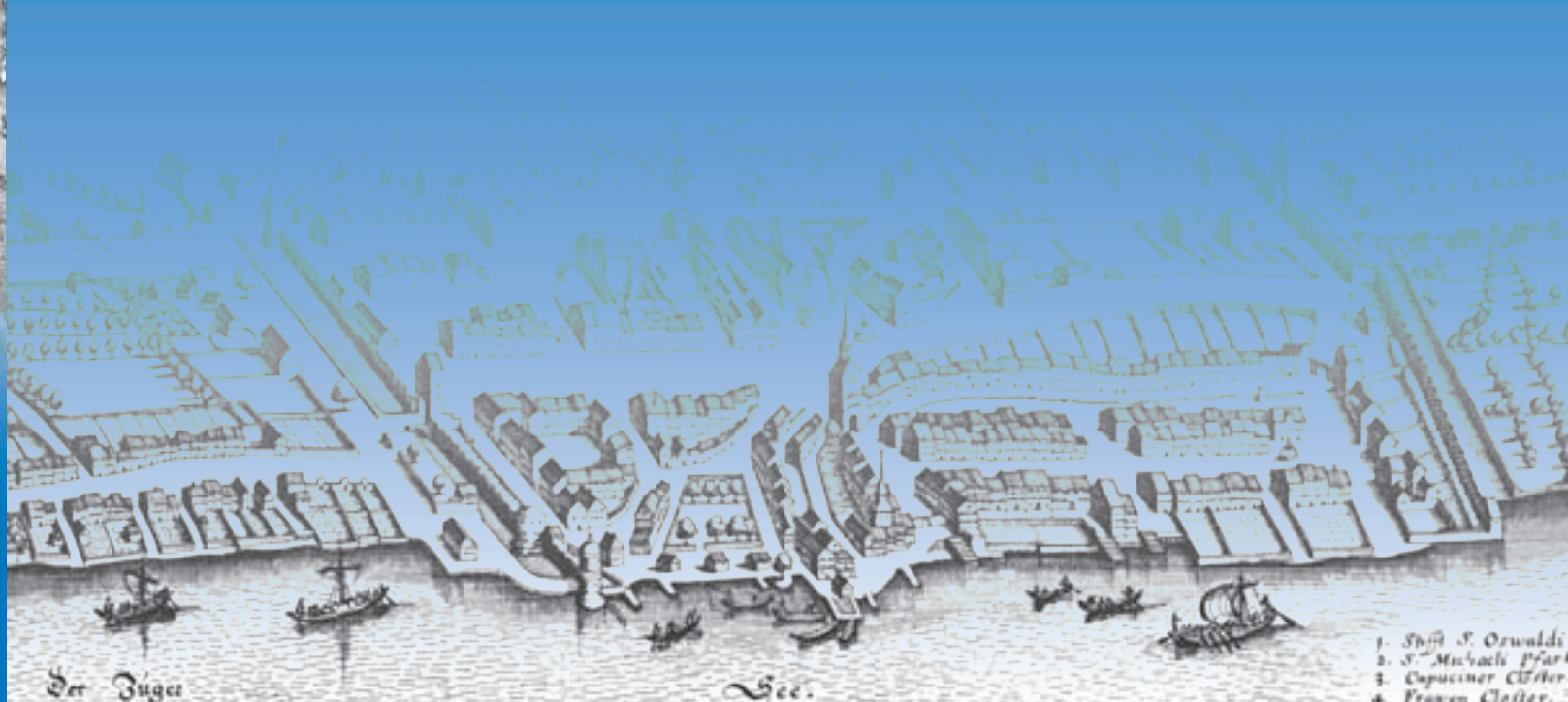


The map shows a topographic representation of the study area. A river, the 'Rhein', flows from the top left towards the bottom right. A dam is indicated by a red structure across the river. Several points are marked with black dots and labeled with 'ZG' followed by a number. The points are distributed across the map, with some clustered near the dam and others further away. The map also shows contour lines and various geographical features like hills and valleys.

- Wegformen
- Lockermaterial
- Fels
- Stützmauer
- Mauer/Brüstungsmauer
- Baumreihe, Hecke
- Randstein
- Randplatten, steil gestellt
- Zaun/Geländer
- Wegoberflächen
- Fels
- Lockermaterial
- Schotterung
- Pflasterung
- Hartbelag
- Trittsufen

- Brücke
- Brückenrest/Widerlager
- Wasserdurchlass/Tombino
- Tunnel

- Distanzstein
- Anderer Stein
- Einzelbaum
- Inschrift
- Wegkreuz
- Bildstock/Wegkapelle
- Kapelle
- Kirche
- Burg/Schloss/Ruine
- Profanes Gebäude
- Gewerbebetrieb
- Steinbruch/Grube
- Anlegestelle/Hafen
- Brunnen





**Titelseite**  
Historische Verkehrswege im Kanton Zug:  
Schotterstrasse auf dem Zugerberg (ZG 233.1,  
links, vgl. S. 21); mit Hausteinen verkleidete  
Betonbrücke aus dem frühen 20. Jahrhundert  
am Zugerberg (ZG 234, Mitte, vgl. S. 44);  
Wegkapelle bei Ibikon (ZG 8.1, rechts). Unter-  
legt ist ein Ausschnitt aus der Darstellung der  
Stadt Zug aus Matthäus Merians «Topographia  
Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

**Rückseite**  
Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topogra-  
phischen Karte der Schweiz, der so genannten  
«Dufourkarte» im Massstab 1 : 100 000,  
Blatt VIII, erschienen 1861.

**Bildnachweis**  
Alle hier nicht aufgeführten Fotos stammen von  
Hans-Ulrich Schiedt und Frank Rodgers.  
Amt für Denkmalpflege des Kantons Zug:  
18, 37, 38, 39  
Archiv ViaStoria: 32, 33, 45  
Archives historiques Nestlé, Vevey: 19  
Bürgerkanzlei Zug: 41  
Klosterarchiv Frauenthal: 12  
Staatsarchiv Zug: 10, 42  
Swisstopo: \$\$\$  
Zentralbibliothek Zürich, Graphische  
Sammlung: 14, 15  
Friedrich Wilhelm Delkeskamp: Malerisches  
Relief des klassischen Bodens der Schweiz,  
Reprint 1978: 9  
Hans Conrad Gyger: Grosse Landtafel des Zür-  
cher Gebiets von 1664/1667, Reprint 1978: 40  
Wilhelm Josef Meyer: Zug. Ansichten auf Holz-  
schnitten, Stichen und Lithographien von 1548  
bis um 1870, 2 Bde., Zug 1971: 13, 26, 27

## Impressum

### Historische Verkehrswege im Kanton Zug

Eine Publikation zum [Inventar  
historischer Verkehrswege der  
Schweiz IVS](#), herausgegeben vom  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
[www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)

© ASTRA, Bern 2007

\$\$\$ BBL-Nummer

### 2., überarbeitete Auflage

Der Inhalt dieser Publikation ent-  
spricht dem Stand der Erstausgabe  
von 1998. Die im Text in Klammern  
gesetzten Nummern (z. B. ZG 6.1)  
verweisen auf die Strecken im IVS.

### Texte

Hans-Ulrich Schiedt, ViaStoria –  
Zentrum für Verkehrsgeschichte,  
Universität Bern

### Konzept, Redaktion

Hans Schüpbach, Mitarbeiter  
am IVS bis 1999

### Layout, Kartographie, Produktion

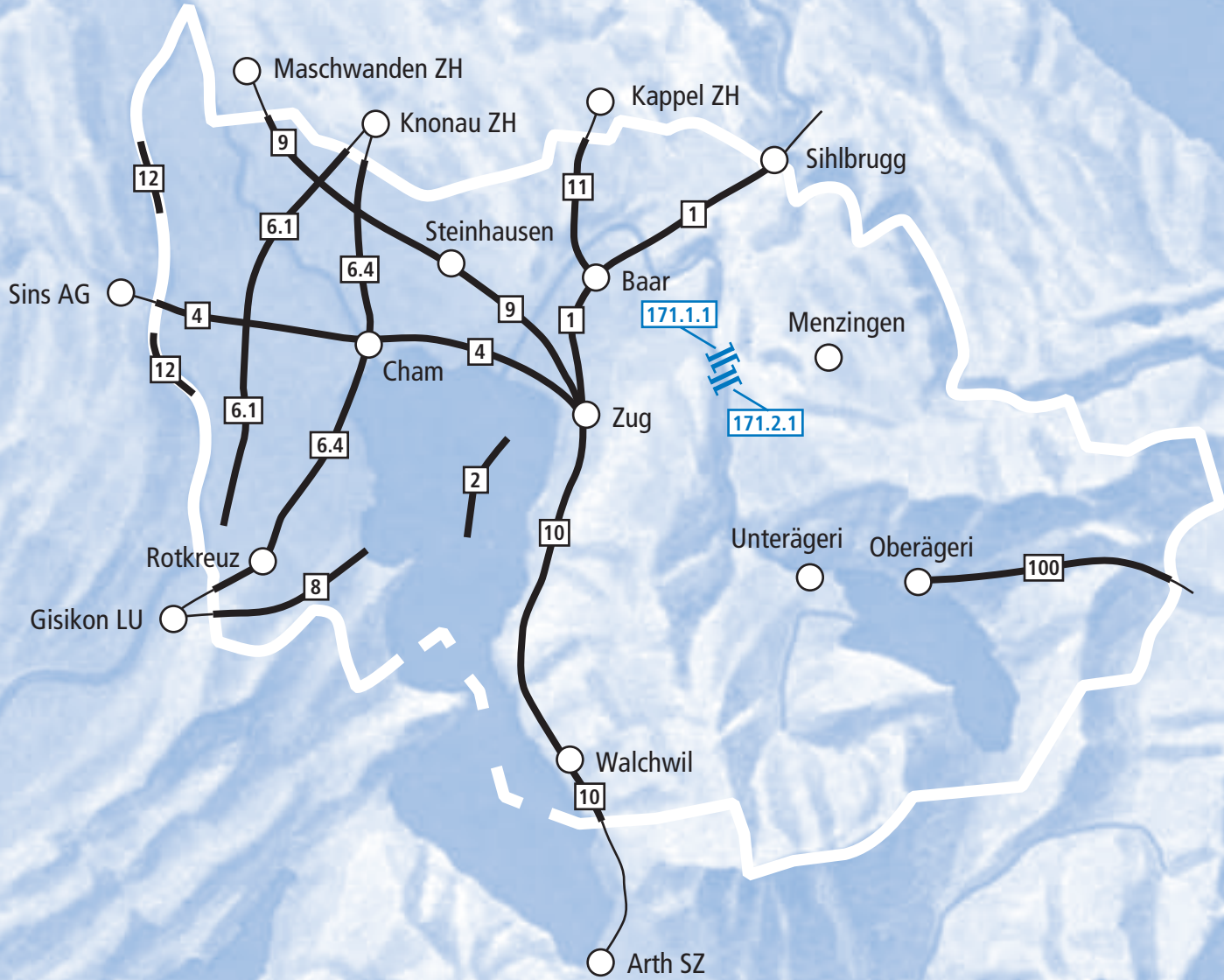
Andres Betschart, ViaStoria –  
Zentrum für Verkehrsgeschichte,  
Universität Bern

### Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Zug

Nummerierung gemäss IVS

- 1** Zug–Sihlbrugg (–Zürich)
- 2** Zugersee
- 4** Zug–Sins (–Brugg /–Muri)
- 6** (Zürich–) Knonau–Gisikon (–Luzern)
- 8** Buonas–Honau (–Gisiker Brücke)
- 9** Cham–/ Zug–Maschwanden (–Bremgarten)
- 10** Zug–Arth
- 11** (Zug–) Baar–Vollenweid (–Zürich)
- 12** Reuss
- 100** (Zug–) Oberägeri–Altmatt (–Einsiedeln)
- 171.1.1** Lorzentobelbrücke von 1759
- 171.2.1** Lorzentobelbrücke von 1910

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der  
erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.





## Geleitwort aus dem Kanton Zug

**W**ege und Strassen waren bis vor wenigen Jahren einzig und allein Wanderrouen und Verkehrsachsen. Man benutzte sie als alltägliche Oberfläche, ohne sich lange zu fragen, wo und auf welchem Untergrund man sich fortbewegte. Mit dem 1995 eröffneten Industriepfad Lorze wurde im Kanton Zug der Weg an sich für eine breitere Öffentlichkeit plötzlich zum Thema. Durch das Markieren dieses in der Natur klar definierten Weges sowie das Anbringen von Hinweistafeln zu historisch interessante Gewerbe- und Industrieeinrichtungen entlang der Lorze begannen viele Leute, bestimmte Wegstrecken nun bewusst abzuschreiten. Strassen und Pfade, Brücken, Häuser, Kreuze, Kapellen und viele andere Bauten, die bisher nur als Einzelobjekte gesehen worden waren, liessen sich nun in ihren gegenseitigen Abhängigkeiten wahrnehmen. «Begehungen» fanden und finden noch immer statt, Führungen unterschiedlichster Gruppen, welche die Wege als solche und in Beziehung zu ihren Begleitern dargestellt und erlebt haben wollen.

Aus dieser Perspektive betrachtet, ist das nun vorliegende Inventar der historischen Verkehrswege des Kantons Zug ein wertvolles Hilfsmittel, das dazu dienen kann, unsere Strassen und Wanderwege weiter bekannt zu machen. Wissenschaftler werden das Inventar unter anderen, differenzierteren Gesichtspunkten vertieft betrachten, denn die darin ausgebreitete grosse Datenfülle kann zu ganz neuen Fragestellungen herangezogen werden. Das vorliegende Material ist eine hervorragende Dokumentation zur Kenntnis der Geschichte unserer Wegsysteme, gerade auch jener, die von jüngeren Strassen überlagert wurden oder, weil sie nicht mehr gebraucht werden, von der Natur in Beschlag genommen worden sind.

Eine dritte Sicht- und Handlungsweise ergänzt die genannten Benutzungsmöglichkeiten. Jene des Denkmalpflegers, der sich zwar ebenfalls dem Aufsuchen der Wege in der Landschaft und dem wissenschaftlichen Studium der historischen Fakten widmen wird, der aber noch weitere, durchaus praktische Bedürfnisse, jene der Pflege der Verkehrssysteme und ihrer Kunstbauten, befriedigt haben will. Die Möglichkeiten der Erhaltbarkeit dieser Wege und Strassen sind ganz verschiedenen umwelt- und gesellschaftsrelevanten Bedingungen ausgesetzt. Alte aufgelassene Wege überwachsen, erodieren, lösen sich in der Natur auf. Andere Wege sind in das kantonale Wanderwegnetz integriert und erfüllen so noch heute eine Funktion, für die sie unter anderem geschaffen worden sind. Weitere sind im Laufe der Zeit verbreitert und von neuen Strassen, ja Autobahnen überlagert worden; sie haben ihre Existenz zuhanden einer neuen Wirklichkeit aufgegeben. Für den Denkmalpfleger ist eine Kategorie von Verkehrsachsen besonders wichtig: jene der Kunststrassen, welche im letzten Jahrhundert als solche bewusst

gebaut wurden und noch heute in ihrem ursprünglichen Verlauf benutzt werden. Im Kanton Zug gehört hierzu die Verbindung entlang des Zugersees von Zug über Walchwil nach Arth (vgl. auch S. 37–39). Die reizvoll gelegene «schöne Strasse» in der «schönen Landschaft» ist mit Stützmauern aus kunstvoll gefügten Hausteinen, mit seeseitig situierten, durchbrochenen Schutzmauern, Ausfahr- und Aussichtskanzeln sowie Pappelreihen aufmerksam gestaltet und in diesem originalen, in Details gewachsenen Bestand weitestgehend erhalten geblieben. Noch heute nimmt sie den gesamten auf dieser Seeseite anfallenden Verkehr auf und ist somit modernen Veränderungen besonders stark unterworfen, verlangen doch neue Geschwindigkeiten, neue Fahrzeugdimensionen und -gewichte nach Anpassungen, die mit der aktuell überlieferten Strasse oft nicht vereinbar sind. Hier dient das Inventar als wertvolles Hilfsmittel, denn mit den erweiterten Informationen lassen sich Zustände klarer nachvollziehen, vielleicht rekonstruieren oder aber so für eine neue Nutzung bereitstellen, dass dem Charakter der Strasse Achtung entgegengebracht werden kann.

Wir sind dankbar, das Inventar der historischen Verkehrswege des Kantons Zug als neues Arbeitsinstrument übernehmen zu können.

**Dr. Heinz Horat**

Vorsteher des Amtes für Denkmalpflege und  
Archäologie des Kantons Zug 1987–2001



#### **Facetten der Zuger Verkehrsgeschichte:**

Oben links: Die alte Landstrasse Zürich–Luzern zieht sich zwischen Meisterswil und Berchtwil in eleganten Bogen durch die Landschaft (ZG 6.1).

Unten links: Ein auffälliger Marchstein mit Datum 1787 markiert auf der regionalen Verbindung Baar–Mettmenstetten (ZG 126) die Grenze der Kantone Zug und Zürich.

Ganz oben rechts: Hohlweg zwischen Menzingen und Oberägeri über dem Mitteldorf (ZG 186).

Oben rechts: Dachstuhl der Lorzetobelbrücke von 1759 mit fachmännisch gezimmerten Windverbänden (ZG 171.1.1; vgl. S. 30).



