

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

Herausgeber: Regierungsrat des Kantons Zug

Band: 21 (2005)

Artikel: Das Zuger Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801 : eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten

Autor: Hoppe, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-527108>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

Das Zuger Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801

Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten

Peter Hoppe

Die Ausbildung eines Strassen- und Wegnetzes für den Personen- und Güterverkehr ist in jedem besiedelten und bewirtschafteten Raum eine selbstverständliche Notwendigkeit. Der historische Beleg, dass es vom Ort A zum Ort B eine Verbindung gegeben hat, ist deshalb in vielen Fällen banal, weil diese Verbindung ohnehin vorausgesetzt werden musste. Anders sieht es aus, wenn die geschichtlichen Quellen über den simplen Nachweis hinaus das Bild differenzieren und qualitative Aussagen zur Linienführung, zum Zustand, zum Unterhalt und vor allem auch zum Zweck und zur regionalen oder bloss lokalen Bedeutung einer Strasse machen. Und noch einmal anders sieht es aus, wenn wir wie in einer geschichtlichen Momentaufnahme das ganze Strassennetz eines bestimmten Raumes zu einer

bestimmten Zeit nicht nur erfassen, sondern auch ein Stück weit gewichten können.

Im Raum Zug ist die Quellenlage für solche Momentaufnahmen für die Zeit vor der Mitte des 19. Jahrhunderts und vor dem Einsetzen der eidgenössischen Kartenwerke zwar günstiger als in der Innerschweiz; erinnert sei an die Arbeiten des Zürchers Hans Konrad Gyger (1599–1674), auf dessen Karten immer wieder auch der Kanton Zug erscheint, sowie der Zuger Franz Fidel Landtwing (1714–82) und Jakob Josef Klausner (1744–97), die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Teile des Kantons Zug vermassen und detailliert aufzeichneten.¹ Gleichwohl ist es bemerkenswert, dass sowohl für die ältere Forschung² wie auch für das moderne, wichtige «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» (IVS)³ eine durchaus ergiebige Informationsquelle wie nicht zu existieren scheint – die Überlieferung aus der Zeit der zwar nur kurzlebigen, in Bezug auf die Informationsbeschaffung aber äusserst produktiven Helvetischen Republik (1798–1803). Es ist immer wieder erstaunlich, wie die aus dem Boden gestampften helvetischen Behörden in ganz verschiedenen Lebensbereichen im Sinne von Entscheidungsgrundlagen den Status quo

* Benützte Abkürzungen: BAR = Schweizerisches Bundesarchiv Bern; StAZG = Staatsarchiv des Kantons Zug.

¹ Vgl. Paul Dändliker, *Der Kanton Zug auf Landkarten 1495–1890*. Zweite Auflage Zug 1969, 34–49 und 70–79.

² Paul Dändliker und Hans Schwegler, *Strassenbau und Verkehrsplanung im Kanton Zug*. ZNbl. 1973, 91–119.

³ Hans-Ulrich Schiedt und Frank Rodgers, *IVS Dokumentation Kanton Zug (Provisorische Fassung)*. Bern 2000 (ungedrucktes Exemplar im StAZG).

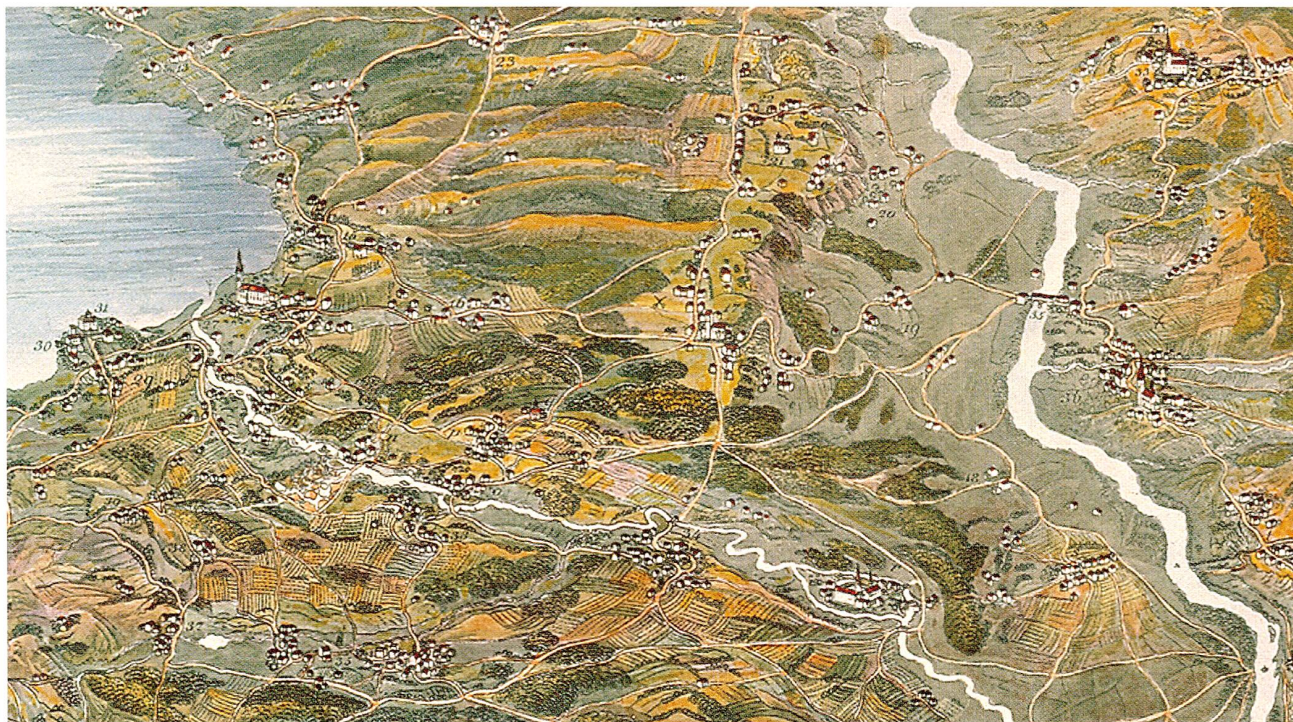


Abb. 1
Malerisches Relief von Friedrich Wilhelm Delkeskamp, 1830–1835. Ausschnitt Cham–Hünenberg. In der Bildmitte von oben nach unten verläuft die Hauptstrasse von Luzern nach Zürich über Hünenberg, St. Wolfgang und Rumentikon.

aufnehmen liessen und damit – als willkommenes Nebenprodukt für den Historiker – den Zustand am Ende des Ancien Régime beziehungsweise am Ende der Alten Eidgenossenschaft festhielten. Bekannt sind die Pfarrer- und die Schul-Enquête von 1799, ausgelöst durch den helvetischen Minister der Künste und Wissenschaften Philipp Albert Stapfer (1766–1840).⁴ Noch kaum ausgewertet sind dagegen andere solche vorstatistischen Erhebungen, so auch diejenigen über das damalige Strassen- und Wegnetz.

Schotterstrassen für Pferde- und Ochsenfuhrwerke

Beim Wort «Strasse» kommt uns wohl unwillkürlich der heutige motorisierte Fahrzeugverkehr in den Sinn. Heutige Strassen müssen so gebaut sein, dass sie der Belastung von sehr vielen, sehr schnellen und teilweise sehr schweren Fahrzeugen standzuhalten vermögen. Was aber haben wir uns vorzustellen, wenn im Folgenden vom Strassennetz an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert die Rede ist?

Von Tieren gezogene Lastwagen, Kutschen, Fuhrwerke und Karren, von Menschen gezogene oder geschobene Karren und Wägelchen, Personen zu Fuss und zu Pferd, geführte Saumtiere und ganze Viehherden – das waren die Belastungen und Geschwindigkeiten, die eine damalige Strasse auszuhalten hatte. Apropos Geschwindigkeiten: Von der Gotthardpasshöhe bis Flüelen brauchte man über dreizehn Stunden, mit dem Schiff von Flüelen bis Brunnen zwei Stunden, und von da auf dem Landweg bis Schwyz noch einmal eine Stunde. Die Strecke von Schwyz über den Sattel und das Hochtal der Biber bis Schindellegi wurde mit viereinhalb Stunden veranschlagt, die Strecke von Zug über den Hirzel nach Horgen mit dreieinhalb Stunden und der Weg von Sihlbrugg über Neuheim und Edlibach nach Ägeri mit zweieinhalb Stunden.⁵ Die angenommene durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag bei etwa 4,4 Stundenkilometern.⁶

Per Gesetz vom 4. März 1799 wurde das Maximalgewicht eines grossen, im Normalfall mit vier Pferden bespannten vierrädrigen «Güter- oder Bagage-Wagens» inklusive Ladung auf 65 Zentner Markgewicht oder knapp 3,2 Tonnen begrenzt. Da das Gefährt allein schon etwa

20 Zentner wog, blieben für das Ladegewicht nur 2,2 Tonnen. Überladen scheint allerdings gang und gäbe gewesen zu sein. Das Maximalgewicht für einen zweirädrigen Wagen lag bei 25 Zentnern oder gut 1,2 Tonnen.⁷ Die befahrbaren Strassen waren Schotterstrassen mit schlechtem oder gar keinem Unterbau. Sie wurden immer wieder überkiest, wobei sich das neu aufgebrachte Material durch die Benützung verfestigte. Pflasterungen waren ausserorts selten. Die breitesten Strassen, zum Beispiel die Landstrasse von Zug über Cham nach Sins, wurden im 18. Jahrhundert auf eine Breite von 18 bis 24 Schuh oder etwa 6 bis 7,2 Meter geplant, wobei diese Werte in der Realität fast nirgends erreicht wurden.⁸ Die meisten Strassen dürften etwa 1 bis 1,5 Klafter (6 bis 9 Schuh) oder knapp 2 bis 3 Meter breit gewesen sein.⁹ Anders als heute waren die Strassen nicht durchgängig gleich breit: sie konnten ins freie Feld ausufern oder wurden umgekehrt durch eine bestimmte Geländeform komprimiert. Die ideale Strasse war gegenüber der Umgebung erhöht, hatte eine leicht gewölbte Oberfläche, aus der keine grossen Steine vorstehen durften, und verfügte über seitliche Wasserabläufe.¹⁰ Wasser bildete ohnehin eine der grössten Gefahren sowohl für die Strassen selbst wie auch für den Verkehr, der schlicht steckenzubleiben drohte – deshalb die Forderung nach erhöhter, gewölbter Bauweise, um das Wasser zum Abfließen zu bringen. 1800 wird berichtet, auf der wichtigen Horgenerstrasse von Zug an den Zürichsee fliesse ausserhalb der Deinikoner Brücke in der Gemeinde Baar bei Regenwetter der Littibach eine grosse Strecke durch die Strasse, eben weil die Strasse tiefer liege als der Bach.¹¹ Ruiniert wurden die Strassen auch durch das Gewicht der schweren Lastwagen und ganz besonders auf den Steilstrecken durch die Art des Bremsens: Radschuhe schliffen direkt auf der Strassenoberfläche – die Wagen wurden zu eigentlichen Schlitten, die sich je nach Ladegewicht mehr oder weniger tief in den Schotter eingruben.¹² Die gefürchteten Karrengeleise waren die Folge. Mit Begrenzung der Ladegewichte, mit Verbreiterung der Radfelgen und mit der Vorschrift, nur hölzerne Radschuhe zu verwenden, versuchte man Gegensteuer zu geben. Ansonsten aber war es die

⁴ Actensammlung aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803), bearbeitet von Johannes Strickler und Alfred Rufer. 16 Bände, Bern und Freiburg 1886–1966, hier Band 16, 240–290. – Handbuch der Schweizer Geschichte. Band 2, Zürich 1980, 798 und 829.

