

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

Autor(en): **Hoppe, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz**

Band (Jahr): **158 (2005)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-118798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

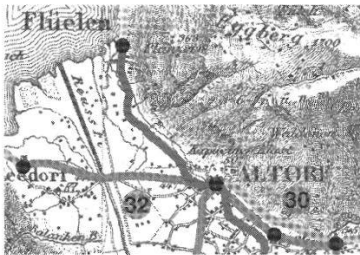
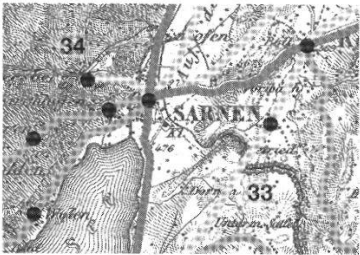
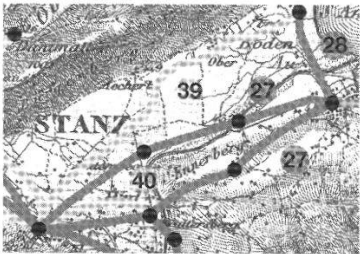
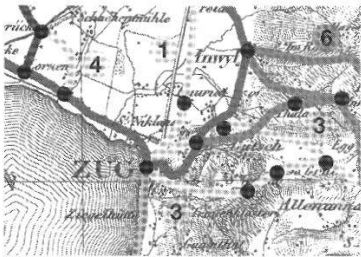
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801

Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten

Peter Hoppe, Cham



Schotterstrassen für Pferde- und Ochsenfuhrwerke	214
Kanton Waldstätten: das Problem des Strassenunterhalts	215
Die in sechs Klassen eingeteilte Strassentabelle des Kantons Waldstätten vom Januar 1801	218
Quellenbeschrieb und Quellenkritik	220
Publikation der Strassentabelle und kartografische Umsetzung	222
Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801	223
Zusammenfassung	229
Anhang 1:	
Das sechsklassige Strassenverzeichnis des Kantons Waldstätten von 1801	231
Anhang 2:	
Register aller Örtlichkeitsnamen des Strassenverzeichnisses, mit Verweis auf Klasse und Strassennummer	246
Beilage:	
Kartografische Umsetzung des sechsklassigen Strassenverzeichnisses des Kantons Waldstätten von 1801	

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 Innerschweiz und Zug ist die Quellenlage für solche Momentaufnahmen für die Zeit vor der Mitte des 19. Jahrhunderts und vor dem Einsetzen der eidgenössischen Kartenwerke nicht sehr günstig. Ausnahmen bilden 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 (1714–1782) und Jakob Joseph Clausner (1744–1797), die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Teile des Kantons Zug vermessen und detailliert aufzeichneten.¹ Umso bemerkenswerter, dass sowohl für die ältere Forschung² wie auch für das moderne, wichtige «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz»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 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.

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

¹ Vgl. PAUL DÄNDLIKER: Der Kanton Zug auf Landkarten 1495–1890. 2. Auflage. Zug 1969, S. 34–49, 70–79.

² Schwyz: MARTIN OCHSNER: Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard. In: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 35 (1927), S. 1–156 (Das schwyzerische Strassenwesen). – Zug: PAUL DÄNDLIKER und HANS SCHWEGLER: Strassenbau und Verkehrsplanung im Kanton Zug. In: Zuger Neujahrsblatt 1973, S. 91–119. – Zur historischen Entwicklung des Strassenwesens im Kanton Uri vgl. die Schriftenreihe VERKEHRSWEGE IN URI. 10 Hefte. Altdorf, 1993–2002.

³ Als Beispiel: HANS-ULRICH SCHIEDT und FRANK RODGERS: IVS Dokumentation Kanton Zug (Provisorische Fassung). Bern 2000 (ungedrucktes Exemplar im StAZG).

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: Bd. 16, S. 240–290. HANDBUCH der Schweizer Geschichte. Bd. 2. Zürich 1980, S. 798, 829.

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 13 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.⁵ Die angenommene durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag also bei etwa 4,4 Stundenkilometern.⁶

Per Gesetz vom 4. März 1799 wurde das Maximalgewicht eines grossen, im Normalfall mit vier Pferden bespannten vierradrigen «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 zweiradrigen 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 ein bis anderthalb 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

⁵ BAR B o, Bd. 3171, fol. 216r.

⁶ Vgl. BAR B o, Bd. 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, S. 18.

⁷ ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 3, Nr. 347, S. 1282–1288; Bd. 15, Nr. 1838–1883, S. 811–817. Die Umrechnungen nach DUBLER (wie Anm. 6), S. 47, 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. In: Tugium 16 (2000), S. 61–77, besonders 64–68.

⁹ Die Gotthardstrasse war 9 Schuh breit, die Strasse Lungern–Alpnachstad 6–9 Schuh. BAR B o, Bd. 3172, fol. 205v, 206r. Vgl. auch J. S. GUISAN: Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Wege, vorzüglich der Nebenwege. Bern 1800, S. 87 f.: 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.

