

## Sihlbrugg in der Geschichte der Handelsstrassen von Zug.

Auszüge aus: „Die Kreuzung bei Sihlbrugg“ von Hans-Ulrich Schiedt. Ende oder Mittelpunkt der Welt, in: Zug erkunden. Bildessays und historische Beiträge zu 16 Zuger Schauplätzen. Jubiläumsband, hrsg. von Regierungsrat und Gemeinden des Kantons Zug, Zug 2002, Seite 197-203. Notation 949.49 - 914.949, StAZG Lesesaal E 674

„...Neben der grossen Konstanz der Weg- und Strassenverläufe – und trotz des grossen Wandels des Verkehrs auf diesen – gibt es im Kanton Zug noch eine weitere erstaunliche Konstante. Dieses könnte man als eine Kontinuität einer bestimmten Konstellation bezeichnen: Das Nebeneinander zweier Routen der Verbindung von Zürich und der Nordostschweiz in die Innerschweiz, die eine über Sihlbrugg und Zug und die andere über Knonau durch den Ennetsee. Die erstere wurde jeweils von Zug und die zweite von Zürich respektive Luzern favorisiert. In zugerischen Bezügen ist dieses Nebeneinander immer wieder in einer Furcht, umfahren zu werden, und gleichzeitig in einer Verkehrspolitik greifbar, die genau dies verhindern sollte. Dieser Zusammenhang zeigte sich schon im Konflikt um die richtige Landstrasse ausgangs des Spätmittelalters, er bestimmte aber auch die Auseinandersetzungen und Positionen im Eisenbahnbau der 1860er-Jahre und schliesslich noch einmal im Autobahnbau seit den 1960er-Jahren.

Schon Ende des 14. und während des 15. Jahrhunderts wurde auf verschiedenen Ebenen darüber gestritten, welche der beiden Landstrassen die richtige sei, um von Zürich in die Innerschweiz zu gelangen. Auslöser waren damals die ortsansässigen Transporteure, die ihre eigenen lokalen Wege benutzten und dabei die Zuger Zölle umgingen. Zugs Position war ambivalent. Die Stadt war gezwungen, diejenigen Stände der „alten Eidgenossen“ zur Vermittlung anzurufen, die selbst kein Interesse an einer Konkurrenzierung ihrer Position durch Zug hatten. Das stärkste Argument Zugs bestand dagegen im Umstand, dass die Verkehrswege doch wesentlich durch die lokalen und regionalen Anrainer aufrecht erhalten, gebaut, unterhalten und kontrolliert wurden. So kam schliesslich nach langen Debatten 1491 die Einigung zustande, nach welcher der Zürcher Verkehr nach Luzern die Hauptstrasse im Ennetsee, der Verkehr von Zürich nach Zug jedoch die Säumerstrasse über Horgen und die Sihlbrücke nach Zug einschlagen musste – ein Verdikt übrigens, das kaum oder nur schwer durchzusetzen war und darum in etlichen Wiederholungen überliefert ist. ...

Brücken und Kreuzungen, das waren in jener Zeit, als die Bäche und Flüsse noch nicht gezähmt waren, häufig anzutreffende Ensembles: Auf die Brücken hin führten die verschiedenen Verkehrswege jeweils zusammen, um sich auf der anderen Seite wieder aufzufächern. Solche Stellen boten in idealer Weise die Möglichkeit der Kontrolle und des Zolleinzugs, der in Sihlbrugg allerdings erst für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts eindeutig nachgewiesen werden kann. ... Im Spätmittelalter kreuzten sich in der Gegend von Sihlbrugg die Säumerstrasse von Zug nach Zürich mit den Landstrassen der Zuger Berggemeinden und der zürcherischen Ämter westlich des Albis.