# Inhalt

## 7 DIE VERKEHRSWEGE

### 8 Verkehrsraum und Verkehrsgeschichte

Historische Wege im Kanton Zug

### 21 Verlauf und Oberfläche

Die Wegsubstanz

### 26 Die Landstrasse – Begriff und Wirklichkeit

Ein Name und was dahinter steht

### 30 Zug – ein brückenreicher Kanton

Holz, Stein, Eisen, Beton

### 32 Der Verkehrsweg als Band durch die Landschaft

Hohlwegbündel und andere Formen

### 34 Wie wurden Lasten transportiert?

Ländliche Verkehrsmittel

### 37 Die aufwändige Strassenanlage am See

Die Kunststrasse von Zug nach Arth

### 40 Historische Karten – die wichtigsten Quellen des IVS

Vielfältige historische Geländedarstellungen

## 43 DAS INVENTAR

### 44 Wie sieht die IVS-Arbeit aus?

Von der Karte zum Gelände

### 46 Das IVS im Kanton Zug

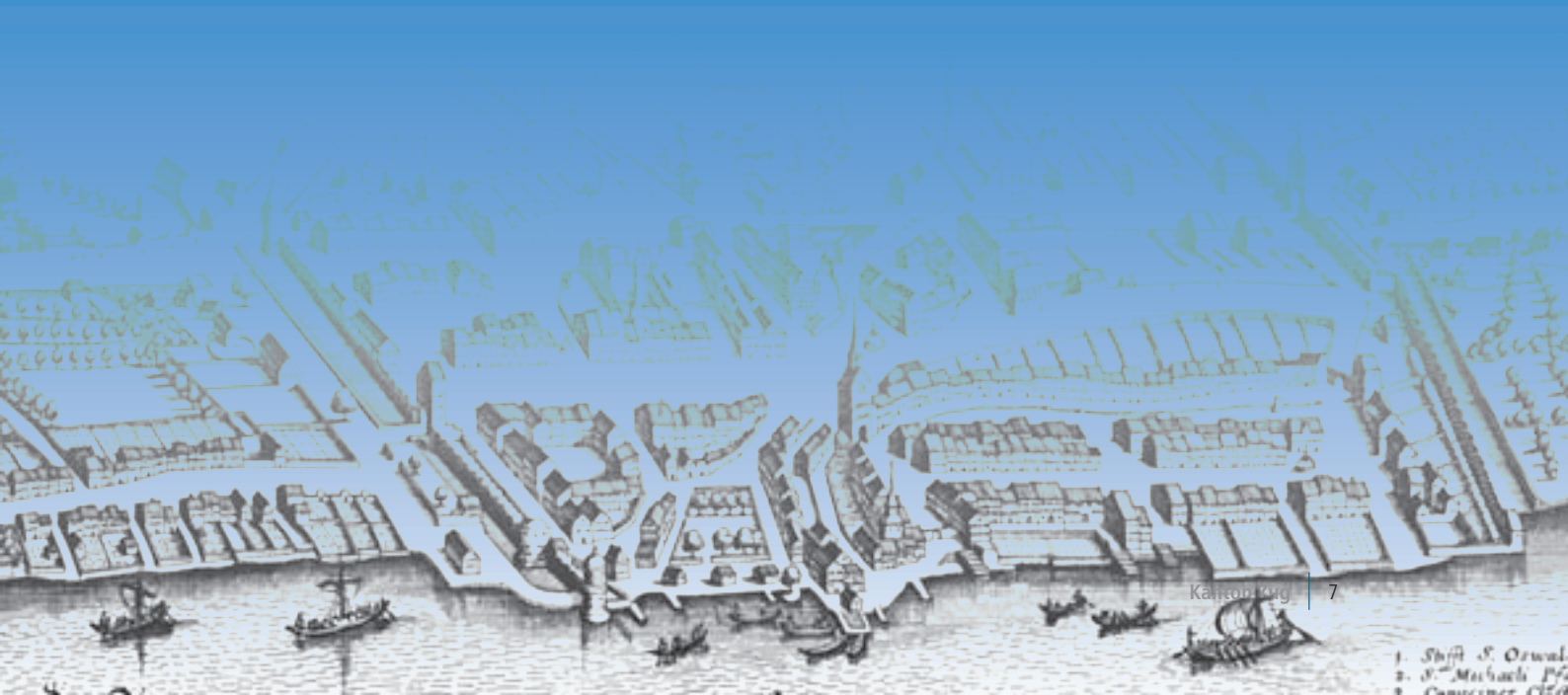
Eine Bestandsaufnahme mit vielfältigem Nutzen

# Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Zug immerhin bis in die vor- und frühgeschichtliche Zeit zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Zug, deren provisorische Fassung im Jahr 1998 abgeschlossen worden ist.



# Verkehrsraum und Verkehrsgeschichte

Die historische Entwicklung des Zuger Verkehrsnetzes ist stark geprägt von der räumlichen und politischen Situation des Kantons: Im regionalen Rahmen und in der Beziehung zu den Nachbarstädten wirkte vor allem die zentralörtliche Funktion der Stadt Zug als Markttort entscheidend, im nationalen Rahmen gewann seit dem späten Mittelalter der Transit über den Gotthardpass an Bedeutung. Doch die ersten Spuren von Verkehr auf dem Kantonsgebiet sind bedeutend älter: Sie reichen in Cham-Oberwil rund dreieinhalbtausend Jahre zurück.

**D**er Kanton Zug befindet sich am nördlichen Rand der Voralpen. Prägende Landschaftselemente sind die noch zum Gebirge gehörenden Höhenzüge im Süden und Südosten des Kantons sowie die Hügel- und Moränenlandschaft vom Zugerberg bis zur östlichen Kantonsgrenze. Im Norden steigt eine Geländestufe zum Kanton Zürich an. Zwischen dieser und dem Nordende des Zugersees liegt die grösste Ebene des Kantons. Im Westen, zwischen Zugersee und Reuss, erstrecken sich die Ebenen und die sanftere Hügellandschaft von Ennetsee. Im Osten wird die Grenze durch die zum Teil in einem Tobel verlaufende Sihl gebildet, im Süden – mitten im Hochmoor – durch die Biber, die Höhenzüge des Wildspitzes und des Rooterbergs, im Westen durch die Reuss, zu der eine nicht sehr hohe, aber teilweise steile, gegen Norden hin verlaufende Geländestufe abfällt. Im Norden ist die Grenze weniger zwingend durch die Landschaft vorgegeben. Sie verläuft ungefähr dort, wo der obere Bereich der zum Kanton Zürich ansteigenden Geländestufe in das sanftere Hügelgebiet und in die Ebenen des Knonaueramtes übergeht.

## DER VERKEHRSRAUM

Der Kanton Zug stellte keinen gegen aussen abgeschlossenen Verkehrsraum dar. Eigentliche Verkehrsgrenzen bilden nur die Höhenzüge des Höhrnonen und des Wildspitzes, die aber ihrerseits für die Wald- und Alpnutzung erschlossen waren. Die Grenzflüsse und -bäche stellten

nur insofern Verkehrsgrenzen dar, als die Wege und Strassen auf die vorhandenen Brücken hinführten.

Auch gegen innen bildet der Kanton keine Einheit. Er ist in drei Verkehrsregionen unterteilt, die untereinander verbunden und selber wieder in lokale Verkehrsnetze aufgeteilt waren:

Ennetsee bildet mit den Gemeinden Risch, Hünenberg und Cham die westliche Region, die im weiteren noch durchaus in die regionalen und überregionalen Routen des Reusstals eingebunden war.

Die mittlere Region bilden Zug, Steinhausen und Baar, wobei davon auszugehen ist, dass bis ins 19. Jahrhundert die Ebene wegen des feuchten, für Wege ungeeigneten und oft überschwemmten Untergrunds zwischen diesen Siedlungen vor allem für den Wagen- und Karrenverkehr mindestens so problematisch war wie allzu steile Passagen an den Hügeln.

Zu beiden Regionen sind auch die Verbindungen über den Zugersee zu rechnen.

Die östliche Region schliesslich bilden der Zugerberg, das Ägerital und die so genannten Berggemeinden. Sie ist durch die Lorze, weitere kleinere Bachtäler, den Ägeri-see und die Moränenlandschaft zum Teil sehr kleinräumig und verkehrsbestimmend strukturiert.

In den lokalen Verkehrsnetzen bestanden von der mittleren Region, von Baar, Zug, Oberwil und Walchwil aus, verschiedene Verbindungen im Rahmen der Allmend- respektive der Alpnutzung, welche die Grenzen nur fliessend bezeichnen lassen. Die fast überall vorhandenen Verbindungen nach aussen haben zur Folge, dass



die Verkehrsgeschichte sich in vielem ähnlich darstellt wie in den angrenzenden Gebieten der Kantone Aargau, Luzern, Schwyz oder Zürich und deshalb auch in diesen Zusammenhängen betrachtet werden muss. Andererseits führte aber gerade die innere Strukturierung immer wieder zu Phänomenen der Verkehrsgeschichte, die im Kanton Zug einzigartig sind oder aber in besonderer Weise hervortreten.

Die Geschichte des Verkehrsraumes hat sich im Kanton Zug oft in engen Bezügen einerseits zur lokalen landwirtschaftlichen Nutzung des Umlandes und andererseits der politischen Eigenständigkeit mancher Gemeinden entwickelt. Ohne Kenntnisse dieser lokalen Netze lassen sich in der Regel auch die weiter reichenden Verbindungen kaum verstehen. In diesen haben sich die wichtigen und besonders prägenden Verkehrsachsen erst mit der Zeit herausgebildet. Sie erhielten dabei oft den besonderen Rechtsstatus von Landstrassen (vgl. auch S. 26–29)

und wirkten als solche auch wieder auf die Siedlungen und deren Entwicklung zurück. Darin ist der Kanton Zug vergleichbar mit den umliegenden Kantonen.

Eine besondere Entwicklung mit zum Teil starken, untypischen Auswirkungen auf das Wegnetz – sowohl was den Verlauf als auch den Zustand der Wege betraf – nahm der Kanton Zug aufgrund seiner politischen Geschichte. Es gelang der Stadt Zug nicht – wie zum Beispiel Zürich oder Luzern –, das Gebiet des Standes vollständig zu erwerben und einen unter Stadtherrschaft stehenden Territorialstaat zu errichten. Den Zuger Vogteien in Ennetsee – Cham, Risch und Hünenberg – sowie in Steinhausen und Walchwil standen bis Mitte des

Friedrich Wilhelm Delkeskamps «Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz», 1830–1835 als Radierung erschienen, hält das Wegnetz in den 1820er-Jahren fest.





Die Karte von Jakob Joseph Clausner (1788) zeigt die «Landstrass auf Zug». Bemerkenswert sind die zahlreichen Details in diesem Plan.

19. Jahrhunderts eine Reihe von Gemeinden gegenüber (Baar, Ägeri, Menzingen und Neuheim), die ihre Unabhängigkeit von der Stadt zu wahren wussten. Letztere wurden in diesem Gegensatz «das Äussere Amt» genannt. Diese Struktur im Nordosten und Osten des Kantons überlagerte in mancher Beziehung die naturräumlichen Regionen. Sie verunmöglichte eine straffere Verkehrsorganisation und ein verstärkt auf die Stadt hin orientiertes Hauptstrassennetz.

Während Wirtschaftsräume der umliegenden Staaten in einem bis ins 19. Jahrhundert dauernden Prozess dominant auf die Hauptstädte bezogen wurden, bewahrten sich die Gemeinden des Äusseren Amtes eine Unabhängigkeit, die sich auch in eigenständigen, nicht auf die Stadt Zug bezogenen Landstrassenverbindungen niederschlug. Zudem verhinderten die verschiedenen Hoheiten, Kompetenzen und Pflichten entlang wichtiger Strassen eine nur auf das Zentrum bezogene Verkehrspolitik. Eine solche wurde aber in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als in allen umliegenden Kantonen

zentralstaatliche Strassenbauten nachhaltige Verbesserungen des Hauptstrassennetzes bewirkten, zu einem grossen Hindernis für eine entsprechende zugerische Entwicklung.

Eine für die historische Aufarbeitung besonders interessante Auswirkung hatten diese Verhältnisse auf die Quellenlage, indem in diesem konfliktreichen Nebeneinander eine Vielzahl der Probleme diskutiert, schriftlich artikuliert und überliefert wurde, die andernorts in der Regel still, selbstverständlich und für die Nachwelt kaum mehr greifbar geregelt wurde.

## KURZER ABRISS EINER VERKEHRSGESCHICHTE

### Das Feld der Hypothesen

Im Gebiet des Kantons Zug finden sich reiche Überreste vor- und frühgeschichtlicher Kulturen. Nach diesen erfolgte die Besiedlung nach 13000 v. Chr. Sie reichen vom Neolithikum bis zur Römerzeit. Am besten belegt sind die neolithischen Siedlungen der so genannten Horgener Kultur (um 3000 v. Chr.), einzelne Phasen bronzezeitlicher Siedlungen und vor allem die ältere Eisenzeit, die so genannte Hallstattzeit (um 800–500 v. Chr.). Aus römischer Zeit sind Siedlungsfunde in Baar (Pfarrkirche



St. Martin und Umgebung), in Cham (Lindenham/Heiligkreuz und Hagendorn), in Risch bei Holzhäusern (Sonnhalde und Oberer Freudenberg) und in Zug (Loreto und St. Michael) überliefert.

Die auf Karten eingetragenen Fundorte lassen auf Verbindungen in den Zusammenhängen der allmählichen Besiedlung, der Siedlungen selbst, der lokalen Wirtschaft und der Nachbarschaftskontakte schliessen. Die epochenweisen Fundkarten ergeben ein Muster, das uns die Hypothese von jeweils drei Grundverbindungen in der Region postulieren lässt: 1. Ein Weg um den See respektive jeweilige Verbindungen über den See; 2. eine Verbindung von der Region Zugersee über das Reusstal oder über die Albiskette Richtung Norden; 3. eine Verbindung von der Region Zugersee Richtung Zürichsee. Für die römische Zeit ist die Besiedlung von Vindonissa (Windisch) aus, dem wichtigsten Ort der Region, durch das Reusstal anzunehmen. Allerdings ist auch hier der Begriff der Verkehrsspannung zutreffender als die Annahme konkreter, noch vorhandener Linienführungen, wie sie für das IVS im Zentrum stehen. Tatsache bleibt, dass im ganzen Kanton Zug keine Verbindung gesichert zwei und mehr Jahrtausende zurück einem konkreten Wegverlauf zugeordnet werden kann.

Eine in der Region einmalige, verkehrsgeschichtliche Interpretation legt der mittelbronzezeitliche Fund (Mittelbronzezeit: 1550–1300 v. Chr.) von Cham-Oberwil nahe: Inmitten von Siedlungsresten stiess man auf rund 2 Meter breite Wegbereiche, die durch Schotter und Keramikscherben unterhalten wurden. Die Technik oder besser: das Verfahren, mit kleineren Steinen, mit Holz und mit Keramikbruch die morastigen Wege und Plätze zu bedecken und durch das Feststampfen deren Oberfläche lokal zu verdichten, blieb demnach bis in die Frühneuzeit wesentlich gleich. Unter einer der Schotter-schichten kamen zudem noch zwei parallele eingetiefte Rillen zum Vorschein. Sie werden als Geleise gedeutet, die durch Wagenräder in einer Spurbreite von 80–90 Zentimetern entstanden sind. Es handelt sich damit um einen frühen, wenn auch indirekten, für die Zeit aber einmaligen Nachweis des Wagenverkehrs im dörflichen Bereich.

Weitere verkehrsgeschichtliche Informationen lassen sich aus den hallstattzeitlichen Funden der Region, im Speziellen des Siedlungsplatzes auf der Baarburg, ableiten. Neuere Resultate unterstützen die Annahme eines späthallstattzeitlichen Fürstensitzes auf der Baarburg. Daraus ist bezüglich einiger in das Gebiet führender Wege auch auf eine entsprechende zentralörtliche Ver-

bindungsfunktion zu schliessen. Eine konkrete Verbindung wäre zum gleichzeitig nachgewiesenen Fürstensitz auf dem Zürcher Üetliberg zu vermuten. Verschiedene Funde lassen zudem auf ein weiträumiges Handelsnetz schliessen, in dem unter anderem Beziehungen nach Italien und in den weiteren Mittelmeerraum nachgewiesen sind. Damit stellt sich die Frage nach einer transalpinen Verkehrsrouten sowohl für die Hallstattzeit als auch für die römische Epoche. In dieser Hinsicht wäre die Frage zu prüfen, ob und wo eine solche Süd-Nord-Route das Zuger Gebiet tangierte.

Die Zeit des Früh- und Hochmittelalters (6.–12. Jahrhundert) verbleibt bezüglich der Verkehrswege ähnlich ungewiss wie die Epochen davor. Archäologische Funde belegen frühmittelalterliche Siedlungen in Baar, Hünenberg, Oberägeri und Zug. Ein interessantes Bild ergeben die namensgeschichtlichen Forschungen. Die keltischen Siedlungs- und Gewässernamen weisen auf vordeutsche Siedlungsschichten in den Gebieten um Baar und Cham hin. Anhand der ältesten deutschen Namentypen kann dann ab dem 6. oder 7. Jahrhundert für das Gebiet des Kantons Zug eine gestaffelte alemannische Siedlungsnahme verfolgt werden, die gerade im Gebiet des Kantons Zug an ihre südliche Grenze stiess. Eine dritte Phase der Landnahme erfolgte zwischen dem 8. und 11. Jahrhundert über das alte Siedlungsgebiet hinaus an dessen Rändern und in die voralpine Hügellandschaft östlich des Zugersees.

### **Der Verkehr seit dem Mittelalter**

Die Thesen des Historikers Fritz Glauser zum spätmittelalterlichen Verkehr «im Raum Luzern – Reuss – Rhein» lassen sich auch auf den Kanton Zug beziehen: Der lokale Verkehr dominierte im Rahmen der Wirtschafts- oder Verwaltungseinheiten von Hof, Korporation, Dorf, Stadt, Kirchgang oder Gericht. Er wurde überlagert vom nachbarschaftlichen Verkehr zwischen solchen Einheiten und von periodischen Gängen respektive Transporten in die regionalen Zentren im Umkreis von rund zehn bis fünfzig Kilometern.

Seit dem Frühmittelalter bestand auch ein weitmaschiges, teilweise überregionales Netz der herrschaftlichen Verwaltung, seien dies Klöster oder die Residenzen des hohen Adels mit ihren Höfen, den Filialklöstern und den sich bildenden Städten. Solche Verkehrsspannungen werden für das Gebiet des Kantons Zug greifbar zwischen Murbach und Luzern, zwischen der Fraumünsterabtei Zürich und ihrem ausgedehnten Streubesitz in der

Der Kanton Zug wurde hauptsächlich von zwei Transitrouten berührt. Beide verliefen in Nord-Süd-Richtung.

