

- Signaturen Geländekarte**
- Wegformen
 - Lockermaterial
 - Fels
 - Stützmauer
 - Mauer/Brüstungsmauer
 - Baumreihe, Hecke
 - Randstein
 - Randplatten, steil gestellt
 - Zaun/Geländer
 - Wegoberflächen
 - Fels
 - Lockermaterial
 - Schotterung
 - Pflasterung
 - Hartbelag
 - Trittstufen
 - Kunstabauten
 - Brücke
 - Brückenrest/Widerlager
 - Wasserdurchlass/Tombino
 - Tunnel
 - Wegbegleiter
 - Distanzstein
 - Anderer Stein
 - Einzelbaum
 - Insschrift
 - Wegkreuz
 - Bildstock/Wegkapelle
 - Kapelle
 - Kirche
 - Burg/Schloss/Ruine
 - Profanes Gebäude
 - Gewerbebetrieb
 - Steinbruch/Grube
 - Anlegestelle/Hafen
 - Brunnen
 - Signaturen Inventarkarte
 - Klassifizierung
 - Nationale Bedeutung
 - Regionale Bedeutung
 - Lokale Bedeutung
 - Substanz
 - Historischer Verlauf
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz

SZ



Geleitwort aus dem Kanton Schwyz

Als der spätere Kardinal Carlo Borromeo auf seiner Visitationsreise durch die Innerschweiz im Spätsommer 1570 den Dorfrand von Schwyz erreicht hatte, machte er dort Halt und segnete das Dorf – so besagt es die Legende. Er war auf dem alten steilen Weg von Einsiedeln über die Haggeneegg nach Schwyz gelangt, die heutige Verbindung dem Berghang entlang existierte noch nicht. An der Stelle nördlich des Dorfes wurde kurz nach der Heiligsprechung des tüchtigen Mannes im Jahr 1606 eine kleine Kapelle erbaut. Die Kapelle Karl Borromäus wurde zu einem der zahlreichen Wegzeichen, die unsere alten Wege markieren.

Vielfach sind solche alte Wegzeichen erst zu verstehen, wenn wir die Verkehrssituation vergangener Jahrhunderte kennen. Die alten Wegnetze decken sich meist nicht mit denjenigen unserer Zeit. Unsere neuen Strassen und Wege, deren Anfänge im 19. Jahrhundert zu suchen sind, wurden so angelegt, dass sie möglichst wenig Steigung aufwiesen und bequem mit dem Fuhrwerk, später mit dem Auto benutzt werden konnten. Die Verlegung von Wegen und Strassen war vielfach eine Chance für das Fortbestehen alter Verbindungen, die so bis heute zumindest als Fusswege überlebt haben. Gerade in neuester Zeit, die das Wandern zum verbreiteten Freizeitvergnügen gemacht hat, haben diese alten Verbindungen eine neue Bedeutung erlangt.

Selten sind diese Verbindungen aber auch in ihrer alten Form überliefert. Moderne Baumaterialien haben auch ihnen zugesetzt. Wegbegleitende Trockenmauern oder schattenspendende Obstbaumalleen sind selten geworden. Dabei bilden aber gerade diese Strukturen einen wichtigen Teil unserer Kulturlandschaft, die sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert hat. Unsere Kulturlandschaft besteht nicht nur aus Dörfern, in der Streusiedlung eingebetteten Bauernhäusern und bewirtschafteten Feldern, sondern eben auch aus dem weit verzweigten Wegnetz. Nur mit der Kenntnis dieses Wegnetzes ist etwa oft die Situierung eines Gebäudes, das uns heute von der Strasse aus den Rücken zeigt, zu verstehen.

Trotz der Überlagerung des alten Wegnetzes mit den neuen Strassenverbindungen besitzen die alten Wege ihre Daseinsberechtigung. Sie sind nicht nur Erinnerungen an vergangene Jahrhunderte, sondern auch Zeugen alter Bautechniken, die mit einfachen, aber stabilen Materialien, die möglichst nicht von weit her transportiert wurden, alle Fortschritte im Bauwesen überdauert haben. Deshalb ist es unsere Aufgabe, was davon übrig geblieben ist nicht nur zu dokumentieren, sondern unserer Nachwelt zu erhalten und in unsere moderne, sich schnell fortbewegende Welt zu integrieren.

Markus Bamert

Kantonaler Denkmalpfleger

Inhalt

5 DIE VERKEHRSWEGE

8 Verkehrsgeschichte im Überblick

Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz

20 Die Linth und das Reckwesen

Schiffstransporte auf dem Fluss und auf dem Kanal

23 Alpwirtschaft in früheren Zeiten

Die Anfänge der Alpfahrt im späten Mittelalter

26 Gruebis – besondere Wegbegleiter

Orientierungshilfe, Zuflucht und Schutz

28 Das Schwyzer Postwesen

Briefboten und Postkutschen

31 Vom Pilgerwesen und vom Kloster

Früher Massentourismus in Einsiedeln

34 Informationen aus alten Dokumenten

Historische Karten

38 «Durch diese hohle Gasse muss er kommen ...»

Die IVS-Arbeit am Beispiel

41 DAS INVENTAR

42 Das IVS im Kanton Schwyz

Eine Bestandesaufnahme 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 Schwyz immerhin mehrere Jahrhunderte 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 weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Schwyz, deren provisorische Fassung im Jahr 1999 abgeschlossen worden ist.





Facetten der Schwyzer Verkehrsgeschichte:

Ganz oben: Die Kapelle Maria End auf dem Chatzenstrick trat 1861 an die Stelle einer offenen kleinen Holzkapelle (SZ 13.0.1).

Oben: Bei Änglisfang ist der Alte Schwyzerweg über die Ibergeregge als Hohlweg ausgebildet (SZ 404.1.2).

Rechts oben: Eine Treppe aus Holzprügeln verbindet Muotathal mit dem Hinter-Oberberg (SZ 608).

Rechts unten: Die Chaistenbrücke bei Lotenbach am Saumweg über die Ibergeregge ist eine der seltenen Steinbrücken des Kantons (SZ 404.1.1).

Rechte Seite, oben: Die Landstrasse zwischen Einsiedeln und Oberberg weist in Schmalzgrueben viel traditionelle Substanz auf. Das breite Vordach der 1758 erbauten Ottilienkapelle bietet den Reisenden Unterstand. (SZ 120.2.2).

Rechte Seite, unten links: Der Weg von Muotathal über die Schafmatt auf den Guetentalboden am Pragelpass ist in Geröllzonen als Plattenweg gebaut (SZ 612).

Rechte Seite, unten rechts: Die Pflasterung des Haggeneggwegs bei Malosen ist im Zweiten Weltkrieg von Soldaten erstellt oder ausgebessert worden (SZ 12.4.1).



Verkehrsgeschichte im Überblick

Die Verkehrswege im Kanton Schwyz folgen seit je der naturräumlichen Gliederung: Einsattelungen in den Bergzügen wie der Etselpass oder die Ibergeregge und geeignete Brückenorte wie Schindellegi oder Schwyzerbrugg bleiben über Jahrhunderte konstant. Sie sind die Fixpunkte in einem Verkehrsnetz, das sich im Laufe der Zeit entwickelt hat. Es erschliesst den Kanton nach innen und verbindet ihn im regionalen und überregionalen Rahmen mit seinen Nachbarn.

Bei der Beschäftigung mit Verkehrswegen im alpinen Raum ist die Auseinandersetzung mit den naturräumlichen Verhältnissen zwingend. Der Pfarrer und Historiker Thomas Fassbind etwa beschreibt das Muotatal um 1820 folgendermassen: «Es besteht in einem 6 Stund langen und halb Stund breiten Tal. Zuvordest gegen Schwyz ist es so eng, dass die Berge zu beiden Seiten senkrecht so nahe sind, ... dass anders als über die Brügg auch dem frechsten Wanderer keine Durchkunft möglich ist. ... Die Muota durchströmt jetzt [taleinwärts] in verschiedenen Krümmungen majestätisch und gebieterisch das Thal von Osten gegen Westen. Sie hat ihren Ursprung in den hohen Bergen hinter dem wilden Bisisthal. ... So ist das ganze Muthathal hin und hin von sehr hohen Bergen eingeschlossen.»

Im Kanton Schwyz entstand eine stark gegliederte Landschaft mit Gehölzen, Wiesen, Wäldern, Einzelhöfen und Siedlungen. Die Wege waren oft von Hecken gesäumt. Heute dominieren die modernen Verkehrsträger: Autobahn, Eisenbahn, Schnellstrassen. Auffällig ist dabei im Landschaftsbild, dass die heutigen Durchgangsstrassen nicht mehr an erhöhte Randlagen gebunden sind, sondern im Gegensatz zu früheren Strassenanlagen quer durch Feuchtgebiete führen.

Die Nähe zum Gotthardpass und dessen strategische Bedeutung förderten die Entstehung der Eidgenossen-

schaft. Schwyz gewann durch seine Beteiligung an den Transitrouten zu diesem wichtigen Passübergang an Einfluss. Der Pass ermöglichte der Bevölkerung bedeutende Rinder- und Käseexporte nach Süden; bis ins 19. Jahrhundert war Brunnen ein wichtiger Verladeort für Vieh. Auch weisen die heutige Eisenbahn sowie die Nationalstrasse im Talkessel von Schwyz zum Gotthard.

Die Rigi, die Königin der Berge, ist bis heute ein attraktives touristisches Ziel für ein weltweites Publikum. Die lokale Wallfahrt des 17. Jahrhunderts zur «Maria



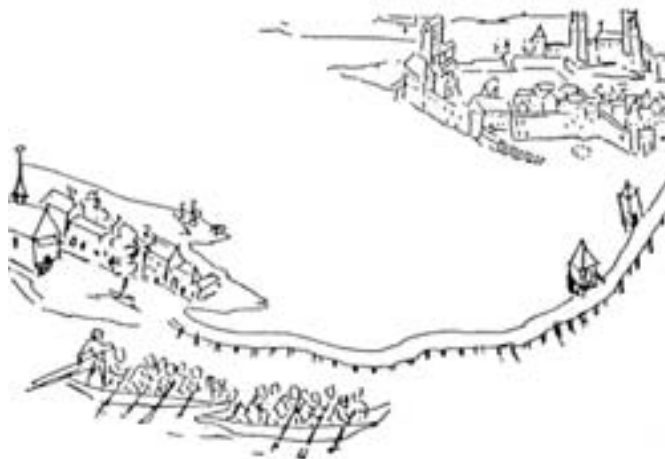
Die «Steinig Brügg» am Eingang des Muotatals in einer kolorierten Umrissradierung von Caspar Wyss, um 1780. Mindestens seit dem 16. Jahrhundert überquert an dieser Schlüsselstelle beim Taleingang eine Brücke die Muota.

zum Schnee» auf Klösterli leitete im Zusammenhang mit der aufkommenden Naturbegeisterung im 18. Jahrhundert zu einem Ausflugs- und Erlebnistourismus über. Einen eigentlichen Ansturm löste die Eröffnung der Rigi-bahnen in den 1870er-Jahren aus – noch vor der Bahn-erschliessung der Niederungen, die dem Berg vorge-lagert sind, notabene.

Einsiedeln und die March

Die Landschaft des Kantons Schwyz ist vielgestaltig, da sie im Übergangsbereich von Mittelland (Molasse) und Alpen (helvetische Decken) liegt. Zum Zürichsee hin gehört das Gebiet dem Mittelland an, vor allem der Bezirk Höfe. Den Alpenrand bildet die Linie Schindellegi–Etsel–Lidwil (Altendorf). Daneben fallen das nach Norden exponierte Hochtal von Einsiedeln mit dem 1937 gestauten Sihlsee und die Hochmoorebene von Rothenthurm/Alt-matt besonders auf.

Die seit dem 10. Jahrhundert zunehmend europa-weite Bedeutung Einsiedelns als Wallfahrtsort darf nicht davon ablenken, dass die für die Innerschweiz wie auch für Zürich wichtige Transitstrecke Vierwaldstättersee–Zürichsee westlich an Einsiedeln vorbeiführte (SZ 2, 3). Auch sonst existierten hier noch im 11. Jahrhundert kaum gute Wege. In einer Schenkungsurkunde für Ein-



siedeln von 1018 heisst es, die Gebiete um Einsiedeln seien «unwegsam». Doch legte das Kloster mit seinen Fernbesitzungen seit dem Frühmittelalter nicht nur Reich-

Oben: Die Rapperswiler Seebrücke. Federzeichnung von 1603 aus der Kopie der Schodoler-Chronik der Stiftsbibliothek Einsiedeln.

Unten: Der rote Turm von Rothenthurm, ein Wehrbau mit dem Tor in der Letzimauer, durch das die einstige Transitachse Brunnen–Richters-wil (SZ 2) führte. Turm und Tor zeigen sich heute gegenüber einer Radierung aus der Mitte des 19. Jahrhunderts kaum verändert.



Die «Schwarze Madonna», eine reich ausgestattete Holzstatue des 15. Jahrhunderts, ist das Ziel der Einsiedler Wallfahrt. Kupferstich von Franz Xaver Schönbächler, Einsiedeln, 18. Jahrhundert (vgl. auch S. 31–33).

tümer an, sondern war in der Folge auch ein natürlicher Förderer des Verkehrs.

Die spätantiken Routenverzeichnisse nennen keinen Strassenverlauf im Raume der Urschweiz. Die lokalen Verbindungen im Kleinbereich entwickelten sich vielfach aus Viehwegen (9./10. Jahrhundert) und wurden erst im Hochmittelalter aktenkundig: 1311 erhalten die Schwyzer eine Rüge, weil sie auf Klostergebiet Strassen anlegten, um 1310–1314 wird die Transitverbindung Schwyz–Zürichsee über Sattel–Rothenthurm genannt.

Indirekte Hinweise auf Wege geben Grenzstreitigkeiten: seit dem 13./14. Jahrhundert musste Schwyz für seine wachsenden Viehbestände neue Weiden erschliessen und stiess deshalb über die als Grenze bezeichneten Wasserscheiden der Alp (Übergang Haggeneegg) und Minster (Ibergereg) ins Gebiet des Klosters Einsiedeln vor. Dieses Vorgehen führte 1315 zum Morgartenkrieg und zu langjährigen Grenzstreitigkeiten, die erst 1350 zugunsten der Schwyzer entschieden wurden. Die damals gesetzten Marchen haben heute noch als Bezirksgrenzen ihre Gültigkeit. Im Zusammenhang mit dieser Expansion stiess Schwyz bis an den Zürichsee vor, da es unbedingt über diese wichtige Wasserstrasse Anschluss an die Transit- und Handelsroute Zürich–Zürichsee/Walensee–Bündnerpässe–Italien gewinnen wollte (zu einem Abkommen von 1498 vgl. SZ 10). Der Bau der Rapperswiler Brücke 1358 durch Rudolf IV. von Österreich führte im 14. und 15. Jahrhundert zu Streitigkeiten zwischen Zürich und den österreichischen Herzögen, da sie die Schifffahrt behinderte. Die Streitigkeiten zwischen dem Kloster Einsiedeln und Schwyz fanden ihren Abschluss, als Schwyz von den Habsburgern 1417 die Schirmvogtei über das Kloster Einsiedeln übernahm; diese bestand bis zur Französischen Revolution.

