Konkurrenzierung ihrer eigenen Positionen hatten. Und diese befanden sich ihrerseits im Dilemma, dass eine Kontrolle und eine Institutionalisierung einer Route in den Bedingungen der Zeit doch am effektivsten in der lokal präsenten Macht-, Wirtschafts- und Sozialstruktur erfolgte – eine Tatsache, die den «alten Eidgenossen» selbst schon manche Rechte eingetragen hatte. In dieser Ambivalenz lag der Grund, dass am Schlusse doch ein salomonischer Spruch zustande kam: Der Zürcher Verkehr zum grössten Innerschweizer Markt nach Luzern wurde weiter auf die Albispassroute, das heisst auf die Landstrasse im Ennetsee, verwiesen. Der Zürcher Verkehr über den Gotthard sowie die Salztransporte sollten über die Säumerstrasse von Horgen nach Zug erfolgen.

Die Konfliktakten decken aber noch mehr auf. In den protokollierten Zeugenaussagen und Parteidarstellungen treten Details und sogar Wegverläufe hervor, zum Beispiel der den Chamern gehörige, von den Steinhauser Fuhrleuten unterhaltene Weg zwischen Steinhausen und Cham über Blegi, Birch und Stumpen, der noch heute als geteertes Strässchen verfolgt werden kann. Wir erfahren von Hoddlern, von gewerblichen und halbgewerblichen Transporteuren, die weder den rechten, das heisst zollpflichtigen Weg noch die üblichen lokalen Gasthöfe benutzten, sondern – Tier und Mensch – irgendwo im Heu eines Bauern nächtigten.⁴⁸ Die Protokolle zeigen, dass die stadtstaatliche Strassenhoheit nicht nur von den benachbarten Ständen sondern auch durch die lokalen Transporteure bestritten wurde. Das sonst kaum überlieferte Problem wird hier fassbar, dass auch die überregionalen Verbindungen hauptsächlich auf im bäuerlichen Nebengewerbe organisierten Transporten, das heisst im Grunde ebenfalls auf Ketten lokaler Bewegungen beruhten (lokal war hier allerdings nur die Bewegung, nicht aber der Zweck der Bewegung). Die entlang der Strecke wohnenden Hodler von Baar und Steinhausen transportierten Salz und andere Marktgüter auf ihren eigenen Wegen, ortskundig und, auf den eigenen Vorteil bedacht, oftmals in Umgehung der Zuger Zölle.⁴⁹ Auch diesbezüglich standen alte Rechte und Gewohnheiten gegen die Herrschaftsintensivierung durch die Stadt.

Schliesslich, dies war nach den Verhören und dem Schiedsspruch sechs eidgenössischer Orte gewiss, wurde klar, welches die rechten Strassen wären. Dass das Problem der Zollumgehung damit aber nicht gelöst war und bis zur Abschaffung der Zölle ein Dauerbrenner blieb, das belegen viele weitere Klagen in den Zuger Ratsprotokollen.⁵⁰

Massnahmen

Es sind die Ratsprotokolle,⁵¹ diese Mischung aus Feststellung bestehender Missstände und normativer Satzung, in denen zwei wichtige verkehrsgeschichtliche Zusammenhänge hervortreten: erstens detailliert die Schwierigkeiten des Verkehrsalltags und zweitens eine staatliche Zielsetzung, die Normierung der Wegnetze und Strassen.