Zuerst ist hier, in der waldigen Abgeschiedenheit zwischen dem Zürich- und dem Zugersee, jedoch nicht eine Kreuzung, sondern aus dem Jahr 1267 eine Furt durch die Sihl überliefert. Vielleicht bezog sich dann auch die habsburgische Urkunde aus dem Jahre 1326 auf den Übergang bei Sihlbrugg. Damals wurde nämlich den Burgern von Zug erlaubt, den ihnen verliehenen Zoll an der Brücke bei oder nach Zug, „an der bruggen ze Züge“, zu erheben. Urkundlich überliefert ist eine Brücke an dieser Stelle seit dem Ende des 14.

Jahrhunderts. Damals hatten neben den hauptsächlich sich engagierenden Städten Zug und Zürich auch die Klöster Kappel und Frauenthal, die benachbarten Gemeinden und sogar die einzelnen Säumer ihren Beitrag zu Bau und Unterhalt der Brücke zu leisten.

Die Säumerstrasse von Zug nach Horgen war lange Zeit die wichtigste über Sihlbrugg führende Strasse. 1620 beschrieb Johannes Haller diesen Verkehrsweg in seinem Kommentar zu Gygers Zürcherkarte als „mächtige Landtstraasz, von Horgen, nach Sihlbrugg, und In das Lannd um Zug und Lutzern“. Die Überlieferung des Strassenzugs zeugt unter anderem davon, dass es die wichtigen Verkehrswege waren, entlang derer sich eine Staatlichkeit überhaupt erst auskristallisierte. In dieser Hinsicht erschliessen die wichtigen Landstrassen in der Frühen Neuzeit [ab 1500] und im Ancien Régime [18 Jh.] eigentliche Aufmarschgebiete der Staatsverwaltung und der Marktintegration. Es ist dieses herrschaftliche Interesse respektive der Vollzug in eben erst entstehenden Verwaltungsstrukturen, in deren Kontext die frühe Aktenproduktion, die Archivierung und damit auch die Tatsache ihrer Überlieferung zu interpretieren ist, durch die seit dem 15. Jahrhundert der Verkehrsweg immer detaillierter hervortritt. Die spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Verkehrspolitik bezog sich zunächst auf eng begrenzte Bereiche entlang der wichtigsten Routen, meistens auf Brücken oder aber auf Hafen, Zoll, Sust und Markt. Seit dem 14. Jahrhundert ist zum Beispiel eine zugerische Sust dort nachzuweisen, wo der Verkehr von der Heer- oder Landstrasse auf die Nauen der Schifflaute wechselte und über Arth und Immensee Richtung Gotthard und vor allem Richtung Luzern, dem grössten innerschweizerischen Marktort, weiterführte. Aus den Zuger Zoll- und Sustrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts gehen zwei Tatsachen hervor, die den Mythos der zugerischen Gotthardroute

und vor allem Zugs Position an dieser erschüttern: Erstens wurden die durch Zug geführten Güter des Transitverkehrs, am wichtigsten Salz und Eisen, hauptsächlich in der Innerschweiz und nicht über den Gotthard weitertransportiert. Und zweitens war der Marktverkehr zur kleinen Stadt Zug immer grösser als der eigentliche Transit.... Mit dem Argument des Baus und Unterhalts rechtfertigte sich jeweils auch die Erhebung der Zölle und Strassengelder. Es lag im Interesse jeder Staatsverwaltung, die Zolltarife hoch anzusetzen und auf möglichst viele Güter auszudehnen, um die Zolleinnahmen über den Strassenbau hinaus auch für weitere Zwecke nutzen zu können. Eine solche Option war auch für Zug immer handlungsleitend. Sie liess sich aber wegen der ... gedrängten Lage zwischen Luzern, Schwyz und Zürich sowie wegen der inneren Gegensätze zwischen Zug, den Vogteien und dem Äusseren Amt nicht realisieren. Hier konnten die Zölle nicht einmal die minimalen Strassenaufwendungen decken. Weitere obrigkeitliche Verkehrserlasse betrafen den Transport selbst und hier vor allem die Salz- und Weinfuhren. Die in Zug erlassene Sustordnung von 1452 bestimmte, dass in Horgen zuerst das so genannte gebundene Gut, die Fässer oder Ballen, abgefertigt werden sollte. Dann folgte das für den Zuger Markt bestimmte Salz, das über Jahrhunderte wichtigste Handelsgut auf dieser Strecke. Die Säumer hatten das Salz direkt und ohne Zwischenlagerung nach Zug zu befördern. Es wurde ihnen zudem ausdrücklich untersagt, aus den Weinfässern Wein zu entnehmen. Nur in den Steigungen dürften sie mit „spuolen darusz bescheidenlich trinken“. Jedoch belegen die immer aufs Neue erlassenen Bestimmungen auch in diesen Zusammenhängen einmal mehr eher den verlorenen Kampf der Obrigkeit gegen den Durst der Säumer als die Nachhaltigkeit solcher Anordnungen.