Das Wegnetz ist zunächst von den Siedlungen her sowie vor dem Hintergrund zu verstehen, dass im Kanton Zug bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts vorwiegend Agrarwirtschaft betrieben wurde. Bis in diese Zeit waren die Wege unentwirrt mit der Dorf- oder Hofwirtschaft sowie mit den regionalen Herrschaftsverhältnissen verbunden. Das Wegnetz war Teil der Dorf-, Siedlungs- und Hofverfassungen. Das Bevölkerungswachstum, das Zusammenwachsen der Räume, die Stadt und mit dieser die räumlich trennende Arbeitsteilung sowie die Inten-



Ausschnitt aus dem Zehntplan von Frauenthal (1717). Diese Karte ist nicht besonders genau, was Wegverläufe anbelangt. Sie hat jedoch eine weit gehende Aussagekraft für konkrete Wegsituationen. Sie zeigt Hecken, Böschungen, Zäune und Gatter sowie Kreuze, die am Weg oft auch wechselnde Gerichtskreise oder den Dorfbann signalisierten.



sivierung der Landwirtschaft führten seit dem Mittelalter zur Herausbildung von reich ausdifferenzierten Netzen von Wegen und Wegrechten, die vielfach bis in die heutige Zeit fortbestehen.

Wo nur wenige topographische Zwänge oder eine intensive, siedlungsnah Bodennutzung den Verlauf vorgeben, waren die Wege vielfältig und auch veränderlich. Nur ein Teil der Wege hatte eine verfestigte Oberfläche und war als klar definierter Bereich aus der Flur ausgeschieden.

Ein sehr differenziertes Bild können diesbezüglich die Wegrodel der Stadt Zug aus den Jahren 1413 und 1511 sowie die auf eine ältere Vorlage zurückgehenden Wegbestimmungen von Baar aus dem Jahr 1644 geben. Das allgemeinste Wegrecht bestimmte, dass der Vordere dem Hinteren Zugang zur Strasse, der Hintere dem Vordere in das Feld, den Wald und die Allmende zu geben hatte. Die allgemeinste Wegpflicht war als Unterhalt von Weg und Steg durch die Anstösser, bei Landstrassen teilweise auch durch anstossende Körperschaften, festgeschrieben. Man kannte «geschlossene», nur von bestimmten Berechtigten zu nutzende, und «offene Wege», die von allen begangen werden durften. Eine schwierige, heute nur noch annähernd nachvollziehbare Unterscheidung bestand zwischen Strassen, Wegen und Gassen. Die Zusammenhänge, in denen sie erwähnt wurden, lassen darauf schliessen, dass in solcher Differenzierung Strassen im wesentlichen die «offenen Wege» über das freie Land bezeichneten, Gassen aber immer auch ihre seitliche, gebaute oder bepflanzte Begrenzung miteinschlossen. Dabei konnten sich aber die Begriffe «Strassen» und «Wege» immer auch undifferenziert auf ganze Verbindungen beziehen.

Es gab eine Vielzahl von Wegen, je nach Wegziel, je nach saisonaler Nutzung, je nach konkreter Ausprägung des Weges oder je nach Transportmittel. Namentlich aufgezählt sind Landstrassen, Kirch- und Leichen-, Mühlen-, Holz-, Flur-, Heu-, Feld-, Tränk- oder einfache Nachbarschaftswege. In Seenähe waren Wege zu den Schiffstellen vorhanden. Auf den Landstrassen waren verschiedene Verkehrsfunktionen, die lokale Erschliessung des Umlandes, der lokale oder regionale Marktweg und – wo vorhanden – auch die überregionalen Verbindungen vereint.

Man unterschied zwischen Sommer- und Winterwegen. Solche temporären Bestimmungen waren meist auch funktionale Einschränkungen. Je nachdem, ob zum Beispiel die Felder brach lagen oder mit der Sommer-



Der kolorierte Umrissstich von Caspar Wolf und Marquard Wocher der Landstrasse am Fusse der Burgruine Hünenberg (um 1780) lässt interessante verkehrsgeschichtliche Details erkennen: den Holzbohlenweg für die Fussgänger, den Schrackenzaun als Wegbegrenzung, das Gatter, ein Wegkreuz und das einspännige Karrenfuhrwerk als damals typisches Transportmittel.

oder Winterfrucht bepflanzt waren, hatten die Wege dorthin und an diesen vorbei verschiedene Funktionen und oft auch verschiedene Verläufe. Holz sollte etwa nur geschleift werden, wenn der Boden gefroren war. Es wurde auch zwischen Karr- respektive Fahr- und Fusswegen unterschieden. Man kannte Wege, auf denen das Vieh frei getrieben oder aber nur «gefangen» geführt werden durfte. Im Zusammenhang mit Funktion und Bedeutung der Wege standen immer auch Bestimmungen über Zäune, Hecken, Gatter oder seitliche Gräben.

Auf den wichtigen Wegen war für den Fall, dass diese nicht oder ungenügend unterhalten waren, ein Ausweichen in die anliegenden Güter ausdrücklich erlaubt. Dies war einer der Gründe für die zum Teil ausgedehnten Hohlwegbündel oder die aus verschiedenen Varianten bestehenden Linienführungen. Der Tendenz des Verkehrs, sich bei schlechten Wegverhältnissen über die Wegränder auszudehnen, standen die oft geringer gewichteten Interessen der Anstösser gegenüber, diesen von ihrem Land fernzuhalten. Baumreihen oder Hecken waren dafür übliche Mittel. Die obrigkeitliche Klage ging im Allgemeinen dahin, dass sich diese Wegbegrenzungen zu nahe am Weg befanden und so ein schnelles Austrocknen der Oberfläche verhinderten.

Der Grund für das vermehrte Niederschreiben solcher Wegbestimmungen seit dem Spätmittelalter lag einerseits in der Verdichtung des lokal genutzten Raumes, andererseits aber in einer Intensivierung des regionalen und überregionalen Verkehrs, auf den sich im besonderen Masse das obrigkeitliche Interesse bezog. Dessen Frequenz erhöhte sich; die veränderte Zug- und Transporttechnik erlaubte zudem grössere Frachtgewichte. Man versuchte nun, diese Routen von den andern, auf Fluren und Siedlungen ausgerichteten Wegen zu trennen, mindestens aber bestimmte Verkehrs-, Transport- und Unterhaltsregelungen durchzusetzen. Ein Netz von Landstrassen entstand und verfestigte sich, das sich als eigene Rechtsbereiche von den übrigen Wegen abhob. Auf diesen wurden vom regionalen und überregionalen Verkehr Zölle, Weg- und Brückengelder erhoben, die zu einer wichtigen fiskalischen Grundlage des Staates der Frühen Neuzeit und des Ancien Régime wurden.

### Verkehrsorte

Verschiedene historische und geographische Faktoren haben auf die konkrete Entstehung der Wegnetze eingewirkt. Dominierende Einflüsse gingen von den Siedlungen aus. Dabei blieben die lokalen Wegnetze überwiegend noch in die dörflich-genossenschaftliche Organisation des Zusammenlebens eingebunden.

Der Hof Cham war bis ins Hochmittelalter wichtigster Verkehrsort des Kantons. Im Raume des frühmittelalterlichen Hofes kreuzten oder vereinigten sich die Reusstal- und Albispassrouten mit weiteren, regional bedeutenden Wegen. Cham wurde in der Folge frühes Verwaltungszentrum der Zürcher Fraumünsterabtei am Zugersee. In diesem Zusammenhang wird dort auch eine königliche Zollstätte und eine Schiffstelle vermutet. Aus dem Jahr 1309 ist in einer schriftlichen Urkunde erstmals das Fahr von St. Andreas nachgewiesen. 1360 wurde St. Andreas/Cham von Kaiser Karl IV. ein Marktrecht und das Recht zur Neuaufnahme von Burgern verbrieft. Diese Verleihung stand aber schon im Zusammenhang mit der Konkurrenzsituation zur Stadt Zug. Letzterer gelang es Ende

des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts, gegenüber Cham eine dominante Stellung durchzusetzen.

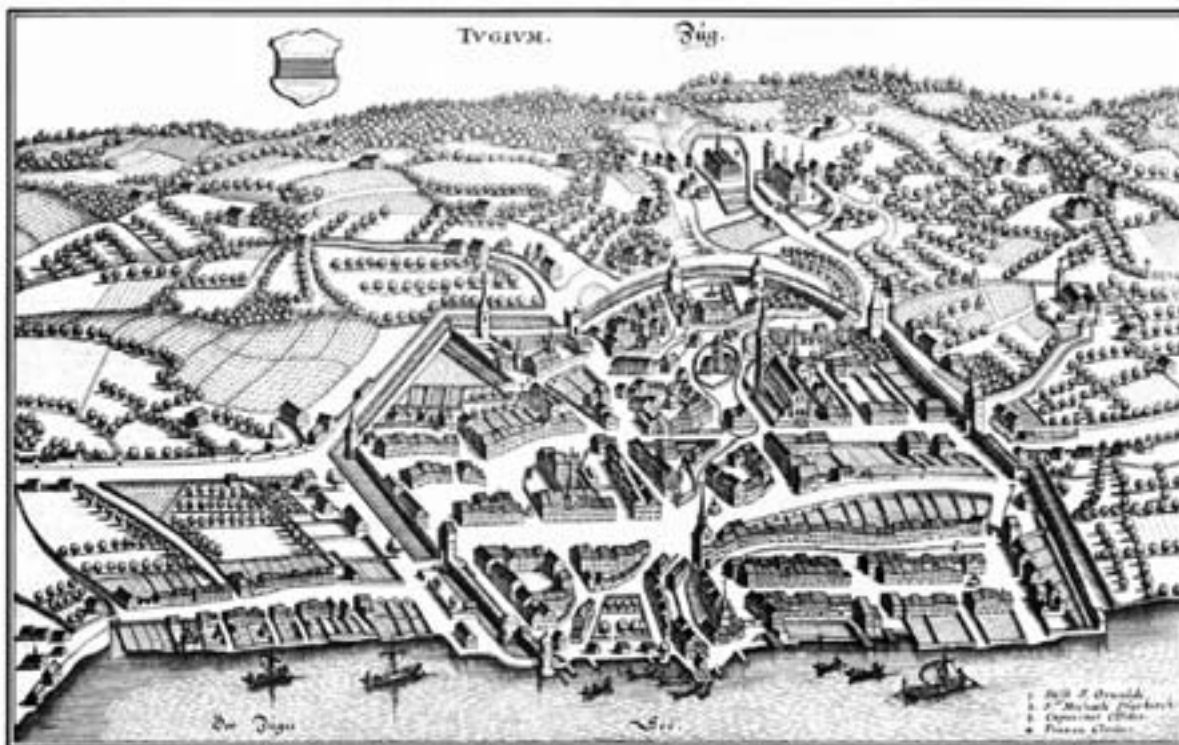
Der Zeitpunkt der kyburgischen Gründung der Stadt Zug ist nicht bekannt. Mitte des 13. Jahrhunderts ist sie als bestehend überliefert. Die Entwicklung der Stadt ist unentwerrbar verbunden mit der von Zürich aus im Gotthardtransit und teilweise auch im Verkehr in die Inner-schweiz erfolgten Verkehrsverlagerung. In neuer Ausrichtung der Route über den Zürichsee und Horgen setzte sich Zug als bedeutendster Verkehrsort des Kantons durch. Der Zuger Chronist Suter beschrieb diesen Wechsel hundertfünfzig Jahre später: «Und so nam die statt Kam ab und die wallstatt Zug also in ufgang in fall, strass gleit, zoll um wasser und landt, gefriet und vergabet vom hus Oestrich und hernach von andern fürsten und herschaften, künigen und keisern mit wappen, keiserlichen rechten, friheiten, guter ordnung und polizi, als si noch haben ein loblich statt recht.»

Wichtige Bedingung dafür war die 1359 erfolgte Verleihung des Rechts, von Zug aus ein Sustfahr, das heisst, einen herrschaftlich kontrollierten Stapel- und Umladepplatz – und damit verbunden einen exklusiven Schiffsdienst zum Weitertransport auf dem See – zu betreiben. Zunächst wurde das bei der Stadt liegende Monopol für alle Kaufmannswaren in die Innerschweiz und über den Gotthard als Konzession vergabt. 1399 übernahm die Stadt Zug dann aber selbst den Betrieb der Sust. Das



Der Kolinplatz in Zug, Foto um 1900. Die Situation weist vielfältige Verkehrsbezüge auf: die um 1890 entstandene Pflasterung, der Markt, das ehemalige Stadttor (heute Zyturm) und die Stadtkanzlei, an deren Stelle bis in die 1860er Jahre das Zollhaus stand.





heute noch vorhandene Zuger Sustgebäude in der Unter Altstadt ist mit der Jahreszahl 1575 datiert. Aufgaben des Sustmeisters waren die Kontrolle und die Verzeichnung der Waren, die Verzollung und – in südlicher Richtung – auch die Weiterbeförderung auf dem Zugersee. Emil Steimer schreibt 1922 in seinem Buch «Die alten Schifffahrtsrechte im Kanton Zug»: «Die Kaufmannsgüter, die in jener Zeit die zugerische Sust durchliefen, waren vorab Salz, Getreide, Wein: und den damaligen Zolltarifen ist zu entnehmen, dass auch andere Güter wie Käse, Butter, Zieger, Häute, Leder, Tuch, Metalle, Fische, Tabak, Spezereien, Gross- und Kleinvieh die Sust passierten». Eines der transportierten Hauptgüter war das Salz. Es gab Jahre, an denen 13 000 bis 14 000 Mass Salz über die Zuger Sust geführt wurden – beim Gewicht eines Masses von 67–68 Kilogramm entspricht dies einer Jahrestransportleistung von 900–950 Tonnen. Die überlieferten Dokumente der Übernahme bei der Sust belegen, dass sich auch in den Siedlungen entlang der wichtigen Landstrassen, hier der Horgener Säumerstrasse (ZG 1.1), ein professionelles Transportgewerbe herausbildete (Kundschaft betreffend Sust und Fähre von Zug aus dem Jahr 1399).

In den meisten Betrachtungen ist die Entwicklung und Bedeutung Zugs im Zusammenhang mit seiner Funktion als Etappe des überregionalen Transits diskutiert. Entsprechend wird auch deren Durchsetzung ge-

Zug, der wichtigste Verkehrsort der Region, in einer Darstellung von Matthäus Merian, 1642.

genüber anderen Orten am See fast ausschliesslich mit der von Zürich herführenden Horgener Säumerstrasse (ZG 1.1) in Verbindung gebracht. Kaum Beachtung findet in dieser Sicht aber die Stadt als Zentrum des oben skizzierten, lokalen Verkehrsraums. In Analogie zu anderen Städten an Seen – etwa Luzern oder Sursee – lag der Grund für die Entwicklung von Zug aber gerade in der erfolgreichen Verbindung der Funktionen eines lokalen, bedingt auch regionalen Zentrums und der eines Etappen- und Umladeorts für den Transitverkehr.

Ebenfalls vielgestaltig haben Klöster Wegverläufe beeinflusst, einerseits als lokale, nicht zu unterschätzende Wirtschaftszentren, andererseits mit ihrem charakteristischen, weitläufigen Streubesitz, der die Wirkung lokal bedingter Versorgungskrisen dämpfen sollte, die immer wieder drohten und auch hereinbrachen. Für das Gebiet des Kantons Zug besonders bedeutende Klöster waren die Fraumünsterabtei von Zürich, Muri, Einsiedeln, Kappel und Frauenthal, deren Besitz im Kanton Zug jeweils auf entsprechende Verkehrsspannungen hinweist. Da diese Klöster eben nicht in der Stadt Zug konzentriert waren, wirkten sie sich insofern auf das Wegnetz aus, als sie einer Zentralisierung entgegenstanden.

Der von Knonau nach Frauenthal führende Weg (ZG 111) hatte im 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch die Funktion einer Umgehungsroute der alten Landstrasse ZG 6.1.



### Frühe Neuzeit und Ancien Régime:

#### Das Hauptverkehrsnetz

Gegen Ende des Spätmittelalters stand im Gebiet des Kantons Zug das Netz der Hauptstrassen so fest, wie es sich im wesentlichen bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten hat.

Die wichtigste Strasse war die Säumerstrasse von Horgen über die Sihlbrücke nach Zug (ZG 1.1). Bedeutend war sie als Etappe im überregionalen Gotthardtransit, in dessen Rahmen sich mit Horgen, Zug, Immensee und Küssnacht eine Reihe von Sust- und Zollstellen sowie Transportleistungen etablierten, die das Verkehrswesen nachhaltig strukturierten und im Kanton Zug über den See und später über Arth (ZG 10) weiterführten. Mindestens so bedeutend war die Säumerstrasse auch als eine von zwei Zürcher Routen zum grössten Inner-schweizer Markt nach Luzern und als wichtigste Stadt-Stadt-Verbindung für den eigenen Markt in Zug. Und wie alle anderen wichtigen Strassen des Kantons Zug war sie eine vielfältige lokale Verbindung und Erschliessung des jeweils land- und waldwirtschaftlich genutzten Umlandes. Die Tatsache, dass ausgerechnet die im zentralen Interesse der Stadt Zug stehende Strecke auch durch Baar (das heisst, durch das Gebiet des Äusseren Amtes) verlief, behinderte den in den überregionalen Bezügen notwendigen Strassenausbau stark. Der Gegensatz der lokalen Baarer Interessen und der regionalen Zuger Interessen beeinträchtigte Strassenbaubemühungen der 1770er- und 1780er-Jahre so nachhaltig, dass

einige wenige problematische Stellen letztlich eine grossräumige Umgehung des Kantons über Richterswil und Brunnen respektive durch das Reusstal (ZG 106.1 und ZG 111) zur Folge hatten.

Richtung Luzern und in die Innerschweiz bestanden von Zug aus neben den zunächst über den See nach Küssnacht führenden Hauptverbindungen immer auch Alternativen über Buonas (ZG 8) sowie über Cham und Berchtwil (ZG 134).