Seit der Erschliessung der Schöllenen durch den Bau der Teufelsbrücke im 13. Jahrhundert wurde die Strecke Brunnen–Richterswil als kürzeste Landverbindung der beiden verkehrsgünstigen Wasserstrassen Vierwaldstättersee und Zürichsee noch wichtiger.

Für die Innerschweiz gewannen Zürich am Ende des 13. Jahrhunderts als Stapelplatz für Korn sowie Weesen als Salzmarkt an Bedeutung. Schwyz exportierte seit dem Spätmittelalter Gross- und Kleinvieh sowie Milchpro-



dukte vor allem nach Italien, aber auch nach Norden.

Lange erfolgte der Transport der Güter mit Saumtieren, jener von Personen mit aufgebasteten Sänften. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts begannen Karrer die Säumer zu verdrängen. Die Wandlung vollzog sich im Gleichschritt mit der Verbesserung der Strassen.

Die Handelsbeziehungen führten zu einem Transitnetz (Landstrasse von Brunnen nach Richterswil, SZ 2, 3, Schiffsverkehr auf dem Vierwaldstättersee und dem Zürichsee, SZ 46, 30) und zu Zufahrtswegen, etwa nach Einsiedeln (SZ 10–18).

Einsiedeln, Mittelpunkt eines Wegnetzes

Der Kanton Schwyz weist zwei Kulturzentren auf – Schwyz im politischen Sinne und Einsiedeln im religiösen. Die meisten wichtigsten Orte werden gewöhnlich durch Transitachsen verbunden. Obwohl Einsiedeln nicht nur eine religiöse, sondern auch sonst eine bedeutende Rolle spielte, wurde es von der Transitachse Vierwaldstättersee–Zürichsee (SZ 2) nicht direkt berührt – das politische Zentrum Schwyz übrigens auch nicht. Von Einsiedeln ging jedoch ein sternförmiges Wegnetz aus.

Das Kloster Einsiedeln, bereits im 10. Jahrhundert als Wallfahrtsort bekannt und von Fürsten und Kaisern reich beschenkt, zog zahlreiche Pilgernde an. Zudem war Einsiedeln Etappenort für Pilgerfahrten nach Santiago de Compostela, und auch die nahen Gebiete (Gemeinden, Kantone) hielten jährlich einen Kreuzgang nach Einsiedeln ab (vgl. S. 31–33 sowie SZ 10).

Verschiedene Übergänge führten ins Hochtal von Einsiedeln: der Etzelpass (SZ 10) vom Zürichsee, die Sattellegg/Miesegg (SZ 18), die Fläschlihöhe (LK 1152 Ibergeregg) und der Saaspass (LK 1152 Ibergeregg) vom Wägital, die Haggenegg (SZ 12) von Schwyz, der Chatzenstrick (SZ 13) und der Schnabelsberg (SZ 14) als Zubringer von der Transitverbindung Vierwaldstättersee–Zürichsee her. Das Kloster lag verkehrsgünstig, und seine Bedeutung als Wallfahrtsort mit dem Gnadenbild «Unserer Lieben Frau», der so genannten Schwarzen Madonna, zieht noch heute Scharen von Pilgernden aus der Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien an.

Die Höfe

Der Name Höfe geht auf die beiden einstigen Höfe Wollerau (Hinterhof) und Pfäffikon (Vorderhof) zurück. Sie befinden sich im Grenzgebiet zum Kanton Zürich. Die Insel Ufenau, die ebenfalls zu diesem Gebiet gehört, wurde 741 erstmals erwähnt. 1440 kamen die Höfe zusammen mit Einsiedeln unter die Gerichtsbarkeit von Schwyz. Zürich, im 14. Jahrhundert für kurze Zeit Besitzerin der Höfe, versuchte bis ins 18. Jahrhundert immer wieder, das Gebiet mit der wichtigen Transitverbindung zurückzugewinnen. 1848 entstand der Bezirk Höfe mit den Gemeinden Wollerau, Feusisberg und Freienbach.

Die älteste Verbindung in den Höfen ist der Weg von Rapperswil nach Hurden, über den Etzelpass und weiter nach Einsiedeln (SZ 10). Eine wichtige Schlüsselstelle ist



Oben: Grinau, das nordöstliche Tor zum Kanton Schwyz, war für die Kontrolle des Verkehrs auf der Linth von grosser Bedeutung. Kolorierte Aquatinta von Joh. Baptist Isenring, um 1830.

Unten: Die March im «Atlas Suisse» von 1796. Die Verkehrswege sind als gepunktete Linien eingetragen.

Schindellegi, ein enger Geländeeinschnitt mit dem Übergang über die Sihl (SZ 2, 3, 15). Dem Seeufer entlang verlief ein Reckweg (Treibelpfad, vgl. S. 20–22).

Die Linthebene

Die Linthebene mit dem Bezirk March schliesst östlich an den Bezirk Höfe an. Das Gebiet umfasst den oberen Zürichsee (Obersee), einen wichtigen alten Verkehrsträger, die Linthebene, durch die heute mit Eisenbahn und Autobahn der grösste Verkehrsstrom verläuft, sowie die nach Süden aufsteigenden Flanken der Voralpen mit dem Einschnitt des Wägitals.



Wichtigste Transportachse war hier stets der Seeweg, der als Teil der Reichsstrasse Limmat–Zürichsee–Linth–Walensee die Stadt Zürich über die Bündnerpässe mit Italien verband. Zwei Landstrassen durchquerten das Gebiet von Osten nach Westen: die Strecke Steinegg/Lachen–Schwändi (SZ 40) sowie die Strecke dem See entlang (SZ 290), die beide seit dem 13. Jahrhundert nachgewiesen sind. Darüber hinaus wies die March ein dichtes, traditionelles Wegnetz im lokalen Bereich auf.

Eine wesentliche Veränderung brachte die Eröffnung der Nordostbahn 1875. Heute dominieren im Gebiet der Höfe und March ausgedehnte Neusiedlungsgebiete; die Linien der Nationalstrasse und etlicher Schnellstrassen prägen die Landschaft.

Das einst sumpfige, von der mäandrierenden Linth durchzogene Gelände wirkte auf die Menschen als starke Trennzone, welche die Kulturlandschaften voneinander schied. Um sie vor Überschwemmungsgefahr zu schützen, wurden die Siedlungen früher an den Rändern der Linthebene, insbesondere auf den Schwemmfächern der Seitenbäche, angelegt. Und so folgten auch die Verkehrsverbindungen dieser Randzone. Erst die Kanalisierung der Linth in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und vor allem die tief greifende Melioration der Linthebene im 20. Jahrhundert ermöglichten hier die Erschliessung, den Siedlungs- und Wegbau sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Linthkorrektur und der Melioration wurden alte Querverbindungen wie Grinau–Tuggen–Schübelbach (SZ 298) und Benken–Giessen–Reichenburg (SZ 304) ausgebaut. Man errichtete einen weiteren Übergang bei Giessen anstelle



der Föhre und schuf neue Verbindungen quer über die ehemals versumpfte Linthebene. Im Zuge des forcierten Kiesabbaus am Buechberg verschwanden alte Wegverläufe; die verbleibenden wurden verbreitert und mit einem Hartbelag versehen. Nicht Wegsubstanz, sondern vor allem Wegbegleiter kennzeichnen heute diese alten Verbindungen in der Linthebene (SZ 39, 40).

Der alte Zugang ins Wägital, die Wegergasse (SZ 300.2) sowie ihr Zubringer von Lachen, die Plattengasse (SZ 310.0.1), zeigen traditionelle Wegsubstanz.

Oben: Ein Abschnitt der «Plattengass» von Lachen Richtung Wägital (SZ 310.0.1) verläuft als Hohlweg im Wald.

Unten: Der Arther Rigiweg ist im frühen 19. Jahrhundert im Zuge des zunehmenden Tourismus ausgebaut worden. Zwischen Dächli und Resti war dafür der Bau mehrerer Stützmauern nötig.





Die Rigi – Modeberg Europas

Charakteristisch für den Kanton Schwyz – und besonders für das Gebiet der Rigi – ist die Übergangslage zwischen Alpen und Mittelland. So liegt der südliche Teil, also die Rigi-Hochfluh, im Bereich der Stirnen der helvetischen Decken. Ihm folgt nach Norden die subalpine Molasse von Rigi-Scheidegg und Kulm.

Die Übergangslage zeigt sich auch in den wirtschaftlichen Verhältnissen: obschon 80 Prozent der Kantonsfläche land- und forstwirtschaftlich nutzbar wären, sind nur noch 10 Prozent der Erwerbstätigen im primären Sektor beschäftigt. 45 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten im Tertiärsektor, ein deutlicher Hinweis auf die besondere Verkehrslage des Gebietes, dem die beiden Gotthardzubringer von Basel–Luzern und Zürich wirtschaftliche Impulse gebracht haben. Die vorherrschenden historischen Wegformen der Bergflanken der Rigi sind die zahlreichen unbefestigten Hangwege und die leicht eingetieften Fusswege im Lockermaterial sowie Viehfahrwege.

Die Rigi zeigt zudem noch eine besonders ausgeprägte Form von Saumwegen: auffallend breite (1.5–2 m), zum Teil gut gebaute Wege mit Pflasterung, regelmässigem Randpflaster und kleinen Brücken zur Überquerung von Gewässern. Sie weisen oft Hohlwegbildung auf und sind zum Teil von bewachsenen Lesesteinwällen und

Die Bahnen brachten ab 1871 einen neuen Zustrom von Gästen auf die Rigi. Ohne sie wären die grossen Hotelpaläste auf Rigi Kulm nie gebaut worden. Holzstich von 1875, dem Eröffnungsjahr der Arth–Rigi-Bahn.

Schatten spendenden Hecken begleitet. Auffällig ist hier das offensichtliche Bemühen, bei der Weganlage eine konstante Steigung zu erreichen – im Gegensatz zu den oben beschriebenen Wegen, die möglichst direkt geführt wurden und deshalb äusserst steil sind. Diese Saumwege werden heute noch häufig benutzt und unterhalten (Schotterung, Verbesserung der Randpflaster, Geländer und Wasserkulissen). Sie führen von ihren Ausgangsorten auf der Rigi-Nordseite von Arth, Goldau und Lauerz zum Wallfahrtsort «Maria zum Schnee» im Klösterli und weiter auf Rigi-Kaltbad, Kulm oder Scheidegg. Auf der Rigi-Südseite verbinden sie Weggis und Vitznau mit Rigi-Kaltbad. Die Aufstiege von Küssnacht und Immensee über Rigi-Staffel nach Kulm, Kaltbad und Klösterli sind etwas weniger ausgeprägt (SZ 8, 49, 242).

All diese gut gebauten Wege gehen auf den seit dem 18. Jahrhundert aufkommenden Tourismus zurück. In dieser Zeit wurde die Rigi zum Modeberg Europas. Bereits vor 1700 zog ein reger Pilgerstrom zum Wallfahrts-

Die berühmte «Hohle Gasse» bei Küssnacht war bis zum Ausbau zur Strasse im 19. Jahrhundert ein typischer Hohlweg mit Erdoberfläche (vgl. auch S. 38). Kupferstich aus dem 18. Jahrhundert.



ort Klösterli, doch den eigentlichen Massentourismus brachte das Zeitalter der Aufklärung mit den sich für die Natur und für die Alpen begeisternden Werken von Johann Jakob Scheuchzer, Albrecht von Haller und Jean-Jacques Rousseau.

Dieses touristische Interesse an der Rigi fand seinen Niederschlag in der Infrastruktur. Die früher schmalen Fusswege und ungepflegten Viehtriebwege wurden nun von Säumerkolonnen, Pferden, Trägern mit Sänften und Tragsesseln rege begangen. In den Quellorten entstanden Säumerorganisationen und Pferdestationen, in den Zielorten Herbergen und Gasthäuser. Die einst nur im Sommer bestossene Rigi war nun ganzjährig bewohnt. Unterstützt wurde diese Tendenz durch den Bau der Zahnradbahnen von Vitznau (1871) und Arth-Goldau (1875). Rigi-Kaltbad und die Scheidegg waren durch eine weitere, heute nicht mehr bestehende Bahn miteinander verbunden (SZ 51).

Umschlagplätze im Transitverkehr

Die berühmte «Hohle Gasse» zwischen Immensee und Küssnacht (SZ 1) war ein Stück der seit dem 14. Jahrhundert wichtigen Gotthardroute von Zürich über Zug–Immensee–Küssnacht–Flüelen mit fünfmaligem Wechsel von Wasser- und Landweg. Wichtige Umschlagplätze waren neben Immensee und Küssnacht – als Teil der

Gotthardroute – auch Arth und Brunnen (vor allem bedeutend für den Warenhandel mit Schwyz). Bis zum Eisenbahnbau ab Mitte 19. Jahrhunderts waren vor allem Flüsse und Seen Verkehrsträger. Der gesamte Transitverkehr folgte diesen Achsen, und die Schifffahrt war für Personen und Waren gleichermaßen von Bedeutung.

Das Talbecken von Schwyz und Ibergereg

Der Raum Schwyz, der zentralste Bereich des Kantons, zeigt ein auffällig dichtes, sehr komplexes Netz von historischen Verkehrswegen. Die durchziehenden Verbindungen, die als Transitwege dem Handel oder aber dem Pilgerwesen (Jakobsweg) dienten, weisen seit dem Mittelalter eine hohe Kontinuität auf. Sie sind noch heute, verbreitert und mit Hartbelag versehen, Teil des Strassennetzes. Dadurch haben sie grösstenteils ihre Substanz verloren. Eine Ausnahme bildet der Passübergang über die Haggenegg: Er wurde nicht für den motorisierten Verkehr erschlossen, so dass diese alte Verbindung von Einsiedeln nach Schwyz (SZ 12) erhalten geblieben ist.

Richtung Osten nimmt die Kommunikationsbedeutung des Wegnetzes ab: hier herrschen die lokalen Verbindungen vor. Es handelt sich um Wege zur Erschliessung der Alpen für die wichtige Alp- und Viehwirtschaft (vgl. auch S. 23–25). Einfache Übergänge führen ins nächstgelegene (Hoch-) Tal und dessen Alpgebiet.