Geländeformation 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 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, herab-

¹⁰ StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Allgemeines: Unterricht für die Wegknechte, sonst Strassenarbeiter genannt, 30.11.1800. Vgl. auch die Publikation von GUIBAN (wie Anm. 9), seines Zeichens helvetischer Generalinspektor der Brücken und Strassen.

¹¹ BAR B o, Bd. 3172, fol. 206v.

¹² SCHIEDT (wie Anm. 8), S. 66 f.

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

sanken. Da gleichzeitig alle Untertanenverhältnisse aufgehoben wurden, ergab sich die Notwendigkeit einer neuen Kantoneinteilung. Für die wenigen Jahre von 1798 bis 1802 wurden Uri, Schwyz ohne die Bezirke March und Höfe, Obwalden, Nidwalden und Zug zu einem Kanton Waldstätten zusammengefasst, der seinerseits in die acht Distrikte Altdorf, Andermatt, Schwyz, Arth, Einsiedeln, Sarnen, Stans und Zug zerfiel. Kantonshauptort war zunächst Schwyz, ab 1799 Zug.¹⁴

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 Kommunikazion 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.»

¹⁴ EDUARD HIS: Geschichte des neuern Schweizerischen Staatsrechts. Bd. I. Basel 1920, S. 128–130. HISTORISCHER ATLAS DER SCHWEIZ. Herausgegeben von Hektor Ammann und Karl Schib. 2. Auflage. Aarau 1958, Tafel 37 (Kantoneinteilung). EUGEN GRUBER: Geschichte des Kantons Zug. Bern 1968, S. 102 f.

¹⁵ ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 15, S. 839 ff.

¹⁶ Vgl. BAR B o, Bd. 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.II.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.

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.»

	Uri	Schwyz	Obwalden	Nidwalden	Zug	Total
Strassen 1. Klasse	1	0	0	0	0	1
Strassen 2. Klasse	0	1	0	0	4	5
Strassen 3. Klasse	5	8	2	4	5	24
Strassen 4. Klasse	9	14	6	5	10	44
Insgesamt	15	23	8	9	19	74

Tab. 1:

Kanton Waldstätten, Strassenklassifikation November 1800. (Quelle: BAR B o, Bd. 3171, fol. 231–235)

Bereits auf die erste Aufforderung hin hatte man im Kanton Waldstätten die Linienführung von 18 Hauptlandstrassen beschrieben, die Streckenlängen vermessen und – neben weiteren Bemerkungen – auch notiert, wer die Unterhaltspflicht 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 (vgl. 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

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

¹⁹ BAR B o, Bd. 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, 11.10.1800, Nr. 849.

²¹ Ebenda, 25.10.1800, Nr. 1012; 4.11.1800, Nr. 1095 und 1096; 18.11.1800, Nr. 1268. BAR B o, Bd. 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.

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 unpräzis 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 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 blos in der Hoffnung klassiert, 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 Klassierungsformular 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:

«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. [...]

²² StAZG Abt. B, Archiv des Regierungsstatthalters, Theke des Kriegsministers, Kopie eines Schreibens des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, mit Beilage, 30.12.1800, S. 375–382. Sowohl die Briefkopie als auch die Beilage wurden von Guisan als authentisch beglaubigt.

²³ ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 15, S. 842 f. Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. 8 Bände. Neuenburg 1921–1934, hier: Bd. 4, S. 11.

3^{te} Klasse.

Distrikt.	Namen der Strassen.	Erfindungen, wo selbige anfangen und enden.	Zwischen-Erter, über welche sie gehen.	Bemerkungen.
Wäz.	1. Nuss/Ba über Bözberg und über Gunggen und Rautend Luff	Erfinden bei Dürren, und endet bei dem sogenannten Bözberg bei dem Gunggen und Rautend Luff, gegen der Bözberglage.	Aber Dürren o. gegen über Bözberg o. Bözberg Dürren o. über Rautend Luff o. Bözberglage o. und über der Rautend Luff.	1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1 besonders aber bei Dürren bei Bözberg und Rautend Luff o. über Gunggen und Luff.
Gung.	2. Nuss/Ba über Bözberg und Gunggen.	Erfinden bei Bözberg und endet bei Gunggen.	Bözberg über der Bözberg Luff Rautend Luff über Bözberg.	1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1.
Zung.	3. Nuss/Ba über Gunggen und Bözberg.	Erfinden bei Gunggen und endet bei Bözberg, über der Bözberg Luff Rautend Luff, und endet bei dem Gunggen bei Gunggen über Bözberg.	Erfinden über Bözberg o. über Bözberg Luff o. über Rautend Luff o.	1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1.

Abb. 1:
Ausschnitt aus der Reinschrift der «Classierung der Strassen im Kanton Waldstätten 1801» (BAR B o, Bd. 3171, fol. 238 v)

Klassierung der Strassen im Kanton Waldstätten.