Aus den vielen Überlieferungen zum Verkehr tritt auch der Weg selbst hervor. Sogar die wichtigsten Strassen waren teilweise so eng, dass zwei Fuhrwerke nicht kreuzen konnten. Die Landstrassen waren nur schlecht befestigte Erd- oder Schotterwege, in die sich die Räder der Karren und Wagen immer wieder als zwei Furchen, so genannte Geleise, eintiefen. Besonders in den Steigungen entstanden so viele Hohlwege, wie sie heute noch im Breitholz zwischen Baar und Sihlbrugg zu sehen sind. Während die Bauern der anstossenden Güter auf Grund ihrer Unterhaltungspflicht die besonders tiefen Stellen mit Reisig, Steinen und Erde aufzufüllen und die seitlichen Entwässerungsgräben zu warten hatten, wurde auf Kosten der Obrigkeit auch einmal ein kürzeres Wegstück gepflästert. Ausweichmanöver auf landwirtschaftlich intensiv genutztes Land versuchten die Bauern durch gezieltes Anpflanzen von Hecken und Bäumen zu verunmöglichen. Deren Schatten wiederum verhinderte ein schnelles Trocknen der Fahrbahn. Durch das weniger intensiv genutzte Land waren die Wege mehr oder weniger breite, für den Verkehr frei gegebene Flurstreifen, auf denen die Fahrspuren wie Bäche mäandrierten.

Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde die Strasse als integrales Bauwerk das allgemeine Ziel der Verkehrspolitik...

Die sogenannte Kunststrasse oder Chaussee hob sich durch den geplanten Verlauf und ihre bautechnische Anlage von der traditionellen Strasse ab. Sie wies einen festen Unterbau und eine leicht gewölbte, verdichtete Schotterdecke mit seitlichen Entwässerungsgräben auf. Sie durchschnitt Geländeerhebungen und verlief durch aufgefüllte Senken, so dass nur moderate Steigungen auftraten, die ohne Vorspann zusätzlicher Tiere bewältigt werden konnten.

...

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verstellen dann die Auseinandersetzungen um die Eisenbahn den Blick auf den weiteren Ausbau des Strassennetzes. ... In deren Schatten vollzog sich jedoch in und um Sihlbrugg eine wichtige Änderung, indem eine neue Strasse von Sihlbrugg nach Zürich direkt durch das Sihltal gebaut wurde. Es handelte sich 1852 zuerst um die private Initiative eines Textilfabrikanten. Wolfgang Henggeler verbesserte in Eigenregie die Verkehrslage seiner neu gebauten Spinnerei an der Lorze, indem er einen Anschluss an die Zürcher Strasse in den Sihlwald bauen liess, die von Zürich aus wegen des dort stetig steigenden Bedürfnisses nach Bauholz immer breiter ausgebaut wurde. Nicht zuletzt als Folge der verbesserten Verkehrsgunst entwickelte sich seine Unternehmung zur damals grössten Baumwollspinnerei der Schweiz. Als die direkte Strassenverbindung nach Zürich Ende des 19. Jahrhunderts dann auch für den allgemeinen Verkehr freigegeben wurde, entwickelte sie sich schnell zur wichtigsten Hauptstrasse [von Zug] nach Zürich.