⁵ BAR B 0, Band 3171, fol. 216r, 217.

⁶ Vgl. BAR B 0, Band 3172, fol. 202r: Ausmessung der Hauptlandstrassen im Kanton Waldstätten nach Stunden und Klaftern, die Stunde zu 2500 Klaftern und das Klafter zu 6 Berner Schuhen gerechnet. Der Berner Schuh oder Fuss mass 29,33 cm (Anne-Marie Dubler, Masse und Gewichte im Staat Luzern und in der alten Eidgenossenschaft, Luzern 1975, 18).

⁷ Actensammlung (wie Anm. 4), Band 3, Nr. 347, S. 1282–1288; Band 15, Nr. 1838–1883, S. 811–817. Die Umrechnungen nach Dubler 1975 (wie Anm. 6), 47 und 51. Das französische «poids de marc» wog 490 Gramm.

⁸ Hans-Ulrich Schiedt, «...und sol das ein offne landstras sin», Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug. Tugium 16, 2000, 61–77, besonders 64–68.

⁹ Die Gotthardstrasse war 9 Schuh breit, die Strasse Lungern–Alpnachstad 6–9 Schuh. BAR B 0, Band 3172, fol. 205v, 206r. Vgl. auch J. S. Guisan, Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege, vorzüglich der Nebenwege. Bern 1800, 87f.: Es wäre zu wünschen, dass man den alten, zu engen Nebenwegen wenigstens 9 bis 10, ausnahmsweise nur 6 bis 7 Fuss Breite geben könnte, damit die Wagen gut aneinander vorbeikommen.

¹⁰ StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Allgemeines: Unterricht für die Wegknechte, sonst Strassenarbeiter genannt, 30. November 1800. Vgl. auch die Publikation von Guisan (wie Anm. 9), seines Zeichens helvetischer Generalinspektor der Brücken und Strassen.

Aufgabe der Wegknechte oder Strassenarbeiter, einerseits dem Wasser den Abfluss zu verschaffen und andererseits die Geleise mit Steinen oder gutem Schotterkies auszufüllen. Je sorgfältiger sie ihre Arbeit machten, desto weniger sollte es überhaupt zu solchen Beschädigungen kommen; denn eine gute Strasse – so heisst es im Pflichtenheft vom 30. November 1800¹³ – dürfe eigentlich gar keine Karrengeleise aufweisen. Rollende, nicht ganz mit der Strassenoberfläche verbundene oder «die vollkommene Verebnung derselben» verhindernde Steine mussten mit einem schweren Hammer oder Schlägel in höchstens Hühnerei grosse Stücke zerschlagen und in die Oberfläche eingestampft werden. Alle sechzig Schritte hatten die Wegknechte am Strassenrand Vorratshaufen von «Grien» oder zerschlagenen Steinen anzulegen. Und schliesslich waren sie auch verpflichtet, den Tierkot wegzuscharren und haufenweise zusammenzutragen. Erst wenn die mit dem Strassenunterhalt belasteten Gemeinden von diesem Dünger keinen Gebrauch machen wollten, durften ihn die Wegknechte selber nutzen.

Kanton Waldstätten: das Problem des Strassenunterhalts

Die unter dem Druck der französischen Invasion installierte helvetische Einheitsverfassung schuf einen Zentralstaat, in dem die ehemals selbstständigen eidgenössischen Orte zu blossen Verwaltungseinheiten, Kantone genannt, herabsanken. Da gleichzeitig alle Untertanenverhältnisse aufgehoben wurden, ergab sich die Notwendigkeit einer neuen Kantonseinteilung. Für die wenigen Jahre von 1798 bis 1802 wurden Uri, Schwyz ohne die Bezirke March und Höfe, Ob- und Nidwalden und Zug zu einem Kanton Waldstätten zusammengefasst, der seinerseits in die acht Distrikte Aldorf, Andermatt, Schwyz, Arth, Einsiedeln, Sarnen, Stans und Zug zerfiel. Kantonshauptort war zunächst Schwyz, ab 1799 Zug.¹⁴

¹¹ BAR B 0, Band 3172, fol. 206v.

¹² Schiedt 2000 (wie Anm. 8), 66f.

¹³ StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Allgemeines.

¹⁴ Eduard His, Geschichte des neuern Schweizerischen Staatsrechts. Band 1, Basel 1920, 128–130. – Historischer Atlas der Schweiz, herausgegeben von Hektor Ammann und Karl Schib. Zweite Auflage, Aarau 1958, Tafel 37 (Kantonseinteilung). – Eugen Gruber, Geschichte des Kantons Zug. Bern 1968, 102f.

¹⁵ Actensammlung (wie Anm. 4), Band 15, 839ff.

¹⁶ Vgl. BAR B 0, Band 3172, fol. 202–206 (Ausmessung der Hauptlandstrassen im Kanton Waldstätten, mit Angaben zur Unterhaltungspflicht). – StAZG Abt. B, Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten: Eingangs-, Ausgangs- und Beschlussprotokoll, Kopie der Ausgangskorrespondenz, 4. November 1800, Nr. 1095: «Bald geht die Straße bey einem Hofe vorbey, der sie erhalten muß, da der nächstgelegene schon wieder von dieser Last befreyt ist».

¹⁷ StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Allgemeines.

¹⁸ Ebenda, Schreiben des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten.

In Bezug auf den Zustand des Strassenwesens zieht sich durch die amtliche Überlieferung der helvetischen Behörden wie ein roter Faden die Feststellung, die Verkehrswege befänden sich fast überall in völligem Zerfall.¹⁵ Im Zentrum der Überlegungen stand die Frage, wie sich der Strassenunterhalt verbessern liesse. Im Extremfall konnte die Unterhaltungspflicht für ein und dieselbe Strasse bunt gemischt und stückchenweise beim Staat, bei den Gemeinden und bei privaten Strassenanstössern liegen.¹⁶ Finanzierungsfragen, zum Beispiel Erwägungen über die Einführung eines Weggeldes, kamen dazu. Für all dies benötigte der helvetische Kriegsminister, dem das Strassenwesen zugeteilt war, Entscheidungsgrundlagen. Wie sah das aktuelle Strassennetz überhaupt aus? Wer war für welche Strecken unterhaltungspflichtig? In welchem Zustand befanden sich die einzelnen Strassen? Und – für eine Priorisierung der zu lösenden Probleme besonders wichtig – welche Bedeutung hatten die einzelnen Strassen? Am 20. September 1800 schrieb der Kriegsminister an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten:¹⁷

«Welches sind die Bestimmungen, die den hauptsächlichlichen und nothwendigen Unterschied der Straßen festsetzen? Würde man nicht alle Wege in vier Gattungen theilen können?

1. die durch den Kommerz, Reise- und Postkutschen etc. mitgenommenen Hauptstraßen.

2. die Straßen der zweyten Ordnung, die weniger mitgenommen werden, weder dem Kommerz noch sonst allgemein nützlich sind, und mehr zur Verbindung der Städte und mancher Gegenden dienen.

3. die kleinen als Querstraßen und alle Ausgänge, so von einer Straße in eine andre gehen und zu Verbindungen im Innern gemacht sind.

4. die Wege, die von einem Dorf in das andre die Kommunikation machen.

Sie werden mir die Beschreibung der drey ersten Gattungen von Straßen, die sich in Ihrem Kanton befinden, einsenden und mir die Orte, wo selbe anfangen, aufhören und durchgehen, nennen.»

Am 18. Oktober 1800 doppelte der Kriegsminister nach:¹⁸

«Jhr Gutachten über die Eintheilung der Straßen in Klassen ist mir nothwendig. Sie wollen mir daher hierüber eine Darstellung in folgender Ordnung geben, und die Wege dergestalt in Klassen eintheilen. Die 1^{te} Klasse wird in sich begreifen alle Hauptstraßen, die am meisten mitgenommen und durch den Transport großer Lasten, Postkutschen und sonst häufigen Besuch der Zu-Grund-Richtung am ehesten unterworfen sind. 2^{te} Klasse alle Straßen, wo der Handelsverkehr weniger stark ist und der die Wege nicht sehr verdirbt, die aber doch zu den großen Straßen gerechnet werden müssen. 3^{te} Klasse die Nebenwege und alle jene, die zu Verbindungen von den großen Straßen mit dem Innern und von einer Gegend zur andern dienen. Die

4^{te} Klasse wird endlich jene begreifen, die die Verbindungen der Gemeinden unter sich selbst machen. [...] Da diese Arbeit kein großes Unternehmen und keine Reise erheischt, sondern dieselbe bloß Stubenarbeit ist, so wünsche ich, Bürger Verwalter, daß Sie sie sogleich ausführen lassen.»

Bereits auf die erste Aufforderung hin hatte man im Kanton Waldstätten die Linienführung von achtzehn Hauptlandstrassen beschrieben, die Streckenlängen vermessen und – neben weiteren Bemerkungen – auch notiert, wer die Unterhaltungspflicht hatte.¹⁹ Eine Tabelle mit den Strassen der drei ersten Klassen wurde am 11. Oktober 1800 dem Kriegsminister zugestellt.²⁰ Die verlangte Einteilung in vier Klassen wurde am 18. November 1800 nachgeliefert: eine dürre, praktisch unkommentierte Aufzählung von insgesamt 74 Strassen (Tab. 1). Einzig zur Gotthardstrasse bemerkte die Verwaltungskammer, man habe sie als einen der wichtigsten, meist frequentierten und auch kostspieligsten Verkehrswege in ganz Helvetien in die erste Klasse gesetzt, obwohl sie wegen ihrer Lage und Richtung grossenteils nicht mit Kutschen und Wagen befahren werden könne.²¹

Die in sechs Klassen eingeteilte Strassentabelle des Kantons Waldstätten vom Januar 1801

Die eingesandten Klassifikationstabellen waren für das erklärte Ziel, «eine Generaltabelle aller Straßen Helvetiens zu verfertigen», im Vergleich mit den Erhebungen in anderen Kantonen nicht zweckdienlich,²² wohl nicht zuletzt auch wegen der vorgegebenen Klassierungskriterien, die ja reichlich unpräzise und schwammig blieben. Jean Samuel Guisan (1740–1801), als Chef der dritten Division des Kriegsministeriums für das Strassen- und Brückenwesen zuständig,²³ liess ein neues Formular entwerfen und bezog auf den Kanton Waldstätten die Strassenzuteilung zu den beiden ersten Klassen gleich selber vornehmen. Demzufolge besass der Kanton Waldstätten keine Verkehrsverbindung der ersten Klasse – also keine nationale Hauptstrasse für den Güter-, Reise- und Postverkehr. Die Gotthardstrasse wurde der zweiten Klasse zugewiesen, wobei man ausdrücklich darauf hinwies, dass Wege, die nur für Saumtiere dienten, eigentlich in keinem anderen Teile Helvetiens klassiert worden seien; wegen ihrer Wichtigkeit und wegen der Notwendigkeit, sie zu unterhalten, habe man

	Distrikt Zug	Übrige Distrikte	Total
Strassen 1. Klasse	0	1	1
Strassen 2. Klasse	4	1	5
Strassen 3. Klasse	5	19	24
Strassen 4. Klasse	10	34	44
Strassen insgesamt	19	55	74

Tab. 1

Kanton Waldstätten. Strassenklassifikation November 1800

(Quelle: BAR B O, Band 3171, fol. 231–235).

aber für die Gotthardstrasse eine Ausnahme machen müssen. Zur zweiten Klasse, sozusagen zu den Hauptstrassen, zählten vier weitere Verbindungen:

– die Strasse von Luzern nach Zürich, die über zugerisches Territorium führte und nur wegen ihrer Wichtigkeit für den Handel dieser Klasse zugeordnet wurde; baulich sei sie nämlich nie nach den Regeln der Kunst angelegt worden und befinde sich deshalb in schlechtem Zustand.