N. 11.
 Dritte Klasse

Distrikt Schwyz
 Nuss/Ba über Bözberg. Erfinden bei Bözberg und endet bei Gunggen. Zwischen-Erter über Bözberg Luff, Rautend Luff, Gunggen und Bözberg. Bemerkungen: 1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1.

Distrikt Uri
 Nuss/Ba über Bözberg. Erfinden bei Bözberg und endet bei Gunggen. Zwischen-Erter über Bözberg Luff, Rautend Luff, Gunggen und Bözberg. Bemerkungen: 1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1.

Distrikt Zug
 Nuss/Ba über Gunggen. Erfinden bei Gunggen und endet bei Bözberg. Zwischen-Erter über Bözberg Luff, Rautend Luff, Gunggen und Bözberg. Bemerkungen: 1/1 in 1/1 Strassen Z/1/1.

Abb. 2:
Ausschnitt aus dem undatierten Entwurf zur «Classierung der Strassen im Kanton Waldstätten 1801». (StAZG Abt. B, Archiv der Verwaltungskammer, Theke 38: Bau- und Strassenwesen, Rangordnung der Strassen)

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 welche man nur mit Saumthieren gehen kann.

[...] Endlich werden Sie den bloßen Fußwegen für Landbewohner eine sechste Klasse anweisen.»²⁴

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

Quellenbeschreibung und Quellenkritik

Die Reinschrift dieser historisch hoch interessanten Strassentabelle liegt heute im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern.²⁶ Das von einer einzigen Hand sehr sauber und ohne Korrekturen geschriebene Dokument (Abb. 1) umfasst 16 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:²⁸ Der auf

²⁴ Wie Anm. 22.

²⁵ StAZG Abt. B, Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten: Eingangs-, Ausgangs- und Beschlussprotokoll, Kopie der Ausgangskorrespondenz, 30.1.1801, Nr. 349.

²⁶ BAR B 0, Bd. 3171, fol. 237–244.

²⁷ Es gibt Örtlichkeiten ohne Kennzeichnung (siehe Anhang 1), und es gibt Örtlichkeiten, die uneinheitlich gekennzeichnet sind, so zum Beispiel Rumentikon oder St. Wolfgang einmal als Dorf und einmal als Weiler (Anhang 1: 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.

sieben Blättern unterschiedlichen Formats zusammengestellte undatierte Entwurf (Abb. 2) 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

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 beispielsweise 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 der Verbindung vom urnameischen Seedorf dem Urnersee entlang nach Nidwalden. Die beiden Strecken Seedorf–Isenthal und Bauen–Emmetten werden als Saumwege klassiert, das Zwischenstück Isenthal–Bauen jedoch als blosser Fussweg. Kommentar: Dieses Zwischenstück könnte zwar auch – aber nur im äussersten Notfall und mit Gefahr – mit Saumpferden begangen werden.³⁴ 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 inge-

²⁹ Vgl. die Publikation des Strassenverzeichnisses im Anhang 1.

³⁰ Anhang 1: 4. Klasse Nr. 9: Chämleten statt Böschenrot; 5. Klasse Nr. 1: St. Andrä statt St. Adrian; 5. Klasse Nr. 15: Sachseln ist gar nicht möglich und kommt in der Vorlage auch nicht vor.

³¹ ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 15, S. 846, Nr. 2033.

³² ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 15, S. 851, Nr. 2058, 2061. SCHWEIZERISCHES KÜNSTLER-LEXIKON. Bd. 2. Frauenfeld 1908, S. 437 f.: Eugen Müller (1752–1833), Topograph und Reliefbauer. EDUARD IMHOF: Ein grosser Alpen-Topograph und ein vergessenes Gotthard-Relief. In: Die Alpen. Bern, Jg. 22 (1946), S. 52–59, 81–85.

³³ Anhang 1: 5. Klasse Nr. 2.

³⁴ Anhang 1: 5. Klasse Nr. 24 und 25.

nieurmässigen 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 beziehungsweise Zug–Sinslerbrücke seien aber in gutem bzw. ziemlich gutem Stande. Einig waren sich Bern und Waldstätten über die erbärmliche Beschaffenheit der so genannten Horgenerstrasse.³⁵

Wie steht es mit der Vollständigkeit der waldstättischen Strassenklassifikation von 1801? Es ist durchaus möglich, dass insbesondere in den untersten Klassen das eine oder andere Strässchen vergessen ging. Das vierklassige Strassenverzeichnis vom 30. November 1800 nennt zum Beispiel die Verbindungen von Seewen längs dem Urmiberg und über die Wylerbrücke nach Brunnen, von Brunnen über Schönenbuch in die Strasse von Schwyz ins Muotatal, von Seedorf nach Attinghausen und von Hergiswil nach Horw im Kanton Luzern.³⁶ Letztere kommt im Verzeichnis von 1801 nicht vor. Bei den drei anderen ist die Identifikation schwierig. Gab es, um nur ein Beispiel zu nennen, eine direkte Verbindung Seedorf–Attinghausen, oder führte der Weg von Seedorf nach Altdorf und von dort nach Attinghausen?