Ein zweite wichtige Strecke war die von der Stadt Zug westwärts führende Strasse durch den so genannten Sumpf (ZG 4.1), die über die Reuss in das gemeineidgenössisch verwaltete Kornland des Freiamtes führte und die Zuger Vogteien in Ennetsee mit der Stadt verband. In diesem Zusammenhang standen die zwei grössten Strassenbauprojekte der Stadt: die Anlage einer viele kleinere Brücken und einen eigentlichen Strassenkörper aufweisenden Route durch den sogenannten Sumpf am Nordende des Zugersees Mitte des 16. Jahrhunderts sowie der Bau einer Reussbrücke von 1640/41. Letzterer war gegen die Interessen von Luzern nur möglich, weil die Urkantone versuchten, in Zug einen mit Luzern konkurrierenden, billigeren Kornmarkt zu etablieren.

Als weitere wichtige Verbindung ins nördliche Reusstal führte eine Landstrasse von Zug über Steinhausen nach Maschwanden (ZG 9). Diese wurde vom Zürcher Militäringenieur Haller 1620 als «ein namhafte Landstraass durch das Frey Ampt [das heutige Knonauer Amt] von Zug nach Bremgarten, Mellingen und der Stadt



Baden» bezeichnet. In nördlicher Richtung stellte zudem die Landstrasse über Kappel (ZG 11) zeitweise eine wichtige Alternative für den Verkehr nach Zürich dar, indem man bei Vollenweid (ZH) Anschluss an die Albisroute fand.

Von Zug aus führten weitere Landstrassen ins Ägerital und über den Sattel (ZG 13.1 und ZG 199.1), durch das Lorzentobel nach Menzingen und über die Finsterseebrücke ebenfalls in den Kanton Schwyz (ZG 171.1 und ZG 191.1). Und auch der Weg zwischen dem See und den steilen Abhängen des Zugerbergs, von Zug über Oberwil und Walchwil (ZG 10), ist als Landstrasse nachzuweisen. Exemplarisch lässt sich daran aufzeigen, dass der alte Begriff der Landstrasse nicht zwingend auf eine grössere Breite hinwies, wie sich dies dann seit Mitte des 19. Jahrhunderts annehmen lässt. Diese Strasse war bis in die 1820er-Jahre nur in lokalen Bezügen befahrbar. Als überregionale Verbindung war sie in erster Linie ein Fuss- und Saumweg. In diesem Fall stand der Begriff der Landstrasse für die übergeordnete, herrschaftliche Bestimmungsgewalt über die Verbindung.

Neben solchen auf die Stadt Zug ausgerichteten Strassen bestanden im Kanton immer auch Landstrassen, die den Hauptort nicht berührten. Die wichtigste war bis Ende des 18. Jahrhunderts der eigentliche Strassenzug der Route Zürich–Luzern (ZG 6.1–6.3) in Ennetsee. Die Wege dieser Route gehörten zu den vier bedeutendsten Verkehrsverbindungen des Kantons. An ihrem Verkehr hatte man seit dem Spätmittelalter aber dadurch Teil,

dass es der Stadt Zug gelang, die entlang dieser Route liegenden Gebiete als Vogteien zu erwerben und Zölle einzurichten. Als weitere Landstrasse in Ennetsee galt der Landweg dem See entlang von Cham über Buonas und Risch in den Kanton Luzern (ZG 138 und ZG 139).

Vor allem im Äusseren Amt blieb jedoch ein eigentliches Netz von Landstrassen erhalten, die weder die Stadt Zug berührten, noch von dieser kontrolliert werden konnten. Zentren dieses Netzes waren die Gemeinden des Äusseren Amtes – Baar, Ägeri, Menzingen und Neuheim (ZG 123, ZG 125, ZG 159.1, ZG 160.1, ZG 172.1, ZG 182, ZG 186, ZG 191.1). In ihren regionalen Bezügen wiesen sie mindestens so sehr wie nach der Stadt Zug in die Kantone Zürich und Schwyz. Die Baarer Altgasse (ZG 125) und die Route Ägeri–Menzingen–Kanton Zürich (ZG 186, ZG 172.1, ZG 160/ZG 164), zählen zu den Verkehrswegen des Kantons, die zeitlich am weitesten zurück nachweisbar sind.

### Phasen und Kräfte des Wandels

Die ersten wichtigen Veränderungen betrafen die Strasse von Zug über Cham zur Reuss (ZG 4.1). Mit der Strassenanlage des älteren Jost Knopflin durch den so genannten Sumpf am Nordende des Zugersees entstand hier um 1540 «die schöne strass von der statt bis auf Kham über den sumpf mit villen steinenen Bruggen». Der Anstoss zu ihrem Bau ging von der Stadt Zug aus. Wirtschaftspolitisches Ziel war eine bessere Verbindung ins Freiamt und in die eigenen Vogteien. Schon hier zeigte sich beispielhaft die grundlegende Problematik des Strassenwesens: nämlich, dass schliesslich nicht in erster Linie die eigentliche Strassenanlage oder die Erfindung eines neuen Strassentyps die wesentliche Verbesserung brachten, sondern hauptsächlich der planmässige, dauernde Unterhalt, der erst im Laufe des 19. Jahrhunderts erreicht war. Die Geschichte von Knopflins Sumpfstrasse zeigt konkret zwei Probleme: die grösste Schwierigkeit der damaligen Strassen, nämlich den Strassenkörper schnell zu entwässern, und damit in besonderer Weise verbunden die schwierige Strassenanlage durch die oft sumpfigen Ebenen. Die Natur drohte hier, sich besonders schnell wieder auf den Strassenbereich auszudehnen. Folgerichtig wird die fünfzig Jahre später erfolgte Seeabgra-



Die schlichte Holzbrücke aus dem Jahr 1759 im Lorzentobel war eine Schlüsselstelle der Verbindung von Zug nach Menzingen (ZG 171.1.1).

Die «Sagenbrugg» über den Lotenbach bei Walchwil (ZG 10) trägt die Jahrzahl 1873. Diese Angabe bezieht sich aber wohl auf einen Ausbau, denn die Entstehung der Brücke, die bergseits neben der heutigen Strassenbrücke erhalten ist, reicht in die 1820er-Jahre zurück (vgl. S. 39). Aufnahme gegen 1900.



bung durch den jüngeren Jost Knopflin ebenfalls wieder im Zusammenhang mit diesem Verkehrsweg gesehen. Aber auch sie konnte nicht verhindern, dass die oft feuchte Strasse und die Brücken in besonderem Masse anfällig blieben.

Wichtige Phasen waren in diesem mehr als dreihundertjährigen Zeitraum die 1760er- bis 1780er- und die 1830/40er- Jahre. Letztere läuteten mit der Phase des Kunststrassenbaus während der Regeneration zugleich den Beginn einer neuen strassengeschichtlichen Ära ein.

In den 1760er- bis 1780er- Jahren kann man auch für den Kanton Zug eine erste Welle der Bemühungen feststellen, die sich nicht auf ein einzelnes Strassenstück oder eine einzelne Brücke, sondern auf das eigentliche Wegnetz richteten. Die in diesem Zeitraum vollzogenen Reparaturen, Neuanlagen, Brückenbauten beschreiben ein konkretes Bild der Wege, welche damals für das Zentrum – die Stadt Zug – das eigentliche Hauptstrassennetz bildeten: So waren die Strasse nach Sihlbrugg (ZG 1.1), jene zur Reussbrücke (ZG 4.1), die Strassen von Zug über Steinhausen nach Maschwanden (ZG 9.1), von Cham über Chämleten Richtung Luzerner Grenze (ZG 134), jene über Rumentikon, St. Wolfgang, Berchtwil und Honau (ZG 6.1) sowie die Verbindungen über den Zugerberg ins Ägerital und nach Menzingen (ZG 13.1 und 13.3, ZG 171.1) in diese Ausbauphase einbezogen.

Manche der Karten von Johann Franz Fidel Landtwing und Jakob Joseph Clausner entstanden in diesem Zusammenhang. Die meisten ihrer zugerischen Detailpläne waren Vorarbeiten zur Vogteikarte, Karten von kleineren Gebieten hinsichtlich ihrer Nutzungsorganisationen oder aber konkrete Strassenprojekte aus dieser Phase. In der grossen Vogteikarte von Landtwing aus den Jahren 1770/71 sind dann die Bereiche am ausführlichsten kartiert, die auf dem Gebiet der Stadt und ihrer Vogteien entlang der Landstrassen lagen. Dies lässt direkt unter anderem auf einen wirtschafts- und verkehrspolitischen Zweck dieser Karte schliessen. Die sogenannte Strassenpflichtigkeit der Anstösser sollte detailliert festgestellt, kartiert und damit der Unterhalt der Hauptstrassen gesichert werden.

Der Anstoss zu dieser Phase kam aber im wesentlichen von aussen. Es war eine Reaktion auf den mehr oder weniger umfassenden Ausbau des Hauptstrassennetzes in den umliegenden Kantonen. Dabei bemühte man sich, durch geeignete Anschlüsse zu verhindern, dass der Verkehr das Zuger Gebiet grossräumig umging. Wie weit der Ausbau des Hauptverkehrsnetzes wie in den Nachbarkantonen auch in Zug am französischen Beispiel der sogenannten Chausseen orientiert war, wird nicht klar. Auf jeden Fall handelte es sich auch hier um planmässige Bauprojekte, für welche die besten Kartographen der Zeit Pläne herstellten.

Der Ausbau respektive die Neuanlage – die einmalige Aufwendung – erwies sich in den bestehenden Staatsstrukturen des Dualismus zwischen der Stadt, ihren Vogteien und den Gemeinden des Äusseren Amtes aber immer noch als leichter als der für nachhaltige Verbesserungen ebenso notwendige, dauernde Unterhalt, so dass die Strassen innert Jahren wieder so waren wie immer: in einem lamentablen Zustand.

Interessant war, dass der Wandel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts vorerst nicht in erster Linie die Strassen selbst nachhaltig betraf. Wichtige Folgen hatte die ebenfalls am Beispiel der Nachbarkantone orientierte Reglementierung des Verkehrs auf den Hauptstrassen. Auf diesen waren nun nur noch die breiteren Deichselwagen erlaubt, vor denen zwei Zugtiere nebeneinander angeschirrt wurden und die so weniger grosse Wegschäden verursachten als die älteren, schmalen Gabelfuhrwerke, vor denen die Zugtiere in einer Reihe zogen. Dass aber viele der Hohlwege des lokalen Netzes zunächst noch exakt die Breite der Gabelfahren aufwiesen

und mit Deichselfuhren nicht befahren werden konnten, ergab vorerst manche Friktion zwischen dem lokalen und dem regionalen sowie überregionalen Verkehr. Häufige staatliche Erlasse und Mandate betrafen die Festsetzung von Höchstgewichten (Wagen und Last). Am häufigsten wurde eine solche Gesamtlast auf 2 Tonnen respektive 40 Zentner festgesetzt. Dabei machen aber gerade die stetigen Wiederholungen deutlich, dass auch hier ein Prozess der Durchsetzung einer Neuerung Jahrzehnte, wenn nicht über ein halbes Jahrhundert in Anspruch nahm. Mit den Mitteln zur Durchsetzung der Verkehrsregelungen erwuchs dem Staat des späten 18. Jahrhunderts erst eine eigentliche strassenpolizeiliche Kompetenz. Im weiteren wurden auf den neuen Strassen nun neben den bisherigen Zöllen und Brückengeldern zunehmend auch Weggelder erhoben, was sich letztlich wieder auf die Finanzkraft des Staates auswirkte und so längerfristig auch dessen Möglichkeiten im Strassenbau erhöhte.

### Zeit der Kunststrassen

Noch in anderer Hinsicht hatte die erste Phase intensiver, umfassender staatlicher Strassenbaubemühungen der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts aber weit reichende Folgen: Während man die schwierigen Strassen- und Verkehrsverhältnisse lange Zeit als normal und gegeben betrachtet hatte, setzte sich nun das Bild der guten Strasse in den Köpfen fest. Das Bewusstsein der guten Strasse wurde nun zum Massstab zielgerichteten Handelns. Ein solches Bewusstsein ist in den Quellen der Helvetik schon überall greifbar. Allerdings fehlten diesem Staat in besonderem Masse noch die finanziellen

Mittel. Dies änderte sich in den Staaten der Regeneration seit den 1830er-Jahren. Bis zur Jahrhundertmitte entstand ein eigentliches Netz von so genannten Kunststrassen.

Diese Veränderungen im Verkehrs- und Strassenwesen standen nicht für sich allein. Sie waren verbunden – als Folge oder als Antrieb, dies ist vielfach eine unlösbare Frage – mit anderen grundlegenden Veränderungen der Zeit, der weit gehenden Aufgabe der Dreifelderwirtschaft etwa, dem Übergang zur modernen Landwirtschaft, der Aufgabe der Allmenden, dem Entsumpfen der Ebenen, dem Eindämmen der Bäche und Flüsse, dem grossen politischen Wandel, der Neuordnung des Gemeindewesens und nicht zuletzt mit einem allgemeinen, auch finanziellen Erstarken des Staates.

Die erste Kunststrasse, die im Kanton Zug gebaut wurde, führte von Zug über Oberwil und Walchwil nach Arth (ZG 10). Anstoss gaben Interessen der Stadt Zug, dank dieser Strasse am grösseren Verkehr über den Gott hard zu partizipieren. In dieser Strassenanlage, zwischen den steilen Abhängen des Zugerbergs sowie dem Zugersee, war die Besonderheit der Kunststrasse in besonderer Weise erforderlich.

Kunststrassen ersetzten die alten, kurvenreichen Landstrassen, die sich im extensiv genutzten Umland – vor allem in den Allmenden und Wäldern – oft zu eigentlichen Wegbereichen ausgeweitet hatten. Die Kunststrasse war aber keine eigentliche Neuerfindung der Zeit respektive des 18. Jahrhunderts. Elemente davon waren schon immer bekannt gewesen und waren in einzelnen Fällen und Abschnitten auch angewandt worden. Die Mauern, Brücken, Randsteine bildeten nun aber dichtere



Milchtransporte vor der 1859 gegründeten Milchsiederei in Cham, Aufnahme 1899. Die Entstehung von Fabriken gründete nicht zuletzt auf dem Kunststrassennetz, das seit den 1830er-Jahren entstanden war. Die Strassen ermöglichten den Transport des notwendigen Brennholzes, und sie erweiterten das Einzugsgebiet für die schweren Milchfuhren entscheidend.



Reihen als früher. Neu am Kunststrassenbau war die Projektierung einer ganzen Linienführung, in der eine möglichst gerade Anlage mit geringen Steigungen erreicht wurde. Früher war man den erhöhten Hängen über dem Talboden gefolgt. Die Ebenen durchquerte man nur an den engsten Stellen. Dabei waren natürlich Steigungen nicht zu vermeiden gewesen. Neu zum prägenden Bild des Hauptverkehrsnetzes gesellten sich nun die so genannten Talstrassen. Senken wurden aufgefüllt, Geländeerhebungen durchschnitten. Durch die sumpfigen Ebenen wurden Dammanlagen gebaut. Der mit seitlichen Strassengräben versehene Wegkörper bestand im unteren Teil aus grob gesetzten Steinen. Auf diese Schicht wurde eine Schotterung mit nach oben abnehmendem Korn eingebracht und gewölbt verdichtet. Es gibt Beispiele von Strassen, bei denen sich der ältere, geschwungene Verlauf dem Hang entlang und die neue, geradlinig verlaufende Talstrasse noch besonders deutlich nebeneinander feststellen lassen: etwa die Strecken Zug–Sihlbrugg zwischen Zug und Baar (ZG 1.1 und 1.2) oder die Sattelstrasse zwischen dem Ende des Ägerisees und der Kantonsgrenze bei Schornen (ZG 199.1/199.2; andere Beispiele ZG 191.1/191.2, ZG 134/ZG 6.1 und ZG 6.4).

Die Strasse von Zug nach Arth blieb vorerst die einzige, da erneute Widerstände zwischen Stadt, Vogteien und dem Äusseren Amt eine Weiterführung des Strassenbauprogramms behinderten. Erst zehn Jahre später – einige Jahre später als die umliegenden Kantone Zürich, Aargau und Luzern – schuf dann das Strassengesetz von 1838 die Grundlage für weitere Neuanlagen und nun auch für einen kontinuierlichen Unterhalt. Dabei führte gerade dieser Gegensatz zu einer im Vergleich zu den Kantonen Zürich oder Luzern anderen Entwicklung des Strassennetzes, indem ein Konsens immer nur dann zustande kommen konnte, wenn die drei Regionen zu gleichen Teilen solche Strassen erhielten. Das Resultat war ein vergleichsweise weniger zentralisiertes Kunststrassennetz als jenes in den umliegenden Kantonen.

Solche Kunststrassen entstanden nun bis Mitte des 19. Jahrhunderts zwischen Zug und der Kantonsgrenze bei Sihlbrugg (ZG 1.2), zwischen Zug und der Reussbrücke bei Sins (ZG 4.4), zwischen Zug und Kappel (ZG 11.2), zwischen Zug und dem Ägerital bis zur Kantonsgrenze bei Schornen (ZG 13.3 und ZG 199.2), zwischen Cham und der Luzerner Grenze bei Honau, zwischen Cham und Knonau (ZG 6.4), zwischen Sihlbrugg und Unterägeri, mit einem Anschluss von Edlibach nach Menzingen (ZG 160.2 und 172.2).

Eine nächste Phase in den 1860er- und 1870er-Jahren brachte dann den Ausbau sekundärer Verbindungen: etwa jenen der Landstrasse von Buonas nach Böschentrot (ZG 139), der Strasse von Baar nach Hinterburg (ZG 159.2), der Strasse von Menzingen zur Finsterseebrücke (ZG 191.2; Beginn schon in den 1850er-Jahren).