– die Strassen von Zug nach Luzern, von Zug an die Reussbrücke bei Sins und die so genannte Horgenerstrasse von Zug an den Zürichsee, welche letztere wie folgt kommentiert wurde: «Dieser Weg ist in einem so erbärmlichen Zustand, daß er den Namen Straße nicht verdient. Auch wird er hier bloß in der Hoffnung klaßirt, man werde ihn neu anlegen lassen.»

Mit Schreiben vom 30. Dezember 1800 forderte der helvetische Kriegsminister die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten auf, ihre bisherige Klassifikationstabelle zu überarbeiten. Für die beiden ersten Klassen solle man einfach das mitgelieferte, bereits ausgefüllte Klassierungsfeld von Wort zu Wort abschreiben lassen und die beiden noch fehlenden Kolonnen ergänzen. Alle übrigen Strassen sollten neu nach dem gleichen Formular in vier weitere Kategorien eingeteilt werden, wobei man sich bemühte, die Klassierungskriterien etwas genauer zu umschreiben:²⁴

«In die dritte Klasse werden Sie nur diejenigen Wege setzen, welche man mit Fug und Recht Straßen nennen kann, die zu Verbindungswegen durchs Land dienen und mit beladenen Fuhrwerken befahren werden können. [...] Unter der vierten Klasse werden Sie diejenigen Wege begreifen, so mit Wagen befahren werden können und sich nicht in den vorhergehenden Klassen befinden. [...] In eine fünfte Klasse werden Sie alle diejenigen Verbindungswege ordnen, durch

¹⁹ BAR B O, Band 3172, fol. 202–207: Ausmessung der Hauptlandstrassen im Kanton Waldstätten; französische Übersetzung ebenda, fol. 188–197.

²⁰ StAZG Abt. B, Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten: Eingangs-, Ausgangs- und Beschlussprotokoll, Kopie der Ausgangskorrespondenz, 11. Oktober 1800, Nr. 849.

²¹ Ebenda, 25. Oktober 1800, Nr. 1012; 4. November 1800, Nr. 1095 und 1096; 18. November 1800, Nr. 1268. – BAR B O, Band 3171, fol. 225–226, 231–235 (Klassifikationstabelle der Strassen im Kanton Waldstätten). Die Tabelle ist auch im StAZG vorhanden (Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Rangordnung der Strassen).

²² StAZG Abt. B, Archiv des Regierungstatthalters, Theke des Kriegsministers, Kopie eines Schreibens des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, mit Beilage, 30. Dezember 1800, S. 375–382. Sowohl die Briefkopie als auch die Beilage wurden von Guisan als authentisch beglaubigt.

²³ Actensammlung (wie Anm. 4), Band 15, 842f. – HBL 4, 11.

²⁴ Wie Anm. 22.

²⁵ StAZG Abt. B, Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten: Eingangs-, Ausgangs- und Beschlussprotokoll, Kopie der Ausgangskorrespondenz, 30. Januar 1801, Nr. 349.

²⁶ BAR B O, Band 3171, fol. 237–244.

welche man nur mit Saumthieren gehen kann. [...] Endlich werden Sie den bloßen Fußwegen für Landbewohner eine sechste Klasse anweisen.»

Am 30. Januar 1801 hat die Verwaltungskammer dem Kriegsministerium in Bern die gewünschte «Classierung der Strassen im Kanton Waldstätten 1801» eingereicht.²⁵

Quellenbeschrieb und Quellenkritik

Die Reinschrift der historisch hoch interessanten Strassentabelle von 1801 liegt heute im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern.²⁶ Das von einer einzigen Hand sehr sauber und ohne Korrekturen geschriebene Dokument umfasst sechzehn Seiten. Die Kriterien für die Klasseneinteilung sind nicht erwähnt. Für jede der sechs Klassen sind die Strassen durchnummeriert. Die Rasterinformationen zu den einzelnen Strassen sind in eine sauber gezeichnete fünfspaltige Tabelle eingetragen. In der ersten Spalte steht der Name des Distrikts, in dem die jeweilige Strasse liegt, in der zweiten Spalte folgt der Strassenname und in der dritten die Ortsbezeichnungen, wo diese Strasse innerhalb

der Grenzen des Kantons Waldstätten anfängt und endet. Eine vierte Spalte nennt die «Zwischenörter», über welche die Strasse geführt ist, wobei die Grösse dieser Etappenorte mit sechs verschiedenen, zum Ortsnamen hinzugesetzten Zeichen unterschieden wird. Die Zeichen stehen für «Stadt», «Distrikthauptort», «beträchtlicheres Dorf», «weniger beträchtliches Dorf», «zerstreute Häuser» und «Einzelhof». Diese Kennzeichnung ist nicht für alle Etappenorte konsequent durchgehalten. Schwierig bis gar nicht zu unterscheiden sind die beiden Siglen für beträchtlichere beziehungsweise weniger beträchtliche Dörfer, nämlich ein etwas grösseres beziehungsweise etwas kleineres Kreislein.²⁷ In einer fünften Spalte schliesslich hat es Platz für Bemerkungen. Hauptsächlich – aber nicht nur – geht es um den Zustand der Strasse, der häufig mit einem einzigen Wort qualifiziert wird.

Die Vorlage für die eben vorgestellte Reinschrift findet sich in den Beständen des so genannten Waldstätterarchivs im Staatsarchiv des Kantons Zug (Abb. 2).²⁸ Der auf sieben Blättern unterschiedlichen Formats zusammengestellte undatierte Entwurf enthält zwar viele Streichungen, Korrekturen, Einschübe und Umstellungen; inhaltlich stimmt er aber mit der Reinschrift weitestgehend überein.²⁹ Im Entwurf fehlen einige Distrikts- und Strassenzustandsangaben. Auch die oben beschriebene Kennzeichnung der Etappenorte ist nur für die Strassen der zweiten Klasse ausgeführt. Umgekehrt sind beim Reinschreiben ein paar wenige offensichtliche Fehler unterlaufen.³⁰

²⁷ Es gibt Örtlichkeiten ohne Kennzeichnung (s. Anhang), und es gibt Örtlichkeiten, die uneinheitlich gekennzeichnet sind, so zum Beispiel Rumentikon oder St. Wolfgang einmal als Dorf und einmal als Weiler (Anhang: 2. Klasse Nr. 2 und 6. Klasse Nr. 6 und 8).

²⁸ StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Rangordnung der Strassen.

²⁹ Vgl. die Publikation des Strassenverzeichnisses im Anhang.

³⁰ Anhang: 4. Klasse Nr. 9: Chämleten statt Böschentrot; 5. Klasse Nr. 1: St. Andrä statt St. Adrian.

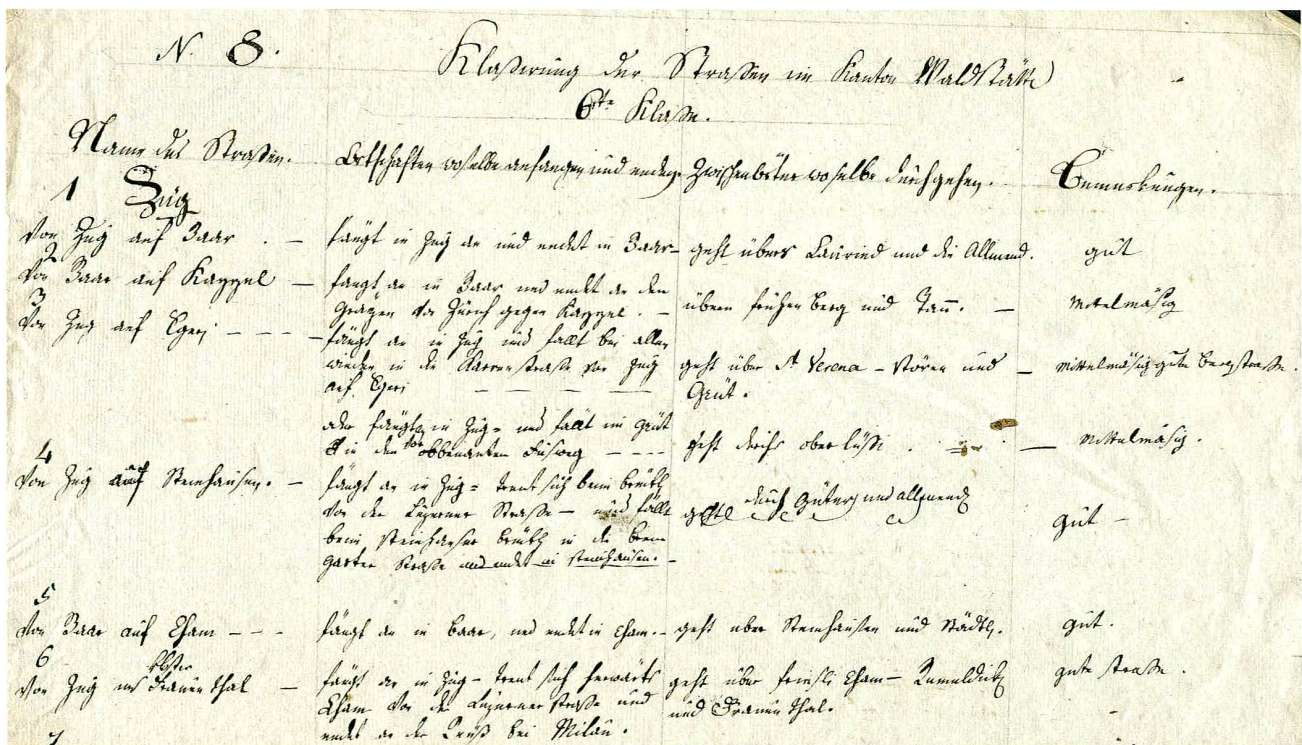


Abb. 2
Ausschnitt aus dem Entwurf zur Strassentabelle von 1801 (StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Rangordnung der Strassen).

Wer den Entwurf verfasst hat und wie die Daten im Einzelnen erhoben wurden, ist mir nicht bekannt. Kenntnisse waren zweifellos verfügbar. 1799 berichtete die Verwaltungskammer, man habe acht Bürger – wohl in jedem Distrikt einen – angestellt und mit der Aufsicht über die öffentlichen Strassen im Kanton Waldstätten betraut.³¹ Ende 1800 wurde Eugen Müller von Engelberg zum Oberaufseher über die Strassen und Brücken im Kanton Waldstätten gewählt. In der Wahlempfehlung war er als guter Ingenieur und tätiger Künstler bezeichnet worden; er kenne das Land, habe selbst Gebirge und Täler ausgemessen und sie in einem Relief dargestellt.³² Müller dürfte mit einiger Sicherheit in die Ausarbeitung des Strassenverzeichnisses involviert gewesen sein.