Als Ergebnis dieser quellenkritischen Überlegungen drängt sich mir 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 Strassen- und Wegnetzes darstellt.

Publikation der Strassentabelle und kartografische Umsetzung

Die Strassentabelle des Kantons Waldstätten von 1801 ist im Anhang vollumfänglich publiziert und steht damit der weiteren Forschung zur Verfügung. 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 (Kartenbeilage).³⁷ Als Kartengrundlage diente die so genannte Dufourkarte im Massstab 1:100 000, und zwar eine nicht retuschierte Zusammensetzung der in den Jahren 1854–1864 veröffentlichten Blätter VIII, IX, XIII, XIV, XVIII und XIX. Das Gebiet des Kantons Waldstätten tritt

³⁵ Anhang 1: 2. Klasse Nr. 2–5 samt Anmerkungen.

³⁶ BAR B o, Bd. 3171, fol. 234v (4. Klasse Nr. 18), 235r (4. Klasse Nr. 20 und 29), 235v (4. Klasse Nr. 37).

³⁷ Die kartografische Umsetzung hat Dr. Urspeter Schelbert besorgt. Für seine grosse und überaus wertvolle Arbeit danke ich ihm herzlich.

durch schwächere Rasterung der umgebenden Gebiete hervor. Die Strassenklassen sind farblich unterschieden. Die Strassennummern beziehen sich auf die Nummerierung der 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.

DAS INNERSCHWEIZERISCHE STRASSEN- UND WEGNETZ IM JAHR 1801

Anfang 1801 hätte demnach das innerschweizerische Landverkehrsnetz 119 Strassen und Wege gezählt (Tab. 2). Deren 42 (35%) konnten mit Wagen oder Karren befahren werden, 26 (22%) dienten dem Saumverkehr und 51 (43%) waren blosser Fusswege. Die Verteilung dieses Verkehrsnetzes auf die Gebiete der heutigen Kantone Uri, Schwyz (ohne die Bezirke March und Höfe), Obwalden, Nidwalden und Zug spiegelt ein Stück weit die topographischen Gegebenheiten: Der Anteil der Saumwege war in Uri und Obwalden weit überdurchschnittlich. In den vom rollenden Durchgangsverkehr abgeschnittenen Kantonen Uri, Obwalden und Nidwalden gab es keine eigentlichen Fahrstrassen, sondern nur Fahrwege – die Gotthardstrasse, über weite Strecken ein Saumweg, war ja nur ausnahmsweise so hoch klassiert! Das andere Extrem bildete Zug am Übergang vom Voralpengebiet ins Mittelland: Zug hatte die mit Abstand höchste Strassendichte. Mehr als die Hälfte seiner Strassen konnte mit Wagen befahren werden, und von den insgesamt nur acht Haupt- und Fahrstrassen der Innerschweiz lagen fünf auf zugerischem Territorium.

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

Tab. 2:

Kanton Waldstätten, Strassenklassifikation Januar 1801. (Quelle: BAR B 0, Bd. 3171, fol. 237–244)

Der Blick auf die Übersichtskarte (siehe Kartenbeilage) unterstreicht die prägende Bedeutung der topographischen Gegebenheiten. Das grösstenteils in den Alpen und Voralpen gelegene, stark coupierte und gekammerte Untersuchungsgebiet erzeugte ein nur beschwerlich zu benützendes, sehr kleinteiliges Ver-

