

Strecke ZG 10  
Landeskarte Zug - Arth  
1131, 1151

### **GESCHICHTE** *Stand Februar 1998 / hus*

Die Strecke entlang des Zugersees gilt in der Literatur bis zu einer eigentlichen Strassenanlage in den 1820er Jahren als eher schwieriger, für schwere Transporte ungeeigneter Saumweg (z.B. WEBER 1886: 4). Sicherlich muss dieser Weg komplementär zum bedeutenderen Seeweg gesehen werden. Allerdings lässt er sich entgegen aller Annahmen bis ins 16. Jahrhundert auch als wichtiger Landweg zurückverfolgen.

Erste kartographische Darstellungen liegen mit drei Karten von GYGER vor (1620, 1659 [I] und 1667). Auch in der Kartenumsetzung des Pfyfferschen Reliefs der Urschweiz von CLAUSNER (1786/1799) wird die Strasse gezeigt. Und in der Zollkarte von ZELLWEGGER, KELLER (1825) ist die Strasse noch vor ihrem Ausbau mit dem Doppelstrich einer wichtigen Verbindung und mit einer Zollstelle in Walchwil belegt. Die Situation nach der Strassenanlage in den 1820er Jahren ist ein erstes Mal kartiert in den Zuger Vorarbeiten zur Dufourkarte (ANSELMIER 1845/46). Diese weisen eine Hauptstrasse nach. Im Topographischen Atlas (TA 191 Zug 1887, 192 Meierskappel 1888, 193 Aegeri 1887, 207 Arth 1888) ist eine über 5 m breite Kunststrasse aufgenommen.

Die entlang der Strasse liegenden Siedlungen lassen eine entsprechende Verbindung schon im Mittelalter annehmen, obwohl auch alle seeanliegenden Höfe sicher ihre Schiffstellen hatten (zu einer Schiffstelle in Oberwil, vgl. SSRQ: 168, Nr. 317). Zug, der wichtigste Streckenort der Region, ist als Siedlung in schriftlichen Quellen um 1190 zum ersten Mal erwähnt. Für 1242 ist Zug, eine kyburgische Gründung, als 'oppidum' und 1255 als 'castrum' überliefert. Seine Bedeutung beruhte direkt "auf dem Güterumschlag an der Strasse von Zürich zum Gotthard", im speziellen auf der Etablierung dieser Säumerstrasse nach Horgen (ZG 1). 1359 wurden dem wichtigen Verkehrsort von den Habsburgern das Zoll- und Sustrecht verliehen. 1415 erlangte die Stadt Reichsfreiheit. Aus dem 15. Jahrhundert sind zwei Märkte des nun etablierten, regionalen Zentrums als schon bestehend überliefert (KDZG II: 5ff.; SSRQ EINLEITUNG 1971; Zitat aus HSG I: 214). Auch Oberwil und Walchwil sind bis in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts zurückzuverfolgen (DITTLI 1992: 379).

Dass ein wichtiger Landweg schon damals bestand, lässt sich indirekt auch aufgrund des mittelalterlichen Festungssystems der Letzinen nördlich von Arth schliessen (SIDLER 1910: 125ff.), das im Zusammenhang mit der Morgartenschlacht so ausführlich, aber auch kontrovers diskutiert wurde. Nach der Sage wurde hier der einen Landweg voraussetzende Hauptangriff von Zug aus erwartet.

Seit dem 15. Jahrhundert gibt es entlang der Strecke eine relativ dichte Reihe von schriftlichen Quellen, die eine Landstrasse belegen:

Aus der Zeit vor 1497 ist für Ottterswil, einem Hof bei der Eielen südlich von Oberwil, eine Matte nachgewiesen, "stost einhalb an se,

anderhalb an die landstraß" (UBZG: 1215, Nr. 2491, lokalisiert in: DITTLI 1992: 181). Aus dem Jahr 1531 ist für Oberwil die Regelung der Strassenpflichtigkeit durch die Anstösser überliefert (SSRQ: 663f., Nr. 1239, Ratsprotokoll).

Von Zug aus ist die Verbindung nur wenig später als Landstrasse belegt. Zudem werden die Bemühungen offensichtlich, diese mindestens für den Karrenverkehr offen zu halten. Mit einer Beilage zum Zuger Strassenrodel von 1511 wurde 1538 bestimmt, die Strassenanstösser der Güter am See hätten die Landstrasse beim See so zu machen, "so dass man Sommer und Winter mit Karren und Schlitten durchfahren kann" (SSRQ: 664, Nr. 1240).