Der Charakter des Entwurfs und der Vergleich zwischen Entwurf und Reinschrift belegen, dass die Vorlage nicht einfach in widerwilliger «Stubenarbeit» hingesudelt und dann rein mechanisch abgeschrieben wurde. Das Bemühen um eine fundierte, möglichst vollständige und deshalb auch überarbeitete Erhebung ist offensichtlich. Die einzige Einschränkung betrifft die nicht immer konsistente Kennzeichnung der Etappenorte. Ebenso offensichtlich beruhen die Angaben auf detaillierten örtlichen Kenntnissen und eigener Anschauung. Nur so ist die knappe Aussage möglich, der Saumweg von Oberägeri dem Ägerisee entlang Richtung Schornen und Sattel im Distrikt Schwyz werde nicht viel gebraucht.³³ Bezeichnend auch die Einschätzung des Karrenwegs von Inwil durchs Lorzentobel nach Schönbrunn und Edlibach: eine praktisch unbrauchbare Bergstrasse.³⁴ Und erhellend ist schliesslich auch, wie die einheimischen Autoren mit den Vorgaben der helvetischen Behörden umgingen, die sie ja laut Weisung des Kriegsministers nur noch hätten von Wort zu Wort abschreiben sollen. In Bern, ausgehend von den Vorstellungen des ingenieurmässigen Chausséebaus, bescheinigte man der Hauptstrasse Luzern–Zürich einen schlechten Zustand. Die Strasse Zug–Luzern hätte es nötig, an mehreren Orten neu hergestellt zu werden, und die Strasse von Zug an die Sinslerbrücke sei nicht sehr dauerhaft gemacht; «in der Folge wird man selbe an manchen Orten beßer anlegen müssen». Die mit den örtlichen Verhältnissen und Möglichkeiten vertrauten Verfasser der waldstättischen Strassentabelle dagegen bemerkten zur Hauptstrasse Luzern–Zürich, sie sei an einigen Orten sehr eng, wäre aber mit wenig Aufwand in guten Stand zu setzen. Die Strassen Zug–Luzern und Zug–Sinslerbrücke hingegen seien in gutem beziehungsweise ziemlich gutem Stande. Einig

waren sich Bern und Waldstätten über die erbärmliche Beschaffenheit der so genannten Horgenerstrasse.³⁵

Als Ergebnis dieser quellenkritischen Überlegungen drängt sich der Eindruck auf, dass die 1801 im helvetischen Kanton Waldstätten durchgeführte Einteilung der Strassen in sechs Klassen in ihrer Gesamtheit und in den grossen Zügen, wenn auch vielleicht nicht bis ins letzte Detail, eine durchaus gültige und belastbare Momentaufnahme des damaligen innerschweizerischen und damit auch des zugerischen Strassen- und Wegnetzes darstellt.

Publikation der Strassentabelle und kartografische Umsetzung

Die vollständige Strassentabelle des Kantons Waldstätten von 1801 wird im diesjährigen «Geschichtsfreund», dem Publikationsorgan des Historischen Vereins der Fünf Orte, veröffentlicht. Gleichzeitig wurden die wichtigsten Informationen der Tabelle – welche Strassen und Wege gab es überhaupt, wie waren sie klassiert und wo führten sie durch? – kartografisch umgesetzt.³⁶ Für den Beitrag im «Tugium» wird die Strassentabelle, soweit sie den helvetischen Distrikt Zug – gleichbedeutend mit dem heutigen Kanton Zug – betrifft, im Anhang noch einmal publiziert. Die dazu gehörende Karte (Abb. 3) entspricht einem Ausschnitt aus der erwähnten kartografischen Umsetzung. Als Kartengrundlage diente die so genannte Dufourkarte im Massstab 1:100 000, und zwar eine nicht retuschierte Zusammensetzung der in den Jahren 1854 und 1861 veröffentlichten Blätter VIII und IX. Das Gebiet des Distrikts Zug beziehungsweise des Ausschnitts aus dem Kanton Waldstätten tritt durch schwächere Rasterung der umgebenden Gebiete hervor. Die Strassenklassen sind farblich unterschieden. Die Strassennummern beziehen sich auf die Nummerierung der im Anhang publizierten Strassentabelle. Auf die Karte übertragen ist auch die Markierung der Etappenorte, allerdings ohne weitere Kennzeichnung als Dorf, Weiler oder Einzelhof. Trotz aller Sorgfalt und Bemühung sind die in die Kartenbeilage eingezeichneten Strassenverläufe nicht als exakte, quasi eingemessene Linienführungen zu verstehen. Dafür ist die zur Verfügung stehende Informationsbasis mit Aussagen wie «führt über die Allmend» oder «geht durch Güter» in vielen Fällen schlicht unzureichend.

³¹ Actensammlung (wie Anm. 4), Band 15, 846, Nr. 2033.

³² Ebenda, 851, Nr. 2058, 2061. – Schweizerisches Künstler-Lexikon. Band 2, Frauenfeld 1908, 437f.: Eugen Müller (1752–1833), Topograph und Reliefbauer. Vgl. auch Eduard Imhof, Ein grosser Alpen-Topograph und ein vergessenes Gotthard-Relief. Die Alpen 22, 1946, 52–59 und 81–85.

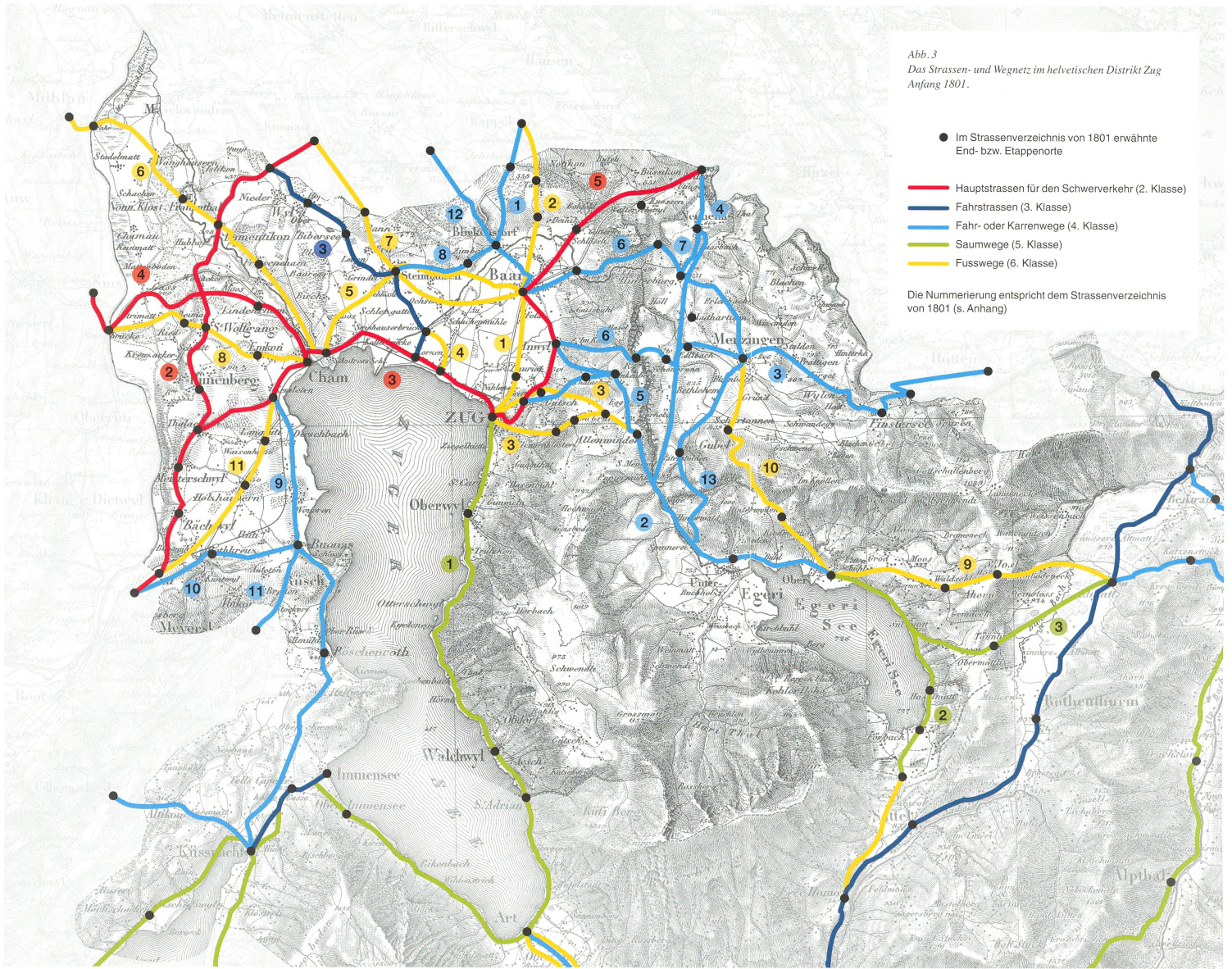
³³ Anhang: 5. Klasse Nr. 2.

³⁴ Anhang: 4. Klasse Nr. 6.

³⁵ Anhang: 2. Klasse Nr. 2–5 samt Anmerkungen.

³⁶ Peter Hoppe, Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801, Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten. Gfr. 158, 2005, 211–249, mit einer Kartenbeilage. Die kartografische Umsetzung hat Dr. Urs peter Schelbert besorgt. Für seine grosse und überaus wertvolle Arbeit danke ich ihm herzlich.

Abb. 3
 Das Strassen- und Wegnetz im helvetischen Distrikt Zug
 Anfang 1801.



Das Zuger Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801

Der besondere historische Wert des Strassenverzeichnisses von 1801 besteht erstens darin, dass wir erstmals einen definierten, nicht nur die wichtigsten Strassen umfassenden Katalog der damals befahrenen und begangenen Landverkehrsverbindungen vor uns haben. Zweitens werden diese Verbindungen nach ihrer Bedeutung für das Verkehrs- und insbesondere für das Transportsystem klassiert: Können sie mit schweren Wagen befahren werden? Sind es Karrenwege? Können sie nur mit Saumtieren begangen werden? Oder sind es bloss Fusswege? Und drittens wird es möglich, einen wesentlich grösseren Raum ins Auge zu fassen und so das Verkehrsnetz in Zug mit demjenigen in der Innerschweiz zu vergleichen.

Anfang 1801 hätte demnach das zugerische Landverkehrsnetz 32 Strassen und Wege gezählt (Tab. 2). Mehr als die Hälfte (56 Prozent) konnten mit Wagen oder Karren befahren werden (Abb. 4), nur gerade drei (9,5 Prozent) dienten dem Saumverkehr, und ein gutes Drittel (34,5 Prozent) waren bloss Fusswege (Abb. 5). Die ausdrücklich als wichtige Handelsverbindung bezeichnete Strasse Luzern–Zürich führte über zugerisches Territorium, nämlich von Honau her kommend über Hünenberg, St. Wolfgang und Rumentikon Richtung Knonau – heute hat diese Verbindung den Charakter eines völlig unbedeutenden Nebensträsschens. Drei weitere für den Schwerverkehr geeignete Hauptstrassen gingen von der Stadt Zug aus beziehungsweise endeten in ihr: die Strassen von Zug über Cham nach Luzern und von Zug über Cham an die Reussbrücke bei

Sins, ebenso die alte Horgenerstrasse, die von Zug über Inwil, Baar, Deinikon und Walterswil nach Sihlbrugg führte, den Hirzel überquerte und in Horgen am Ufer des Zürichsees den Anschluss an den Schiffstransport herstellte. Letztere wurde 1801 übereinstimmend als nahezu unbrauchbar charakterisiert. Offenbar hatte sie viel von ihrer früheren Wichtigkeit verloren – wahrscheinlich auch eine Folge des seit 1786 schwelenden Strassenstreits zwischen der Stadt Zug und der Gemeinde Baar.³⁷ Eine Stufe tiefer klassiert war die gute Fahrstrasse von Zug nach Bremgarten, die über Steinhausen und Bibersee zum so genannten Dürrenast an der Zürcher Kantonsgrenze und weiter nach Maschwanden führte.