Oben: Die St. Karligasse in Schwyz (SZ 6.0.1) ist eine typische Gasse im Siedlungsraum.

Unten: Die Gasse bei Schönenbuch ist die Verbindung aus dem Muotatal nach Schwyz und nach Brunnen (SZ 25.1.1).

Dass Schwyz – und nicht der Hafen Brunnen – im 13. Jahrhundert zum Hauptort gewählt wurde, beweist, dass nicht die Funktion eines Hafens- und Umschlagplatzes ausschlaggebend war, sondern der von allen Seiten her am besten erreichbare Standort der Mutterkirche. Der alte Name für Schwyz, «ze Kilchgassen», war die Bezeichnung für diesen religiösen Mittelpunkt des Tales, dessen Gründung in karolingische Zeit zurückgeht. Eine weitere Besonderheit von Schwyz war die «Einung», der Rechtsbezirk, der ebenfalls Bezug auf das Wegnetz nahm. Bereits im 14. Jahrhundert begrenzten vier Einungskapellen den Friedenskreis (Zwing- und Bannkreis) des älteren Dorfkreises. Sie standen an den vier freien Reichsstrassen, die von der Kirche aus in die vier Himmelsrichtungen führten. Im 16./17. Jahrhundert schien sich der Dorfkreis erweitert zu haben, denn nun wurden auch entferntere Kapellen an diesen wichtigen Strassen als

Einungskapellen angesprochen. Einige dieser Einungskapellen sind erhalten geblieben. Sie werden in den entsprechenden Streckenbeschreibungen in der IVS Dokumentation erwähnt (z. B. in SZ 6.0.1).

Brunnen lag an der seit dem 13. Jahrhundert wichtiger werdenden Gotthardroute und wies für die Urkantone eine zentrale Lage auf. Der Ort war mit Sust und Zollstätte (seit 1424) Umschlagplatz für Transporte von Luzern, Küsnacht und Flüelen (Vierwaldstättersee) sowie vom Zürichsee über Sattel und vom Zugersee. Dazu kam der Quellverkehr aus dem Kessel von Schwyz. Wichtigstes Transportgut war das Vieh. Dabei wurde im Herbst das meist aus dem Lande Schwyz stammende Braunvieh in Brunnen verladen. Erst die Eröffnung der Axenstrasse 1865 und der Gotthardbahn 1882 brachten wesentliche Veränderungen, so dass die Transportfrequenz des Hafens Brunnen sank.

Zwischen Schwyz und Brunnen liegt der Talkessel, der seit der Zeit der späten Alpenfaltung von der Muota dominiert wird. Menschen, Verkehrslinien und die Besiedlung mussten sich dem Flusslauf und den regelmässigen Überschwemmungen anpassen. Deshalb blieb das Gebiet des Felderbodens (Feld) im grossen Muotabogen zwischen Ibach und Brunnen/Ingenbohl noch lange nach der alemannischen Besiedlung im 9. Jahrhundert unbewohnt. Die wichtigen Verkehrsträger führten in dieser Zeit einerseits dem Hangfuss des Urmiberges (SZ 2) und andererseits dem Hangfuss des Stoos (SZ 9.1) entlang. Lange Zeit führte die Verbindung von Schwyz nach Brunnen über die Brücke von Hinter Ibach und Schönenbuch (SZ 9.1). Erst mit der Eindämmung der Muota seit dem 15. Jahrhundert wurde eine direktere Verkehrsachse geschaffen (SZ 9.2 und SZ 9.3).

Starke Veränderungen in der Landschaft erfolgten durch den Eisenbahnbau im ausgehenden 19. Jahrhundert und durch den Strassen- und Siedlungsbau im 20. Jahrhundert.

Der Vierwaldstättersee

Ältester und wichtigster Verkehrsweg bis ins 19. Jahrhundert war der Vierwaldstättersee. Es wird angenommen, dass der See bereits seit der Besiedlung der Seeufer mit nauenähnlichen Schiffen befahren wurde. Wichtig war dabei die Längsverbindung über den See als Teil der Gotthardroute. Bereits im Mittelalter bestand eine gut organisierte «Schiffgesellschaft» in Brunnen. Mitte des

16. Jahrhunderts wurde der Vierwaldstättersee auf Nauen von 9–15 Metern Länge und 1.5–3.5 Metern Breite befahren. Sie waren teilweise mit einem Segelmast versehen. Die grössten konnten bis vierzig Kühe oder zwanzig Tonnen Fracht aufnehmen. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts sollen jährlich 16 000 Personen und 9 000 Pferde über den See transportiert worden sein.

1837 läutete der Stapellauf des Dampfschiffes «Stadt Luzern» das Ende der Ruder- und Segelschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee ein. Der Dampfer benötigte noch zweieinhalb Stunden für die Fahrt von Flüelen nach Luzern – das ist nur etwa ein Viertel der Fahrzeit der Nauen. Im Jahr 1865 wurde die Axenstrasse über die ganze Länge von Flüelen bis Brunnen eröffnet. Der Hafenort Brunnen verlor nun schlagartig an Bedeutung für den Gotthardverkehr. Er blieb jedoch eine der wichtigen Anlegestellen für den an Bedeutung zunehmenden touristischen Verkehr mit Dampfschiffen (SZ 46).

Eine wichtige Querverbindung über den See stellte die Verbindung Brunnen–Treib dar; hier wird für frühere Zeiten bereits eine Reichsfähre vermutet.

Verkehrsgeschichtlich bekannt, aber noch wenig untersucht sind die Weideplätze am Ufer des Vierwaldstättersees. Für den langen Viehtransport auf dem See waren Zufluchten und Weiden unerlässlich. Als erstere kamen neben den lokalen Häfen geschützte Buchten in Frage. Die Weiden mussten für das Anlegen mit den flachkieligen Nauen geeignet sein. Am besten waren Stellen, die auf dem Landweg mit dem Vieh gar nicht

Bis zum Aufkommen der Dampfschiffe waren die Nauen auf dem Vierwaldstättersee die üblichen Transportmittel für Personen und Waren. Der kolorierte Stich nach einer Vorlage von Gabriel Lory fils, um 1830, zeigt zwei Nauen bei Treib UR.





oder nur schwierig zu erreichen waren, womit der Konflikt mit den Ortsansässigen vermieden wurde. Andres Loepfe (IVS Dokumentation Kanton Uri: UR 20) vermutet solche «Schifferweiden» im Rütli (Seelisberg), bei Gumpisch (Sisikon) und wahrscheinlich auch in Treib (Seelisberg).

Das Muotatal

Das Muotatal gehört bereits zum alpinen Bereich. Zu seinen besonderen Wahrzeichen gehören der Schratenkalk (Kreideformation) der Silberer, eines der grössten Karstgebiete der Schweiz, sowie das Hölloch, eines der grössten Höhlensysteme der Welt. Der Eingang zum Hölloch liegt oberhalb Stalden an der Prugelstrasse. Entsprechend der viermaligen Absenkung des Talbodens von rund 1200 Meter ü. M. vor einer Million Jahren auf heute 740 Meter haben sich hier vier Höhlenebenen gebildet.

Die Alpengebiete waren zwar ein lebensfeindlicher Raum, und doch waren sie bereits früh für das Überleben vieler Menschen wichtig. Der Fund eines Bronzebeils (SZ 614) weist möglicherweise darauf hin, dass das Muotatal in der Bronzezeit zumindest begangen wurde. Einen ersten Hinweis auf die Besiedlung von Alpengebieten gibt die Grabung Spilplätz auf der Charetalp (LK 1173 Linthal) durch Werner Meyer im Jahre 1983. Der Sied-

Brunnen kann in den 1880er-Jahren eine eindruckliche Verkehrs- und Tourismusinfrastruktur vorweisen. Auf dem See hat der Ausflugsverkehr den Warentransport weit gehend abgelöst. Auf dem Stahlstich aus dem Verlag von Rudolf Dikenmann in Zürich sind die Axenstrasse, die Gotthardbahn und die Hotelpaläste in und um Brunnen prominent hervorgehoben.

lungsbeginn wird um die Jahrtausendwende angesetzt. Zu jenem Zeitpunkt besass Muotathal bereits eine Kirche. Die älteste Urkunde des Orts stammt aus dem Jahr 1275.

Bis ins 19. Jahrhundert dominierte die Muota das Tal. Durch ihre periodischen Überschwemmungen zwang sie Verkehrswegen und Siedlungen Hangfusslagen auf. So wurde erst mit einer verstärkten Eindämmung der Muota der Bau der neuen Talstrasse Schwyz–Muotathal 1862 möglich, und der linksufrige Dorfteil Schachen von Muotathal begann sich zu bilden (SZ 25). Seitentäler führten über passähnliche Verbindungen in andere Talschaften: Riemensfelder Tal (SZ 607), Prugel (SZ 599) und Chinzig Chulm (SZ 610). Auch hier waren Besiedlungsgeschichte und Entstehung der Verkehrswege eng miteinander verknüpft.

Das traditionelle Wegnetz setzte sich – wie auch im übrigen Kantonsgebiet – aus Landstrassen, Viehfuhrwegen, Gassen und Fusswegen zusammen, wobei der



Oben: Die «Gruebis», geschützte Rastplätze, sind typische Wegbegleiter in den Innerschweizer Alpen. Das gezeigte Beispiel steht am Saumweg über den Pragelpass (SZ 599).

Unten: Die durchziehende beidseitige Begrenzung weist den Viehfahrweg aus. So kann das weidende Vieh vom Weg fern und das sich auf dem Alpaufzug oder der Alpabfahrt befindende Vieh auf dem Weg gehalten werden. Beispiel vom Staldenweg (SZ 611) oberhalb Egg.



konnten auch ärmere Leute Gras für ihre Kuh oder Ziege mähen. Die Landstrasse vom Klingentobel über Ried nach Muotathal bildete zudem weit gehend die Grenze zwischen Allmeindgebiet und Eigen (SZ 25). Die alten Landstrassen und andere wichtige Wege wurden im so genannten Wegrodel aufgeführt.

Ein erster indirekter Hinweis auf das Strassenwesen findet sich in der Nennung eines Rudolf von dem Stege im Jahre 1281. Mit Steg war die Jessenenbrücke – später Vordere Brücke – gemeint, die im mittleren Muotatal lag. Seit Beginn des 15. Jahrhunderts wurde die Landstrasse genannt, die vom Glarnerland über den Pragel durch das Muotatal Richtung Schwyz und Brunnen führte. Seit 1552 baute Schwyz systematisch das Strassennetz aus, um Anschluss an den Gotthardtransit zu gewinnen. In diesem Zusammenhang können auch der Bau der «Steinig Brügg» am Eingang zum Muotatal 1568 und die Verbesserungen der Muotatalstrasse 1577 gesehen werden. Sie fallen zeitlich zusammen mit der Zunahme des Viehexports, den so genannten Welschlandfahrten. Im Jahr 1770 wurde die Landstrasse ins Muotatal für Wagen befahrbar gemacht.

Einen wichtigen Hinweis auf die alten Verkehrsverhältnisse bietet der Ort des Schiedsgerichtes zwischen Glarus und Schwyz: Im Jahr 1352 verlangt eine Bundesurkunde, dass dieses bei Streitigkeiten auf dem Pragel zusammenkommen solle – ein erster Hinweis auf die öffentlichrechtliche Bedeutung des Passes (SZ 599). Auch Zoll und Weggeld konnten Hinweise auf die früheren Strassenverhältnisse geben. Zum Beispiel wurde ein Zoll, später Weggeld genannt, 1547 als «sols zu Krütz» erwähnt. «Krütz» liegt am Pragelweg (SZ 499). Später wurde das Weggeld in Muotathal eingezogen. Erhoben wurde es vermutlich für Käse, Anken und Vieh. Der «hauptsächliche Artikel» waren Schafe, und so wurde 1781 denn auch der «Schafzoll» genannt.

Begriff «Landstrasse» weniger für die Grössenordnung einer Strasse stand als für ihre Funktion: Eine Landstrasse war in erster Linie ein öffentlicher Viehfahrweg, der den Bauern für die Alpfahrt und für die Fahrt zum Markt diente. Diese Landstrassen waren wesentlich schmaler als die Landstrassen im Unterland. Sie mussten auch nicht zwingend mit Wagen befahrbar sein. Die immer wieder genannten Viehfahrwege – sie waren identisch mit den Landstrassen – hatten nichts mit Fuhrwerken zu tun, sondern mit ihrer vorwiegenden Funktion als Wege, die mit «ungebundenem» Vieh benutzt, eben «befahren», wurden.

Die Unterhaltungspflicht für Landstrassen lag bei den privaten Anstössern, ausser wenn der Fahrweg über Allmeindland führte. Schmale Landstücke entlang der Landstrassen wurden «Gassen-Allmeinden» genannt und als Weideplätze für Schafe und fahrendes Vieh genutzt. Hier



Die «moderne» Zeit

Bereits im 18. Jahrhundert rief der zunehmende Postkutschenverkehr nach Strassenausbauten. Doch vor allem das 19. Jahrhundert brachte dem Kanton Schwyz tiefgreifende Veränderungen: Die beginnende Industrialisierung schuf neue Zentren, Eisenbahn und Kunststrassenbau veränderten den Charakter des Verkehrs. Die bewusst geplanten und grosszügig gebauten Kunststrassen ersetzten die alten, kurvenreichen Landstrassen und die Saumwege über die Pässe, zum Beispiel über die Ibergereg (SZ 404.3). Zu den typischen Elementen der Kunststrasse gehörten Brüstungsmauern, gemauerte Kehren, Distanzsteine, Randsteine, seitliche Entwässerungsgräben sowie Wasserdurchlässe.

In der modernen Zeit sind die meisten dieser Kunststrassen, die den heutigen Hauptverkehrsachsen entsprechen, ins kantonale Strassennetz eingegangen. Sie wurden verbreitert und – mit Hartbelag versehen – dem Autoverkehr angepasst. Es sind nur noch einzelne Hinweise auf die ehemaligen Kunststrassen und kaum mehr Eindrücke von den noch älteren Landstrassen erhalten geblieben. Eine Ausnahme bilden die Axenstrasse (SZ 22), die Verbindung von Arth über Walchwil nach Zug (SZ 52 und vor allem im zugerischen Teil ZG 10) sowie die regionalen Passstrassen über die Ibergereg (SZ 404.3) und Sattellegg (SZ 18.2). Hier ist der eigent-

«Muttathal den 5ten Herbstmonat 1834 gezeichnet». Auf dem Aquarell von David Alois Schmid sind die mit Trockenmauern und Zäunen abgegrenzten Wegbereiche gut zu erkennen.

liche Kunststrassencharakter über längere Strecken erhalten geblieben.