Zunächst ist an den Ratserlassen der Alltag abzulesen, die prosaische Wirklichkeit der Wege und des Verkehrs: Beispielsweise sollte eine der problematischsten Stellen des zugerischen Hauptstrassennetzes, der Bereich des Aufstiegs im Baarer Breitholz, gepflästert werden. Die Pflästerrichtung sollte in kleinen jährlichen Etappen vorwärtsgetrieben werden. Dafür würde der Baumeister jährlich 75 bis 100 Gulden erhalten. Diese Summe ist nun ihrerseits wieder interessant angesichts der Tatsache, dass sie schon fast einem Fünftel der jährlichen Einnahmen des Zuger Stadtzöllners entsprach.⁵² Relativ häufig liess der Rat die schadhafte Wegstellen mit grob eingebrachten Steinen ausbessern oder mit sogenanntem Grien schottern.⁵³ Dabei ist immer der Fall vorausgesetzt, dass solches Material überhaupt greifbar war. Für den Abschnitt der alten Landverbindung von Zug nach Luzern im Langholz ist der Auftrag überliefert, man solle die Strasse mit Steinen belegen, sofern in der Nähe ein Felsbrocken mit geringen Kosten gesprengt werden könne.⁵⁴ Oftmals wird auch Holz als Unterhaltsmaterial genannt. Es gibt manche Hinweise, dass das Holz vorzüglich bei feuchtem Untergrund zur Verwendung kam (Abb. 9).⁵⁵ Im Übrigen scheint Holz, Prügel und Astwerk eher das Wegmaterial des Landmanns gewesen zu sein.⁵⁶

Viele Ratsentscheide wurden im Zusammenhang mit Witterungsschäden erlassen. Schlimme Unwetter, wie jenes vom August 1763, konnten die Wegnetze so in Mitleidenschaft ziehen, dass der gesamte Verkehr zu erliegen drohte und eigentliche staatliche Notstandsmassnahmen erforderlich waren.⁵⁷ Fast ebenso häufig wie das Wetter war die

⁴⁷ Schiedt 1998 (wie Anm. 28); Morosoli 1991 (wie Anm. 23), 324ff.

⁴⁸ UB ZG, Nr. 1561, S. 780 ff. (1491).

⁴⁹ UB ZG, Nr. 2434, S. 1167 ff. (1399); Nr. 1557, S. 777 (1491); Nr. 1558, S. 778 f. (1491); Nr. 1561, S. 780 ff. (1491); Nr. 1564, S. 782 ff. (1491); Nr. 1565, S. 784 (1491); Nr. 1567, S. 785 (1491); Nr. 1568, S. 785 f. (1491).

⁵⁰ Schiedt 1998 (wie Anm. 28), 23 f.

⁵¹ Ratsprotokolle der Stadt Zug (BA Zug), berücksichtigt gemäss dem Stand der laufenden Registrierung, Zugang über die Stichworte *Zoll* und *Strasse*. Die laufende Erschliessung durch Dr. Viktor Ruckstuhl deckt den behandelten Zeitraum nicht vollständig ab. Grosse Lücken bestehen noch für die Jahre 1651–1726 und von 1773 an.

⁵² BA Zug, A 39.26.2, fol. 111v (Ratsprotokoll vom 4. Juni 1644); Sust und Zoll, Rechnungen des Stadtzöllners 1646–1753, BA Zug, A 33.11.11.

⁵³ Für viele Protokollstellen: BA Zug, A 39.26.22, fol. 32r (11. April 1733); A 39.26.29, fol. 74r (4. März 1752).

⁵⁴ BA Zug, A 39.26.29, fol. 89v (27. Mai 1752).

⁵⁵ Etwa BA Zug, A 39.26.26, fol. 167r (17. Juni 1741).

⁵⁶ Meine hypothetische Annahme aufgrund von Müller 1945 (wie Anm. 29), 141–170.

lokale, landwirtschaftliche Nutzung der anliegenden Güter Ursache für Interventionen des Rates. Dauerthemen waren geschlossene Gatter, das Verschmutzen und Zertreten der Wegoberflächen, das Stauen des Wassers zur Bewässerung oder aufgrund nicht gesäuberter Gräben.⁵⁸