Eine weitere Beilage zum Strassenrodel von 1511 stammt aus dem Jahre 1564. Der Bach bei St. Adrian, wahrscheinlich der Rufibach, der die Kantonsgrenze bildet, überschwemmte die Strasse und machte diese ungangbar. Der Rat von Zug bezeichnete nun einen alternativ verlaufenden Weg mit einem Markstein und erwarb diesen. Der Weg sollte zukünftig von den Anstössern so unterhalten werden, dass er zu Fuss oder mit Pferd benützt werden konnte. Falls sie dies nicht tun würden, müssten sie den von Zug erworbenen Weg öffnen (SSRQ: 924, Nr. 1673. Mehrfach ist aus dem 17. Jahrhundert für Walchwil die Landstrasse nachzuweisen. Aus den Jahren 1676 und 1692 ist sie dort als Landstrasse nach Arth überliefert; Hypothekarbücher, erschlossen über DITTLI, Archiv).

Ende des 18. Jahrhunderts war dann aber wirklich nur noch ein Saumweg vorhanden. Mindestens wurde die Situation so festgestellt in einem österreichischen, militärischen Geheimbericht von 1799: "Der Weg von Arth über Walkwihl, Oberwihl nach Zug ist sehr schmall und nur für Infanterie, Cavallerie und Saumpferde brauchbar" (VERZEICHNIS 1799).

Trotzdem scheint die Strecke aber immer noch mehr als nur für den lokalen Warentransport genutzt worden zu sein. MOROSOLI (1991: 304f.) beschreibt für Walchwil einen 1804 noch bestehenden Zoll.

In den 1820er Jahren kam es dann auf dieser Strecke zur ersten durchgehend angelegten Strasse im Kanton Zug. Diese stand im weiteren Zusammenhang mit den allgemeinen Ausbaubemühungen der Gotthardroute. Sie steht für Zugs Bemühen, den wirtschaftlich wichtigen Verkehrsstrom weiter durch die Stadt zu führen. "Gerold Meyer [...] hob die Bedeutung der 1826 durch Übereinkunft zwischen den Regierungen von Schwyz und Zug zustande gekommenen Strasse von Brunnen bis Zug, 'welche vertragsgemäss für die beladensten Güterwagen fahrbar seyn soll', als ein sehr wichtiges Teilstück des Transitweges von Flüelen nach Zürich hervor." (FURRER 1994: 50).

Die Strassenanlage ist beschrieben von WEBER (1886: 4): "Im genannten Jahre vereinbarte sich die Stadtgemeinde Zug mit Walchwyl und Arth zum Bau der heutigen Strasse, wofür einzig die Stadtgemeinde Zug 48'000 a.Fr. und die Gemeinde Walchwyl 9084 Gl. 24 ß verausgabte. Unter der Leitung der Rathsherren Kasp. Brandenburg, z. Aamühle, und Oswald Keiser, ab Loreto, bei St. Karl wurde der zugerseitige Theil der Strasse nach dem Plane des Oberst La Nica von Chur ausgeführt. Um die Auslagen für Walchwyl weniger drückend zu machen, zahlte Zug demselben als Beitrag nicht bloss 2400 Gl. baar, und verabfolgte noch verschiedene ganz beträchtliche Natural-Leistungen, sondern führte

die Strasse eine Strecke weit auf Walchwyler-Gebiet, nämlich von der Lothen-Brücke bis zur 'Grindwäschi' auf eigene Rechnung aus." Nach der Fertigstellung gewährte die eidgenössische Tagsatzung für die geleisteten Aufwendungen die Erhebung eines Strassengeldes (Bürgerarchiv Zug, A 33.3).

In der 1827 getroffenen Übereinkunft durch die Regierung des Kantons Schwyz, die Gemeinde Walchwil und die Stadtgemeinde Zug sind auch die Details der Strassenanlage geregelt, die ein bezeichnendes Bild einer damaligen Kunststrasse geben: Die Strasse sollte ohne Seitengräben 14 Fuss, d.h. ca. 4.5 m, breit sein. Zur Befestigung gegen das Seeufer hin sollten schnell wachsende Bäume gepflanzt werden, wie z.B. Kirschbäume oder Pappeln. Wo keine Bäume gepflanzt werden könnten, sollten untereinander mit Latten verbundene Schallsteine gesetzt werden. Das Wasser sollte in Hohldolen abgeleitet werden und die Wegoberfläche eine sorgfältige Bekiesung aufweisen. Für die bergseitig gesetzten Bäume wurde zudem ein Mindestabstand zur Strasse festgesetzt (STAZG, Theke 56, 1803-1847, Strassenbauten, Übereinkunft vom 1. Oktober 1827).

In den Strassengesetzen der 1830er Jahre wurde die Verbindung in der Folge als Landstrasse erster Klasse eingestuft (VERZEICHNIS DER STRASSEN [1834]; STRASSENGESETZ 1838).

