

«Die Landstrassen dienen einzig und allein dem ungehinderten Verkehr der Fuhrwerke»

Verkehr und Strassenbau vor 150 Jahren

Text: Peter Hoppe, Staatsarchivar

Entschädigung für gefällte Bäume

Aus dem kantonalen Strassengesetz von 1838:

«Das zur Erbauung einer neuen oder das zur Erweiterung oder Korrektur einer schon bestehenden Strasse benötigte Land und die hiedurch wegfallenden Bäume» werden vom Kanton wie folgt entschädigt:

- für gutes Mattland 3 Rappen pro Quadratschuh (30x30 Zentimeter)
- für gutes Acker- und Weideland 2 Rappen
- für Land von geringstem Wert 1 Rappen
- für einen schönen ausgewachsenen Obstbaum 18 Gulden
- für einen schlechten Obstbaum 4 Gulden
- für einen Zwetschgenbaum 0,5-1 Gulden.

Nicht geregelt war die Entschädigung für Gebäude, welche einer projektierten Strasse im Wege standen, was beim Bau der Strecke Zug–Baar zu Problemen bzw. zu einer Abweichung von der geraden Linie führte.

Das erste kantonale «Gesetz über das Strassenwesen» wurde am 12. Mai 1834 erlassen, und zwar vor allem aus zwei Motiven. Einerseits war der Gesetzgeber überzeugt, dass «zu Begründung und Erhaltung der allgemeinen Wohlfahrt ... sowie zu Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs gute und fahrbare Strassen wesentlich beitragen», und andererseits war man «durch vieljährige Erfahrung» zur Einsicht gekommen, «dass durch einseitiges Vorschreiten der Gemeinden und Partikularen [= Privatpersonen] kein nützliches Ganzes könne zu Stande gebracht werden». Das neue Gesetz erwies sich allerdings als unzweckmässig, weil es die Kosten allzu einseitig auf die Gemeinden und die Strassenanstösser überwälzte, und wurde deshalb schon am 4. Januar 1838 revidiert.

Das kantonale Strassengesetz unterteilte das Hauptstrassennetz in Landstrassen erster und zweiter Klasse. Die fünf Landstrassen erster Klasse stellten die Verbindung zu den Nachbarkantonen her: von der Stadt Zug aus über Walchwil Richtung Schwyz, über Baar an die Sihlbrücke Richtung Hirzel und Zürich und über Cham nach Honau ins Luzernbiet, an die Sinslerbrücke Richtung Aargau und nach Knonau ins Zürichbiet. Eine der 13 Landstrassen zweiter Klasse (Stand 1838) war zum Beispiel die Verbindung Zug–Ägeri–Sattel. Der Vollzug des Strassengesetzes war im übrigen Sache einer fünfköpfigen Strassenkommission. Eine kantonale Baudirektion oder ein Bauamt gab es noch nicht.

Wie müssen wir uns nun eine «gute und fahrbare» Strasse jener Zeit vorstellen? Zu erinnern ist zunächst an die damaligen Verkehrsteilnehmer: Fussgänger aller Art, Reit- und Lasttiere, Kutschen für den Personentransport und ein- bis mehrspännige, von Ochsen oder Pferden gezogene Fuhrwerke für den Schwerverkehr. Allen gemeinsam war, dass jegliche Fortbewegung und jeder Transport auf dem Landweg einzig durch menschliche oder tierische Muskelkraft erfolgte. Entsprechend gering waren im Vergleich zu heutigen Erwartungen die Geschwindigkeiten. Eines der schnellsten Verkehrsmittel, der Eil-Postwagen, brauchte 1853 für die Strecke Zug–Luzern zwei Stunden und zwanzig Minuten.

Die Fahrbahn einer Landstrasse erster Klasse musste eine Breite von 18 bis 20 Fuss aufweisen; in heutigen Massen sind das 5,4 bis 6 Meter. Die Strasse sollte gegenüber dem umliegenden Land erhöht sein. War dies nicht möglich, wurden beidseitige Strassengräben von 30 bis 90 Zentimeter Tiefe verlangt! «Um den Abfluss des Wassers von der Fahrbahn zu befördern und der Strasse mehr Festigkeit zu verleihen», erhielten die Strassen eine leichte Wölbung, die einem Sechsdreissigstel der Strassenbreite entsprach. Bei einer Breite von sechs Metern war also die Fahrbahn in der Mitte 17 Zentimeter höher als am Strassenrand. Oberstes Gebot war die vollständige Entwässerung des Strassenkörpers, weshalb an den nötigen Stellen steinerne Wasserabzüge und Durchlässe angebracht wurden. Pflästerungen gab es nur in der Stadt oder in einzelnen Siedlungskernen. Ansonsten handelte es sich um Naturstrassen, die mit einem Kiesbelag versehen waren.