Problematische Passagen mussten im Rahmen der normalen Pflichten wieder hergestellt werden. Relativ regelmässig, aber noch im frühen 18. Jahrhundert bei weitem nicht jährlich, wurden obrigkeitliche Kirchenrufe erlassen, in denen den Anstössern eine Frist eingeräumt wurde – meistens etwa vierzehn Tage – um die Strassen wieder in Stand zu setzen.⁵⁹ Diese Erlasse bezogen sich gewöhnlich nur auf Hauptstrassen. Als Anstösser waren sowohl die einzelnen Bauern, deren Güter an die Strassen grenzten, als auch ganze Körperschaften und Nutzungsgemeinschaften⁶⁰ angesprochen, die zugweise zur Strassenfron herangezogen wurden. Die normale, überkommene Pflichtigkeit betraf den Unterhalt der schadhaften Stellen, das Ausebnen der sogenannten Geleise, das Zurückschneiden der Stauden und, wo vorhanden, das Reinigen und Öffnen der Gräben. Im Falle besonders grosser Schäden oder eines zusätzlichen, obrigkeitlich verfügten Ausbaus half der Staat im Rahmen des bezahlten Gemeinwerks oder immer vermehrt auch über Aufträge an selbständige Unternehmer mit.⁶¹ Nur für die wichtigen Brücken und für wenige Strassenstücke erklärte sich der Staat direkt verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit ist seit dem 15. Jahrhundert im Zusammenhang mit einer forcierten zentralörtlichen Verkehrspolitik überliefert.

Anhand der Protokolle ist ein bedeutsamer, jedoch sehr langsam verlaufender Wandel nachzuzeichnen: Bis ins 18. Jahrhundert regelten die Ratserlasse die jeweils notwendigen Vorkehrungen ohne Gesamtprojekt und ohne Gesamtkonzept. Sie orientierten sich an der bisherigen Praxis in gleichen oder ähnlichen Fällen. Seit dem 18. Jahrhundert verdichteten sich die Erlasse jedoch zu einer immer konsistenteren Reihenfolge von Regelungen mit immer konsequenteren Bezügen untereinander. Eng verbunden war damit die ebenfalls am Beispiel der Nachbarkantone orientierte, verstärkte Reglementierung des Verkehrs auf den Hauptstras-

sen, mit welcher dem Staat des späten 18. Jahrhunderts erst eine eigentliche strassenpolizeiliche Kompetenz erwuchs.⁶² Dabei macht die stete Wiederholung auch hier wieder deutlich, dass der Prozess der Durchsetzung der Neuerung Jahrzehnte, wenn nicht über mehr als ein halbes Jahrhundert dauerte. Er kulminierte schliesslich einerseits in den Strassen- und Polizeigesetzen des 19. Jahrhunderts und andererseits in einer eigentlichen, zukunftsgerichteten staatlichen Verkehrs- und Strassenorganisation. Der Kunststrassenbau der 1830er und 1840er Jahre kann hier einen ersten Abschluss dieser Entwicklung bezeichnen.

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts orientierte sich die staatliche Verkehrspolitik verstärkt am Ideal des Chausseebaus. Dem Zeitraum von 1760 bis 1780 kam in diesem Zusammenhang auch im Kanton Zug eine entscheidende Rolle zu. Die damals vollzogenen Reparaturen, Neuanlagen, Brückenbauten beschreiben ein konkretes Bild der Wege, welche in jener Zeit für das Zentrum, die Stadt Zug, das eigentliche Hauptstrassennetz bildeten: die Strasse zur Reussbrücke, die Strassen von Zug über Steinhausen nach Maschwanden, von Cham über Chämleten Richtung Luzerner Grenze, die Strasse über Rumentikon, St. Wolfgang, Berchtwil und Honau sowie die Strassen über den Zugerberg ins Ägerital und nach Menzingen.⁶³



Abb. 9
An der historischen Verbindung zwischen Walchwil und dem Ägerital, beim Nollengatter, wird heute noch ein kurzer Wegabschnitt als Prügelweg unterhalten.

⁵⁷ BA Zug, A 39.26.31, fol. 88r (14. August 1763) und 89r (16. August 1763).