Auch im Kanton Zug schuf die Industrialisierung um die Mitte des 19. Jahrhunderts wichtige neue Zentren mit einem neuartigen Verkehrsaufkommen. Der nicht mehr in erster Linie an die Jahreszeiten gebundene Verkehr fand in den Kunststrassen rechtzeitig die notwendige Grundlage für schwere Transporte. Die wichtigsten Standorte bildeten zuerst die Textilindustrien in Unter- und in Neuägeri (1834/46), dann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Spinnerei in Baar, die Weberei in der Kollermühle bei Zug und die Papier-, Textil- und Kondensmilchfabriken von Cham.

Schliesslich entstanden mit den Eisenbahnlinien respektive deren Stationen neue, weit ausstrahlende Verkehrsorte, auf die sich auch neue Wege und Strassen ausrichteten.

---

#### Literatur

- Archäologie der Schweiz 19/2, 1996, Beiträge von I. Bauer, S. Bolliger, H. Fetz, U. Gnepf, S. Hafner, S. Hochuli, B. Horisberger, P. Moser, E. H. Nielsen, A. Reisacher, M. Seifert, J. Weiss.
- Paul Dändliker, Hans Schwegler. Strassenbau und Verkehrsplanung im Kanton Zug, in: Zuger Neujahrsblatt 1973, 91–119.
- Beat Dittli. Orts- und Flurnamen im Kanton Zug, Zug 1992.
- Fritz Glauser. Verkehr im Raum Luzern – Reuss – Rhein im Spätmittelalter, in: Jahrbuch der historischen Gesellschaft, 9, Luzern 1987, 2–19.
- Stefan Hochuli, Christian Maise. Verkehr und Transport, in: Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum frühen Mittelalter (SPM) III, Bronzezeit: 299–306. Basel 1998.
- Peter Hoppe. Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Der Geschichtsfreund 158, 2005, 211–249 und Kartenbeilage.
- Renato Morosoli. Zweierlei Erbe. Staat und Politik im Kanton Zug, Zug 1991.
- Hans-Ulrich Schiedt. Einleitung zur IVS Dokumentation Kanton Zug, Bern 1996.
- Hans-Ulrich Schiedt. «...und das sol ein offne landtstras sin». Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, in: Tugium, 16/2000, 61–77.
- Hans-Ulrich Schiedt. Die Kreuzung bei Sihlbrugg. Ende oder Mittelpunkt der Welt, in: Zug erkunden. Bildessays und historische Beiträge zu 16 Zuger Schauplätzen. Jubiläumsband, hrsg. von Regierungsrat und Gemeinden des Kantons Zug, Zug 2002, 184–207.
- Anton Weber. Die Sihl- oder Horgener Strasse und die Sust in Zug, in: Zuger Neujahrsblatt, Zug 1886, 5 ff.
-

# Verlauf und Oberfläche

Im Gebiet des Kantons Zug weisen die Wegverläufe eine erstaunliche Konstanz auf. Der Vergleich mit den genauen Karten des 19. Jahrhunderts – der Dufourkarte aus den 1860er-Jahren und dem Topographischen Atlas aus den 1880er-Jahren sowie deren Vorarbeiten (ab 1840) – zeigt ein Festhalten an den alten Wegverläufen, sogar an den Wegnetzen.

**N**ur in der Ebene nördlich des Zugersees, zwischen Cham, Steinhausen, Baar und Zug sowie an einigen Abhängen, deren spätere Besiedlung weniger steile Erschliessungen notwendig machten (zum Beispiel entlang des Ägerisees), sind die alten Wegverläufe mehrheitlich verschwunden oder bloss noch in Abschnitten vorhanden.

Der Vergleich der verschiedenen Linienführungen zeigt charakteristische Erscheinungsbilder, je nachdem ob die Wege vor die Kunststrassenzeit zurückreichen oder eben erst in jener entstanden sind. So zeichnen sich die älteren Wege oft durch einen geschwungenen Verlauf aus, dem man – wo möglich – knapp über den oft

sumpfigen Ebenen den Hängen entlang folgte, die Ebenen somit auf kürzester Distanz durchquerte und die Steigungen möglichst direkt nahm. Solche steile Passagen überwand man während langer Zeit mit zusätzlich vorgespannten Tieren, einem so genannten «Vorspann», anstatt aufwändige Serpentinien anzulegen.

Demgegenüber verliefen die Kunststrassen des 19. Jahrhunderts in möglichst gerader Linie durch die

Ein wesentlicher Faktor für die Wirkung eines Verkehrsweges ist auch die intakte Umgebung. Die Schotterstrasse befindet sich auf dem Zugerberg (ZG 233.1).





Oben links: Wichtige Verkehrswege wurden geschottert und mit Querabschlägen versehen; im Bild ein Abschnitt auf dem Zugerberg (ZG 233.1.1).



Oben Mitte: In seltenen Fällen bestand die Wegoberfläche auch aus einer Holzprügelschicht; das Bild zeigt die Situation beim Nollengatter auf dem Zugerberg (ZG 232).



Oben rechts: Ebenfalls selten finden sich in Zug Pflasterungen. Das Bild zeigt den Aufstieg von der Lorzentobelbrücke Richtung Schönbrunn (ZG 171.1).



Mitte: Die vor 1900 häufigste Wegoberfläche bestand mehrheitlich aus Lockermaterial. Westlich des Nollengatters (ZG 232) hat sich der Weg allmählich in den Waldboden eingetieft.

Unten: Wasserabzüge aus Holz sollen die befestigte Oberfläche schützen und den Weg trocken halten (ZG 233.1.1).







Links: Ein «Unikat» in der Region bildet der Aufstieg von Oberwil auf den Zugerberg mit den Passagen, in denen Treppenstufen aus dem Fels gehauen wurden (ZG 234.0.1).

Rechts: Der Pilgerweg von Oberägeri Richtung Einsiedeln (ZG 100), westlich von St. Jost, verläuft – leicht hohlwegartig eingetieft und von einer Baumreihe begleitet – mehrheitlich im Lockermaterial.

Ebenen und – unter Vermeidung allzu grosser Steigungen – durch Hügel und Voralpen. Das hatte zur Folge, dass die älteren Wegverläufe, wo sie nicht überprägt wurden, schon im 19. Jahrhundert ihre Funktionen für den regionalen und überregionalen Verkehr grösstenteils verloren. Auf diesen Wegen ist die Substanz aus späterer Zeit also im wesentlichen jene des lokalen Verkehrs. Der Funktionsverlust einer ehemaligen Hauptstrasse führte nicht selten zu deren Konservierung als Nebenweg. Am häufigsten sind die schmalen, 2.5–3 Meter breiten Strässchen, die jedoch im Kanton Zug infolge der weiteren

Nutzung als lokale Verbindungssträsschen und landwirtschaftliche Erschliessungen häufig geteert oder aber durch eine Schotterverschleisschicht überprägt sind. In den Abhängen und in den Wäldern hat sich dabei oft noch historische Substanz – gleichsam in «Rückzugsgebieten» – erhalten.

Auf frühere Haupt- oder Landstrassenfunktionen weisen oft nur noch einzelne Gebäudegruppen, Siedlungen, Wegbegleiter wie Kapellen, Marchsteine, Tavernen etc. hin. Ein solches Beispiel ist die alte Landstrasse von Knonau über St. Wolfgang und Hünenberg in den



Zäune sollten das Vieh und Wagen daran hindern, ins Kulturland auszuweichen, wenn der Weg versperrt oder schlecht begehbar war (ZG 156).

Oben: Trockenmauern oder bestockte Böschungen hatten das Ziel, Vieh oder Wagen auf den Weg zu zwingen (ZG 233.1.1).

Unten: Auch die Allee bei Zweieren verhinderte ein Ausweichen des Wagenverkehrs ins Kulturland (ZG 136).



Kanton Luzern (ZG 6.1). Entlang dieses Weges bilden die wegbezogenen Siedlungen und Situationen eine eigentliche, weiter zurückweisende Verkehrslandschaft, die aber seit Ende des 18. Jahrhunderts vor allem noch die Funktion von lokalen Verbindungen und Erschliessungen hatte.

Interessanterweise blieb gerade bei den Kunststrassen, den jüngeren Weggenerationen, sehr wenig von der in die Bauzeit zurückreichenden Substanz übrig. Diese Strassen des 19. Jahrhunderts wurden in der Regel in heute immer noch gültigen Linienführungen angelegt und seither mit dem Wachsen der Verkehrsfrequenz und der Motorisierung sukzessive überprägt und verbreitert.

### Reiche Wegsubstanz

Im Kanton Zug finden sich verschiedene Elemente historischer Wegsubstanz. Das Bild einer historisch-authentischen Substanz ist jedoch dringend zu vermeiden. Benutzt oder unbenutzt war diese Substanz nämlich stets einem dauernden Wandel unterworfen und wird dies auch weiterhin sein. Deshalb bieten sich eher die Begriffe einer Substanz, eines Wegbaus und Wegunterhalts «in traditionellen Formen» an.

Grosse Beachtung verdienen dabei die Schotterungen – schon deshalb, weil Untersuchungen des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) gezeigt haben, dass deren Unterhalt langfristig kostengünstiger zu stehen kommt als derjenige von Teerstrassen. Daneben finden sich auf zugerischen Wegen noch andere Oberflächen, die schützenswert sind und



zudem Beispiele dafür abgeben, wie historische Wege unterhalten werden könnten. In besonders dichter Abfolge treten solche Elemente im Aufstieg von Oberwil nach Horbach auf den Zugerberg auf (ZG 234.0.1). Hier finden sich geschotterte Partien, Reste von Randpfläs-



Links: Die zwei an den Weg gesetzten Steine am Lüssirain oberhalb von Zug (ZG 13.2) stehen in direktem Zusammenhang mit der historischen Wegfunktion. Sie sollten verhindern, dass der Fussweg mit Wagen befahren wird.

Unten links : Geländesituation in Deibühl bei Baar (ZG 110.1). Der Weg führt unter einer Scheuneneinfahrt durch.

Unten rechts: Entlang von Kunststrassen finden sich noch an mehreren Stellen Böschungsmauern. Ein besonders schönes Exemplar mit integriertem Brunnen steht an der Strecke Zug–Arth (ZG 10).



terungen, hölzerne und – in der Region einmalig – in den Fels gehauene Tritte.

Weitere Substanzelemente sind Querabschläge aus Holz, Böschungsmauern, ein trocken gemauerter Wasserdurchlass und immer wieder auch Hohl- oder Hang-

wegpartien. Bei anderen Wegen finden wir noch eine traditionelle Oberfläche mit Holzprügeln (beispielhaft etwa beim Nollengatter auf dem Zugerberg, ZG 232), Wassergräben entlang der Wege, Mauern, Zäune, Hecken, Baumreihen oder Böschungen.



## Die Landstrasse – Begriff und Wirklichkeit

Der Begriff der Landstrasse lässt sich für den Kanton Zug schon für die Zeit des Spätmittelalters nachweisen. Schriftliche Quellen, in denen er früh erscheint, sind immer wieder die lokalen Erb-, Kauf- und Gültverschreibungen, der ältere Strassenrodel der Zuger Burger aus dem Jahre 1413 sowie einzelne Hof- und Dorfrechte. Im weiteren Verlauf des 15. Jahrhunderts sind sie dann häufig überliefert.

**D**ie erste Überlieferung einer Landstrasse – es handelt sich um die Säumerstrasse von Zug über die Sihlbrücke nach Horgen (ZG 1.1) – steht im Kontext einer im Zürcher Ratsbuch festgehaltenen Klage aus dem Jahr 1400, wonach ein Heini Utinger von Baar «bi Barre uff der Pirsse an fryer landstraß» einem Fuhrmann ein Pferd, einem andern die Rinder vom Deichsel wegnahm. Damit liegt gleichzeitig auch ein erster schriftlicher Beleg für einen Wagenverkehr vor.

In den Zusammenhängen, in denen der Begriff Landstrasse erscheint, steht er oft auch für Hauptstrasse oder Marktweg und im Gegensatz zu lokalen Nachbarschafts- und Erschliessungswegen. Häufig ist das übergeordnete, herrschaftliche Interesse an diesem, aber auch die herrschaftliche Bestimmungsgewalt auf diesem greifbar. Das obrigkeitliche Interesse verband sich seit dem Spätmittel-

alter so eng mit dem eigentlichen Strassenzug, dass die Landstrassen eigene Rechtsbereiche bildeten, deren Bestimmungsgewalt ursprünglich bei der Landes- oder Territorialherrschaft, später aber auch bei den übergeordneten kommunalen Zentren lagen. In den Regelungen der letzteren, in den Dorfrechten und Wegrödeln, bezog sich der Begriff dann zunehmend auf weitere Strassenzüge und bezeichnete im weiten Sinne die so genannten «offenen Strassen». Die Landstrassen – und die daran erhobenen Zölle und Marktsteuern – wurden seit dem Ausgang des Mittelalters bis ins 18. Jahrhundert wichtige Linien. Entlang dieser Verbindungen konnte und musste sich eine flächendeckende und permanente Staatlichkeit überhaupt erst ausbilden.

Landstrassen bildeten wichtige gesellschaftliche Komplexe, in denen sich der engere Verkehr mit Öffentlichkeit, der Herrschaftsvermittlung, mit Handel und

Die Landstrasse entlang des Ägerisees (ZG 199) musste sich in ihrer Anlage den von der Natur vorgegebenen Grenzen anpassen. Kolorierter Umrissstich von Lorenz Halder (1803).





Markt, im weiteren Sinne mit dem sozialen Austausch verband. An ihnen lagen auch die Gerichts- und die Richtstätten; an ihnen wurden mit Kreuzen die lokalen Rechtskreise und mit Gebotsstuden erlassene Mandate angezeigt. An den Landstrassen wohnte, wer Rang und Namen hatte. So sind für die 1420er- und 1430er-Jahre nicht weniger als vier Ammänner nachgewiesen, deren Güter an der Landstrasse zwischen Zug und Baar lagen. An den Landstrassen – und dort meistens an Kreuzungen – befanden sich Tavernen und Gasthäuser. Sie basierten zumeist auf obrigkeitlichen Realrechten. Sie waren mit dem Verkehr unmittelbar als Herbergen für Reisende, teilweise auch als Relaisstationen verbunden. Sie waren aber oft auch örtliche Märkte und Stapelplätze, von denen aus die lokale Zirkulation der Güter und Dienstleistungen organisiert und kontrolliert war.

Die Landstrasse war im Kanton Zug aber nicht nur die regionale oder überregionale Verbindung. Sie war in allen Fällen immer auch wichtigste lokale Erschliessung, gleichsam der Stamm im teilweise weit verzweigten Geäst der lokalen Wege. Beispielhaft geht das aus den schriftlichen Quellen über die Altgasse (ZG 125) hervor. Wir gehen davon aus, dass bezüglich der transportierten Massen und Volumen auch auf den Landstrassen der lokale Verkehr dominierte, etwa Holztransporte für den

Ansicht der Landstrasse von Cham nach Zug (ZG 4.1), eines der wichtigsten Verkehrswege des Kantons. Die Lithographie von Isidore Laurent Deroy (um 1850) zeigt ein interessantes Detail: Links ist die Fahrbahn für den Wagen- und Saumverkehr zu erkennen, rechts – deutlich davon abgetrennt – die Fusswegspur.

Hausbau oder Streuladungen für Tiere. Dementsprechend waren es in den meisten Fällen die lokalen Transporte, die den einzelnen Abschnitten der Landstrasse ihren Charakter verliehen.

Mindestens war dies der Stand, als die Kantonsregierung 1834 ihre Strassenkommission einen Augenschein vornehmen liess. Mit Ausnahme der schon in der zweiten Hälfte der 1820er-Jahre angelegten Kunststrasse von Zug nach Arth (ZG 10) waren alle Landstrassen sehr stark vom lokalen Verkehr, von den lokalen Verkehrsbedingungen und vom lokalen Strassenunterhalt durch die Anstösser sowie durch die Organisation erweiterter Fronleistungen geprägt. Die detaillierten Berichte zeigen, dass eine Landstrasse nicht einmal durchgehend befahrbar zu sein brauchte. Die immer wieder neu erlassenen Mindestbreiten der Landstrassen schrieben offensichtlich einen Soll- und nicht den Ist-Zustand fest.

Die alte Landstrasse, die von Cham dem Zugersee entlang in den Kanton Luzern führt (ZG 138 und 139) bildet in Buonas trotz modern überprägter Oberfläche mit den erhaltenen Böschungen, der Kapelle sowie weiteren historischen Gebäuden ein reizvolles kulturlandschaftliches Ensemble am Weg.



#### Augenschein der Strassenkommission von 1834

Die Beurteilung einer solchen Landstrasse verfolgen wir anhand der Begleitung einer Kommission auf der Landstrasse von Zug über Oberägeri an die Kantonsgrenze beim Sattel (ZG 13/ZG 199). Diese verliess die Stadt Zug durch das Löberentor und folgte dann der in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts durchgesetzten Linienführung über Talacher. Bis zur Loretokapelle, einem der alten Richtplätze, war die Strasse wohl vor erst zwölf Jahren neu angelegt worden, besass dort aber «keine vortheilhafte Direction». Bis vor Unter Talacher wurde eine Breite der Strasse von 16 Fuss, das heisst von rund 5 Metern, festgestellt. Grosse Erlenhäge standen zu nahe bei der Strasse und verhinderten ein schnelles Austrocknen der Wegoberfläche. Im Bereich der Steigung wurden durch sogenanntes «Hemmen» entstandene Wegschäden festgestellt. Damit wurde die in steilen Abschnitten übliche Art des Bremsens bezeichnet, die mit Radschuhen oder mit Holzprügeln, welche die Räder blockierten, durch direkten Reibungswiderstand auf der Wegoberfläche schnell tiefe Gleise oder Hohlwege verursachte. Die Bremsklötze, welche die bremsende Reibung auf die Räder übertrug, setzten sich erst im 19. Jahrhundert durch.