Abseits der grossen Hauptverbindungen haben sich jedoch im voralpinem Bereich des Kantons Schwyz die traditionellen Fuss- und Viehfahrwege sowie Reste alter Landstrassen erhalten. Viele von ihnen gehören bereits dem Wanderwegnetz an, andere sind als interessante Zeugen der Vergangenheit in den Richtplan für Fuss- und Wanderwege des Kantons aufgenommen worden.

«Die Erhaltung der Landstrassen soll die inneren und äusseren Beziehungen fördern und diese Förderung soll das unverdrossene Augenmerk einer jeden weisen Regierung sein» – zu dieser Einsicht kamen die helvetischen Räte bereits 1799. In diesem Sinne kann und soll auch der Bundesauftrag des IVS verstanden werden: Mögen neben dem Bau hochmoderner Strassen für den motorisierten Verkehr auch die traditionsreichen Verbindungen mit ihrer langen Geschichte für die Bevölkerung erhalten werden und begehbar bleiben.

Schiffstransporte auf dem Fluss und auf dem Kanal

Die Linth und das Reckwesen

Bis ins 19. Jahrhundert waren Flüsse und Seen die wichtigsten Verkehrsträger. So erstaunt es nicht, dass eine frühe urkundliche Erwähnung des Zürichsees im Zusammenhang mit seiner Funktion als Transportweg steht: Im Jahr 835 wurde ein Reliquientransport von Italien zum Kloster Fulda über den Zürichsee erwähnt.

Der Zürichsee dürfte schon in römischer Zeit und im frühen Mittelalter als Verkehrsweg benutzt worden sein; in Zürich ist eine römische Zollstelle des Grenzzolls der gallischen Provinzen nachgewiesen (vgl. IVS Dokumentation Kanton Zürich: ZH 1).

Die Linth – bis 1816 unkorrigiert, dann als Kanal verlaufend – war ein wichtiges Glied in der Kette des Wasserweges Zürichsee–Walensee (SZ 30), an dem auch die ansässige Bevölkerung als «Recker», als Schiffsknechte und in anderen Funktionen beschäftigt war. Als Übergangsstelle diente Grinau, wo das von Schwyz kontrollierte Schloss (Burgturm) mit Gasthaus und Kapelle die ehemals hölzerne Linthbrücke beherrschte (SZ 39). Tuggen war ebenfalls ein wichtiger Ort an der (alten) Linth. Der Name soll keltischen Ursprungs sein und von *dugones* (*dug* = führen, ziehen) herkommen, von den Leuten also, welche die Schiffe vom Zürichsee (Obersee) in den Walensee zogen. Ebenfalls von Tuggen aus, das damals an der Grenze Churrätis lag, wollte Columban um 610 seine Missionstätigkeit unter den heidnischen Alemannen aufbauen. Die Erschliessung der Gegend erfolgte vom See her: Von den genannten Orten Grinau, Tuggen und Lachen führten die Wege zu den weiteren Ortschaften der March und durch das Wägital in eine nächste Geländekammer. Über den überregionalen Seeweg konnten Güter herangeschafft (Salz, Korn, Metall) und exportiert werden (Produkte aus der Vieh- und Landwirtschaft, Holz). Als durchgehende, aber für die Region nur beschränkt bedeutende Verbindung ist der Pilgerweg nach Einsiedeln (SZ 39) zu nennen.

Reckwesen und Reckwege

Zwischen Tuggen und Weesen wurden Transportschiffe auf dem der Linth entlang verlaufenden Reckweg gezogen: Pferde, geführt von Männern (den «Reckern»), schleppten die Schiffe an Seilen flussaufwärts. Als Steuerleute, Schiffsknechte, Wasserschöpfer und Austräger arbeiteten Leute aus Tuggen und aus der näheren Umgebung. Zeitweise wurde auch nachts gearbeitet, nicht aber bei Unwetter und an Feiertagen.

Die Fahrzeuge wurden jeweils in Konvois («Reckzüge», «Recke») bis zu zwölf Schiffen zum Walensee hinaufgerekkt. Die Fahrzeit von Zürich nach Walenstadt dauerte anderthalb bis zwei, möglicherweise sogar drei Tage.



Der Verlauf der Linth zwischen Walensee und Zürichsee. Das projektierte neue Linthbett ist mit feinen Linien eingetragen. Zeichnung von Hans Conrad Escher, 1804.

Immer wieder gab es Streitereien zwischen Schiffmeistern und Landbesitzern (Bauern). Die Landbesitzer beklagten sich über den ständigen Reckverkehr, der die Bewirtschaftung des Ufergeländes behinderte, und sperrten bisweilen die Reckwege. Die Schiffsmeister ihrerseits verlangten sichere Wege und setzten zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Unterhaltungspflicht der Reckwege durch die Anstösser durch.

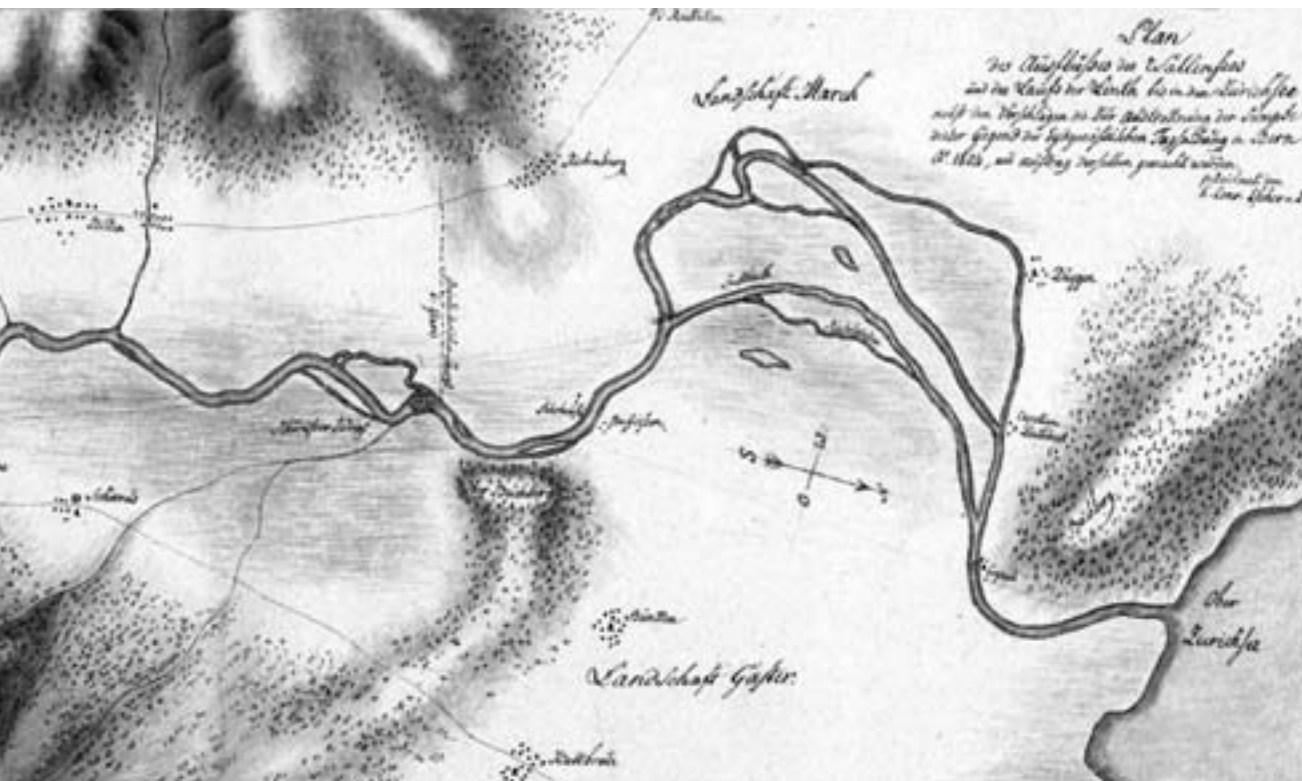
Die Reckstrecke begann bei Grinau, ab 1767 nördlich von Tuggen. Hier befanden sich die Reckhütten, die wohl dem Personal als Warteraum dienten. In Zusammenhang mit Baukosten an der Grinau wird 1757 auch ein Reckgaden, ein Stall für die Unterbringung der Reckpferde, genannt. Der Brückenkopf Grinau, den die Schwyzer 1437 übernommen hatten, diente auch als Zollstätte. Der Zoll dürfte nicht nur eine Fiskalabgabe, sondern auch eine Entschädigung für das Freihalten der Linth und den Unterhalt der Reckwege gewesen sein.

Zu normalen Zeiten verkehrten die Schiffe über die ganze Strecke; im Winter, bei geringer Wasserführung der Linth, musste man in Tuggen auf kleinere Schiffe umladen. Zusätzlich verkehrten Segelschiffe und Reckweidlinge. 1544 verfügte die Konferenz der Orte Zürich, Schwyz und Glarus, dass die Schiffsleute in Zürich kein Schiff überladen sollten, damit sie nicht in Tuggen oder anderswo wieder abladen müssten.

Nachdem die zunehmende Geschiebemenge der Linth im 18. Jahrhundert zu häufigen Überschwemmungen und zur Versumpfung der Linthebene sowie zu einer Verwilderung des Flusses geführt hatten, ermöglichte die Anlage des Linthkanals im 19. Jahrhundert ein ungehindertes Passieren der Wassertransporte. Dabei dürften auch neue Reckwege angelegt worden sein: Wohl setzte die Eröffnung der Eisenbahn (1859 Rapperswil–Walenstadt und 1875 Thalwil–Ziegelbrücke) dem überregionalen Warentransport auf dem Wasserweg ein Ende. Aber im lokalen Verkehr wurde bis zum breiten Durchbruch der motorisierten Lastwagen im 20. Jahrhunderts weiter auf dem Linthkanal von 1816 gereckt.

Die Linthkorrektur

Im Mittelalter hatte der obere Zürichsee (Obersee) eine Fortsetzung, den Tuggenersee. Dieser verlandete jedoch zusehends und hinterliess im 16. Jahrhundert eine ausgedehnte Riedebene. Aus dem Ried wurde Material für Stallstreue und für das Decken der Dächer gewonnen. Verschiedene Flussarme und Altläufe der Linth durchflossen das Gebiet. Begünstigt durch die bedenkenlosen Waldrodungen im Glarnerland konnte das Wasser nach Regenfällen ungebremst talwärts fließen, und die Linth brachte so im 18. Jahrhundert vermehrt grosse Massen von Geschiebe mit sich. Sie erhöhte damit ihr eigenes





Oben: Männer ziehen ein Frachtschiff auf der Linth flussaufwärts. Kolorierte Aquatinta von Achilles Benz, um 1790.



Unten: Ledischiffe werden mit Hilfe von Pferden den Linthkanal hinauf gereckt. Holzstich, Ende 19. Jahrhundert.

Bett, und immer häufigere Überschwemmungen waren die Folge. Diese Materialzufuhr versperrte auch den Abfluss des Walensees. Dadurch erhöhte sich sein Wasserspiegel um gute fünf Meter. In Walenstadt und Weesen kam es zu katastrophalen Zuständen. Auch die einst blühende Schifffahrt von Walenstadt nach Zürich verkümmerte vollständig. «Eine öde Fläche weder See noch Land voll Modergeruch und Froschgeschrei tat sich breit», schilderte ein Zeitgenosse die Situation, und das «Faulfieber», die Malaria, breitete sich aus. Das Elend und die Armut wurden verstärkt durch eine böse Kartoffelkrankheit. Erst 1792 wurde das Problem von der Helvetischen Gesellschaft mit einem Aufruf an die schweizerische Nation aufgegriffen, und 1804 beschloss die Tagssatzung die Linthkorrektur.

Das vom Berner Ingenieur Andreas Lanz projektierte und unter der Oberleitung von Hans Conrad Escher 1807–1822 durchgeführte Linthwerk leitete die Linth in den Walensee, wo das Geschiebe deponiert wurde, und tiefte den Abfluss des Walensees – die Maag – ab, um den Seespiegel zu senken. In der unteren Linthebene schnitt ein neuer Kanal die verschiedenen Linthläufe ab.

Obwohl der Linthkanal gebaut worden war, blieben – wie Karten aus dieser Zeit zeigen – die verschiedenen Flussläufe weiterhin bestehen. Erst das 20. Jahrhundert mit seiner forcierten Melioration veränderte die Linthebene drastisch. Die Altläufe der Linth wurden kanalisiert und begradigt, die Ebene mit schachbrettartig angelegten Bewirtschaftungswegen überzogen.

Mit den ursprünglichen Flussläufen verschwanden auch die alten Reckwege. Als kleiner Hinweis auf einen Reckweg kann nur gerade noch ein kurzes Wegstück angeführt werden. Das alte, geschwungene, heute ausgetrocknete und überwachsene Flussbett der ehemaligen Spettlinth wird von einem Weg begleitet, der hier noch heute den Krümmungen des alten Flusslaufes folgt. Es ist ein gut 2 Meter breiter Kiesweg, in einem kurzen Bereich als Erdweg ausgeprägt. Weitere Substanz oder Hinweise auf seine allfällige frühere Funktion als Reckweg fehlen.

Im Gegensatz zu den oben beschriebenen, weitgehend verschwundenen Reckwegen der Zeit vor der Linthkorrektur sind die Reckwege des Linthkanals von 1815 erhalten. Sie entsprechen dem flachen, heute grasbewachsenen Gelände entlang des Kanals.

Die Anfänge der Alpfahrt im späten Mittelalter

Alpwirtschaft in früheren Zeiten

In allen Voralpen- und Alpengebieten dreht sich das Leben der Bevölkerung um die Nutzung der Alpen. «Alp» bezeichnet eine Viehweide auf den Bergen, meist über der Waldgrenze gelegen und mit Hütten versehen. Auf diese Alpen führten zu allen Zeiten auch Wege.

Der Marchenstreit mit Einsiedeln zeigt, dass die Schwyzer vor dem Jahre 1000 mit ihrer Landnahme im Iberg und im Sihltal begannen. Es ist anzunehmen, dass sie also bereits zu dieser Zeit mit ihrem Vieh von Schwyz aus in das Sihltal und weiter über den Saaspass ins Prugel- und Silberengebiet zogen. Die Schwyzer hatten mit dem Wechsel von der Subsistenz zur Viehwirtschaft begonnen und benötigten dringend Weidegebiete für ihre wachsenden Viehbestände. Mit den Landnahmeversuchen gerieten sie jedoch in Streitigkeiten mit dem unter habsburgischem Schutz stehenden Kloster Einsiedeln. Diese Auseinandersetzungen gipfelten 1315 in der Schlacht von Morgarten, aus welcher die Schwyzer, unterstützt durch ihre Miteidgenossen, als Sieger hervorgingen. Deshalb wurden die Grenzstreitigkeiten schliesslich 1350 zugunsten der Schwyzer bei-

gelegt. Die Bestossung der Silberen erfolgte daher über mehrere Wochen von Schwyz über die Ibergeregge und das Ibrig und von dort über Studen–Untersihl–Obersihl–Saasberg nach Schwellaui: ein Beispiel für eine alpine Transhumanz, also für die jährliche Alpfahrt der Hirten mit dem Vieh. Dabei bestand ein Atzungsrecht in Ort bei Studen, das 1715 erstmals genannt wird (vgl. auch SZ 404, 407 und 660).