In späterer Zeit geben DÄNDLIKER, SCHWEGLER (1973: 97) für den Bereich von Walchwil noch 1855 als Zeitpunkt einer Strassenanlage an. Damit wurde wahrscheinlich die schon 1838 geplante Verbesserung des Verlaufs durch Walchwil vollzogen.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 1. Juli 1997 / hus, FR*

Der historische Verlauf dem See entlang ist zum grössten Teil als Kantonsstrasse genutzt und entsprechend 8 m bis über 10 m breit überprägt und geteert. An diesem haben sich einerseits zum See hin, andererseits bergseitig – und dort auch im Zusammenspiel mit dem Eisenbahntrasse – diverse Elemente der Kunststrasse erhalten.

Einzelne Wegstücke der Anlage der 1820er Jahre sind nicht überprägt. Noch im Siedlungsgebiet der Stadt Zug haben sich südlich des ehemaligen Oberwiler Tors und östlich hinter den Gebäuden an der jetzt aktuellen Strasse eine ca. 1.5 m hohe, trocken gemauerte Stützmauer und an diese anschliessend eine bis 2 m hohe Böschung erhalten.

Bei der Kapelle St.Karl, einem Strassenbezug aufweisenden Bau aus dem Jahre 1637 (KDZG I: 337ff.), findet sich seeseitig eine gemauerte, kanzelartig in den See hinausweisende Brüstung, die dann als gemauerte Böschung gegen den See abfällt. Die gemauerte Strassenanlage zum See hin ist viel jünger als die Kapelle. Südlich der Kapelle findet sich eine bis 1.5 m hohe Trockenmauer.

In Oberwil passiert die Strasse wieder die dortige Kapelle, die als Bauwerk ins frühe 17. Jahrhundert zurückdatiert (KDZG I: 292).

Vor Walchwil findet sich über den Lotenbach auf dem nicht mehr aktuellen, kurzen Teilstück der Kunststrasse die in einem

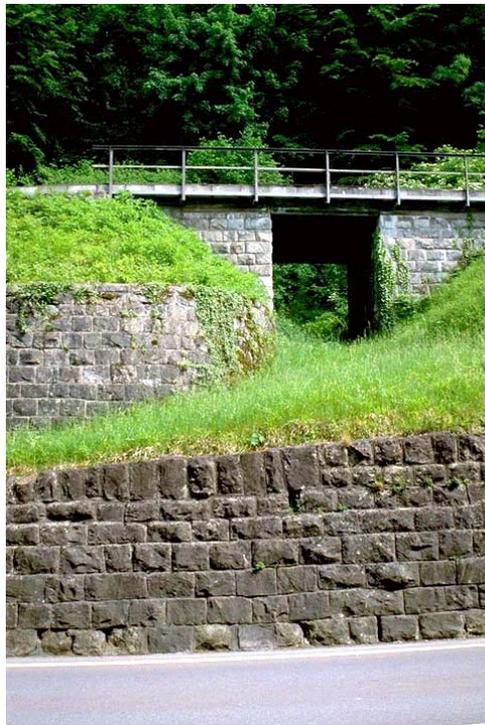
Viertelbogen über den Bacheinschnitt führende, steinerne Sagenbrugg, deren jüngere Einfahrbrüstung aus Beton mit der Jahreszahl 1873 versehen ist. Dem Stil nach zu schliessen, stammt sie aus der Zeit der ersten Strassenanlage in den 1820er Jahren.

Entlang der Strecke finden sich immer wieder weitere berg- und seeseitige, trockengemauerte oder gemörtelte Stützmauern, besonders dicht nördlich von Oberwil, aber auch südlich von Oberwil bis zur Kantonsgrenze. Diese gehören zu verschiedenen Ausbaugenerationen, wobei die Trockenmauern als ursprünglich, in die Zeit der ersten Anlage zurückgehend, interpretiert sind. Besonders imposant sind die zur 1897 erbauten Bahnlinie aufsteigenden Trasseemauern, von denen eine in Bogen gemauert ist.

Daneben säumen an verschiedenen Orten Lebhäge und Baumreihen die Strasse. Bei Murpflü finden sich entlang der Strasse verschiedene, bis 2 m hohe Böschungen. Zwischen Eielen und Lotenbach sind seeseitig drei Zaunsteine gesetzt. Bei Lotenbach steht ein mit 1894 datierter Brunnen an der Strasse. Zwischen Oberwil und Walchwil begrenzt eine fast durchgehende Böschungsmauer aus Beton die Strasse zum See hin.

In Walchwil weisen eine kleine, wahrscheinlich ins 18. Jahrhundert zurückgehende Kapelle und zwei direkt anschliessende, alte Wirtschaften Wegbezug auf.

*Situation in der Nähe von Lotenbach:  
Übereinander von Strasse und Schiene,  
zwischen See und Steilhang.  
Abb. 1 (FR, 22. 5. 1997)*



*Walchwil: Situation am Gasthaus Löwen  
am See bei Lotenbach. Oben die im  
Zusammenhang mit dem Tourismus  
entstandene Wirtschaft mit Biergarten,  
unten der Brunnen für die Pferde und  
Ochsen.*

*Abb. 2 (FR, 22. 5. 1997)*



— Ende des Beschriebs —