Bei Unter Talacher war die Strasse nur noch 2–2.5 Meter breit und in einem kläglichen Zustand. Durch den dortigen Bach führte eine Furt, die im Winter vereist und gefährlich war. Die Kommission schlug hier eine Brücke

vor. Auf Talacher wurde die starke Steigung, aber auch der dort bessere Unterhalt festgestellt. Bei der Einmündung der Inwiler Strasse (ZG 170) sollte die Steigung durch einen Geländeeinschnitt vermindert werden. Man vernimmt, die Abzweigung durch das Lorzentobel (ZG 171.1) sei wohl ebenfalls vor wenigen Jahren neu angelegt worden, weise aber an einigen Stellen infolge des fehlenden Unterhalts wieder Geleise auf und sei ausgewaschen. Die Landstrasse nach Ägeri selbst war zwischen Talacher und Inkenberg rund 3 Meter breit und grösstenteils gepflästert, in ihrem Verlauf aber problematisch.

Über den Schwarzenbach bei Egg führte eine 8 Meter breite, 2–2.5 Meter überspannende, gewölbte Steinbrücke, die keine Brüstungsmauern aufwies. Unterhalb des Wirtshauses von Allenwinden wurden die zu nahe an der Strasse stehenden «Lebhäge» (Hecken), der mangelhafte Zustand der 2–3.5 Meter breiten Wegoberfläche und das starke Gefälle festgestellt. Über den Wolfbach bestand eine 3.5 Meter breite Steinplattenbrücke und über die Lorze eine gedeckte, schlecht gebaute Holzbrücke mit einer Spannweite von rund 13 Metern. Um der Strasse bei der Sagenmatt eine bessere, der Lorze entlang führende Linie zu geben, müssten Felsen weggesprengt werden. Einen solchen Verlauf erhielt sie dann auch in ihrer Anlage als Kunststrasse.

Zwischen Unter- und Oberägeri war die Strasse rund 3.5 Meter breit und befand sich trotz einiger zu nahe an





Oben: Der historische Verlauf, die Böschung und die in den Jahren gewachsene Gebäudegruppe vermitteln in Menzingen (Bachmüli) nach wie vor den speziellen Charakter des alten Weges (ZG 186).

Unten: Die Landstrasse Zug–Ägerital in Unterägeri (ZG 13.3). Die Fabrikgebäude der ehemaligen Spinnerei und die Kunststrasse des 19. Jahrhunderts bedingten sich gegenseitig.

der Fahrbahn befindlicher Böschungen in gutem Zustand. Während über den Mitteldorfbach eine Steinplattenbrücke bestand, wurde der Dorfbach wieder mit einer gedeckten, rund 13 Meter überspannenden Holzbrücke überquert. Der Gallusbach wurde bei einer Furt durchquert. Andere Bäche, die bei Hochwasser stark anschwellen und zeitweise Geschiebe führten, waren mit starken Holzbrettern überdeckt. Zwischen Oberägeri und Hauptsee verlief der Weg rund 2 Meter breit und war eher Fussweg als Landstrasse. Erst südlich der Haselmatt begann wieder eine ordentliche, rund 4 Meter breite Strasse. Bei der Figlenflue behinderten aber aufs Neue tiefe Geleise den die Kantonsgrenze querenden Verkehr.

### Alte Landstrassen – modern überprägt und dennoch reizvoll

Der Kanton Zug weist eine Vielzahl von historischen Wegen auf, die noch in der aus dem 19. Jahrhundert überkommenen Breite vorhanden sind, jedoch in neuerer Zeit geteert oder betoniert wurden.

#### Literatur

Strassenrodel der Zuger Bürger, Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen (SSRQ). Die Rechtsquellen des Kantons Zug, Bd. 2, Aarau 1972, 655 ff., Nr. 1236.

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

## Zug – ein brückenreicher Kanton

Eine reiche Substanz weist das Gebiet des Kantons Zug mit seinen Brücken auf. Die zahlreichen Fluss- und Bachübergänge machen Zug zu einem eigentlichen «Brückenkanton».

**D**ie älteste Zuger Brücke ist die unscheinbare, trocken gemauerte Bogenbrücke bei Deinikon. Sie wurde in der Frühneuzeit – Ende des 17. oder Anfang des 18. Jahrhunderts – gebaut und diente dem Saumverkehr zwischen Zug und Horgen (ZG 1.1.1; Abb. 1). Ein anderer, in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück datierender Übergang ist die gedeckte Holzbrücke im Lorzentobel. Sie wurde im Jahre 1759 gebaut und weist die damals übliche Konstruktion eines einfachen Spreng-/Hängewerks auf (ZG 171.1.1). Direkt über dieser Holzbrücke befindet sich der 1910 fertig gestellte Bogenviadukt, der seinerseits wieder als bauhistorisches Denkmal gewürdigt werden muss (ZG 171.2.1). Diese Brückensituation wird vom IVS als von nationaler Bedeutung eingestuft.

Aus der Mitte des 19. Jahrhunderts bestehen noch zwei weitere gedeckte Holzbrücken: Die Sihlbrücke aus den Jahren 1849/50, die bis 1960 bei Sihlbrugg stand und dann wenige Kilometer flussaufwärts versetzt wurde (ZG 153; Abb. 2), und die Reussbrücke bei Sins (ZG 4.1). Darüber hinaus sind weitere Brücken erhalten: In Unter-

ägeri etwa führen zwei Bogenbrücken über die Lorze, von denen die näher beim Ägerisee liegende mit der Jahreszahl 1846 versehen ist (ZG 229; Abb. 3, 4). Ein Jahr früher, 1845, wurde die «St. Jakobs-Brücke» zwischen Neu- und Unterägeri über die Lorze gebaut (ZG 231; Abb. 5). Und ebenfalls aus diesem Zeitraum ist der Lorzenübergang westlich von Maschwanden überliefert. Die Konstruktion der 1854 entstandenen, doppelten Bogenbrücke lehnt stark an die französische Schule der klassischen Ingenieurkunst des 18. Jahrhunderts an (ZG 107; Abb. 6). Aus der gleichen Zeit dürfte die kleine, unscheinbare Bogenbrücke über den Mülibach bei der Binzmühle, nördlich der Grenze zum Kanton Luzern, stammen (ZG 6.1; Abb. 7).

Aber auch später entstanden noch Brücken, die – wie der Viadukt im Lorzentobel – unsere Aufmerksamkeit verdienen. So etwa der Suenersteg über die Sihl aus der Mitte der 1890er-Jahre, eine einfache Eisengitterkonstruktion mit einem steinernen Mittelpfeiler (ZG 182; Abb. 8) und die Stein-/Betonkonstruktion über zwei Bäche zwischen Oberwil und dem Zugerberg (ZG 234).

Im Lorzentobel steht eines der schönsten Brückenensembles der Schweiz. Die gedeckte Holzbrücke von 1759, der Viadukt von 1910 und die Spannbetonbrücke der Kantonsstrasse von 1985 sind Zeugen von drei verschiedenen Strassengenerationen (ZG 171).

**Rechte Seite:** Reiche Zuger Brückenlandschaft:

1. Bogenbrücke bei Deinikon (ZG 1.1.1)
2. Die versetzte Sihlbrugg (ZG 153) lag früher an der Hauptstrasse (ZG 1.2). 3. und 4. Lorzenbrücke bei Unterägeri (ZG 229). In der Brüstungsmauer ist die Jahreszahl 1846 erkennbar.
5. Lorzenbrücke westlich von Maschwanden, 1854 (ZG 107). 6. Die 1845 gebaute St. Jakobsbrücke südlich von Neuägeri (ZG 231).
7. Bogenbrücke über den Mülibach westlich der Binzmühle (ZG 6.1). 8. Der Suenersteg über die Sihl, eine Eisengitterkonstruktion (ZG 182).







# Der Verkehrsweg als Band durch die Landschaft

Der als Linienführung verstandene, seitlich klar abgegrenzte Wegkörper ist im wesentlichen ein Resultat des 19. Jahrhunderts. Der Weg in früherer Zeit ist als ein vieltätiger, sich wandelnder Bereich zu verstehen. Oft gab es mehrere, ans gleiche Ziel führende Wege.

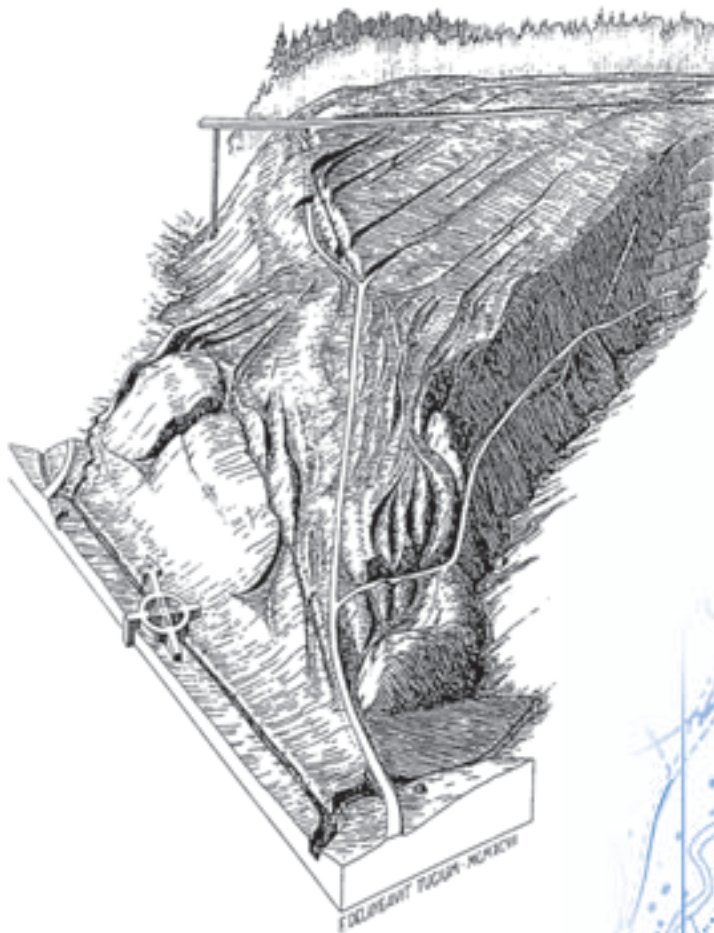
In den Siedlungen, bei den Höfen und in den nahen, intensiv bewirtschafteten Gebieten engten Mauern, Hecken und Zäune den Weg ein. Dies galt auch für die Sondernutzungsflächen der Gärten, für die Rebberge, die Hanf- und Flachsbünten. Hier waren am

heesten wegbauliche Massnahmen anzutreffen. Aus Eigeninteresse sorgten die so genannten «Anstösser» mit seitlichen Wassergräben oder mit dem Unterhalt der Wegoberfläche, mit grob eingebrachten Steinen, Schotterungen, eng auf die notwendigen Stellen beschränkten Pflästerungen oder mit ausgelegtem Astwerk und Holzprügeln für einen passablen Wegzustand, so dass der Verkehr nicht auf die Wegränder auswich. Über diese Angewohnheit der Fuhrleute wurde nämlich immer wieder geklagt. Von der Obrigkeit wurden im Falle von Landstrassen aber in der Regel die Verkehrsinteressen gegen die der lokalen, landwirtschaftlichen Nutzung geschützt. Darum bedeutete die Pflicht, «Steg und Weg» zu gewähren, vielfach auch die Auflage, für «Zaun und Hag» und für «Wasser und Gräben» zu sorgen.

Wo der Weg über das freie Land führte und durch keine topographischen Gegebenheiten oder durch Zäune, Hecken und Mauern auf eine bestimmte Spur gezwungen wurde, weitete sich der Wegbereich vielfach aus. Es entstanden Hohlwegbündel. In solchen ist oft sowohl ein zeitliches Nacheinander als auch das Nebeneinander einer funktionalen Ausdifferenzierung in verschiedene Varianten feststellbar: steile Varianten, die darauf schliessen lassen, dass Bäume oder andere Lasten talwärts geschleift wurden, weniger steile Verläufe, die mit manchmal noch vorhandenen Resten von Oberflächenbefestigungen eher auf Wagen- und Karrenverkehr hindeuten.



Blockbild einer Verbindung mit Hohlwegbündeln bei Fürschwand, an der Strecke Menzingen–Oberägeri (ZG 186; Zeichnung Frank Rodgers, Zug).



Blockbild (links) und Kroki (unten; Ausschnitt) des gewaltigen Hohlwegsystems im Breitholz (ZG 1.1.1) an der Säumerstrasse Zug–Sihlbrugg (Zeichnung und Kroki Frank Rodgers, Zug).



### Das Phänomen «Hohlwegbündel»

Neben den Brücken gehören Hohlwegbündel zu den am weitesten verbreiteten noch vorhandenen Substanzelementen historischer Verkehrswege im Kanton Zug. Sie sind vor allem in Wäldern und in wenig intensiv genutzten Gebieten zu finden und stehen deshalb auch als Beispiel für das Paradox, dass historische Substanz oft gerade dort am eindrücklichsten überliefert ist, wo gebaute Weganlagen eigentlich am seltensten waren.

Einige dieser Situationen, beispielsweise jene im Breitholz zwischen Baar und Sihlbrugg (vgl. Abb.), sind so tief ausgeprägt und derart abseits der Siedlungen gelegen, dass einem unweigerlich bewusst wird, weshalb Hohlwege und Tyrannenmorde – Tells Tat an Gessler oder jene während der Bauernkriege – in der schweizerischen Mythologie so auffällig miteinander verbunden sind. Hier verkehrten Tyrannen gefährlich, in diesen Wegsystemen kannte die einheimische Bevölkerung jede Einzelheit. Man hatte die verschiedenen Spuren des Hohlwegbündels gleichsam schon «erfahren» und war durch die genaue Kenntnis des Geländes gegenüber allen Fremden im Vorteil.

# Wie wurden Lasten transportiert?

Wer den historischen Verkehrswegen entlang geht, trifft an den Wegrändern immer wieder auf Zeugnisse des Verkehrs, die in kein Inventar aufgenommen werden können, auf Fahrzeuge und auf Geräte, die daran erinnern, dass die traditionelle landwirtschaftliche Produktion vielfältig und fast in jedem Arbeitsschritt mit Transporten und Verkehrsbewegungen aller Art verbunden war.

**V**erkehrsmittel aus dem Transportalltag finden sich in verschiedensten Situationen: Manche Geräte stehen noch bei den Scheunen, weil sich bisher einfach niemand fand, der sie wegräumte. Manche sind unter Schichten späterer Nutzung versteckt, so dass sich niemand die Mühe nehmen wollte, sie zu beseitigen. Einige werden sogar immer noch genutzt. Viele dienen nun der Zierde. Rückenträgergeräte schaffen im Landgasthof eine nostalgische Stimmung, der «Kummet» der Pferde dient als Spiegelrahmen, das Joch des Ochsespanns hängt als Lampe im kleinen Saal. Eisenbereifte Holzräder verschwinden unter Geranien: Unter solchem «Kitsch» droht die Vergangenheit zu verschwinden und ebenso die Tatsache, dass der Transport immer beschwerlich war und sowohl die Körper der Menschen

wie auch die Geräte gleichermassen schnell abnutzte. Dabei könnten die Transportgeräte auch Anlass dafür sein, sich die Eigenheiten und die harten Bedingungen des historischen Verkehrs zu vergegenwärtigen, für die das Wortbild der «Herrschaft der Natur», der man auf historischen Wegen stets mehr oder weniger ausgeliefert war, den entsprechenden Hintergrund zeichnet.

### Vom Esel...

Bis in die Zeiten der Eisenbahnindustrialisierung und der Automotorisierung – in der lokalen Hofwirtschaft noch länger – beruhte jeder Transport auf menschlicher oder tierischer Zug- und Tragkraft. Der Lastkapazität, der Geschwindigkeit und der möglichen Tagesleistung waren enge Grenzen gesetzt.

Die Reste eines vierrädrigen Wagens. Dieser von einem Pferd gezogene Wagentyp gehörte bis in die Zwischenkriegszeit zu den häufigsten Transportmitteln.







Im Gebiet der Voralpen und des hügeligen Mittellandes war bis zum Kunststrassenbau für die grösseren Distanzen die Säumerei mit Eseln, Maultieren und Pferden die wichtigste Transportart. Die Säumerei ist auf dem Gebiet des Kantons Zug für die Strecke Horgen–Zug als wichtigste Transportart nachgewiesen. Sie ist aber auch im lokalen und regionalen Marktverkehr immer wieder greifbar. Der «Saum» war bis ins 18. Jahrhundert eines der wichtigsten Masse für die Erhebung der Zoll-, Sust- und Marktabgaben und bezeichnete gleichermassen eine Art der Verpackung, ein Hohl- und ein Gewichtsmass – so viel eben, wie ein Tier tragen konnte. Immer wieder wurde der «Saum» aber auch allgemein und gleichbedeutend für Last verwendet.

### **...über die Handwagen...**

Der Mensch war das verbreitetste Last- und Zugtier und der Hand- und Leiterwagen dementsprechend ein häufig benutztes Gerät. Nur wenige Teile der Wagen waren aus Eisen: Die Radbereifung und einzelne Teile der Achsen und der Naben. Allgemein gilt, dass der Eisenanteil an der Wagenkonstruktion im Laufe der Jahrhunderte zunahm.

Die Reibung war abhängig von der Achskonstruktion und vom Schmiermittel, der Bewegungswiderstand aber auch von der Grösse der Räder und der Breite der Felgen – und natürlich vom geladenen Gewicht. Der Bewegungswiderstand war aber auch abhängig von der befahrenen Oberfläche. Vergessen sind heute die noch im 18. und 19. Jahrhundert bekannten Verhältnisse, dass ein Wagen auf einer gut unterhaltenen Chaussee über acht Mal (!) leichter zu ziehen war als über eine nicht angelegte, lockere Oberfläche.

Links: Der zweispännig gezogene Wagen gehörte im bäuerlichen Alltag bereits zu den Schwertransportern.

Rechts: Die Vielfalt der landwirtschaftlichen Transportmittel war gross – oft wurden die Gefährte auch aus vorhandenen Materialien zusammengebaut.