Alpen und Berge

Die Alpen sind im Muotatal im Besitz der Oberallmeind, jene unter der Baumgrenze sind «Eigen». Wie der Muotataler Historiker Alois Gwerder ausführt, gibt es Berge im üblichen Sinne und Berge, wie sie in Gülten (Schuldbriefen) auftauchen. Die Formulierung «ab meinem Berg und Weid» bezieht sich auf eigenes Wiesland in höherer



Der Alpweg auf die Ebenmatt (SZ 616) weist an einigen Stellen trocken gemauerte Böschungsmäuerchen auf.

Der Weg vom Bisistal auf die Glattalp (SZ 625.0.1) weist beim Abstieg von In den Chrümpen typische Elemente eines Alpwegs in steilem Gelände auf: Treppenstufen und ein talseitiges Geländer.

Lage, nicht auf die unwirtliche alpine Höhenstufe, und bedeutet damit landwirtschaftlichen Ertrag. «Mittenberg» ist ebenfalls ein rechtlicher Begriff im Sinn von Grenze (Mittenbergmarch). In der Legende zur Karte von Thomas Fassbind um 1800 findet sich dazu folgende Erklärung: «1. Alles gelände im Canton was ob mitte des Berges ligt, nach arth ob frey ist allmeind, od gemein gut. einige Wälder ausgenohmen die theils eigen, theils gebannt sind ... 3. Die allmeinden grad ob mit Berg sind Rinder- und Rossallmeind, oder heü-allmeind. Die oberste höche sind -alpen Rauche [rauhe] – Berghöchen sind schmal-Vieh weiden» (Transkription: Dorothea Wagner). Hier zeigt sich auch, wie die rechtliche Aufteilung der natürlichen Gliederung des Geländes folgt. Weiter macht Fassbind Angaben, auf welchen Alpen wieviel Vieh gesömmert wird. Bezeichnend ist, dass auf einer Kantonskarte in der Legende solche Hinweise zum Alpwesen gegeben werden. Gwerder erwähnt den Dreistufenbetrieb: von den Talgütern geht man im Frühjahr auf den Berg, im Hochsommer auf die Alp, um dann im Herbst zurück auf den Berg und im Winter wieder in den Boden, also auf die Talgüter zurückzukehren.

Von der Subsistenzwirtschaft zur Viehwirtschaft und zu den Viehfahrwegen

In der Wärmeperiode zwischen dem 9. und dem 16. Jahrhundert war ein Getreideanbau auch in höheren Lagen möglich, und Kleinviehhaltung und Ackerbau standen im Vordergrund. Die Alpwirtschaft mit Kleinvieh, meist Schafen, wurde durch Jagd und Sammelwirtschaft ergänzt. Diese Lebensweise der alpinen Bevölkerung war eine archaisch wirkende Subsistenzwirtschaft mit stark semi-nomadischen Zügen. Als Beispiel dafür sei die folgende, heute noch stattfindende Alpfahrt mit Schafen genannt: Schwyz–Ibergeregge–Iberg–Sihltal–Saaspass–Pragel–Silberalp–Brunalpeli. Um diese Reise nachvollziehen zu können, benötigt man drei Landeskartenblätter im Massstab 1:25 000!

Durch die Zunahme der Bevölkerung und durch Versorgungsengpässe im Mittelland entwickelte sich eine Spezialisierung auf die Getreideproduktion, und so boten sich die den alpinen Gebieten vorgelagerten Ebenen



seit dem Spätmittelalter als Getreidekammer an. Auch die Transportwege für das Salz verliefen durch die Ebenen. In den alpinen Regionen erfolgte eine Spezialisierung auf die Viehzucht. In diesem Zusammenhang wurden die bereits genutzten Hochalpen intensiver bewirtschaftet. Zunehmend verdrängten Rinder die Schafe in unwirtliche Gebiete. Dieser Druck auf alpines Weidegebiet führte zu Grenzstreitigkeiten, denen in unterschiedlicher Weise begegnet wurde. Zum Beispiel durfte das Brunalpeli im schwyzerisch-glarnerischen Grenzgebiet bis 1421 jene Partei nutzen, welche ihre Tiere zuerst auftrieb. Dies benachteiligte die Schwyzer, weil sie über schlechtere Zufahrtswege (!) verfügten. Daraus erfolgte die Absprache, dass die Alp im jährlichen Wechsel genutzt werden soll (SZ 625). Auffällig ist, dass Uri über die Wasserscheide hinweg Richtung Kanton Schwyz Alpen besass und Muotathal wiederum über die Wasserscheide hinweg Richtung Glarus. Diese Verhältnisse konsolidierten sich bereits im 14. Jahrhundert, und die Kantonsgrenzen widerspiegeln sie noch heute.

Die Umstellung von der oben erwähnten Subsistenzwirtschaft zur exportorientierten Viehwirtschaft lässt sich



Beim Mütschen weist der Glattalpweg (SZ 625.0.1) eine massive Randpflästerung auf.

auch im Strassenwesen ablesen. Angaben zu Strassenbauten und -verbesserungen häuften sich im 16. und frühen 17. Jahrhundert. Ebenfalls fiel der vermehrte Einsatz von auswärtigen Strassenarbeitern auf – den «Walen» oder «Welschen», wie die damaligen südländischen Fremdarbeiter genannt wurden. Diese Walen wurden zum Beispiel 1616 im Gebiet der Glattalp und der Charetalp eingesetzt (vgl. SZ 621 und 625). So ist für das Gebiet des Muotatals anzunehmen, dass dieser Wandel vielleicht schon im 12. Jahrhundert begann, vor allem aber im 16. Jahrhundert verstärkt einsetzte.

Viehhandel und Welschlandfahrten

Die intensive Nutzung der Sommerweiden durch grosse Viehbestände konnte nicht ausreichend mit der Produktion von Winterfutter (Heu) abgestützt werden, so dass der Viehtrieb Ende September über die Alpenpässe notwendig wurde. Märkte für Rinder und Pferde waren

Schwyz, Luzern und Steinen. Innerschwyz Vieh gelangte bis Zürich und Süddeutschland. Seit 1450 allerdings war Oberitalien der Hauptabnehmer. Der Viehtrieb über den Gotthard nach Süden wurde als «Welschlandfahrt», als Fahrt in die Fremde, bezeichnet. Der Schriftsteller Meinrad Lienert beschreibt eine solche Reise in der Geschichte von «Tönis Brautfahrt» sehr bildhaft und amüsant (in: Der jauchzende Bergwald, 1919): «So kam denn der Tag, an dem wir aus des alten Höhis Heimwesen aufbrachen. Wir trieben das Vieh zusammen und liessen den Hornputzer kommen. Im Einsiedlerdorf liefen alle Leute an die Fenster, als wir über den Klosterplatz herabkamen. Im Sattel liessen wir dem Vieh, wie üblich, Eisen aufschlagen und fuhren weiter. Sogar die Herren und Oberrn wunderten zu Schwyz aus den Ratshausfenstern und schmunzelten also gnädig auf unser Sennten, als hätten sie ihre alten Gültbriefe mit den niedlichen Wappentrühlein vor Augen. In Brunnen übernachteten wir, und am andern Morgen verluden wir das Vieh in den Nauen. Also fuhren wir über den Vierwaldstättersee nach Uri. Der See ist aber ein wildes Wasser; denn wir ersoffen schier, obwohl es nur etwas hündisch föhnte. Wenn der Nauen so recht hin und her schaukelte, sprang die Beth auf mich los und packte mich am Lismerkittel. Da musste ich sie doch schier festhalten, und ich tat's auch, wenn auch nicht so fest und lang, wie sie's gern gelitten hätte. Über Amsteg, Wassen, Göschenen und den steinigen Steg, den der Teufel erbaut haben soll, kamen wir durchs Urnerloch ins Urserental und nach Hospental. Beim Hospiz nahmen wir Gebranntes auf den Zahn. Darnach fuhren wir weiter, nidsich gegen Euriäls [Airolo] und Punt Trümmle [Ponte Tremola]. Endlich kamen wir ins Welschland.»

Alpwüstungen

Nicht nur die Siedlungen von Spilplätz und vom nahe gelegenen Bergeten ob Braunwald, die 1983 und 1971 durch Grabungen nachgewiesen werden konnten, zeugen von einer frühen Alpnutzung. Franz Auf der Maur wies weitere 20 aufgelassene Siedlungsplätze, so genannte Alpwüstungen, im Gebiet der Glattalp und der Charetalp nach (SZ 625; Bericht zur geplanten Werkzufahrt Glattalp vom 16.10.1989). Sie geben zusammen mit zahlreichen Pferch- und Weidemauern einen Hinweis auf die Ausdehnung der vom Menschen genutzten Alpgelände in einer Zeit, da etwa die erste Nennung von Muotathal noch zwei Jahrhunderte auf sich warten liess.

Orientierungshilfe, Zuflucht und Schutz

Gruebis – besondere Wegbegleiter

Heute reisen wir mühelos und schnell über alle Hindernisse der Landschaft hinweg – anders war es bei unseren Vorfahren. Mühsam bewältigten sie, meist zu Fuss, die in unseren Augen kleinen Distanzen und waren den landschaftlichen Gegebenheiten und den Launen des Wetters ausgesetzt. Rasthütten, so genannte Gruebis, dienten den Reisenden unterwegs als Orientierungshilfe und Schutz.

In meist einsamen Gebieten wie dem Hochmoor der Schwantenu und an abgeschiedenen Bergpfaden finden sich unscheinbare, eigenartige Hütten. Diese kleinen Gebäude sind im Gegensatz zu Scheunen, Heuschobern und anderen landwirtschaftlichen Nutzgebäuden auf einer Längsseite offen. Sie werden hier im Raume des Kantons Schwyz «Gruebis» genannt, in anderen Gegenden «Kirmis». Es sind Schutz- und Rasthütten. Gruebi ist von den Dialektausdrücken «g'rueben», «go rueben» (ausruhen) abgeleitet, «Kirmi» von kirmen (ausruhen, schirmen, beschützen).

Gruebis in Quellen und Literatur

Die Landeskarte gibt öfters «Gruebi» an. Danach richtet sich unsere Schreibweise. Gruebis sind im Kanton Schwyz zahlreich anzutreffen. Auch in der schwäbischen Alp ist Gruebi als Flurname bekannt. In der Literatur hingegen finden sich kaum Hinweise. Einmal erscheint in der Liegenschaftsgeschichte von Muotathal 1854 wie zufällig die Notiz: «Den Bewohnern vom unteren Stoos wird bewilligt, im Kälenwald eine Gruebi zu erstellen», und Goethe erwähnt anlässlich seiner Schweizer Reise 1797 das Gruebi an der Haggenegg als gedeckten Ruheplatz: «... der Stieg war abscheulich, über schlüpfrige feuchte Matten. Man kommt über eine Brücke und findet einen gedeckten Ruheplatz. Dann ist der Weg gepflastert, aber nicht unterhalten.» Trotz spärlicher Hinweise in Quellen und Literatur sind Gruebis als Schutz- und Rasthütten eine der wichtigsten Einrichtungen am Weg im alpinen Raum. Fritz Ineichen erzählt die folgende Anekdoten: «Als im Jahre 1872 von Landammann Suter, Muotathal, das Kurhaus auf dem Stoos erbaut wurde,

bestellte er den starken Jakob Betschart, Sägers, für den Transport eines Klaviers. Dieser trug das Klavier von Ried-Muotathal aus hinauf. Als er in der Gruobi den schweren Rückentransport abstellte, sagte er zu seinem Begleitmann Xaver Betschart, ehemaliger Hirschenwirt von Muotathal: «Duch chasch nu ufs Klavier ufe hocke wenn d'wotsch, ich träg die grad au nu i Stoos ufä.»

Abgesehen von der starken physischen Leistung und jener des Mundwerkes ersehen wir aus dieser Schilderung eine der Hauptfunktionen eines Gruebis: schwere Gegenstände konnten in den Bergregionen meist nur mit menschlicher Tragkraft an ihren Bestimmungsort transportiert werden. Waren sie einmal auf den Rücken geladen, war es unterwegs zum Ausruhen einfacher, sie auf der Bank in einem Gruebi abzustellen als auf den Boden. Mit einem Klavier dürfte allerdings selbst dies schwierig gewesen sein!

Die Gruebis dienten zudem als Orientierungshilfe im Gelände, als Schutz vor Unwetter und als Zuflucht im





Oben: Der «klassische» Typ des Gruebis – hier die Schutzhütte bei Zwüschet Mythen (SZ 456). Der Holzbau ruht auf trocken gemauerten Grundmauern.



Unten: Die Urform eines Gruebis besteht aus einem schützenden Dach, einer Ruhebänk und einem religiösen Zeichen. Das Gruebi auf dem Weg vom Sand im Muotatal nach Illgau (SZ 604) wurde 1984 renoviert, was darauf hinweist, dass es auch in neuerer Zeit noch in Gebrauch steht.

Linke Seite: Ein Kreuz, manchmal Gedenkreuze für Verunfallte oder ein Kästchen mit einem Heiligenbild sowie unzählige Inschriften fehlen nie. Im Gruebi am Weg von Muotathal auf den Chinzig Chulm hängen ein Marienbild und Gedenkkreuze (SZ 610).

übertragenen Sinn. Denn oft überkommt Menschen, die lange in diesen abgelegenen Gebieten unterwegs sind, ein Gefühl der Einsamkeit. Deshalb befindet sich in jeder Rasthütte ein Kreuz, meist ein schlichtes Holzkreuz. Nie fehlt dieser Hinweis auf eine höhere Macht, auf deren Schutz sich die Menschen verlassen.

Das Erscheinungsbild

In der Denkmalpflege und der Bauernhausforschung werden Schutzhütten oder Gruebis unter die Begriffe «Religiöse Feldzeichen» und «Wegkreuze» eingeordnet. Sie sind jedoch nirgends schematisch erfasst. Die obigen Ausführungen haben es bereits angedeutet – und die folgende Beschreibung bestätigt es: Das Gruebi umfasst mehr Raum als seine drei Wände!