Baarerstrasse um 1805

Eines der grössten Verkehrsprobleme waren die Karrengeleise, die sich tief in den Strassenbelag einfrassen. Diese Geleise für ein Ausweichmanöver zu verlassen, konnte angesichts der schmalen Fahrbahn und der verhältnismässig tiefen Seitengräben zu einem gefährlichen Abenteuer werden. Um der Geleisebildung vorzubeugen, wurde einerseits das maximale Ladegewicht pro Zugtier auf 25 Zentner (1250 Kilogramm) begrenzt und andererseits für mehrspännige Fuhrwerke die Breite der Radfelgen von der Anzahl der Zugtiere abhängig gemacht; bei vier Zugtieren zum Beispiel musste die Felge 4 Zoll oder 12 Zentimeter breit sein.

1851 hatte das kantonale Strassennetz (Landstrassen erster und zweiter Klasse) eine Gesamtlänge von gut 34 Kilometern. Für den Unterhalt dieser Strassen waren 21 Wegknechte angestellt, deren Pflichtenheft die «Erhaltung einer ebenen, festen und gehörig gewölbten Strassenoberfläche» umfasste, aber auch die Reinigung der Strasse von Kot und Staub und das Offenhalten der Strassengräben. Karrengeleise und Senkungen mussten unverzüglich mit kleinen Steinen und Kies ausgefüllt werden. Einzelne, über die Fahrbahn hervorragende grössere Steine hatte der Wegknecht an Ort und Stelle mit einem Eisenschlegel zu zertrümmern. Zur Ausrüstung gehörten neben diesem Schlegel ein Schubkarren mit Schaufel und Pickel, ein eiserner Rechen und ein Kotschorrer; dieses Werkzeug wurde vom Staat zur Verfügung gestellt.

1855 reglementierte der Regierungsrat erstmals die Schneeräumung der Landstrassen, weil «die vermehrte Befahrung ... mit schweren Fuhren und namentlich die nach allen Richtungen eingeführten Posten und Eilfuhren» dies erforderten. Gleichwohl kann das Verkehrsaufkommen noch nicht allzu gross gewesen sein, sonst hätte man wohl kaum verbieten müssen, «die Landstrassen als Abladeplatz zu gebrauchen und durch Holz, Stein oder anderes Material zu überlegen, darauf zu zimmern, Mörtel zu machen usw.» Fuhrleute sollten sich nicht von ihren Zugtieren entfernen, ohne sie anzubinden. Das Schleifen von Holz oder Steinen auf der Fahrbahn war nur bei hartgefrorenem oder schneebedecktem Boden zugelassen. Das Kugelwerfen auf öffentlichen Strassen, sofern sich niemand innerhalb der Wurfweite befand, war erlaubt, ebenso das strassenquerende Holzreisten. Grundsätzlich aber waren «die Landstrassen einzig und allein für den freien ungehinderten Verkehr der Fuhrwerke bestimmt» ...

Die eingangs erwähnte Strassengesetzgebung war im übrigen für die Modernisierung des zugerischen Strassennetzes von zukunftsweisender Bedeutung. Sie entfaltete die Wirkung eines eigentlichen Strassenbauprogramms, das in den Jahren 1840 bis 1870 schrittweise verwirklicht wurde. Das allererste Projekt galt der Strasse Zug–Baar, deren Neuanlage «in möglichst kurzer und gerader Linie» vom Baarertor beim heutigen Postplatz in Zug zur Pfarrkirche St. Martin in Baar führen und damit die alte Baarerstrasse von Zug über Loreto und Inwil ablösen sollte. Der Bau der neuen, sechs Meter breiten und etwas mehr als drei Kilometer langen Strasse wurde am 17. März 1840 an den genesischen Unternehmer und Strassenmeister Michael Perasso vergeben und war am 7. August 1840 bereits fertiggestellt. Die Kosten beliefen sich auf rund 18500 Franken. Der weitgehend siedlungsfreie Raum zwischen Baar und Zug liess buchstäblich eine Planung auf der grünen Wiese zu und ermöglichte eine fast schnurgerade Linienführung – eine Situation, von der ein heutiger Verkehrsplaner in unserer Gegend nur noch träumen kann.