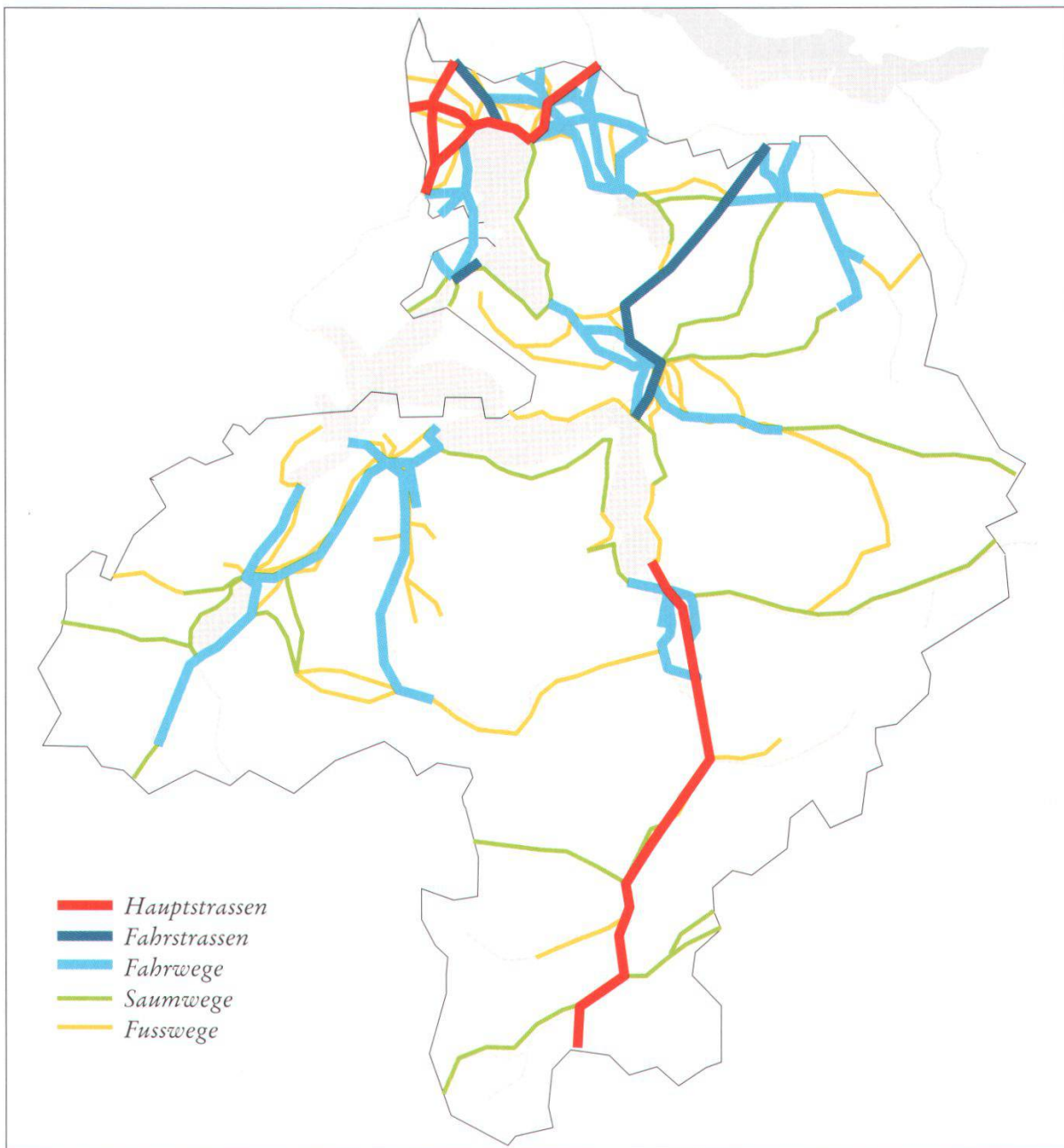


Abb. 3:
Kanton Waldstätten, befahrbare Strassen und Wege, Januar 1801. (Quelle: Anhang 1)

kehrnetz, das zudem mit häufigen Wechseln des Verkehrsmittels belastet war. Der als wichtige Nord-Süd-Verbindung und Lebensader anerkannte Gotthardpass war – von Süden her gesehen – bis Amsteg ein reiner Saumpfad. Von Amsteg bis Flüelen konnten Wagen eingesetzt werden. In Flüelen gab es keine weiterführende Strasse; der Verlad aufs Schiff war zwingend.³⁸ Ohnehin hatten die ebenen Wasserstrassen auf dem Vierwaldstätter- und dem Zugersee innerhalb des gesamten Verkehrs- und besonders Transportsystems eine sehr hohe Wertigkeit und Attraktivität. Die Fahrstrasse von Küsnacht her führte nicht

³⁸ BAR B o, Bd. 3171, fol. 216r.