Die Schutzhütte ist mit der offenen Seite zum Weg gerichtet. Hat sich das Wegsystem geändert und führt der Weg nicht mehr an der Frontseite des Gebäudes entlang, gehen Wandernde achtlos daran vorbei.

Die Gruebis im Kanton Schwyz sehen alle ähnlich aus. Ihr Grundriss beträgt etwa 2.5 x 5 Meter. Liegt das Gebäude an einem Steilhang oder zum Fluss hin – wie das Gruebi beim Herrgottstutz im Bisistal –, wird es etwas schmaler. Gedeckt war das Gruebi ursprünglich mit Schindeln, heute findet man hie und da ein Blechdach. Im Innern läuft eine grob behauene Holzbank den drei Wänden entlang. Früher lag oft eine «Schütte» Stroh oder Heu auf einem Teil der Bank, um den Rastenden als Nachtlager zu dienen.

Die alten Gruebis wurden von Zeit zu Zeit instandgestellt. Dies zeigen auch die oft unterschiedlich alten Bauelemente: deren Palette reicht von alten, durch Wind und Wetter gebleichten Holzbalken bis hin zum neueren Blechdach. Die Gebäude sind sogar versichert! Und die zum Teil sehr aufwändig geschnitzten Herzen und Liebesbezeugungen an den Wänden deuten darauf hin, dass diese Gruebis auch heute noch in Anspruch genommen werden.

Briefboten und Postkutschen

Das Schwyzer Postwesen

Dank der Anbindung an die Gotthardroute verfügte Schwyz schon früh über gute Verbindungen nach Norden und nach Süden. Wesentlich umständlicher war es aber, den Pilgerort Einsiedeln mit der Postkutsche bequem zu erreichen. Vor der Eröffnung der Bahnlinie von Wädenswil her musste dafür mehrmals umgestiegen werden.

Am 10. Juni 1885 erschien die nachfolgende Notiz im «Boten der Urschweiz»: «Eine Korrespondenzkarte, die vom 4. Juni, Mittags 11 Uhr, in Schwyz aufgegeben wurde und laut Poststempel noch am gleichen Tage in Winterthur ankam, gelangte erst am 5. ds. Nachmittags 2 Uhr, in die Hände des Adressaten. – Wo fehlts da? An der Postverwaltung oder am Briefträger?» Wir mögen heute staunen ab dieser Reklamation, denn unsere A-Postsendungen erreichen uns auch nicht früher. Und die Korrespondenzkarte von damals war von Schwyz aus bis zur Bahnstation Seewen erst noch mit Postpferdekursen spediert worden. Offenbar hatte man damals andere Massstäbe!

Die Anfänge

Das Postwesen hat in Schwyz Tradition: Im 14. Jahrhundert sorgten Post- oder Standesläufer für den amtlichen

Verkehr. So überbrachte 1443, im Alten Zürichkrieg, ein Schwyzerbote zu Pferd, in den Landesfarben gekleidet und bewaffnet, den Absagebrief an die Zürcher.

Eine Art von Postverbindung ergab sich auch unter den Klöstern – als wichtige Kulturzentren unterhielten sie einen regen Briefverkehr. Meist übernahmen die amtlichen Boten auch private Korrespondenz.

Postverbindung über Seewen/Schwyz ...

Seewen/Schwyz profitierte von seiner Lage an der Durchgangsrouten zum Gotthard und erhielt ab 1615 wöchentlich einen Fussboten von Zürich nach Mailand und Bergamo über Küssnacht (SZ 1) und seit 1627 über Brunnen (SZ 2). Die Zürcher Post kam dabei über den Zürichsee nach Richterswil, von dort über Schindellegi, Rothenthurm, Steinen, Seewen und Wilen nach Brunnen (SZ 3, 2). Ab 1630 kursierten die Boten zweimal wöchentlich, seit 1696 waren sie beritten.

1742 wird dann eine Poststelle in Schwyz erwähnt, und zwar im Wirtshaus «Rössli». Allerdings war das Amt des Posthalters damals nur eine bescheidene Nebenbeschäftigung. Trotzdem wurde 1742 darauf hingewiesen, dass erst nach beendigter Predigt Zeitungen und Briefe ausgehändigt werden sollten. Für die Dauer eines halben Jahrhunderts verschob sich die Postabwicklung nach dem direkt an der Gotthardroute gelegenen Seewen – auch für die Post nach Zürich, worüber sich Schwyz beklagte. Doch die Antwort lautete, dass «bei der heutigen schnellen Expedition» keine halbe Stunde zusätzlicher Verzögerung – in Folge eines Umweges über Schwyz – in Kauf genommen werden könne.

Die Post beförderte aber nicht nur Briefe und Waren. 1835 verkehrte dreimal wöchentlich ein einspänniger Postkurswagen Richtung Zug und Zürich. Die dafür eingesetzte Chaise bot bequem für zwei Personen und für Postsachen Platz. 1836 stand für die Postverbindung





Oben: Ein Schweizer Bote zu Pferd überbringt im Alten Zürichkrieg 1443 eine Nachricht. Darstellung in der Schweizerchronik von Werner Schodoler, 1510–1535.

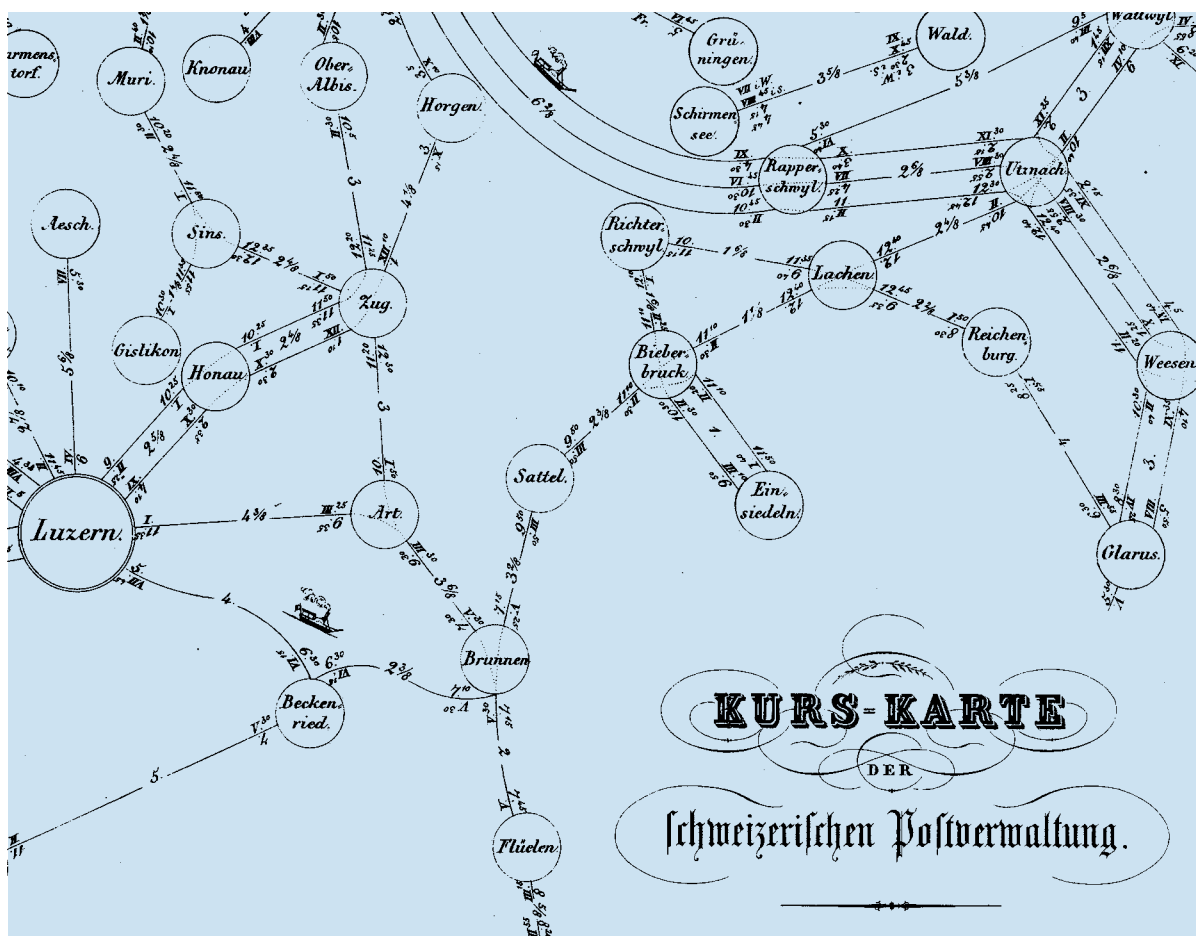
Unten: Ausschnitt aus der «Kurs-Karte der schweizerischen Postverbindungen», 1850. Die grafische Darstellung zeigt die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Reisedauer aller Postkutschen-, Schiffs- und Eisenbahnverbindungen an.

Linke Seite: Ein Standesläufer von Schwyz im 15. Jahrhundert. Darstellung von Fritz Boscovits, um 1900.

nach Luzern eine Diligence mit fünf Plätzen zur Verfügung. Nach dem Bau der Gotthardbahn und des Bahnhofs Seewen/Schwyz veränderte sich zwar das Verkehrsgefüge. Die Postkutschen verkehrten aber weiterhin, wenn auch in erster Linie als Zubringer zum Bahnhof.

... und Kurse über Schindellegi

Schindellegi ist eine wichtige Station sowohl zwischen dem Zürichsee und dem Vierwaldstättersee (vgl. SZ 2) als auch zwischen dem Zürichsee und Einsiedeln, das seit über 1000 Jahren ein wichtiges europäisches Wallfahrts-





Oben: Ab 1742 war die Schwyzer Poststelle im Gasthaus «Rössli» untergebracht.

Unten: Um 1900 warten die Kutschen vor dem Postbüro im «Rössli», direkt neben dem Rathaus.



zentrum ist (SZ 14). Trotzdem wurde die Ware auf diesen Strecken bis ins 17. Jahrhundert gesäumt, erst ab 1620 werden erste Karren und Wagen aufgeführt.

Nach umfangreichen Strassenverbesserungen nahm der Postverkehr Mitte des 19. Jahrhunderts zu. In dieser Zeit wurden Eilwagen zwischen St. Gallen und Schwyz eingerichtet. Einsiedeln wurde sogar 1860 – in einer Zeit, die nicht als Hochblüte der Wallfahrt bezeichnet werden kann – von über 100 000 Pilgern besucht. Der bequemste Weg dahin führte damals mit der Bahn nach Uznach und von da und per Postkutsche mit Umsteigen in Biberbrugg nach Einsiedeln – dabei musste aber eine Übernachtung in Lachen in Kauf genommen werden. Eine Änderung erfuhren diese Verhältnisse mit dem Bau der Eisenbahn von Wädenswil nach Einsiedeln 1877. Dank ihr erhielt

Einsiedeln sogar noch fünf Jahre vor dem Kantonshauptort Schwyz Bahnanschluss!

In den Postkutschen galten Vorschriften, wie wir sie heute von Flugreisen her kennen: «In Eil und Postwagen sind die Plätze numeriert, und der Reisende erhält gegen Vorauszahlung des Postgeldes, welches im Durchschnitt für die Poststation von 4 Stunden 22 Batzen beträgt (Trinkgeld für den Conducteur und Postillion inbegriffen), einen Postschein, auf dessen Rückseite die vom Passagier zu beobachtenden Vorschriften, so wie seine Befugnisse aufgezählt sind. Da die Post dem Reisenden nur ein gewisses Gewicht unentgeltlich befördert, und für das Übergewicht eine tarifmässige Bezahlung verlangt, so thut man wohl, dasselbe auf das Unentbehrlichste zu beschränken.»

Vom Pilgerwesen und vom Kloster

Eigentliche und ausschliessliche Pilgerwege, die zu einem beliebten Heiligtum führten, gab es auf dem Gebiet der Schweiz kaum. Vielmehr benutzten die Pilger das herkömmliche Wegnetz für ihre Reise. Aufgrund der religiösen Wegbegleiter und des Ausbaus der Wege lässt sich um Einsiedeln aber dennoch ein Netz von Wegen bestimmen, die für den Pilgerverkehr von grosser Bedeutung waren.

Pilger Routen waren gekennzeichnet durch religiöse Wegbegleiter wie Kreuze, Bildstöcke, Kapellen, Schutzhütten, Kirchen und Klöster, die zugleich wichtige Fix- und Orientierungspunkte im Gelände darstellten. Die Wege dienten auch Kaufleuten, Handwerkern, Gauklern und anderen Reisenden. Pilgerinnen und Pilger gingen nach Möglichkeit auf häufig benutzten Wegen, um so der Gefahr von Raubüberfällen entgehen zu können.

Im Gelände lässt oft einzig eine Häufung religiöser Wegbegleiter auf einen Pilgerweg schliessen. So weisen die Passkapelle und das alte Gasthaus St. Meinrad (Etzel-

pass) auf die Bedeutung dieses Weges (SZ 10) für Pilgernde hin, ebenso wie das Kreuz auf dem Schnabelsberg (SZ 14). Doch gerade im traditionell der Religion verbundenen Kanton Schwyz finden sich auch an Viehfuhrwegen und Alpwegen auffällig oft religiöse Wegbegleiter. Flurnamen wie «Pilgershalten» und «Pilgerisloch» zeigen die Benutzung eines bestimmten Weges auch von Pilgernden. Sie sagen jedoch nichts darüber aus, wie häufig der Weg von Pilgernden benutzt wurde.

Für die Gewerbetreibenden in Einsiedeln war die Wallfahrt seit je sehr wichtig: Gastgewerbe, Bäckereien, Wachwaren-, Kerzen- und Devotionalienhandel und weitere Branchen lebten vom Pilgerbetrieb. Wohl deshalb werden die Zufahrtswege nach Einsiedeln in der Literatur immer wieder als Pilgerwege bezeichnet. Geschichtlich betrachtet kann dies insofern als richtig angesehen werden, als der Ort des Märtyrertodes von St. Meinrad die Pilgernden anzog und im Wechselspiel das Pilgerwesen die Entwicklung Einsiedelns initiierte.

Vielfältige Gründe für die Pilgerfahrt

Ein Grossteil der Pilgernden entschloss sich aus religiösen Gründen zur Wallfahrt. Besonders Leuten aus höheren sozialen Ständen diente jedoch eine Pilgerfahrt oft auch als Vorwand, um eine Reise unternehmen zu können.

Es waren aber auch viele arme und mittellose Menschen unterwegs, die auf Almosen und Gratisunter-



Pilger stehen vor der Gnadenkapelle von Einsiedeln Schlange. Lithographie der Gebrüder Eglin, Luzern, um 1840. Entgegen dieser Darstellung steht die Gnadenkapelle in der barocken Klosterkirche.