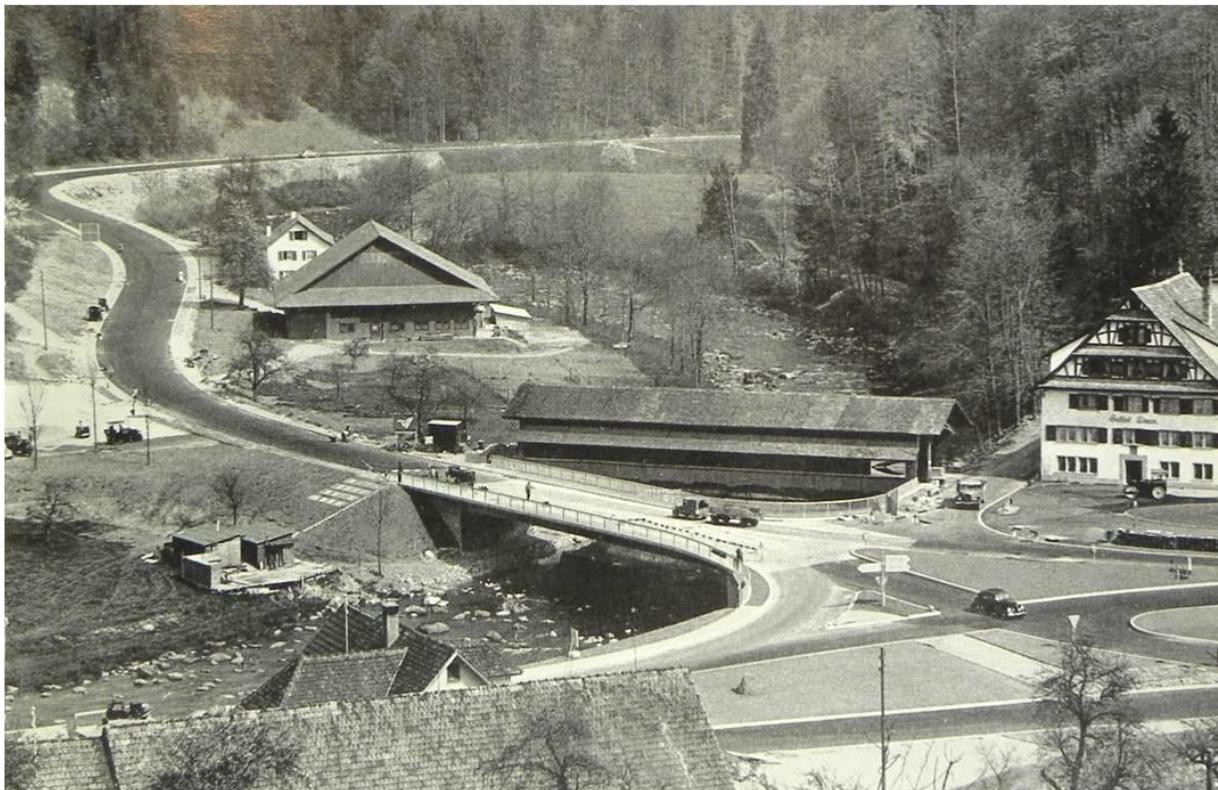


Bild aus: „Zur Erinnerung an die Brückeneinweihung an der Babenwag Sihlbrugg, 22. Mai 1960 (Mitarb.: Albert Iten u.a.). - Zug : Kündig, 1960. - 11 Bl. ill. **StAZG** Lesesaal E433, Notation 624