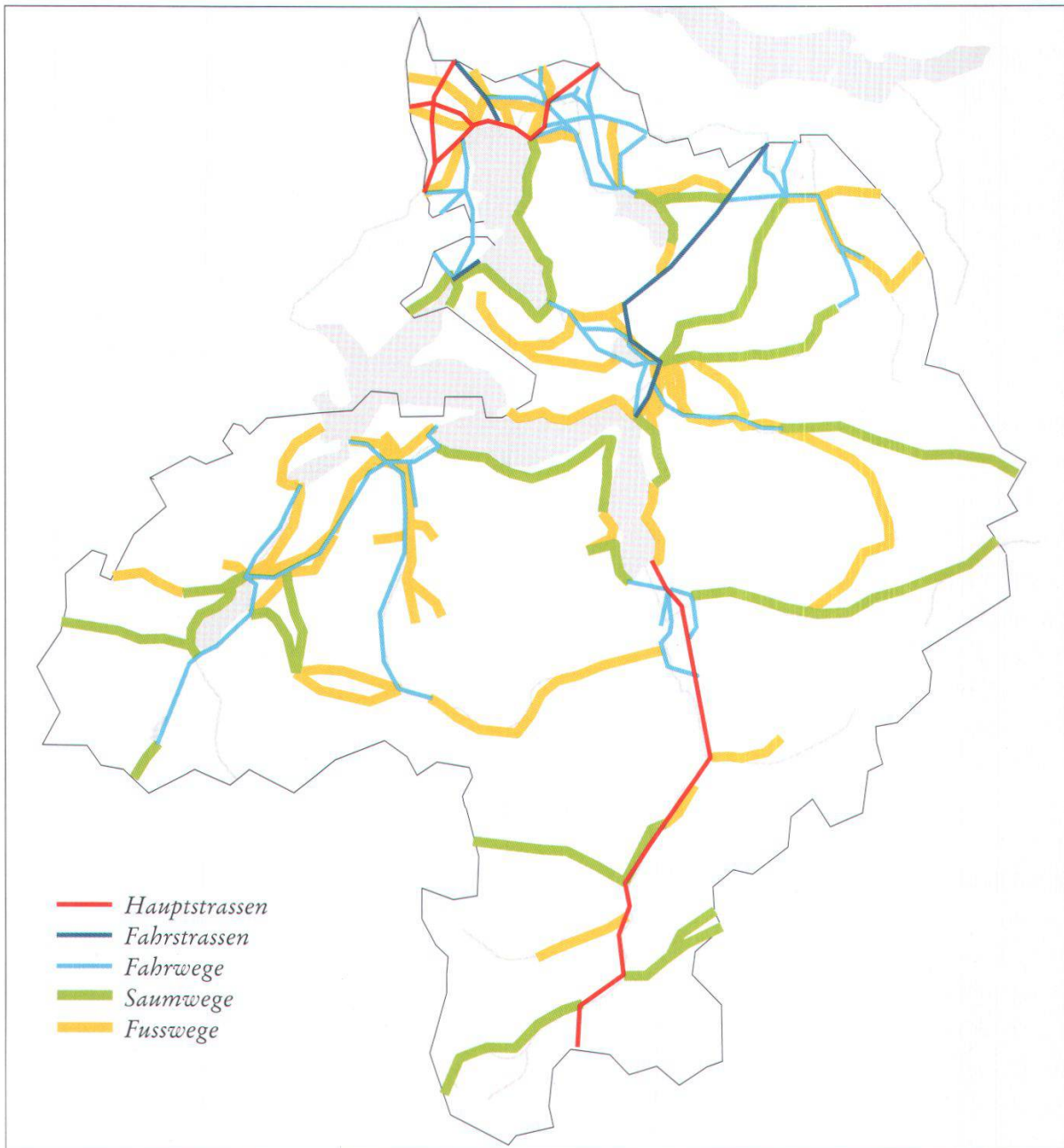


Abb. 4:
Kanton Waldstätten, Saum- und Fusswege, Januar 1801. (Quelle: Anhang 2)

etwa dem Zugersee entlang, sondern möglichst direkt ans Seeufer bei Immensee: der adäquate Abnehmer war offenbar der Schiffstransport. Die Fahrwege von Schwyz her endeten in Arth; weiter ging es auf dem Wasser oder beschwerlicher und langsamer auf Saumtieren. Auch die befahrbaren Wege in Obwalden und Nidwalden, zum Beispiel von Engelberg her oder derjenige, der in Lungern den Saumverkehr über den Brünig abnahm, endeten alle am Ufer des Vierwaldstättersees: in Alpnachstad, Stansstad oder Buochs. Letztlich war auch die wichtigste Fahrstrasse im schwyzerischen Gebiet eine Verbindung von See zu See, nämlich von Brunnen über Schwyz, den Sattel und das Hochtal der Biber Richtung Zürichsee oder umgekehrt. 1802 wurde sie ausdrücklich als eine Fortsetzung der

Gotthardstrasse und als Transitweg für die aus Italien über den Gotthard kommenden Kaufmannsgüter mit Bestimmungsort Zürich bezeichnet, wobei man bemängelte, dass ihre Transportkapazität durch die viel zu direkte und deshalb auch viel zu steile Linienführung in den Abschnitten Sattel und Schindellegi eingeschränkt werde.³⁹

Die mögliche Transportkapazität eines Landverkehrsweges hing unmittelbar damit zusammen, wie gut er sich befahren liess (vgl. Abb. 3). Im Kanton Waldstätten waren die Haupttäler, soweit es die Topographie erlaubte, und die Umgebungen der Distriktshauptorte (ohne Andermatt) mit schmalen Fahr- oder Karrenwegen erschlossen. Maximal stiegen solche Fahrwege bis auf eine Höhe von etwa 1000 Meter über Meer. Fahrstrassen führten von Brunnen über Schwyz Richtung Zürichsee, von Küsnacht an den Zugersee und von Zug Richtung Bremgarten. Für den Schwerverkehr besonders geeignete Hauptstrassen gab es nur im äussersten Norden des Kantons, typischerweise meistens ausgehend von beziehungsweise endend in Zug, der einzigen Stadt des Untersuchungsgebiets. Das in der Umgebung von Zug – Richtung Zürich, Luzern und Aargau – viel enger geknüpfte und auch höher klassierte Strassennetz ist zwar als Anbindung respektive Ausläufer des grossen mittelländischen Netzes zu sehen. Jedoch: Keine der nationalen Hauptstrassen für den Handels-, Reise- und Postverkehr berührte geschweige denn durchquerte den Kanton Waldstätten.