### **...zu Karren...**

Der zweirädrige Karren gehörte zu den am meisten verbreiteten Transportmitteln, als Handkarren für Menschen oder aber als Pferde- oder Ochsenkarren. Wesentliche Vorteile waren seine Wendigkeit und die mit nur einer Achse wesentlich billigere Konstruktion als die der Wagen. Die Karrenkonstruktion existiert in einer Vielzahl von Formen, zum Beispiel auch als freie Achsen, die man unter Baumstämmen oder anderen schweren Lasten anbrachte. Der Nachteil und die Grenzen der Karrentransporte lagen darin, dass in Steigungen der Schwerpunkt der Last nicht direkt über der Achse lag und so die in eine Gabelkonstruktion eingebundene Zugkraft drückte oder anhub und damit behinderte. Ebenfalls stark behindern konnten in Karren- oder Gabelfuhrwerken die Schräglagen der seitlich abfallenden Wege.

### **...Lastwagen...**

Die Lastwagen werden vielfach hauptsächlich dem überregionalen Frachtverkehr zugeordnet. Von den grösseren Verkehrsknotenpunkten aus, zum Beispiel von Basel aus, auf guten, nicht allzu steilen Strassen und in den seit dem 17. Jahrhundert aufkommenden Postkursen hatte der Wagenverkehr seine relative Bedeutung. Die Unmöglichkeit respektive der für Massentransporte allzu



grosse Transportaufwand – selber laufende Ware wie exportiertes Vieh und Söldner ausgenommen – weist die Wagenverwendung jedoch vermehrt in den Bereich der lokalen Bewegungen des Nahverkehrs. Als Zugtiere dienten nicht nur Pferde. Auch Ochsen und Kühe wurden eingespannt. Das Verhältnis zwischen bewegender Kraft und dem Frachtgewicht war so schlecht und prekär, dass es sich nur lohnte, die lebensnotwendigen Güter wie Salz oder aber teure Luxusgüter über grössere Strecken zu transportieren.

Schwere Lasten wurden auf Schlitten transportiert. Die Reibungswerte eines Schlittens auf einem festgefahrenen Schneeweg waren etwa gleich günstig wie diejenigen eines Wagens auf einer Chaussee.



Die bewegliche Vorderachse kam erst seit dem 16. Jahrhundert wieder verbreitet zur Anwendung, und die Backenbremsen waren im wesentlichen eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts. Vorher bremste man mit unterlegten Radschuhen, mit Ketten und mit Prügeln direkt auf der Wegoberfläche, was die Strassen so beschädigte, dass der Wagenverkehr immer wieder sich selbst in Frage stellte, eine genaue lokale Kenntnis der jeweiligen so genannten Fahrbarkeit notwendig machte und die Unterscheidung zwischen Fahr- und Saumweg zu keiner Frage der Theorie sondern der Witterung, der Jahreszeit, des Zufalls werden liess.

### ... und Schlitten

Ebenso vielfältig wie die Rad- und Achskonstruktionen waren die Schlitten und Schleifgeräte der ländlichen, vorherrschend lokalen Transportkultur. Sie erinnern in erster Linie an die Zeit, als der Winter noch hart und schneereich war ... Der Winter war in verschiedener Hinsicht eine spezielle Transportsaison. Schwere Lasten, zum Beispiel Bäume, durften nur bei gefrorenem Boden transportiert werden. Die Schäden an Weg und Flur sollten so in Grenzen gehalten werden. Zugleich bot festgetretener Schnee aber auch eine Oberfläche mit günstigem Reibungswiderstand. Und schliesslich war der Winter die Saison der Hofwirtschaft, die auch noch reichlich Zeit für die als Nebengewerbe angebotenen Fuhrdienste liess. Allerdings kamen Kufengeräte nicht nur bei Schnee, sondern zum Beispiel auch im steilen Gelände zu Anwendung.

# Die aufwändige Strassenanlage am See

Die Strecke entlang des Zugersees (ZG 10) gilt in der Literatur bis zu einer eigentlichen Strassenanlage in den 1820er-Jahren als eher schwieriger, für schwere Transporte ungeeigneter Saumweg. Sicherlich muss dieser Weg als Ergänzung zum bedeutenderen Seeweg gesehen werden. Allerdings lässt er sich bis ins 16. Jahrhundert auch als wichtiger Landweg zurückverfolgen.

**E**rste kartographische Darstellungen der Strecke liegen mit den Zürcher Kantonskarten von Hans Conrad Gyger aus den Jahren 1620 und 1667 vor, die sich wesentlich auf das Hauptstrassennetz beschränkten. Auch im 1786 fertig gestellten Relief der Urschweiz von Franz Ludwig Pfyffer wird die Strasse gezeigt. Und in der Zollkarte von Johann Kaspar Zellweger und Heinrich Keller aus dem Jahr 1825 ist die Strasse noch vor ihrem Ausbau mit dem Doppelstrich einer wichtigen Verbindung und mit einer Zollstelle in Walchwil belegt. Die Situation nach der Strassenanlage Ende der 1820er-Jahre ist ein erstes Mal in den 1845/46 entstandenen Zuger Vorarbeiten zur Dufourkarte kartiert. Diese weisen eine Hauptstrasse nach. Im Topographischen Atlas ist eine über 5 Meter breite Kunststrasse aufgenommen.

Ein wichtiger Landweg entlang des Ostufers des Zugersees bestand schon in jener Zeit, als die Stadt Zug eben erst gegründet war. Dies lässt sich indirekt aufgrund des mittelalterlichen Festungssystems der Letzinen nördlich bei Arth schliessen, welches im Zusammenhang mit der Morgartenschlacht so ausführlich, aber auch kontrovers diskutiert wurde. Nach der Sage wurde hier der einen Landweg voraussetzende Hauptangriff von Zug aus erwartet. Seit dem 15. Jahrhundert gibt es dann entlang der Strecke eine relativ dichte Reihe von schriftlichen Quellen, die eine Landstrasse belegen: Aus der Zeit vor 1497 ist für Ottterswil, einen Hof bei der Eielen südlich von Oberwil, eine Matte nachgewiesen, «stost einhalb an se, anderhalb an die landstraß». Aus dem Jahr 1531 ist für Oberwil die Regelung der Strassen-



Die neue Strasse folgte dem geschwungenen Verlauf des Seeufers, hier beim Spielhof in Oberwil. Aufnahme um 1895.



Die exponierte Lage zwischen dem See und den Steilhängen des Zugerbergs bedingte aufwändige Böschungsmauern, hier zwischen Oberwil und Walchwil. Aufnahme um 1895.



pflichtigkeit durch die Anstösser überliefert. Von Zug aus ist die Verbindung nur wenig später als Landstrasse belegt. Die Bemühungen werden offensichtlich, diese mindestens für den Karrenverkehr offen zu halten. Mit einer Beilage zum Zuger Strassenrodel von 1511 wurde 1538 bestimmt, die Strassenanstösser der Güter am See hätten die Landstrasse beim See so zu machen, «dass man Sommer und Winter mit Karren und Schlitten durchfahren kann». Eine weitere Beilage zum Strassenrodel von 1511 datiert aus dem Jahre 1564. Der Bach bei St. Adrian – wahrscheinlich der Rufibach, der die Kantonsgrenze bildet – überschwemmte die Strasse und machte diese ungangbar. Ein Weg sollte zukünftig von den Anstössern so unterhalten werden, dass er zu Fuss oder zu Pferd benützt werden konnte. Ende des 18. Jahrhunderts scheint dann aber wirklich nur ein Saumweg vorhanden zu sein. Mindestens wurde in einem österreichischen militärischen Geheimbericht von 1799, der die Wege der Region im Hinblick auf einen möglichen Aufmarsch respektive Rückzug bewertete, festgestellt: «Der Weg von Arth über Walkwihl, Oberwihl nach Zug ist sehr schmal und nur für Infanterie, Cavallerie und Saumpferde brauchbar». Dass die Strecke aber immer mehr als nur dem lokalen Warentransport diene, belegt der um diese Zeit in Walchwil erhobene Zoll.

In den 1820er-Jahren kam es auf dieser Strecke dann zur ersten durchgehend angelegten sogenannten Kunststrasse im Kanton Zug. Diese stand im weiteren Zusammenhang mit den allgemeinen Ausbaubemühungen an der Gotthardroute. Sie steht für Zugs Bestreben, den

wirtschaftlich wichtigen Verkehrsstrom weiterhin durch die Stadt zu führen. Nach einer Übereinkunft der Kantone Zug und Schwyz im Jahre 1826 sollte die Strasse von Brunnen nach Zug ein wichtiges Teilstück des Transitwegs zwischen Flüelen und Zürich werden und auch für schwere Güterwagen befahrbar sein.

Die Realisierung der Strassenanlage, deren Kosten sich für Zug auf 48000 alte Franken und für die Gemeinde Walchwil auf über 9000 Gulden beliefen, wurde in der Folge durch die Gemeinden Zug, Walchwil und Arth vorangetrieben. Unter der Leitung der Rathsherren Kaspar Brandenburg und Oswald Keiser wurde der zugerseitige Teil der Strasse nach dem Plan von Oberst Richard La Nicca aus Chur ausgeführt. Um die Auslagen für Walchwil tragbar zu machen, übernahm Zug 2400 Gulden der Kosten, half mit beträchtlichen Naturalleistungen und führte die Strasse auf Walchwiler Gebiet bis zur so genannten «Grindwäschi» auf eigene Rechnung aus. Nach der Fertigstellung stimmte die eidgenössische Tagsatzung für die geleisteten Aufwendungen der Erhebung eines Strassengeldes zu.

In der 1827 getroffenen Übereinkunft zwischen der Regierung des Kantons Schwyz, der Gemeinde Walchwil und der Stadtgemeinde Zug waren die Details der Strassenanlage geregelt, die ein typisches Bild einer damaligen Kunststrasse ergeben: Die Strasse sollte ohne Seitengräben 14 Fuss (rund 4.5 Meter) breit sein. Zur Befestigung gegen das Seeufer hin sollten rasch wachsende Bäume wie etwa Kirschbäume oder Pappeln gepflanzt werden. Wo dies nicht möglich war, sollten unterein-

Die Strasse wurde in der Ausbauphase Ende des 19. Jahrhunderts Richtung Seeufer verbreitert, hier südlich von Oberwil. Schon damals wurden Elemente der ursprünglichen Strassenanlage überprägt und beseitigt.

ander mit Latten verbundene Schaltsteine gesetzt werden. Das Wasser sollte in Hohldolen abgeleitet werden und die Wegoberfläche eine sorgfältige Bekiesung aufweisen. Für die bergseitig gesetzten Bäume wurde zudem ein Mindestabstand zur Strasse festgesetzt.

In den Strassengesetzen der 1830er-Jahre wurde die Verbindung in der Folge als Landstrasse erster Klasse eingestuft. Neben ihrer Funktion im regionalen und überregionalen Güter- und Personenverkehr wurde sie nun auch Bestandteil des (früh-)touristischen Angebotes. In diesem Rahmen, aber auch als romantischer und doch stadtnaher Bürgersitz, stand nun die Siedlungsentwicklung im gedrängten Gebiet zwischen dem Zugersee und den steilen Abhängen des Zugerbergs. In den Siedlungen von Walchwil und Oberwil ergibt sich damit die interessante Situation, dass deren ältere Bereiche sowohl auf die alte Landstrasse als auch auf die Aufstiege, die von den Schiffstellen auf den Zugerberg führten, ausgerichtet sind. Seit der Zeit der Kunststrassenanlage hingegen, Ende der 1820er-Jahre, dominieren die Bezüge auf diese hin.

Schon in den 1850er-Jahren wurde aufs neue an der Strasse gebaut. Wahrscheinlich wurde damals die schon 1838 geplante Verbesserung des schwierigen Verlaufs durch Walchwil vollzogen. Ein nächster, umfassender Ausbau stand in der zweiten Hälfte der 1890er-Jahre im Rahmen der Anlage einer Eisenbahnlinie an. Es handelte sich dabei einerseits um eine Verbreiterung der Strasse. Andererseits bedingte das Nebeneinander von Strasse und Eisenbahntrasse manche Kunstbauten – zum Teil mächtige Steinmauern und darin integriert verschiedene Abzweigungsstellen.

Obwohl der Verkehrsweg am Zugersee zum grössten Teil als Kantonsstrasse genutzt und entsprechend 8–10 Meter breit überprägt und geteert ist, finden sich daran noch verschiedene schützenswerte Substanzelemente: Einzelne Wegstücke der Anlage der 1820er-Jahre sind nicht überprägt. Noch im Siedlungsgebiet der Stadt Zug haben sich südlich des ehemaligen Oberwiler Tors, östlich hinter den Gebäuden der jetzt aktuellen Strasse, eine rund 1.5 Meter hohe, trocken gemauerte Stützmauer und daran anschliessend eine bis 2 Meter hohe Böschung



erhalten. Bei der Kapelle St. Karl, einem Bau aus dem Jahre 1637, findet sich seeseitig eine gemauerte, kanzelartig in den See hinausweisende Brüstung, die dann als gemauerte Böschung gegen den See abfällt. Südlich der Kapelle zieht eine bis 1.5 Meter hohe Trockenmauer der Strasse entlang. Vor Walchwil ist auf einem nicht mehr aktuellen, kurzen Teilstück der Kunststrasse die in einem Viertelbogen über den Bacheinschnitt führende «Sagenbrugg» erhalten, deren jüngere Einfahrbrüstung mit der Jahreszahl 1873 versehen ist (vgl. Abb. S. 18).

Entlang der Strecke finden sich immer wieder weitere berg- und seeseitige, trocken gemauerte oder gemörtelte Stützmauern, besonders dicht nördlich von Oberwil, aber auch südlich davon bis zur Kantonsgrenze. Diese gehören zu verschiedenen Ausbaugenerationen, wobei die Trockenmauern als ursprünglich, in die Zeit der ersten Anlage zurückgehend, interpretiert sind. Besonders imposant sind die zur 1897 erbauten Bahnlinie aufsteigenden Trasseemauern – eine davon ist in Bogen gemauert. Daneben säumen an verschiedenen Orten «Lebhäge» und Baumreihen die Strasse. Bei Murpflü begrenzen verschiedene, bis 2 Meter hohe Böschungen die Strasse. Zwischen Eielen und Lotenbach sind seeseitig drei Zaunsteine gesetzt. Bei Lotenbach steht ein mit 1894 datierter Brunnen an der Strasse. In Oberwil passiert die Strasse die dortige Kapelle, die als Bauwerk ins frühe 17. Jahrhundert zurückdatiert. In Walchwil weisen eine kleine, wahrscheinlich ins 18. Jahrhundert zurückgehende Kapelle und zwei direkt anschliessende, alte Wirtschaften Wegbezug auf.

## Vielfältige historische Geländedarstellungen

# Historische Karten – die wichtigsten Quellen des IVS

Karten – ob klein- und grossmassstäbliche Generalkarten oder Detailkarten, Skizzen oder abgeschlossene und autorisierte Werke – sie bilden die wichtigste Grundlage für das IVS. Karten zeigen nicht nur Wegverläufe. Oft geben sie auch Aufschluss über Kommunikationsbedeutungen und Funktionen, einige sogar über konkrete Wegverhältnisse. Im folgenden werden die wichtigsten Karten benannt; gleichzeitig wird beschrieben, wie sie bei der IVS-Arbeit benutzt werden.

**A**usgangspunkt der Arbeit am IVS sind unter anderem die detaillierten Karten des 19. Jahrhunderts, die Zürcher und Zuger Vorarbeiten zur «Dufourkarte» (Wild 1843–51; Anselmier 1845/46) sowie der Topographische Atlas der 1880er-Jahre («Siegfriedkarte» genannt). Die darin gezeigten Wegnetze wurden genau mit den heute noch vorhandenen Ver-

läufen verglichen und auf die aktuellen Landeskarten (1:25 000) übertragen. Die Vorarbeiten zu den grossen Kartenwerken des 19. Jahrhunderts – den «Dufour-» und «Siegfriedkarten» – waren von besonderem Interesse, weil sie vor die Zeit der Eisenbahnen und vor die Generation neuer, auf die Bahnstationen bezogener Verbindungen zurückgehen. Dieser Vergleich zeigt eine erstaunliche Konstanz der Verkehrslinien, sogar der Netze. Nicht die gleiche Konstanz wiesen die Wegfunktionen auf. Dies bedarf einer wichtigen Präzisierung. Das im 19. Jahrhundert angelegte Kunststrassennetz, das gesamthaft am besten im Topographischen Atlas zu fassen

Hans Conrad Gyger zeigt in seiner Zürcher Kantonskarte von 1667 das Hauptstrassennetz in der Signatur eines von einer Punktlinie begleiteten Strichs (Ausschnitt).



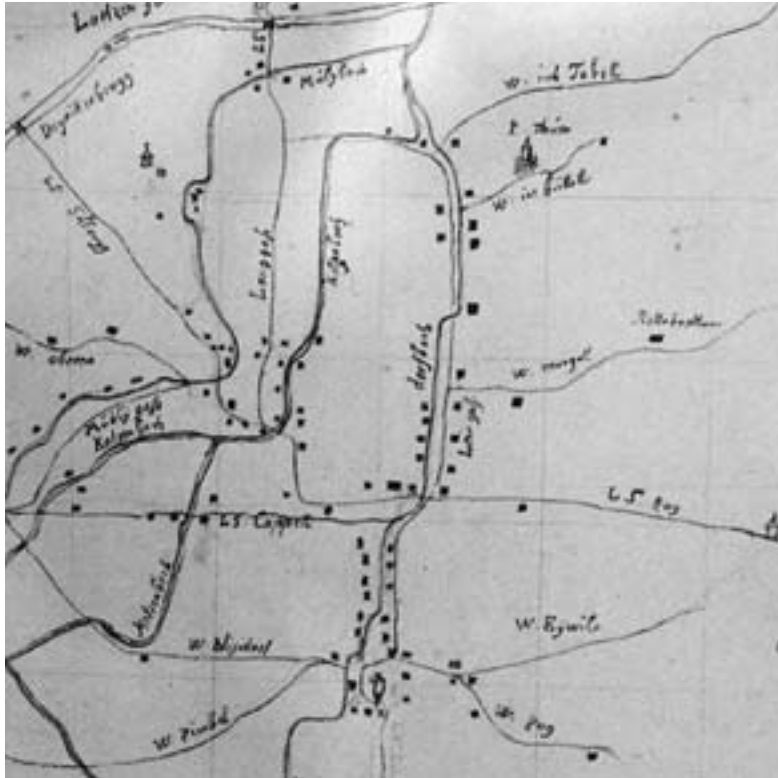


## Historische Karten und die Inventarisierung historischer Verkehrswege

Verzerrungen der Darstellung gerade im Bereich der Kartenränder immer auch in die jeweilige Interpretation einbezogen werden. Der Vergleich mit den späteren Kartenwerken ist deshalb grundlegend.