Ein ganzes Bündel von zwar befahrbaren, aber überwiegend schlechten Karrenwegen erschloss von Zug und Baar aus das Ägerital und das voralpine Bergland von Neuheim und Menzingen (und führte von hier aus weiter über die gedeckte Sihlbrücke unterhalb Finstersee nach dem zürcherischen Hütten). Wege derselben Kategorie verbanden Baar mit Steinhausen und führten von Baar aus in die zürcherische Nachbarschaft: einerseits nach Ürzlikon und andererseits nach Kappel und weiter über den Albis. Von der Sihlbrücke bei Sihlbrugg ging eine direkte Verbindung über Neuheim und Edlibach ins Ägerital, eine andere aus dem

³⁷ Zum Strassenstreit vgl. Renato Morosoli, *Zweierlei Erbe. Staat und Politik im Kanton Zug 1803–1831/47 nach den Erfahrungen von Ancien Régime und Helvetik. Zug 1991* (Beiträge zur Zuger Geschichte, Band 9), 300–332 (Verkehrswege), besonders 300 (mit weiterführender Literatur).

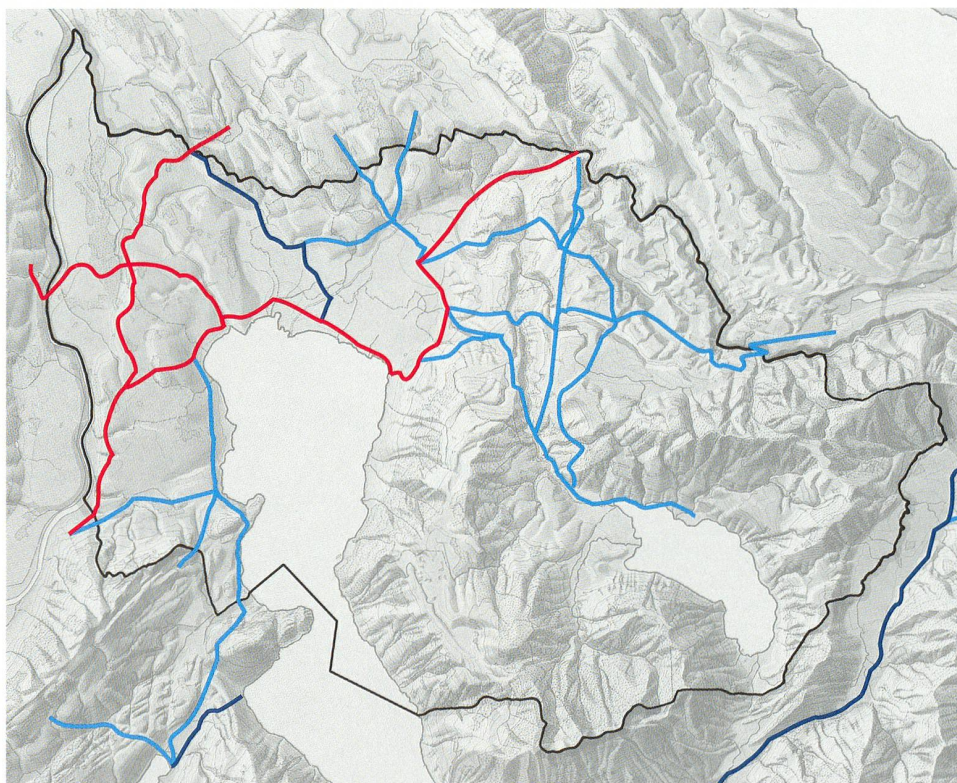


Abb. 4
Distrikt Zug. Befahrbare Strassen
und Wege, Januar 1801 (Quelle:
Anhang).

Strassenklasse	Zug	Uri	Schwyz	Obwalden	Nidwalden	Total
1. Klasse: Nationale Hauptstrassen	0	0	0	0	0	0
2. Klasse: Hauptstrassen	4	1	0	0	0	5
3. Klasse: Fahrstrassen	1	0	2	0	0	3
4. Klasse: Fahrwege	13	5	9	2	5	34
5. Klasse: Saumwege	3	8	8	6	1	26
6. Klasse: Fusswege	11	6	16	8	10	51
Strassen insgesamt	32	20	35	16	16	119

Tab. 2
Kanton Waldstätten. Strassen-
klassifikation Januar 1801
(Quelle: BAR B O, Band 3171,
fol. 237–244).

Ägerital über Heiterstalden nach Menzingen. Von Buonas am Zugersee, wohin eine Fähre verkehrte, führte ein Karrenweg in die Hauptstrasse nach Luzern, ein zweiter ins luzernische Meierskappel. Und schliesslich bestand auch eine Verbindung von Cham über Buonas und Böschenrot ins schwyzerische Küssnacht und damit ans Ufer des Vierwaldstättersees.

Vom zugerischen Gebiet in die Innerschweiz und umgekehrt gab es keinen einzigen befahrbaren Landweg. Von Oberägeri führten zwei Saumwege entweder dem See entlang bis zur Schwyzer Grenze bei Schornen oder über das Tännkli zur Altmatt. Ersterer war wenig begangen, Letzterer in schlechtem Zustand. Der Anschluss an die Fahrstrasse vom Zürichsee her über Schindellegi, Altmatt, Rothenthurm und den Sattel nach Schwyz und Brunnen an den Vierwaldstättersee scheint für Zug keine vordringliche Bedeutung gehabt zu haben. Auch von Zug aus bestand keine befahrbare Verbindung nach Walchwil und Arth. Von

Oberwil bis Walchwil und St. Adrian gab es nur einen Saumweg, der für Wagen nicht passierbar war: «Der Reisende nur zu Pferd, die Güter aber über den See durchkommen können»!³⁸

Abgerundet wurde das zugerische Ortsverbindungsnetz von 1801 durch ein knappes Dutzend Fusswege: von Zug übers Lauried und die Allmend nach Baar (die heutige Baaererstrasse gab es noch nicht), von Zug nach Steinhausen oder auch ins Frauental und weiter zur Reussfähre bei Mühlau, von Zug übers Oberlüssi oder über St. Verena, Steren und Grüt in die Karrenstrasse nach Ägeri, von Baar nach Kappel oder über Steinhausen nach Cham, von Steinhausen nach Knonau, von Cham nach St. Wolfgang und weiter bis zur Reussbrücke bei Sins, von Cham über die Langrüti und Holzhäusern – dies entspricht der Linienführung der heutigen Kantonsstrasse! – nach Honau in die Luzernerstrasse und schliesslich von Oberägeri über die Schneit und Schurtannen nach Menzingen sowie über den Waldschlag und St. Jost auf dem alten Pilgerweg Richtung Einsiedeln.

³⁸ BAR B O, Band 3171, fol. 217v.

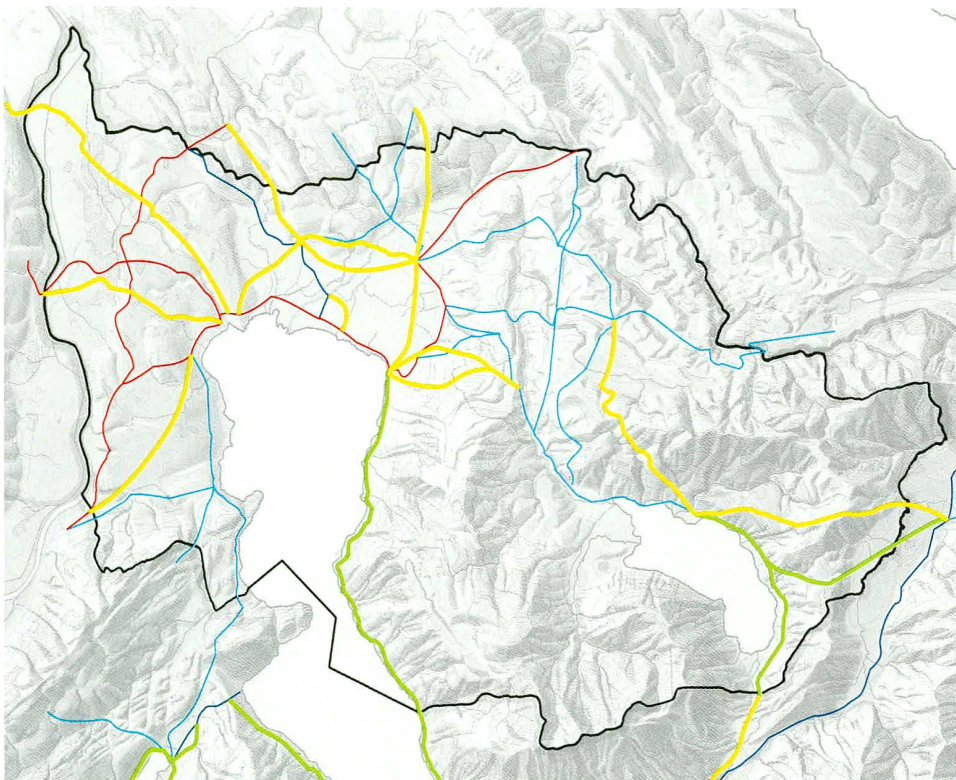


Abb. 5
Distrikt Zug. Saum- und Fusswege
(grün bzw. gelb), Januar 1801
(Quelle: Anhang).

Strassenzustand	Hauptstrassen	Fahrstrassen	Fahrwege	Saumwege	Fusswege	Total
Schlecht bis sehr schlecht	1	0	7	1	1	10
Mittelmässig, ziemlich gut, mittelmässig gut	1	0	2	1	4	8
Gut bis sehr gut	1	1	0	0	6	8
Keine eindeutige Angabe	1	0	4	1	0	6
Strassen insgesamt	4	1	13	3	11	32

Tab. 3

Distrikt Zug. Strassenzustand 1801, nach Strassenklassen (Quelle: Anhang).

Für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrs- und insbesondere Gütertransportsystems bildet dessen Zustand einen entscheidenden Faktor. In dieser Hinsicht zeichnet der Strassenkatalog von 1801 bei aller Vorsicht gegenüber den Wertungen ein düsteres Bild und unterlegt die bekannten pauschalen Urteile – fast überall in völligem Zerfall – erstmals mit differenzierteren quantitativen Angaben (Tab. 3). Ein knappes Drittel aller Strassen und Wege im Distrikt Zug wurde als schlecht qualifiziert (darunter die Mehrzahl der Karrenwege), nur ein Viertel als wirklich gut (die meisten davon Fusswege). Qualitätskriterien für die Bewertung waren Gefälle und Breite der Strassen, Bauweise und Linienführung sowie der Stand des Strassenunterhalts.³⁹ In den anderen Distrikten des Kantons Waldstätten waren die Verhältnisse im Vergleich zu Zug noch schlimmer, wurden doch fast 60 Prozent aller Strassen und Wege als schlecht bis sehr schlecht eingestuft (Tab. 4). Wie stark die Kriegsereignisse und die Bewegungen fremder Armeen – die Innerschweiz war 1798 und 1799 Kriegsschauplatz gewesen⁴⁰ – ein bereits bestehendes Infrastrukturdefizit noch verschärft hatten, muss hier offen bleiben. Auffallend ist im Übrigen die beiläufige Bemerkung, in Ägeri, Menzingen und Baar – also im so genannten Äusseren Amt – seien fast alle Strassen schmalere als sonst in zugerischen Landen.⁴¹ Es sieht beinahe so aus, als ob sich vor dem Hintergrund des jahrhundertealten Dualismus zwischen der Stadt Zug und den drei gleichberechtigten Gemeinden des Äusseren Amtes die Betonung der Eigenständigkeit auch auf diesem Gebiet ausgelebt hätte ...