Alle Passübergänge – Gotthard, Furka, Susten, Oberalp, Klausen, Pragel und Brünig – waren nur für den im Vergleich zum Fuhrwerkverkehr langsameren und punkto Transportkapazität deutlich weniger leistungsfähigen Verkehr mit Saumtieren begehbar (vgl. Abb. 4). Saumtiere konnten Lasten bis knapp 200 Kilogramm tragen.⁴⁰ Wenn es zu steil oder zu eng wurde, besonders auch entlang von Seeufern, gingen die Fahrwege in Saumwege über. Saumwege konnten auch abkürzen, indem sie zwar beschwerlichere, dafür direktere Verbindungen herstellten – zum Beispiel von Schwyz nach Einsiedeln oder von Schwyz nach Iberg. Die Erschliessung für den Saumverkehr – etwa im Melchtal – weist auf eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung hin. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der Weg von Sarnen über Giswil und den Sattel, der explizit bei der Glashütte, also bei der Glasproduktionsstätte im Entlebuch endete.⁴¹ Am eindrücklichsten ist indes die Beobachtung, dass zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Kantons Waldstätten keine einzige durchgehende Verbindung für den Gütertransport auf dem Landweg bestand, sei es nun mittels Lastwagen oder auf Saumtieren. Einmal mehr tritt die buchstäblich zentrale Wichtigkeit des Vierwaldstättersees als der grossen verbindenden Wasserstrasse deutlich hervor.

Die zahlenmässig grösste Gruppe im Strassensystem von 1801 bildete die 6. Klasse der nur zu Fuss begehbaren Wege (vgl. Abb. 4), worunter wie in den anderen Klassen Verkehrsverbindungen von Ort zu Ort zu verstehen sind und

³⁹ ACTENSAMMLUNG (wie Anm. 4), Bd. 15, S. 905, Nr. 2427.

⁴⁰ DUBLER (wie Anm. 6), S. 63.

⁴¹ Anhang 1: Klasse 5 Nr. 17.

nicht etwa noch tiefer einzuordnende rein lokale Wegsysteme für landwirtschaftliche Nutzungen, private Erschliessungen und dergleichen. Der Strassenkatalog von 1801 ist unter anderem gerade auch deshalb so wertvoll, weil er dieses unterste und unscheinbarste Ortsverbindungsnetz erstmals in einer gewissen Vollständigkeit nennt und damit zum Vorschein bringt. Erst auf dieser untersten Ebene der blossen Fusswege schliessen sich nun auch die vorhin beobachteten Verbindungslücken zwischen dem nördlichen und dem südlichen Kantonsteil: das Teilstück am Urnersee von Sisikon über Tellsplatte und Axen bis Flüelen, der schlechte und äusserst steile Weg – so die zeitgenössische Charakterisierung – von Alpnach über die Rengg am Pilatus nach Hergiswil und schliesslich der Weg vom ernerischen Schächental über die Ruosalp ins schwyzerische Mutotal, der bereits als Suworoffstrasse bezeichnet wurde – ein Hinweis darauf, welcher tiefen Eindruck der nicht einmal anderthalb Jahre zurückliegende Marsch des russischen Feldmarschalls und seiner Armee hinterlassen haben muss!⁴² Bemerkenswert ist im Übrigen auch die weitläufige Querverbindung vom ernerischen Erstfeld über Surenen nach Engelberg und von dort weiter bis ins Obwaldner Melchtal,⁴³ wobei noch einmal zu betonen ist, dass diese Nennung nicht einfach einen reizvollen Wanderweg bezeichnete, sondern eine offensichtlich begangene und genutzte Verkehrsverbindung, die man immerhin als wichtig genug erachtete, um sie in einen offiziellen Strassenkatalog aufzunehmen. Diese Bemerkung gilt ganz grundsätzlich für alle diese Fusspfade, zum Beispiel auch für die beiden Wege von Arth beziehungsweise Lauerz auf die Rigi.⁴⁴

Für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrs- und insbesondere Gütertransportsystems bildet dessen Zustand einen entscheidenden Faktor. In dieser Hinsicht zeichnet der Strassenkatalog von 1801 bei aller Subjektivität und möglichen Ungenauigkeit der Wertungen⁴⁵ ein düsteres Bild und unterlegt die bekannten pauschalen Urteile – fast überall in völligem Zerfall – erstmals mit differenzierteren quantitativen Angaben (Tab. 3). Gut die Hälfte aller Strassen und Wege wurde als schlecht qualifiziert, nicht einmal ein Fünftel als wirklich gut. Wie stark die Kriegereignisse und die Bewegungen fremder Armeen – die Inner- schweiz war 1798 und 1799 Kriegsschauplatz gewesen⁴⁶ – ein bereits bestehendes Infrastrukturdefizit noch verschärft hatten, ist eine offene Frage.