Oben: Eine der wenigen explizit als «Pilgerweg» bezeichneten Verbindungen in der Schweiz ist der Weg von Altendorf zum Etzelpass (SZ 11) mit Zubringer von Siebnen nach Schwändi (SZ 40). Der Pilgerweg bei Oberschwändi mit Blick auf den oberen Zürichsee und den Rickenpass.

Unten: Die «Tüfelsbrugg» über die Sihl südlich vom Etzel (SZ 10.0.12) ist die Schlüsselstelle des Passweges über den Etzel. Bereits im 12. Jahrhundert soll hier ein Übergang bestanden haben, was schon für damals auf einen lebhaften Pilgerverkehr nach Einsiedeln schliessen lässt.



künfte angewiesen waren. Eine weitere Pilgergruppe bestand aus Straftätern, die sich mit einer Pilgerfahrt der Verfolgung entziehen konnten, oder aus Dieben und Bettlern, die das Pilgergewand nur zur Tarnung trugen.

Schliesslich gab es noch die Berufswallfahrer, die für andere Menschen die mühselige Pilgerreise gegen Bezahlung absolvierten. So herrschte ein reger und vielfältiger Reiseverkehr auf den so genannten Pilgerwegen.

Ausserdem konnten Wallfahrer mit etlichen Vorteilen rechnen, brauchten sie doch keine Wegzölle zu bezahlen. Auch war während der Pilgerfahrt die Verfolgung von Straftätern aufgehoben. Der Pilgerstatus, erkennbar an Kleidung und angehefteten Pilgerabzeichen, legitimierte zum Empfang milder Gaben und oft zu kostenloser Verpflegung und Übernachtung.

Die Anfänge des Pilgerwesens

Der erste Pilger im Hochtal zwischen Etzel und Mythen war der Reichenauer Mönch Meginrad (Meinrad), der sich hierher zurückgezogen hatte, um in aller Abgeschiedenheit Gott zu ehren. Um 838 baute er auf dem Etzelpass eine Klausen, doch wurde er schon bald von Hilfesuchenden aus dem Zürichseegebiet aufgesucht. So zog er sich nach sieben Jahren in den «Finsteren Wald» zurück und errichtete beim Flüsschen Alp erneut eine Klausen mit einer Kapelle. Als Begleiter folgten ihm zwei zahme Raben, die noch heute im Wappen von Einsiedeln verewigt sind. Am 21. Januar 861 wurde Meinrad von zwei Räufern erschlagen.

Meinrad hatte als erster Pilger den Weg und das Ziel gezeigt – bald waren ihm Gleichgesinnte gefolgt, die



Die Alte Etzelstrasse und die Mariensäule am Horgenberg mit Blick auf Einsiedeln und die beiden Mythen (SZ 10.0.16).

seine Zelle, die Meinradsklausen, wieder bewohnten, den Wald rodeten und fortan als Waldbrüder lebten. Diese Eremiten schlossen sich unter der Regel des heiligen Benedikt zusammen; es kam zum Klosterbau und zur Weihe der Klosterkirche am 14. September 948. Dieser Tag gilt als die berühmte «Engelsweihe», da an diesem Tag Christus selber, inmitten einer Schar Engel, die von der Kirche umbaute Zelle Meinrads geweiht haben soll. Hier wird vermutlich seit dem 11. Jahrhundert das Gnadenbild «Unserer Lieben Frau» verehrt; die heutige Madonna mit Kind stammt aus der Mitte des 15. Jahrhunderts. Viele Hilfesuchende fanden wie einst Meinrad den Weg über den Etzel zu diesem jungen, von Fürsten und Kaisern (speziell den Ottonen) unterstützten Kloster, das mit den Tälern der Sihl, Alp und Biber, mit Wäldern, Alpen, Matten, Flüssen sowie Fischerei- und Jagdrechten beschenkt wurde.

Das Kloster Einsiedeln und die junge Eidgenossenschaft

Seit seiner Gründung stand das Kloster in engem, manchmal unerwünschtem Kontakt mit der jungen Eidgenossenschaft. Die Schwyzer aus dem inneren Land akzeptierten die Grenzziehung entlang der Wasserscheiden der Sihl und Alp nicht und drangen über die Kreten, insbesondere über die Haggenegg, ins Alpthal ein, um neue Weiden für ihre Viehbestände zu finden. So kam es zum so genannten Marchenstreit zwischen Schwyz und dem Kloster Einsiedeln. Ein erneuter Überfall der Schwyzer löste 1315 die Schlacht am Morgarten aus, deren Ausgang den Schwyzern erlaubte, das von ihnen erkämpfte

Gebiet zu behalten. Die dabei gegen das vom Kaiser protegierte Kloster erkämpfte Linie bildet noch heute die Bezirksgrenze zwischen Schwyz und Einsiedeln.

Nach der Schlacht bei Sempach (1386) besetzte Schwyz die Waldstatt, übernahm die Vogtsgewalt und 1417 schliesslich auch die Vogtei über das Kloster. Dieses Schirmverhältnis blieb bis zur Zeit der Französischen Revolution bestehen. Das Kloster erlebte Höhen und Tiefen. 1510 lebten nur noch zwei Mönche im Kloster, der Abt und sein Pfleger. Der Zustrom der Pilgernden hielt jedoch bis zur Reformation konstant an, um dann nach einigen Jahrzehnten Unterbruch zur Zeit der Gegenreformation wieder aufzuleben. Blütezeit der Wallfahrt – wie auch der Baukunst – waren das 17. und 18. Jahrhundert.

1798 zogen die Franzosen über den Etzel, plünderten das Kloster und hoben es auf. Erst 1801 kehrten die Mönche zurück; seit jener Zeit ist das Untertanenverhältnis aufgehoben, das Kloster wurde selbständig.

Noch lange waren die Pilger und Pilgerinnen ein alltägliches Bild auf den meisten Wegen nach Einsiedeln. So berichtete etwa Johann Ludwig Geist, Goethes Schreiber auf dessen Schweizerreise von 1797, von einer Pilgerschar auf dem Weg von Richterswil über Biberbrugg nach Einsiedeln: «Unterwegs, noch ehe wir zu dieser Wallfahrt [Einsiedeln] gelangten, begegneten uns viele Truppen von Pilgern, die zum Zeitvertreib ihre Litaney absangen, welches dann freylich nicht die schönste Musik für uns war. In diesem Gesang lassen sie sich auch von niemand, es mag auch seyn wer es will, hintern oder stören».

Historische Karten

Informationen aus alten Dokumenten

Historische Karten gehören zu den wichtigsten Quellen für die Verkehrswegeforschung. Ihr Aussagewert ist vom Alter und von den Umständen der Entstehung abhängig; topographische Genauigkeit darf erst von den nationalen, auf trigonometrischen Vermessungen beruhenden Kartenwerken des 19. Jahrhunderts erwartet werden. Über ihre Quellenfunktion hinaus haben die historischen Karten eine weitere grosse Qualität: Sie bieten grossartiges Schauvergnügen!

Als eines der ersten Dokumente, welche das Schwyzer Kantonsgebiet abbilden, ist die Karte von Aegidius Tschudi von 1560 zu nennen (Abb. unten). Weitere frühe Karten sind jene von Johann Haller und Hans Conrad Gyger von 1620 sowie deren Folgekarten. Allerdings ist auf ihnen der Kanton Schwyz nur als Randgebiet zum eigentlichen Kerngebiet, dem Kanton Zürich, enthalten. Die Karte von Haller und Gyger zeigt die wichtigsten Verbindungswege, allerdings in stark schematischer Form. Johann Felix Vogler zeichnete 1748 eine malerisch anmutende Karte des oberen Zürichseegebietes bis Einsiedeln.

Der «Atlas Suisse» (1796) sowie die Karten von Thomas Fassbind (um 1800), von den Gebrüdern Eglin (1842) und auch jene des Strassennetzes des eidgenössischen Standes Schwyz (1861) zeigen bereits ein Wegnetz, das zum Teil jedoch noch immer ziemlich schematisch wirkt.

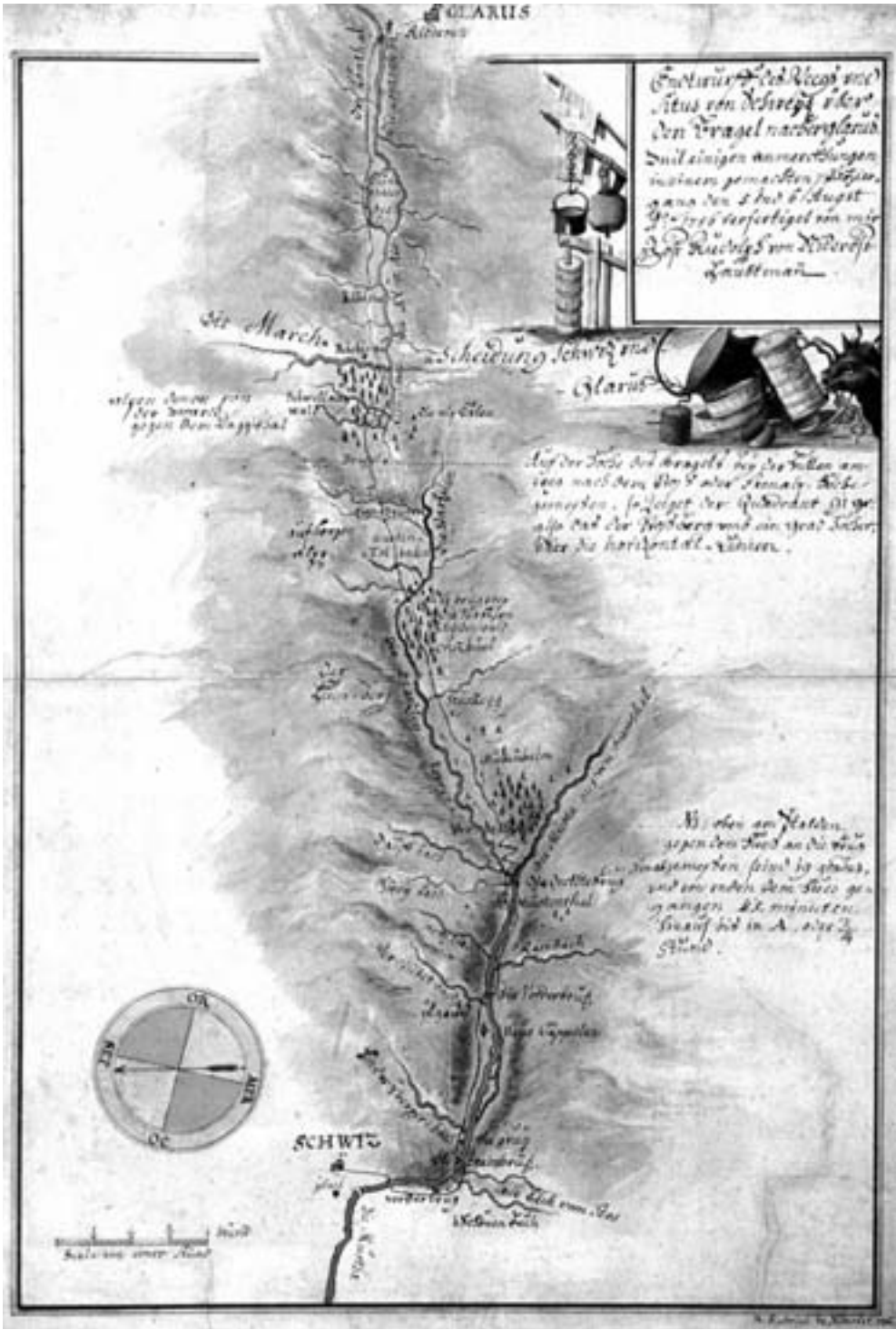
Einen umfassenden Eindruck des Wegnetzes vermitteln erst die Topographische Karte der Schweiz, die sogenannte Dufourkarte (Blätter 9, 1854, und 14, 1858), sowie mit grosser Genauigkeit der Topographische Atlas der Schweiz aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die «Siegfriedkarte».

Als Folge verstärkter Handelsbeziehungen entwickelten sich im Kanton ein Transitnetz sowie Zufahrtswege. Daneben existierte aber auch ein kleinräumiges Netz aus Verbindungswegen von Dorf zu Dorf, im dichten Streu- und Hof siedlungsgebiet der March und Höfe gar von Hof zu Dorf, Hof zu Hof und vom Hof auf die Alp.

Die verschiedenen Kartenwerke vor dem Topographischen Atlas (z. B. von Hans Conrad Gyger 1667 und um 1700, Johann Felix Vogler 1748 etc.) heben vor allem in den Bezirken der Höfe und March immer wieder unterschiedliche Verbindungen hervor, da bei deren Dar-

Ausschnitt aus der Schweizerkarte von Aegidius Tschudi, 1560. Flüsse, zum Beispiel die Gabelung der Muota, sowie einige Bergbezeichnungen sind eingetragen. Wege fehlen hingegen, was für diese Kartengeneration die Regel war. Die Schwyzer sind entsprechend ihrer damals vermuteten Abstammung als Suedier (Schweden) bezeichnet.