Ein zusammenfassender Blick auf die Übersichtskarte (s. Abb. 3) zeigt, dass der Distrikt Zug als nördlicher Brückenkopf des Kantons Waldstätten mit mehreren Schwerverkehrsstrassen ans aargauische Mittelland und an die Städte Zürich und Luzern angeschlossen war. Umgekehrt gab es keinen einzigen befahrbaren Landweg, der direkt in den Schwyzer Talkessel und damit in die Innerschweiz geführt hätte. Der grosse Güterverkehr ging nach

wie vor per Schiff über den Zugersee, hauptsächlich nach Immensee, wo eine kurze, schlechte Fahrstrasse die Verbindung nach Küsnacht und zum grossen Wasserstrassennetz auf dem Vierwaldstättersee herstellte. Das voralpine Ägerital und der Menzinger «Berg» waren durch befahrbare Karrenwege mit dem tiefer gelegenen und leistungsfähigeren Verkehrssystem der Lorzenebene und des Ennetsees verknüpft. Die direkte Verbindung zwischen Berg und Tal durch den markanten Einschnitt des Lorzentobels war aber für den Gütertransport fast nicht brauchbar. Auffallend schwach ausgebildet waren auch die Übergänge vom Ägerital in die schwyzerische Nachbarschaft und damit zur Fahrstrasse vom Zürichsee her über Schindellegi nach Schwyz und Brunnen am Vierwaldstättersee.

Wenn wir das Blickfeld ausweiten und das Verkehrssystem des ganzen Kantons Waldstätten ins Auge fassen,⁴² treten – wesentlich bedingt durch die topografischen Gegebenheiten – sowohl Gemeinsamkeiten wie auch klare Unterschiede zwischen dem am Übergang vom Voralpengebiet zum Mittelland gelegenen Zug und dem übrigen, grösstenteils in den Alpen und Voralpen gelegenen, stark coupierten und gekammerten Kantonsgebiet hervor: Zug hatte die mit Abstand höchste Strassendichte. Mehr als die Hälfte seiner Strassen und Wege konnten mit Wagen und Karren befahren werden (in der Innerschweiz nur etwa ein Viertel), und von den insgesamt nur sieben eigentlichen Schwerverkehrsstrassen des Kantons Waldstätten – die Gotthardstrasse, über weite Strecken ein Saumweg, war ja aus anderen Gründen so hoch klassiert worden – lagen fünf auf zugerischem Territorium. Insgesamt ist das in der Umgebung von Zug viel enger geknüpft und auch höher klassierte Strassennetz als Anbindung respektive Ausläufer des grossen mittelländischen Netzes zu sehen, dessen nationale

³⁹ Vgl. dazu Hoppe 2005 (wie Anm. 36), 228f.

⁴⁰ Handbuch (wie Anm. 4), 804–807.

⁴¹ BAR B 0, Band 3171, fol. 217v.

⁴² Dazu Hoppe 2005 (wie Anm. 36).

Tab. 4

Kanton Waldstätten. Strassenzustand 1801. Vergleich zwischen dem Distrikt Zug und den übrigen Distrikten.

Strassenzustand	Anzahl Strassen					
	Distrikt Zug		Übrige Distrikte		Total	
Schlecht bis sehr schlecht	10	31%	51	58,5%	61	51%
Mittelmässig, ziemlich gut, mittelmässig gut	8	25%	14	16%	22	18,5%
Gut bis sehr gut	8	25%	12	14%	20	17%
Keine eindeutige Angabe	6	19%	10	11,5%	16	13,5%
Strassen insgesamt	32	100%	87	100%	119	100%

Hauptstrassen für den Handels-, Reise- und Postverkehr allerdings den Kanton Waldstätten beziehungsweise Zug weder berührten noch durchquerten. Verkehrs- und versorgungsmässig war der Marktort Zug ein Brückenkopf und eines der beiden Tore zur Innerschweiz; das zweite, grössere war Luzern. Sowohl zwischen Zug und dem Talkessel von Schwyz wie auch zwischen Schwyz und Luzern auf der einen sowie Uri, Ob- und Nidwalden auf der anderen Seite bestand keine einzige durchgehende Verbindung auf dem Landweg für den Gütertransport auf Rädern. Die zentrale Wichtigkeit der Seen – des Vierwaldstättersees wie des Zugersees – als der bevorzugt benutzten grossen verbindenden Wasserstrassen zeichnet sich damit deutlich ab. Innerhalb des gesamten Verkehrs- und insbesondere Transportsystems kamen die ebenen Wasserstrassen trotz des Zwangs zum Umsteigen und Umladen auf ein anderes Verkehrsmittel ganz offensichtlich an erster Stelle.

Vor dem grossen Umbruch

Wie in einer Momentaufnahme zeichnet der wertvolle Strassenkatalog von Anfang 1801 das nach Verkehrsmitteln differenzierte Netz des Zuger Strassen- und Wegsystems, soweit es sich um Ortsverbindungen handelte. Er liefert Hinweise auf Grösse und Zustand dieses Netzes, auf die Wichtigkeit einzelner Verbindungen, auf den Stellenwert der verschiedenen Verkehrsträger und auf bestimmte Merkmale der damaligen Verkehrsverhältnisse. Und schliesslich zeichnet sich auch ab, wie sich dieses Verkehrsnetz in der Landschaft ausprägte, bevor der grosse Umbruch des 19. Jahrhunderts einsetzte.

Aus der Distanz von zweihundert Jahren und vor dem Hintergrund der heutigen Verhältnisse springt die erst-rangige Bedeutung der Wasserstrassen und damit des verhältnismässig schnellen Verkehrsmittels Schiff in die Augen. Zum offiziell klassierten, genutzten und unterhaltenen öffentlichen Ortsverbindungsnetz gehörten mit grösster Selbstverständlichkeit nur mit Saumtieren begehbare Pfade (zum Beispiel dem Ägerisee entlang Richtung Schornen oder dem Zugersee entlang nach Walchwil) sowie Fusswege. Ohnehin waren die allermeisten Verkehrsteilnehmer zu Fuss unterwegs. Saumwege sind heute ganz verschwunden, und die Fusswege haben ihre Funktion als öffentliche, möglichst direkte und rasche Ortsverbindungen völlig verloren und dienen nur noch als Spazier- oder Wanderwege (zum Beispiel von Zug über St. Verena, Steren und Grüt nach Allenwinden oder von Oberägeri über Waldschlag und St. Jost auf dem alten Pilgerweg Richtung Einsiedeln). Die mit Fahrzeugen aller Art befahrbaren Strassen und We-

ge zeichneten eine Verkehrslandschaft, die zu den heutigen Verhältnissen teilweise stark kontrastiert. Die Handelsstrasse von Zürich nach Luzern führte von Knonau her über Rumentikon, St. Wolfgang und Hünenberg. Diese damalige Hauptstrasse ist mittlerweile zu einem unbedeutenden Nebensträsschen herabgesunken; Durchgangsorte wie Rumentikon oder St. Wolfgang spielen verkehrsmässig keine Rolle mehr. Die Hauptstrasse von Zug nach Luzern führte über Chämleten, Talacher, Meisterswil und Berchtwil nach Honau. Die heutige Streckenführung über Langrüti und Holzhäusern war damals nur ein Fussweg. In Cham ging die Luzernerstrasse nicht durchs heutige Neudorf – man beachte den Namen! –, sondern dem See entlang beim Städtli vorbei. Die Hauptstrasse von Zug über den Hirzel an den Zürichsee ging am Fuss des Zugerbergs entlang über Loreto und Inwil nach Baar und quälte sich nach Deinikon in einem steilen Anstieg auf die Höhe von Walterswil. Die direkte Verbindung von Zug nach Menzingen, ein Fahrweg notabene, stieg ins Lorzentobel hinab und auf der anderen Seite der gedeckten Holzbrücke nach Schönbrunn hinauf; 1801 wurde sie als praktisch unbrauchbar bezeichnet und dient heute nur noch als Wanderweg oder für rein lokale Nutzungen. Neben solchen Bedeutungsverlusten und -veränderungen von einzelnen Strassen- und Wegstücken wie auch von ganzen Verbindungen (zum Beispiel der Fahrstrasse von Steinhausen über Bibersee nach Maschwanden) gibt es beträchtliche Teile des alten Strassennetzes, die ihre Ortsverbindungsfunktion auch im heutigen Verkehrssystem beibehalten haben (zum Beispiel die wichtige Kantonsstrasse von Cham an die Reussbrücke bei Sins oder die Strecke von Menzingen an die Sihlbrücke unterhalb Finstersee und weiter nach Hütten). Auffällig sind aber auch einzelne Lücken, zum Beispiel zwischen Zug und Baar (diese heute zentrale Hauptstrasse wurde erst 1840 gebaut), im Sihltal (keine Weiterführung von Sihlbrugg aus) oder über den Raten.

Zum Bild der Verhältnisse von 1801 gehört schliesslich noch ein Hinweis auf ein hervorstechendes Merkmal des damaligen Verkehrs – seine Langsamkeit! Die Befahrbarkeit oder blosser Begehbarkeit eines Verkehrsweges hatte in erster Linie Auswirkungen auf die Transportkapazität: Ein grosser vierrädriger Güterwagen durfte 2,2 Tonnen laden, ein zweirädriger Wagen unter 1 Tonne. Ein Saumtier konnte bis zu 200 Kilogramm tragen, ein Fussgänger einen Bruchteil davon. Alle diese Verkehrsteilnehmer waren aber ähnlich schnell respektive ähnlich langsam. Das Tempo des Fussgängers war so massgebend, dass sogar die Hauptstrassen in Marschstunden gemessen wurden. Und selbst ein berittener Extra-Kurier war nicht viel mehr als doppelt so schnell!⁴³

Die politischen, wirtschaftlichen und demographischen Umbrüche des 19. Jahrhunderts hatten auch umstürzende und nachhaltige Auswirkungen auf die Verkehrslandschaft.⁴⁴ Leitziele waren die Erhöhung der Leistungsfähig-

⁴³ Andreas Grünewald, Die Helvetische Republik 1798–1803. Iserlohn-Kalthof 2001 (Schriftenreihe Schweizerische Postgeschichte, Band 4), 163.