Gygers Aufnahmen waren in ihrer Zeit unerreicht. Noch im folgenden Jahrhundert basierten manche der neuen Karten auf Gyger, so zum Beispiel zwei Kopien der zweiten Kantonskarte von Gyger (1667) – die jüngere der beiden wurde um 1770 von Johannes Müller angefertigt – oder die Grenzkarten des Kantons Zürich von Hans Caspar Hirzel (1787–1792).

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstand mit den Kartenwerken von Johann Franz Fidel Landtwing (1714–1782) und Jakob Joseph Clausner (1744–1797) eine ganz neue Generation originär zugersicher Karten. Ihr geographischer Schwerpunkt liegt dabei im wesentlichen auf der Stadt Zug und deren in Richtung der Kantone Zürich und Luzern gelegenen Vogteien. Diese Ge-



Kartenskizze der Dorfsiedlung von Baar von Johann Franz Fidel Landtwing, entstanden um 1770. Landstrassen sind mit «LS», Wege mit «W» abgekürzt.

biete werden denn auch in der Karte der Stadt und der Vogteien aus dem Jahre 1771 gezeigt, die als Landtwings Hauptwerk gilt (das Original befindet sich in der Bürgerkanzlei in Zug). Für viele sind die grossen Lücken der Karte – neben dem Gebiet des so genannten Äusseren Amtes, das offensichtlich nicht dargestellt und kartographisch «vereinnahmt» werden durfte – ein Zeichen dafür, dass die Karte nicht vollendet sei. Solche Karten aus dem 18. Jahrhundert erhielten die Funktion von eigentlichen Verwaltungskarten. Nach wie vor sollte die Grenze zu anderen Kantonen und Gebieten dargestellt und behauptet werden. Die kartographische Darstellung selber hatte diesbezüglich immer noch grosse definitorische Kraft. Landtwings Karte war nun aber in erster Linie Instrument der obrigkeitlichen Wirtschaftspolitik. Nach und nach – vor allem bei Veränderungen im Grundstückbesitz – sollte die Karte entstehen und nachgeführt werden. Bezüglich der historischen Wegverläufe erweist sich dabei als besonders interessant, dass die Aufnahmen sogar im direkten Zusammenhang mit den zwischen 1760 und 1780 vorangetriebenen Ausbaubemühungen

um die Hauptstrassen standen. Manche der Detailpläne wurden selbst als eigentliche Strassenprojekte aufgenommen. Davon zeugt auch die Tatsache, dass die Gütergrenzen am konsequentesten entlang der wichtigen Verkehrswege dargestellt sind. Die Karte war Mittel der Kontrolle und sollte dem Staat erlauben, die Pflicht der Anstösser zum Strassenunterhalt durchzusetzen. Von Landtwing und Clausner sind zudem noch verschiedene Detailskizzen überliefert, die Gebiete auch ausserhalb des auf der Vogteikarte aufgenommenen Gebietes zeigen, zum Beispiel das Wegnetz von Baar oder aber die alte Landstrasse von Zug über das Ägerital in den Kanton Schwyz. Wichtig für unsere Zielsetzung sind diese aber nicht nur, weil mit den gezeigten Parzellen, Siedlungen, Gräben, Bach- und Flussläufen die Wegverläufe erstaunlich genau nachvollziehbar sind, sondern auch, weil darin die Wege oft auch in ihren Endpunkten und in ihrer allfälligen Funktion benannt sind.

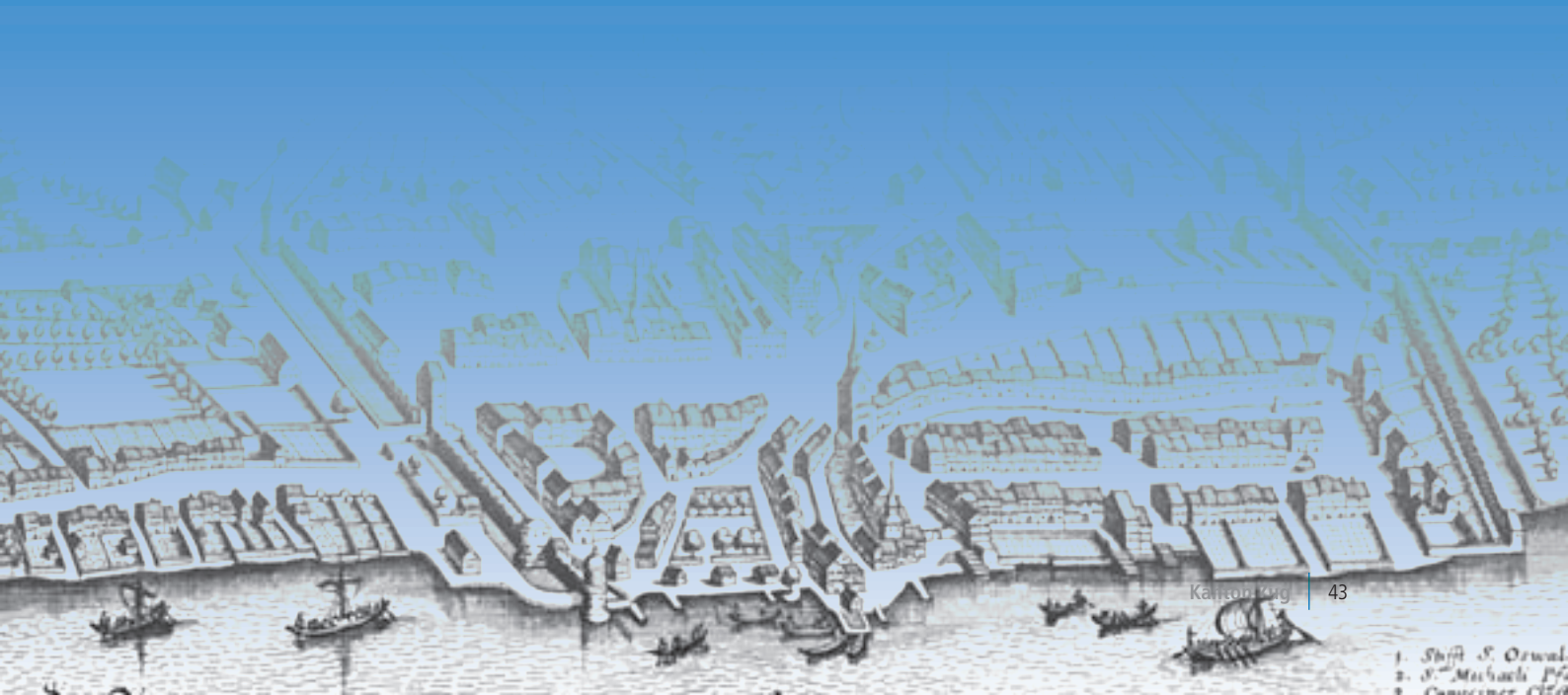
Als nächste Generation entstanden einige kleinmassstäbliche Karten: Um die Jahrhundertwende der Atlas Suisse (1796), dann etwa die Zürcher Karten von Heinrich Keller (1828 und 1839) oder die Karte der Kantone Schwyz, Unterwalden und Zug der Gebrüder Eglin (1842). Solche stark generalisierenden Karten sind vor allem deshalb interessant, weil darin in der Regel die zu jener Zeit wichtigen Verkehrswege Aufnahme fanden. Gleichsam einen Vorgänger, der in seiner Qualität erst mit der Dufourkarte der 1860er-Jahre wieder erreicht war, hatten diese Darstellungen im Relief der Urschweiz von Franz Ludwig Pfyffer, das 1786 fertig gestellt war und von dem eine 1799 erschienene, von Joseph Clausner stark vereinfachte Kartenumsetzung zirkulierte (heute im Museum des Gletschergartens in Luzern).

Nahe angelehnt an Pfyffers Werk, das Ende des 18. und während des 19. Jahrhunderts einen grossen Bekanntheitsgrad erlangt hatte, war die in den frühen 1830er-Jahren erscheinende Reliefdarstellung «des klassischen Bodens der Schweiz» von Friedrich Wilhelm Delkeskamp. Darin ist auch das Gebiet des Kantons Zugs aufgenommen (vgl. Abb. S. 9). Ein Vergleich mit den nur einige Jahre später entstandenen Vorarbeiten zur Dufourkarte zeigt sowohl die erstaunliche Genauigkeit als auch die relative Dichte dieser kartographischen Aufnahme. Es kommen hier nicht nur die Hauptstrassen, sondern auch die lokalen Wegnetze zur Darstellung. Dabei kann gerade die von Delkeskamp detailliert ausgeführte Umgebung den Eindruck vermitteln, dass Wege Teile der ländlichen Wirtschaft sind.

# Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.





## Wie sieht die IVS-Arbeit aus?

Die Inventarisierung der historischen Verkehrswege erfolgt in zwei Schritten. Im Gelände werden die noch sichtbaren Spuren alter Verkehrswege aufgenommen, im historischen Bereich wertet man Hinweise aus alten Karten, Plänen, bildlichen und schriftlichen Quellen aus. Diese Informationen führen gemeinsam zu einer Aussage über Bedeutung und Verlauf eines historischen Weges. Als Beispiel dient die Strasse von Oberwil nach Ober Horbach (ZG 234).

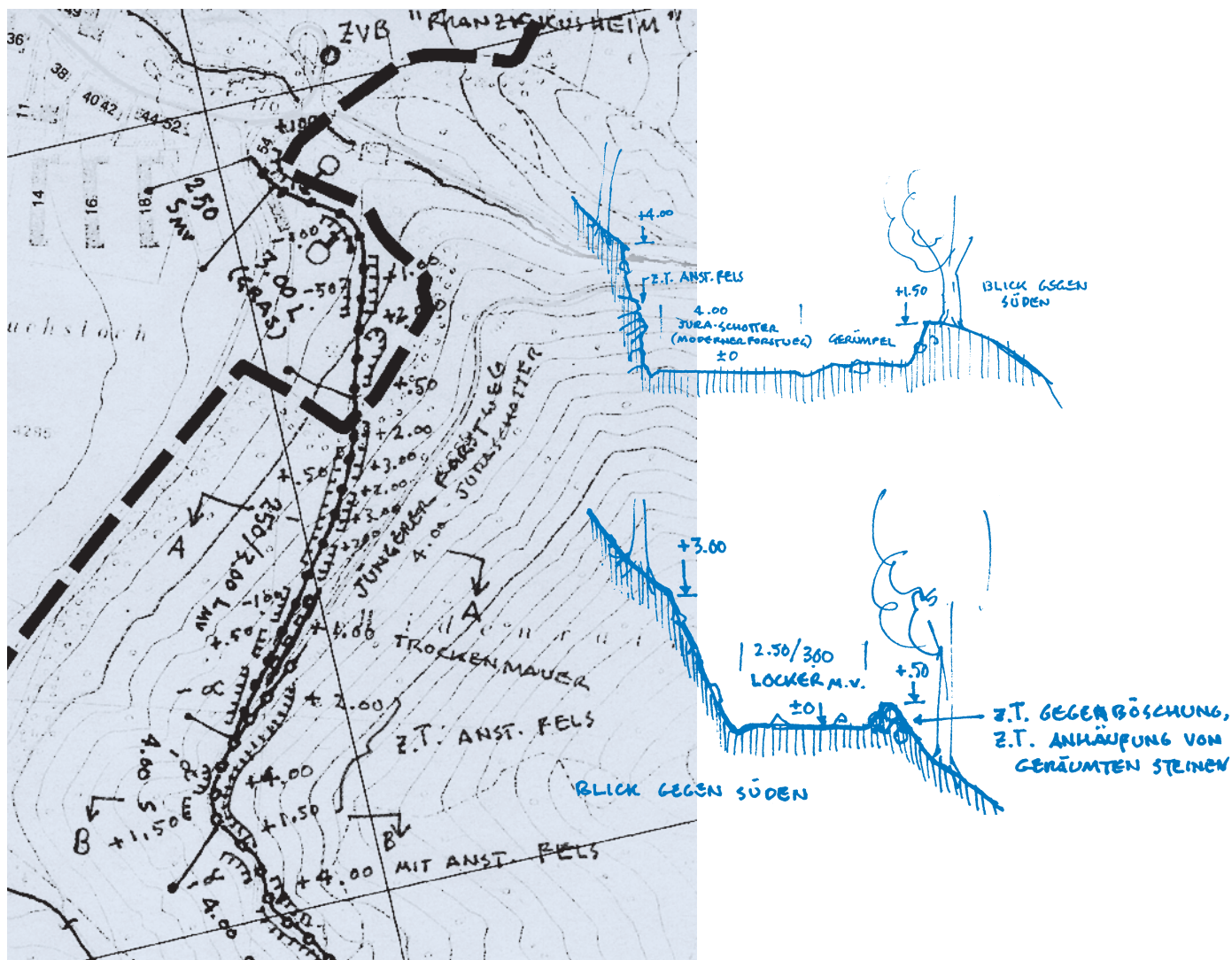
**A**nders als die dem See entlang führende Landstrasse und deren Ausbau zur Kunststrasse in den 1820er-Jahren kann der Aufstieg von Oberwil auf den Zugerberg in historischen Quellen nur knapp und relativ spät nachgewiesen werden. Es handelte sich um einen lokalen Aufstieg, den es wahrscheinlich so lange gegeben hatte und der so fest in der dörflichen Nutzung eingebunden war, dass er nie explizit schriftlich festgelegt werden musste. Zum ersten Mal ist er in den Vorarbeiten zur Dufourkarte aus den Jahren 1845/46 kartiert. Die genauen Aufnahmen des Topographischen Atlas aus dem Jahre 1887 zeigen ihn im unteren Bereich als Feld- oder Saumweg und im oberen Bereich als Fussweg. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde die traditionelle Wegfunktion der Bergerschliessung und des Alpaufstiegs von Horbach aus teilweise

überlagert. Als Ferien- und Landsitz der Familie Page wurde um die Jahrhundertwende die Umgebung zur eigentlichen Voralpen-Parklandschaft umgestaltet, in der man auch Wege umgestaltete und neu anlegte. Aus dieser Zeit muss auch ein kurzer, von der Topographie her kaum erklärbarer Tunnel stammen.

Im Rahmen der Arbeit des IVS wurde der Aufstieg untersucht, historische Substanz genau verzeichnet und wo möglich einzelnen Phasen der Weggeschichte zugeordnet. Dabei entstanden zunächst detaillierte Notizen und Planskizzen (vgl. Abb. rechts). Diese wurden mit den Ergebnissen der historischen Aufarbeitung verglichen und im Massstab 1:25 000 generalisiert. Dabei entstanden eine Geländekarte, die mit spezifischen IVS-Signaturen Substanzelemente verzeichnet, und eine Inventarkarte, in der die Bedeutung nach Natur- und Heimatschutz-

Der Tunnel ist ein zugerisches Unikum. Er drängt sich von der Topographie her nicht auf und ist Teil der Landschaftsgestaltung rund um den Landsitz der Industriellenfamilie Page (ZG 234).





Schlüsselstellen wurden bei der Begehung im Gelände in Form von detaillierten Plänen und Profilen aufgenommen. Die beiden in der Skizze oben eingetragenen Profile sind rechts wiedergegeben (Zeichnungen Frank Rodgers, Zug).

gesetz sowie die IVS-Bewertung des Zustands und der Ausprägung als historischer Verlauf ohne Substanz, mit Substanz und mit viel Substanz verzeichnet sind.

Bei der Begehung im Gelände stiess man auf Teile eines für diese Region einmaligen Verkehrsweges. Diese sind nun als besonders schützenswerte und regional bedeutende Abschnitte eines lokalen Weges eingestuft. Im Siedlungsgebiet sind Wegstücke des Aufstiegs noch überprägt. Und im mittleren Bereich ist er in eine jüngere Weggeneration einbezogen. Im Oberwiler Wald sind aber noch zwei Abschnitte erhalten, die nicht von später

angelegten Fahrwegen überprägt wurden. In diesen Passagen fanden sich eine aufwändige, teilweise aber in Zerfall befindliche Weganlage sowie Elemente eines traditionellen Unterhalts. Der untere Abschnitt ist 3 Meter breit im Lockermaterial des Berghangs ausgeprägt und verläuft fast durchgehend als Hohlweg mit bergseitig bis 3 Meter hohen, talseitig bis 2 Meter hohen Böschungen. Der obere Abschnitt verläuft teilweise im anstehenden Fels; an einer Stelle wurde er in aufwändiger Arbeit in den Fels gehauen. Die Anlage umfasst Trockenmauern, in den Stein gehauene oder hölzerne Trittstufen, Brücken und einen Holzsteg.

Für diesen Weg schlägt das IVS zwei Dinge vor: Es wird erwartet, dass er in der traditionellen Weise gesichert und weiter unterhalten wird. Man hofft aber auch, dass er Beispiel geben kann von Elementen der Anlage und des Unterhalts, die sich auch auf weitere zuggerische Wege anwenden liessen.

## Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

# Das IVS im Kanton Zug

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

**D**ie Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

### Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die

zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bild Dokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartographisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

### Das IVS im Kanton Zug

Die IVS Dokumentation zum Kanton Zug wurde 1998 abgeschlossen. Für die historischen Recherchen und die Redaktion der Texte zeichnet der Historiker Dr. Hans-Ulrich Schiedt verantwortlich. Die Geländeaufnahmen sowie die Herstellung von Krokis und Blockbildern besorgte Frank Rodgers. Im Auftrag des Kantons Zug haben die Autoren neben den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung auch Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung inventarisiert.