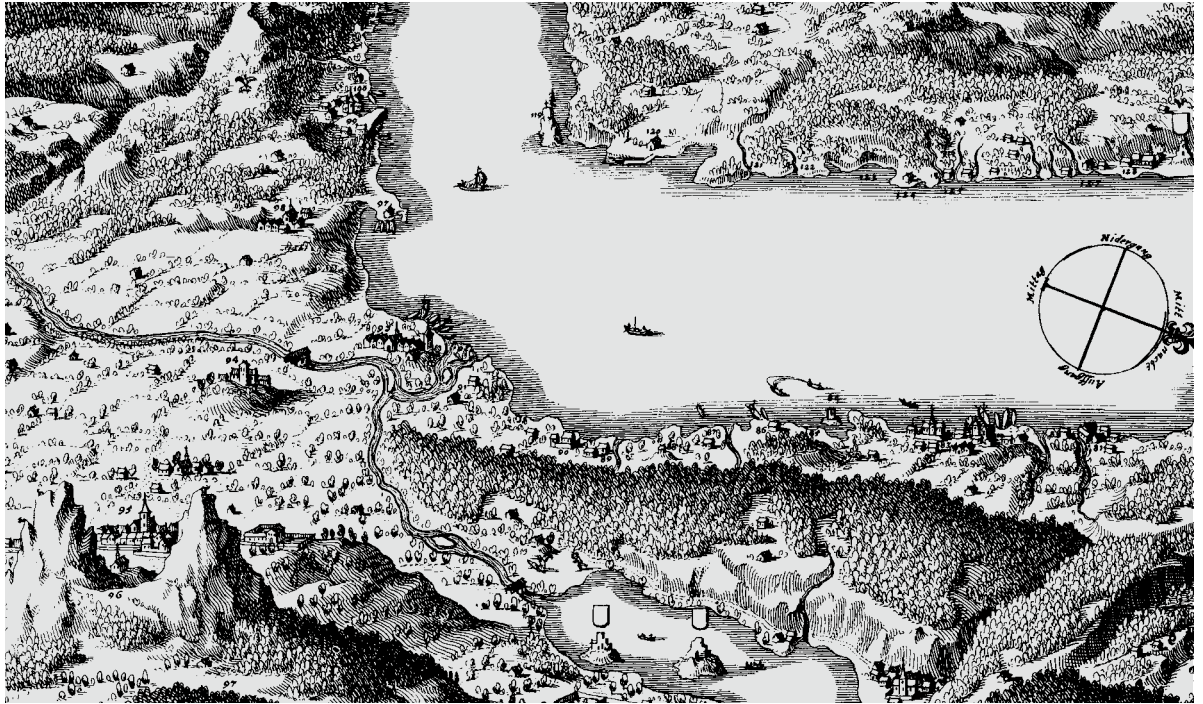


Der Titel der Karte des Pragelpasses von Jost Rudolf Nideröst nennt alle wichtigen Angaben: «Entwurf des Weges von Schwyz über den Bragel nach Glarus, mit einigen Anmerkungen, in einem Spaziergang den 5. und 6. Augst Anno 1756 verfertigt von mir: Jost Rudolph von Nideröst, Hauptmann».

stellung die Optik der jeweiligen Verfasser ebenso eine Rolle spielte wie auch die Zeitgeschichte. Dieses alte Netz ist, wie die Geländeaufnahmen zeigen, trotz Überlagerung durch Eisenbahn, Autobahn und Schnellstrassen noch heute weit gehend erkennbar.

Neben den topographischen existieren auch thematische Karten, wie zum Beispiel die Karte von Gabriel Walser von 1767, die als einzigen Weg nur den Pilger-

weg über Einsiedeln aufgenommen hat, der den Kanton Schwyz quert. Ein weiteres Beispiel ist die älteste Reisekarte Europas, die nach Süden gerichtete Karte von Erhard Etzlaub um 1500, die nur die Wege nach Rom enthält und dabei auf einem Strang ebenfalls Einsiedeln als Station berücksichtigt. Weitere thematische Karten (Militärkarten) geben die Stellungen der feindlichen Armeen im französischen Krieg 1798/99 an, der auch den Kan-



ton Schwyz zum Kriegsschauplatz machte. Ebenfalls zu den thematischen Karten sind die zahlreichen Aufnahmen zu zählen, die im Vorfeld der grossen Linthkanalisation seit 1803 entstanden waren; zum Teil wur-

den sie von Hans Conrad Escher, dem Erbauer des Escher-Linthkanals, selber gezeichnet (vgl. auch S. 20–22).

Das spezielle Interesse der historischen Kartographie weckte der Verkehrsraum des verwinkelten und viel-

Oben: 1645 liess der Luzerner Johann Leopold Cysat eine Karte des Vierwaldstättersees stechen. Schon vor ihrer Veröffentlichung 1661 hatte sie Matthäus Merian kopiert, und so erschien sie 1654 in der Zweitaufgabe seiner «Topographia Helvetiae» (Ausschnitt).

Rechts: Bereits in der Erstaufgabe von Matthäus Merians «Topographia Helvetiae», 1642, ist der «Prospect des Hauts Fleckens Schwytz» erschienen (Ausschnitt). Von besonderem Interesse sind Lage und Darstellung der Brücken. Die gedeckte Holzbrücke in der Bildmitte ist die Wilerbrugg (SZ 2).



armigen Vierwaldstättersees. Ein grossartiges historisches Dokument liegt in Johann Leopold Cysats Vierwaldstättersee-Panorama von 1645 vor, das vor allem durch eine (widerrechtliche) Kopie Matthäus Merians weite Verbreitung gefunden hat (vgl. Abb. S. 36 oben). Es ist kulturhistorisch äusserst aufschlussreich, gibt jedoch für die Lokalisierung der alten Wege und Strassen nur indirekte Hinweise. Andere frühere und spätere Karten weisen einen zu kleinen Massstab auf, als dass die darin eingezeichneten Verkehrslinien für die Feldforschung nützlich sein könnten. 1830–1835 zeichnete Friedrich Wilhelm Delkeskamp in verschiedenen Blättern ein prachtvolles panoramaartiges Gemälde des historischen Schauplatzes der Urschweiz; es war gleichsam eine Vorwegnahme der späteren touristischen Ansichten aus der Vogelperspektive. Delkeskamps Darstellung besticht durch ihre bildhafte, plastische Art, bleibt jedoch kartographisch wenig verlässlich. Weitere Dokumente, die es hier zu erwähnen gilt, sind der Holzschnitt von Einsiedeln aus der Sammlung Wickiana um 1577 sowie die sehr detaillierten Stiche von Matthäus Merian aus dem 17. Jahrhundert (vgl. Abb. S. 36).

Wie bereits kurz erwähnt, ist die erste topographische genaue Karte der Topographische Atlas. Dessen Karten-

blätter erschienen meist im Massstab 1:25 000 und in Alpenregionen im Massstab 1:50 000. Was die 25 000er-Karten den 50 000er-Blättern teilweise an Informationsdichte voraushaben, verlieren sie dadurch, dass die Wegkategorien «Feld- und Saumweg» sowie «Fussweg» kaum gegen einander abgegrenzt wurden. Das erschwerte bei der Inventarisierung die Unterscheidung der wichtigeren von den weniger wichtigen Wegen. In solchen Fällen half die Dufourkarte aus der Mitte des 19. Jahrhunderts weiter, die im Massstab 1:100 000 das Wegnetz gewichtet. Diese Differenzierung der Wege wurde durch die Geländebefunde in erstaunlichem Ausmass bestätigt.

Erst durch die Geländeaufnahme ergibt sich mit den Informationen aus den Karten ein genaues Bild des alten Verkehrswegnetzes. Interessante kartographische Angaben, die jedoch oft ungenau sind, können über den Geländebefund klarer eingeordnet werden.

Friedrich Wilhelm Delkeskamps «Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz», 1830–1835 als Radierung erschienen, gibt das Wegnetz der 1820er-Jahr detailliert wieder.



Die IVS-Arbeit am Beispiel

«Durch diese hohle Gasse muss er kommen ...»

«...es führt kein anderer Weg nach Küssnacht», so steht es am Anfang der 3. Szene im 4. Aufzug von Friedrich Schillers «Wilhelm Tell». Am Beispiel dieser hohlen Gasse soll gezeigt werden, wie bei der IVS-Arbeit aus geschichtlichen Fakten und aus dem Erscheinungsbild im Gelände im Verlauf der Inventarisierung ein immer klareres Bild über einen alten Weg entsteht.

Die Hohle Gasse ist innerhalb der Strecke SZ 1 das wichtigste Teilstück. Sie ist einer der populärsten historischen Verkehrswege der Innerschweiz – und dank Friedrich Schiller, der sie selber gar nie gesehen hat, über die Landesgrenzen hinaus berühmt.

Die Strecke im verkehrsgeschichtlichen Umfeld

Eine wichtige Verbindung in die Innerschweiz führte von Zürich über Horgen (ZH 3) und Zug (ZG 1, 2) nach Immensee. Seit 853 bestand eine Beziehung zwischen der Fraumünsterabtei Zürich und ihren Besitzungen in Uri. Erst mit der Öffnung der Schöllenschlucht am Gotthard Anfang 13. Jahrhunderts erhielt die Route überregionalen Charakter, indem sie Zürich über die Innerschweiz mit Oberitalien verband. Dabei gewann auch die Landbrücke Immensee–Küssnacht zwischen Zugersee (SZ 44) und Vierwaldstättersee (SZ 46) an Bedeutung.

An der Landenge zwischen dem Vierwaldstätter- und dem Zugersee gelegen, war Küssnacht nach Luzern und Flüelen der wichtigste Hafen am See. Dabei beruhte seine Bedeutung hauptsächlich auf der Lage an zwei Seerouten, einerseits von Zürich über den Gotthard und andererseits von Luzern nach Zürich. Küssnacht war zudem ein wichtiger Ort im Verkehr von oder nach Einsiedeln (vgl. SZ 7).

Immensee, im 13. Jahrhundert erstmals genannt, war verkehrsgeographisch die Ergänzung zum Hafenort

Küssnacht. Der Ort war auch nach Küssnacht kirchgenössig, weshalb die Strecke SZ 1 im lokalen Rahmen auch als Kirchweg diente. Um 1340 wurde im Zusammenhang mit der Mühle in Immensee ein «oberer Steg» erwähnt; die Sust erschien erstmals in der Sustordnung von 1452, danach 1497/98 im Zusammenhang mit dem Salzhandel. Immensee erhielt zwar im Zusammenhang mit der hier beschriebenen überregionalen Verbindung einige Bedeutung als Umladeort, doch erlangte es, abseits aller weiteren wichtigen Verkehrswege gelegen, nie die Bedeutung Küssnachts. So liess auch der Bau der Landstrasse von Arth nach Küssnacht 1806 Immensee rechts liegen (vgl. SZ 7).

Schriftliche und kartographische Quellen ...

1376 sowie 1406–1409 wurde die «Hohlenstrass» urkundlich erwähnt. Der genaue Verlauf der Strecke ist für

Ausschnitt aus dem «Atlas Suisse» von 1796 (Blatt 7). Die Verbindung sowie die Schriftzüge «hohle Gasse» und «Tell-cap» sind eingezeichnet.





die frühe Neuzeit nicht nachweisbar, da Karten fehlen oder äusserst vage sind. Johann Haller (1620) nannte eine «mächtige Landstrass, von Horgen, nach der Sillbrugg, und In das Land um Zug und Luzern»; in der dazugehörigen Karte Hans Conrad Gygers (1620) ist diese jedoch nur teilweise angegeben. Im «Atlas Suisse» (1796) ist ein Weg von «Imisee» nach Küssnacht mit der Bezeichnung «hohle Gass» eingetragen (vgl. Abb. S. 38).

Eine erste annähernd verlaufgetreue topographische Darstellung ist in einer unveröffentlichten französischen Militärkarte von 1799 enthalten. Noch die Karte der Gebrüder Eglin von 1842 und andere Karten aus dem frühen 19. Jahrhundert sind viel ungenauer.

Detailliert ist der Verlauf der Strecke erst anhand der genaueren Karten des 19. Jahrhunderts nachweisbar. Bei Jules Anselmier (1845/46, vgl. Abb. oben) und im

Oben: Die Darstellung der «Hohlen Gasse» in Jules Anselmiers topographischer Karte des eidgenössischen Standes Zug (1845/46) zeigt ähnliche Angaben wie der «Atlas Suisse» ist aber viel differenzierter.

Unten: In der Karte des Strassennetzes des eidgenössischen Standes Schwyz (1861) ist die Umfahrung der Hohlen Gasse bereits als projektierte Strasse eingetragen. Die Realisierung liess aber noch einige Jahrzehnte auf sich warten.

Topographischen Atlas (TA 206 Küssnacht 1888) handelt es sich aber bereits um eine deutlich begradigte Kunststrasse (mit verändertem Verlauf zwischen Immensee und Eichtli), die gemäss TA über 5 Meter breit war. 1861 zeigte die Karte des Strassennetzes des eidgenössischen Standes Schwyz bereits eine projektierte Umfahrung der «Hohlen Gasse» (vgl. Abb. unten).



... und der Weg im Gelände

Die Strecke ist heute punktuell anhand wichtiger Wegbegleiter (Sust, Kapellen) und der «Hohlen Gasse» erkennbar. Sie beginnt bei der den 14 Nothelfern geweihten Wegkapelle mit dem typischen, vor Unwetter schützenden Vordach. Nach dem Kunsthistoriker Linus Birchler soll die Kapelle aus einem «Heiligen Hüsl» hervorgegangen sein. Der heutige Bau stammt aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Den Namen Telskapelle erhielt sie wenig später.

Da das Gefälle an dieser Stelle zunimmt, zeigt sich die Verbindung als auffälliger Hohlweg (daher «Hohle Gasse») von knapp 1 Meter Breite mit einer grob-

blockigen Pflasterung, seitlichen Randblöcken und einer Tiefe von 2–7 Metern. Wenige Meter westlich und parallel zu diesem Trassee findet sich in erhöhter Lage ein Hangweg mit Randpflasterung von 1.2 Metern Breite. An beiden Enden sind Sperrsteine angebracht. Die Hohlwegform zeigt eine starke Überprägung und scheint nur bedingt durch langen Gebrauch entstanden zu sein.

Zum Denkmal rückgebaut

Das heutige Erscheinungsbild der «Hohlen Gasse» ist das Resultat einer Strassenredimensionierung aus dem Jahre 1936: Bis zum Bau der in freiwilligem Arbeitsdienst erstellten Umfahrungsrouten in den Jahren 1936/37 hatte die Landstrasse als Kunststrasse von 3–5 Meter Breite durch die «Hohle Gasse» geführt (vgl. Abb. unten links). Wir haben es also mit einer historisierenden Rückführung zu tun, indem die frühere Landstrasse vertieft und

Die «Hohle Gasse» mit der Tellskapelle im Wandel der Zeit: als einfacher Hohlweg um 1820 (oben; Stich von Caspar Huber); zur Strasse ausgebaut vor 1936 (unten links) und zur «Gasse» rückgebaut nach 1937 (unten rechts; vgl: auch Abb. S. 14).



verschmälert wurde. Im Anschluss an diese Rekonstruktion wurden die «Hohle Gasse» und die Tellskapelle zu eidgenössischen Denkmälern erklärt. Diesen Status hat der Weg durchaus verdient, denn neben der Bedeutung, die ihm durch Schillers «Tell» zukommt, handelt es sich auch um eine ganz seltene, wenn nicht einzigartige Kuriosität: Hier wurde nicht, wie an etlichen anderen Orten, ein alter Fussweg zur Fahrstrasse verbreitert, sondern im Gegenteil eine befahrbare Kunststrasse zu einer schmalen Fussverbindung verengt.



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.



Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS im Kanton Schwyz

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.

Die 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 «Topographi-

sche 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 Schwyz

Die IVS Dokumentation zum Kanton Schwyz wurde in den Jahren 1986–1999 erarbeitet. Für die Geländeaufnahmen, die historischen Recherchen und die Redaktion der Texte zeichnet Christine Doerfel verantwortlich. Die kartographischen Arbeiten besorgten Werner Vogel, Eneas Domeniconi und Roland Stutz.