⁴⁴ Zur Entwicklung nach 1800 vgl. Dändliker/Schwegler 1973 (wie Anm. 2), IVS-Dokumentation Kanton Zug (wie Anm. 3), Morosoli 1991 (wie Anm. 37).

keit und die anziehende Beschleunigung. Praktisch die ganze Infrastruktur wurde nach den Regeln der Ingenieurkunst neu gebaut und teilweise auch neu geführt. In Zug begann dieser Prozess 1826 mit der Planung der neuen Landstrasse 1. Klasse von Zug über Walchwil nach Arth, welche den bisherigen Saumweg entlang dem Zugersee ablösen und «für die beladensten Güterwagen fahrbar seyn» sollte.⁴⁵ Insbesondere das Gesetz über das Strassenwesen vom 4. Januar 1838, das fünf Landstrassen 1. Klasse und 13 Landstrassen 2. Klasse definierte,⁴⁶ und dessen tatkräftige Umsetzung durch die so genannte Strassenkommission verursachten einen eigentlichen Strassenbauboom, der bis in die 1860er Jahre andauerte. Schon am 12. Februar 1838 entschied die Kommission, dass als Erstes die Strasse vom Baarertor in Zug bis zur Pfarrkirche in Baar in möglichst kurzer und gerader Linie gebaut werden solle.⁴⁷ Revolutionäre technische Erfindungen – die Dampfmaschine, der Benzinmotor, die Nutzung der Elektrizität – schufen neue, leistungsstärkere Antriebsmöglichkeiten, welche nicht nur die Wind- und die Muskelkraft zu ersetzen begannen und schliesslich fast ganz verdrängten – sie schufen auch die Voraussetzung für ganz neue Verkehrsmittel wie die Eisenbahn oder das Automobil. Das bisherige, mittlerweile ausgebauten Strassennetz wurde durch ein ergänzendes, aber

auch konkurrenzierendes Eisenbahnnetz erweitert. Die bisher letzte Überprägung der Verkehrslandschaft – sie vermochte sogar die Lorze aus ihrem alten Bett zu heben – geschah dann in den 1960er und 1970er Jahren durch den Nationalstrassenbau. Am Ende dieser sehr langen, komplexen, auf verschiedenen Ebenen und an verschiedenen Orten ungleichmässig und asynchron ablaufenden Entwicklung steht ein Verkehrssystem, das auf den sehr schnellen Transport von sehr grossen Lasten ausgelegt ist: Grosse Tonnagen werden mit Geschwindigkeiten von 100 Stundenkilometern und mehr bewegt. Die Saumwege sind verschwunden oder auf die abgelegensten Alpenpässe verdrängt. Den Fussgänger – ehemals das Mass aller Dinge – gibt es im Überlandverkehr nicht mehr. Fusswege sind heute Spazier- und Wanderwege, und auch die Wasserstrassen haben ihren einst führenden Rang vollständig verloren: Schiffsfahrten, ehedem an vielen Orten die einzige Beförderungsmöglichkeit für schwere Güter, sind heute eine touristische Attraktion oder dienen dem Freizeitvergnügen.

⁴⁵ IVS-Dokumentation Kanton Zug (wie Anm. 3), ZG 10, S. 2.

⁴⁶ Sammlung der Gesetze und Beschlüsse, wie auch der Polizeiverordnungen, welche seit dem 11. Mai 1803 bis Ende Hornung 1845 für den Kanton Zug erlassen worden, Band 1, Zug 1846, 349–356.

⁴⁷ StAZG E 9/1, S. 3.

Anhang: Das sechsklassige Strassenverzeichnis des Distrikts Zug von 1801

Im Folgenden werden aus dem sechsklassigen Strassenverzeichnis des Kantons Waldstätten von 1801 nur die Strassen des Distrikts Zug ausgezogen und publiziert.⁴⁸ Dabei gelten folgende Grundsätze: Referenztext ist die Reinschrift im Bundesarchiv Bern; sie wird buchstaben-, aber nicht vollständig zeichengetreu wiedergegeben. Die Strassennummerierung des Originals wird unverändert beibehalten. Im Vergleich zur Darstellung der Reinschrift weicht die Publikation in zwei Punkten ab: Da hier einzig der Distrikt Zug berücksichtigt wird, kann in der Tabelleneinteilung auf die Spalte mit dem Distriktsnamen verzichtet werden. Im Weiteren lassen sich im Original die für die Kennzeichnung der Siedlungsgrössen verwendeten Symbole für ein beträchtlicheres und für ein weniger beträchtliches Dorf – ein grösseres beziehungsweise ein kleineres Kreislein – nicht eindeutig unterscheiden. Wir verzichten auf eine willkürliche Zuordnung und kennzeichnen beide Kategorien mit dem gleichen Symbol; die Symbole des Originals (Dreieck, Viereck, Kreis usw.) werden für die Publikation nicht übernommen, sondern durch moderne Siglen ersetzt.

Alle Spaltentexte beginnen mit Grossbuchstaben. Die Interpunktion wird massvoll angepasst. Die Seitenzahlen des Originals werden nicht nachgewiesen.

Der Text des Verzeichnissentwurfs im Staatsarchiv Zug wird dergestalt in die Edition mit einbezogen, dass der Inhalt – nicht aber die buchstabengetreue Schreibweise – von Konzept und Reinschrift miteinander verglichen werden können. Dies geschieht nach folgenden Regeln:

- Text in Normalschrift: Reinschrift und Konzept sind inhaltlich identisch.
- Text in *Kursivschrift* kommt inhaltlich oder in dieser Form nur in der Reinschrift vor.
- Text in geschweiften Klammern { } kommt inhaltlich oder in dieser Form nur im Konzept vor.
- Text in eckigen Klammern []: Ergänzungen des Verfassers.

Die Örtlichkeitsnamen werden nicht im Detail nachgewiesen. Am Schluss des Anhangs sind sie alphabetisch aufgelistet und mit der modernen Schreibweise ergänzt. Mit Hilfe der Karte (Abb. 3) sollte die Identifikation möglich sein.

⁴⁸ Publikation des ganzen Verzeichnisses bei Hoppe 2005 (wie Anm. 36).

Classierung der Strassen im Kanton Waldstätten [Distrikt Zug]. 1801.

Erklärung der Zeichen.

Städte	①
Distrikts Hauptort	②
Beträchtlichere Dörfer	③
Weniger beträchtliche Dörfer	③
Zerstreute Häuser	④
Einzelne Höfe	⑤

1^{te} Classe [nationale Hauptstrassen für den Handels-, Reise- und Postverkehr im Distrikt Zug]

Keine.

2^{te} Classe [Hauptstrassen für den Schwerverkehr im Distrikt Zug].

Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbe anfangen und enden.	Zwischen-Örter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
2. Straße von Luzern nach Zürich.	Fängt an den Grenzen des Kantons Luzern diebeits Honau beym Marchstein an, und endet zwischen Rumeltiken und Knonau an den Grenzen des Kantons Zürich.	Geht neben Berchtwil ④ durch über Meisterschwyl ④, Hünenberg ③, St. Wolfgang ④ und Rumeltiken ④.	Diese Straße ist an einigen Orten sehr enge, und wäre mit Wenigem in guten Stand zu setzen. ⁴⁹
3. Straße von Zug nach Luzern.	Fängt an in Zug, und endet auf der Straße von Luzern nach Zürich, eine halbe Stunde außerhalb Cham in der Thalachern, von wo {es} <i>nur</i> noch eine halbe Stunde bis zum Marchstein an die Grenzen von Luzern ist.	Geht über Cham ③ und Kämleten ④.	Jst in gutem Stande. ⁵⁰
4. Straße von Zug nach der Sinslerbrücke über die Reuß.	Fängt an bey Cham, wo sie von der Zugerstraße auf Luzern sich trennt, und endet an der Sinslerbrücke.	Geht über Lindencham ④.	Jst in ziemlich <i>gutem</i> {ehrbarem} Stande. ⁵¹
5. Straße von Zug nach Horgen im Kanton Zürich.	Fängt an in Zug, und endet bey der Sihlbrücke.	Geht über Innwyl ④, Baar ③, Dänikon [Deinikon] ④ und nächst Walterschwyl ⑤ vorbei.	Diese Straße ist in erbärmlichem Zustande, drohet hauptsächlich in der Gemeinde Baar unbrauchbar zu werden, und ist {nur} mit großen Unkosten herzustellen. ⁵²

⁴⁹ «Diese Straße ist in schlechtem Zustand, weil sie noch nie regelmäßig und nach den Grundsätzen der Kunst angelegt worden ist. Auch wird sie bloß wegen ihrer Wichtigkeit für den Handel hier klaßirt.» STAZG Abt. B, Archiv des Regierungstatthalters, Theke des Kriegsministers, Kopie eines Schreibens des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, mit Beilage, 30. Dezember 1800, S. 381.

⁵⁰ «Diese Straße bedürfte an mehreren Orten neu hergestellt zu werden.» Ebenda.

⁵¹ «Diese Straße ist nicht sehr dauerhaft gemacht; in der Folge wird man selbe an manchen Orten beßer anlegen müßen.» Ebenda.

⁵² «Dieser Weg ist in einem so erbärmlichen Zustand, daß er den Namen Straße nicht verdient. Auch wird er hier bloß in der Hoffnung klaßirt, man werde ihn neu anlegen laßen.» Ebenda.

3^{te} Classe [Fahrstrassen im Distrikt Zug].

Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischen-Örter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
3. Straße von Zug auf Bremgarten.	Fängt an außer Zug auf der Lorzen, wo sie von der Luzernerstraße No 3, 2 ^{te} Klaße, sich trennt, und endet beym so genannten durren <i>Arst</i> {Ast} an den Grenzen von Zürich beim Marchstein.	Geht über Steinhausen ③, Bibersee ④ und des Knopflishof ⑤.	Jn gutem Zustande.

4^e Classe [Fahr- oder Karrenwege im Distrikt Zug].

Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
1. Straße von Zug auf den Albis.	Trennt sich in Baar von der Horgerstraße N ^o 5, 2 ^{te} Klaße, und endet an den Grenzen von Zürich gegen Kappel.	Geht über Bligistorf ③.	Schlecht.
2. {Straße} von Zug auf Egeri.	Fängt an bey Zug, und endet zu Oberegeri.	Von Zug geht sie über Allewinden ③ und Wylegeri ③.	Eine {gestrichen: enge} Bergstraße.
3. Straße von Zug nach Hütten.	Fängt an außer Zug bey Loreten <i>in</i> {an} der Horgerstraße, und endet an den Grenzen von Zürich gegen Hütten hinter Finstersee an der gedekten Brücke über die Sihl.	Geht über Menzingen ③ und Finstersee ④.	Eine enge Bergstraße.
4. Von der Sihlbrücke auf Egeri.	Fängt an bey der Sihlbrücke, und endet zu Oberegeri.	Geht über Neuheim ③ und Wylegeri ③.	Wie oben.
5. Von Baar auf Egeri.	Fängt an bey <i>Einwyl</i> {Inwiel}, wo sie sich von der Horgerstraße trennt, und verbindet sich bey Allenwinden mit der Straße von Zug auf Egeri N ^o 2, 4 ^{te} Klaße.	Über Hinkenberg ④.	Wie oben.
6. Von Baar auf Menzingen.	Fängt an in Jnwyl, wo sie sich von der Horgerstraße trennt, und endet in Menzingen. Oder fängt an in Baar und endet in Menzingen.	Geht durchs Lorzentobel, Schönbrennen ③ und Edelebach ⑤. Oder geht beim Schützenhaus vorbei über die Baarburg ⑤ und Hinterburg ⑤.	Eine fast unbrauchbare Bergstraße. <i>Ist auch schlecht.</i>
7. Von Baar auf Neuheim.	Fängt an bey Hinterburg, wo sie sich von der Menzingerstraße trennt, und endet in Neuheim.	Geht durch Weyden und Güter.	<i>Schlecht.</i>
8. Von Baar auf Steinhausen.	Fängt an in Bligistorf, wo sie sich von der Albisstraße N ^o 1, 4 ^{te} Klaße, trennt, und endet in Steinhausen.	Geht über Zimbel ④.	<i>Schlecht.</i>
9. Von Cham auf Küßnacht.	Fängt an in Kämlen, wo sie sich von der Luzerner Straße N ^o 3, 2 ^{te} Klaße, trennt, und endet in Küßnacht.	Geht über Buonas ③ und <i>Kämmleten</i> ⑤ {Pescharot} ⁵³ .	<i>Ebenfalls schlecht.</i>
10. Von Buonas auf Luzern.	Fängt an in Buonas und verbindet sich bey Honau mit der Straße von Zug auf Luzern N ^o 3 in der 2 ^{ten} Klaße.	Geht über Walterten ④.	<i>Ist so ziemlich in gutem Stande.</i>
11. Von Buonas auf Meyerskappel.	Fängt an in Buonas, und endet an der Grenze von Luzern gegen Meyerskappel.	Geht durch Weyden und Güter.	<i>Schlecht.</i>
12. Von Baar auf <i>Uetlikon</i> {Ürtlicken} [Ürzlikon] im Kanton Zürich.	Fängt an in Bligistorf, wo sie sich <i>in</i> {von} der Albisstraße trennt, und endet an den Grenzen von Zürich gegen <i>Uetlikon</i> {Ürtlicken}.	Geht über Allmeinden.	<i>Sehr schlecht.</i>
13. Von Oberegeri auf Menzingen.	Fängt an in Oberegeri, und trennt sich herwärts Wylegeri aus der Zugerstraße N ^o 2, 4 ^{te} Klaße, und endet in Menzingen.	Geht über den Hof Eiterstalden ④.	Eine mittelmäßig gute Bergstraße.