⁵⁸ BA Zug, A 39.26.0, fol. 51r (12. Dezember 1524) und 86r (25. September 1540); A 39.26.22, fol. 20v (28. Februar 1733); A 39.26.29, fol. 265v (11. Dezember 1754).

⁵⁹ Für viele Protokollstellen: BA Zug, A 39.26.2, S. 2 (28. September 1641).

⁶⁰ Als Beispiel: BA Zug, A 39.26.0, fol. 33v (12. April 1531).

⁶¹ BA Zug, A 39.26.26, fol. 167r (17. Juni 1741); A 39.26.31, fol. 88r (14. August 1763) und 89r (16. August 1763).

⁶² Schiedt 1999 (wie Anm. 6), 29f.

⁶³ BA Zug, A 39.26.31, fol. 293v (8. November 1766); A 39.26.32, S. 37 (4. Juni 1768), 72 (26. Oktober 1768), 76 (12. November 1768) und 88 (31. Dezember 1768); Tarif des Weggeldes aus dem Jahre 1768, BA Zug, A 33.2; Georges Klausener, Jakob Joseph Clausner von Zug, Feldmesser und Kupferstecher, 1744–1797. ZNbl. 1948, 10–30, besonders 17.

organisation als Hauptgrundlage des Strassenbaus, die angesichts der intensivierten, am Chausseebau orientierten Ansprüche zunehmend zum strukturellen Problem wurde. Im Rahmen der Fronorganisation richtete sich der Zeitpunkt der Arbeiten nach alter Gewohnheit nicht nach dem für den Strassenbau günstigsten Moment. Er blieb durch das Landwirtschaftsjahr vorgegeben. Ein anderes Problem war es, dass sich im konkreten Fall oft nur schwer feststellen liess, wer jeweils pflichtig war. Der kontrollierende Vertreter der Obrigkeit verfieng sich um so leichter im Netz der oft nicht einmal schriftlich fixierten Gewohnheiten, als sich in den grösseren Projekten eine Entpersönlichung und Hierarchisierung der Fron durchsetzte. Auch wurde die Schicht der Nichtpflichtigen immer grösser, indem sich neben dem Grundbesitz, der zum Unterhalt der Strassen verpflichtete, in grösseren Siedlungen immer vermehrt Formen des nicht an einen solchen gebundenen Gewerbes entwickelten.⁶⁸

An allen Enden wird der Missstand der Kontrolle und des Vollzugs greifbar. Nicht nur die Anlage einer neuen Strasse stellte ein grosses Problem dar, sondern noch mehr der nachfolgende systematische, stete Unterhalt.⁶⁹ Die Kirchenrufe mussten wiederholt werden. Letzte und allerletzte Fristen wurden erlassen unter der Drohung, nötigenfalls die schadhafte Stellen unter Überbürdung der Kosten in Staatsregie machen zu lassen.⁷⁰ Und wenn es, wie im Falle von Buonas, wirklich zu dieser Massnahme kommen

sollte, dann waren es wieder die althergebrachten Bestimmungen, welche der Obrigkeit wohl das Recht einräumten, Kirchenrufe zu erlassen, ihr dann aber die notwendige Gerichtshoheit zur direkten Durchsetzung abspachen.⁷¹ Der seit den 1760er Jahren auch als Strafe verfügte Strassendienst machte die Fron dann endgültig zum Pranger bäuerlicher Unfreiheit.⁷² Sie wurde zur tief empfundenen, obrigkeitlichen Bedrückung. Die Motivation zur Arbeit war entsprechend.⁷³