⁵³ Kämmleten ist hier zweifellos ein Verschrieb. Richtig muss es wie im Konzept Böschenrot heissen.

5^{te} Classe [Saumwege im Distrikt Zug].

Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
1. Von Zug auf Arth.	Fängt an in Zug, und endet in Arth.	Geht über Oberwyl ③, Walchwyl ③ und St. Andrä {Adrian} ⑤. ⁵⁴	Bald gut, bald schlecht. {Gut im Stande.}
2. Von Oberegeri an die Schornen.	Fängt an in Oberegeri, und endet an der Schornen im Distrikt Schwiz.	Geht über Haselmatt ⑤ und Hautsee [Hauptsee] ④.	Wird nicht viel gebraucht.
3. Von Oberegeri auf die Altmatt.	Fängt an eine Viertelstunde ob Oberegeri, wo sie sich von der Schornenstraße trennt, und endet auf der Altmatt an der Landstraße N° 1, 3 ^{te} Klaße.	Geht übers Tännli {Tendli} ⑤.	Schlecht.

⁵⁴ St. Andrä ist zweifellos ein Verschrieb, zumal es eine solche Örtlichkeit auf dieser Strecke gar nicht gibt. Richtig muss es wie im Konzept St. Adrian heissen.

6^{te} Classe [Fusswege im Distrikt Zug].

Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
1. Von Zug auf Baar.	Fängt an in Zug, und endet in Baar.	Geht über {übers} Lauried und die Allmend.	Ziemlich gut.
2. Von Baar auf Kappel.	Fängt an in Baar, und endet an den Grenzen von Zürich gegen Kappel.	Über den Frühenberg und Tann ⑤.	Ist mittelmäßig gut.
3. Von Zug auf Egeri.	Fängt an in Zug, und fällt bey Allenwinden in die Karrenstraße von Zug auf Egeri, oder fängt an in Zug, und fällt im Grüt in den vorbenannten Fusweg.	Geht über St. Verena ⑤, Stören ⑤ und Grüt ④. Geht durchs Oberlübi.	Eine mittelmäßig gute Bergstraße. Ist mittelmäßig gut.
4. Von Zug auf Steinhausen.	Fängt an in Zug, trennt sich bey Brükli von der Luzernerstraße, und fällt bey Steinhauserbrükli in die Bremgartnerstraße, und endet in Steinhausen.	Durch Güter und Allmeinden.	Ist gut.
5. Von Baar auf Cham.	Fängt an in Baar, und endet in Cham.	Geht über Steinhausen ③ und das Städtli bey Cham ④.	Ist gut.
6. Von Zug ins Kloster Frauenthal.	Fängt an in Zug, trennt sich herwärts Cham von der Luzernerstraße, und endet an der Reuß bei Milau [Mühlau].	Geht über Friebllicham ④, Rumeldiken ③ und Frauenthal ③.	Ist gut. {Gute Straße.}
7. Von Steinhausen auf Knonau.	Fängt an in Steinhausen, und endet an den Grenzen von Zürich bey Knonau.	Durch Weyden und Güter.	Mittelmäßig.
8. Von Cham auf St. Wolfgang.	Fängt an in Cham, und endet an der Sinßbrücke.	Geht über Eniken ④, St. Wolfgang ③ und Reymatt ⑤.	Ist gut im Stande.
9. Von Oberegeri auf Einsiedeln.	Fängt an in Oberegeri, und fällt auf der Altmatt in der {die} Landstraße N° 1, 3 ^{te} Klaße.	Geht über Waldschlag und St. Jost ⑤.	Schlecht.
10. Von Oberegeri auf Menzingen.	Fängt an in Mitteldorf, und endet in Menzingen.	Geht übers Gschneyt {Schneyt} ⑤ und Schurtannen ⑤.	Gut.
11. Von Cham auf Luzern.	Fängt an in Cham, und trennt sich bey Kämmlen von der Buonaserstraße N° 9, 4 ^{te} Klaße, und fällt an den Grenzen von Luzern bey Honau in die Luzernerstraße N° 3, 2 ^{te} Klaße.	Geht über die Langrüti ④ und Holzhäusern ④.	Ist gut.

Register aller Örtlichkeitsnamen des Strassenverzeichnisses, mit Verweis auf Klasse und Strassennummer

Ägeri: siehe Egeri, Oberegeri, Wylegeri
Albis: 4.1
Albisstraße: 4.8, 4.12
Allenwinden, Allewinden: 4.2, 4.5, 6.3
Altmatt: 5.3, 6.9
Arth: 5.1

Baar: 2.5, 4.1, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.12, 6.1, 6.2, 6.5
Baarburg: 4.6
Berchtwil: 2.2
Bibersee: 3.3
Bligistorf (heute Blickensdorf): 4.1, 4.8, 4.12
Böschenrot: siehe Pescharot
Bremgarten: 3.3
Bremgartnerstraße: 6.4
Brükli (heute Brüggli): 6.4
Buonas: 4.9, 4.10, 4.11
Buonaserstraße: 6.11

Cham: 2.3, 2.4, 4.9, 6.5, 6.6, 6.8, 6.11
Chämleten: siehe Kämleten

Dänikon (heute Deinikon): 2.5
Deinikon: siehe Dänikon
Dürren Ast, Dürren Arst (heute Dürrenast): 3.3

Edelebach (heute Edlibach): 4.6
Egeri (heute Ägeri): 4.2, 4.4, 4.5, 6.3
Einsiedeln: 6.9
Einwyl (heute Inwil): 4.5
Eiterstalden (heute Heiterstalden): 4.13
Eniken (heute Enikon): 6.8

Finstersee: 4.3
Frauenthal, Kloster: 6.6
Friëblicham (heute Friesenham): 6.6
Frühenberg (heute Frëberg): 6.2

Grüt: 6.3
Gschneyt (heute Schneit): 6.10

Haselmatt: 5.2
Hautsee (heute Hauptsee): 5.2
Heiterstalden: siehe Eiterstalden
Hinkenberg (heute Inkenberg): 4.5
Hinterburg: 4.6, 4.7
Holzhäusern: 6.11
Honau: 2.2, 4.10, 6.11
Horgen: 2.5
Horgenerstraße: 4.1, 4.3, 4.5, 4.6
Hünenberg: 2.2
Hütten: 4.3

Immensee: siehe Jmmensee
Inkenberg: siehe Hinkenberg
Innwyl, Inwiel (heute Inwil): 2.5, 4.5
Inwil: siehe Einwyl, Innwyl, Inwiel, Jnwyl

Jmmensee (heute Immensee): 3.2
Jnwyl (heute Inwil): 4.6

Kämleten, Kämmlen (heute Chämleten): 2.3, 4.9, 6.11
Kappel: 4.1, 6.2
Knonau: 2.2, 6.7
Knopflishof: 3.3
Küssnacht, Küßnacht: 4.9

Langrüti: 6.11
Lauried: 6.1
Lindenscham: 2.4
Loreten (heute Loreto): 4.3
Lorzen: 3.3
Lorzentobel: 4.6
Lüssi: siehe Oberlüßi
Luzern, Kanton: 2.2, 2.3, 2.4, 4.11, 6.11
Luzern, Stadt: 2.2, 2.3, 2.4, 4.10, 6.11
Luzernerstraße, Luzerner Straße: 3.3, 4.9, 6.4, 6.6, 6.11

Marchstein: 2.2, 2.3, 3.3
Meierskappel: siehe Meyerkappel
Meisterschwyl (heute Meisterswil): 2.2
Menzingen: 4.3, 4.6, 4.13, 6.10
Menzingerstraße: 4.7
Meyerskappel (heute Meierskappel): 4.11
Milau (heute Mühlau): 6.6
Mitteldorf: 6.10
Mühlau: siehe Milau

Neuheim: 4.4, 4.7

Oberegeri (heute Oberägeri): 4.2, 4.4, 4.13, 5.2, 5.3, 6.9, 6.10
Oberlüßi: 6.3
Oberwyl (heute Oberwil): 5.1

Pescharot (heute Böschenrot): 4.9

Rainmatt: siehe Reymatt
Reuß: 2.4, 6.6
Reymatt (heute Rainmatt): 6.8
Rumeldiken, Rumeltiken (heute Rumentikon): 2.2, 6.6

Schneyt (heute Schneit): 6.10
Schönbrunnen (heute Schönbrunn): 4.6
Schornen: 5.2
Schornenstraße: 5.3
Schurtannen: 6.10
Schützenhaus: 4.6
Schwyz, Distrikt: 5.2
Sihl: 4.3
Sihlbrücke (beim heutigen Sihlbrugg): 2.5, 4.4
Sinserbrücke, Sinßbrücke: 2.4, 6.8
St. Adrian, St. Andrä: 5.1
St. Jost: 6.9
St. Verena: 6.3
St. Wolfgang: 2.2, 6.8
Städtli bey Cham: 6.5
Steinhausen: 3.3, 4.8, 6.4, 6.5, 6.7
Steinhauserbrükli: 6.4
Stere: siehe Stören
Stören (heute Steren): 6.3

Talacher: siehe Thalachern

Tann: 6.2

Tännli, Tendli: 5.3

Thalachern (heute Talacher): 2.3

Uetliken, Uetlikon, Ürtlicken (heute Ürzlikon): 4.12

Unterägeri: siehe Wylegeri

Walchwyl (heute Walchwil): 5.1

Waldschlag: 6.9

Walterschwyl (heute Walterswil): 2.5

Walterten: 4.10

Wylegeri (heute Unterägeri): 4.2, 4.4, 4.13

Zimbel: 4.8

Zug: 2.3, 2.4, 2.5, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.10, 4.13, 5.1, 6.1, 6.3, 6.4, 6.6

Zürich, Kanton: 2.2, 2.3, 2.5, 3.3, 4.1, 4.3, 4.12, 6.2, 6.7

Zürich, Stadt: 2.2, 2.3