Vor dem Hintergrund solcher Schwierigkeiten widerspiegeln die Ratsprotokolle aber trotzdem eine entscheidende Entwicklung in der Strassen- und Verkehrsorganisation: Im Rahmen der Herausbildung der Staatsverwaltung entstand ein eigentliches Strassenressort. Mit dem Amt des Strassenmeisters, der zugleich auch dem regierenden kleinen Rat angehörte, einer diesem unterstellten Strassenkommission und fest besoldeten Wegknechten sowie einer vom Strassenmeister über die Untervögte und die einzelnen sogenannten Züge strukturierten Fronorganisation bildeten sich Schritt für Schritt ein «Tiefbauamt» und eine zunehmend festgelegte Vollzugshierarchie heraus. Die Strassenfron selbst wurde im Rahmen sogenannter Strassenbezirke neu organisiert, wahrscheinlich nach dem Beispiel der Nachbarkantone Luzern und Zürich. Die Fronpflicht wurde leichter abtretbar, das heisst auch zahlbar.⁷⁴ Daraus ergab sich eine sukzessive Angleichung des Gemeinwerks und der Fron.⁷⁵

Zukunftsweisend war, dass sich nun auf verschiedenen Ebenen Verfahren des Vorgehens – die Enteignung der Bauern, die umfassende Organisation und Durchführung einer solchen Grossunternehmung, neue Formen der Einbindung von Gemeinden, die finanzielle Abgeltung oder die Arbeitsvergabe an spezialisierte Unternehmer – herausbilden konnten.⁷⁶ Die Bemühungen der Obrigkeit, solche Verfahren zu standardisieren, treten schon für die 1760er Jahre deutlich hervor. Dabei bot der Kanton Zug wegen des Gegensatzes zwischen Zug und dem Äusseren Amt besondere, in einer bestimmten Hinsicht begünstigende Bedingungen. Da Zug für das Gebiet von Baar nicht über die dortigen Fronpflichtigen verfügen konnte, mussten die an der Säumerstrasse anfallenden Arbeiten immer wieder an eigentliche Strassenbauunternehmer vergeben werden. Damit war die Richtung angebahnt, welche schliesslich die Strassenbaubemühungen der Regeneration seit den 1830er Jahren entscheidend vorwärts brachte und in welcher sich die technische und verwaltungsorganisatorische Kompetenz im Strassenbau entscheidend verbreiten sollte.⁷⁷

⁶⁸ BA Zug, A 39.26.0, fol. 33v (12. April 1531).

⁶⁹ Vgl. dazu Martin Scharfe, *Strasse und Chaussee. Zur Geschichte der Wegsamkeit*. In: Klaus Beyrer (Hg.), *Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900*. Karlsruhe 1992, 137–149 und 302f.

⁷⁰ Für viele Protokollstellen: BA Zug, A 39.26.0, fol. 70v (erste Hälfte 16. Jahrhundert); A 39.26.2, S. 48, (6. September 1642); A 39.26.22, fol. 49r (6. Juni 1733).

⁷¹ BA Zug, A 39.26.22, fol. 22r (7. März 1733) und 54r (20. Juni 1733).

⁷² BA Zug, A 39.26.32, S. 67 (8. Oktober 1768), 101 (25. Februar 1769) und 104 (11. März 1769).

⁷³ BA Zug, A 39.26.22, S. 22 (7. März 1733) und 54 (20. Juni 1733); A 39.26.32, S. 100 (18. Februar 1769).

⁷⁴ Für viele Protokollstellen: BA Zug, A 39.26.31, fol. 317v (28. März 1767); A 39.26.32, p. 86 (23. Dezember 1768).

⁷⁵ BA Zug, A 39.26.21, fol. 143v (10. Mai 1732), 198r (20. September 1732) und 217v (29. November 1732); A 39.26.23, p. 26 (10. Februar 1734); A 39.26.31, fol. 187v (24. Mai 1765), 239v (8. November 1766), 304r (14. Januar 1767), 309v (14. Februar 1767), 312r (28. Februar 1767), 317v (28. März 1767), 318r (28. März 1767), 349v (10. Oktober 1767) und 86 (23. Dezember 1768).

⁷⁶ Für viele Protokollstellen: BA Zug, A 39.26.30, fol. 30v (23. August 1755).

⁷⁷ IVS Dokumentation Zug 1998 (wie Anm. 8), Einleitung.