⁴² Anhang 1: 6. Klasse Nr. 17, 28, 48, 51. Die gesamte Literatur ist der Meinung, Suworoff sei am 27.–29. September 1799 über den Chinzig Chulm (2073 m ü. M.) ins Muotatal marschiert. FRED HEER und HANS RUDOLF FUHRER: Suworow 1799, Der russische Feldzug von 1799 in der Schweiz. Au 1999 (Militär-geschichte zum Anfassen 9), S. 26 f., 30 f., 46, 55 (ältere Literatur). Vgl. auch RUDOLF VON REDING-BIBEREGG: Der Zug Suworoff's durch die Schweiz, 24. Herbst- bis 10. Weinmonat 1799. In: Der Geschichtsfreund 50/1895, besonders S. 51–60. Das Strassenverzeichnis von 1801 hingegen bezeichnet den Weg über Ruosalp als Suworoffstrasse!

⁴³ Anhang 1: Klasse 6, Nr. 29 und 45.

⁴⁴ Anhang 1: Klasse 6, Nr. 25 und 26.

⁴⁵ Zum Beispiel wurde der Weg von Stans nach St. Antoni am Buochsersee im Konzept als gut bezeichnet, in der Reinschrift aber – wegen eines Übertragungsfehlers? – als schlecht. Anhang 1: Klasse 6 Nr. 39.

⁴⁶ HANDBUCH (wie Anm. 4), S. 804–807.

Strassenzustand	Hauptstrassen	Fahrstrassen	Fahrwege	Saumwege	Fusswege	Total
schlecht bis sehr schlecht	1	2	20	14	24	61
mittelmässig, ziemlich gut, mittelmässig gut	1	0	8	3	10	22
gut bis sehr gut	1	1	1	1	16	20
keine eindeutige Angabe*	2	0	5	8	1	16
Insgesamt	5	3	34	26	51	119

* Nicht eindeutig wertende Angaben wie steile oder rauhe Bergstrasse wurden dieser Rubrik zugerechnet.

Tab. 3:

Strassenzustand im Kanton Waldstätten 1801, nach Strassenklassen. (Quelle: Anhang 1)

Strassenzustand	Uri		Schwyz		Obwalden		Nidwalden		Zug		Total	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
schlecht bis sehr schlecht	14	70	19	54	10	62.5	8	50	10	31	61	51
mittelmässig, ziemlich gut, mittelmässig gut	3	15	5	14.5	2	12.5	4	25	8	25	22	18.5
gut bis sehr gut	0	0	6	17	2	12.5	4	25	8	25	20	17
keine eindeutige Angabe*	3	15	5	14.5	2	12.5	0	0	6	19	16	13.5
Insgesamt	20	100	35	100	16	100	16	100	32	100	119	100

* Nicht eindeutig wertende Angaben wie steile oder rauhe Bergstrasse wurden dieser Rubrik zugerechnet.

Tab 4:

Strassenzustand im Kanton Waldstätten 1801, nach heutigen Kantonen. (Quelle: Anhang 1)

Welche Kriterien für die Einschätzung angewandt wurden, mögen einige Beispiele erläutern. Der den Brünigverkehr abnehmende Fahrweg von Lungern bis Alpnachstad – eine Lebensader des Obwaldnerlands – wurde als schlecht eingestuft.⁴⁷ Begründung an anderer Stelle: Die Breite der einzelnen Strassenstücke schwanke zwischen knapp zwei bis drei Meter. Sie seien in sehr schlechtem Zustand, also schlecht unterhalten, und an vielen Orten würden die Hecken und Stauden über die Strasse hinweg fast zusammenwachsen.⁴⁸

Die Landstrasse von Arth bis Lauerz – im Katalog als sehr schlecht qualifiziert⁴⁹ – sei «sehr enge und liegt mehrentheils [gegenüber dem Umland] vertieft,

⁴⁷ Anhang 1: Klasse 4 Nr. 23.

⁴⁸ BAR B 0, Bd. 3172, fol. 206r.

⁴⁹ Anhang 1: Klasse 4 Nr. 14.

auch ist sie sehr mit Stauden überwachsen; um solche dauerhaft und recht fahrbar zu machen, müßte sie über die Höhen geführt werden».⁵⁰

Die Fahrstrasse von Brunnen Richtung Zürichsee – immerhin die wichtigste und bestklassierte Schwyzer Strasse – charakterisierte man wie folgt: Das Teilstück Brunnen–Schwyz sei an vielen Orten zu eng, besonders bei den Dörfern Brunnen und Schwyz. Das Pflaster sei äusserst schlecht und überhaupt die ganze Strecke schlecht unterhalten. Von Schwyz nach Steinen sei die Strasse bis Platten neu und gut angelegt, von Platten bis Steinen zwar an mehreren Orten ebenfalls neu, aber mit schlechtem Fundament. Die Teilstrecke von Steinen bis Sattel sei wegen der Steilheit des Berges sehr mühsam, zudem vielerorts eng und vertieft statt erhöht; «wenn solche als eine Commercial- oder nur rechte Landstrasse gebraucht werden soll, so sind sehr viele Abänderungen und Verbesserungen nöthig, sonst kann selbe in ein paar Jahren nicht mehr befahren werden». Von Sattel bis Rothenthurm sei die Strasse sehr eng und steil, aber nicht übel unterhalten, und von Rothenthurm über die Altmatt bis zur Kantonsgrenze gut und breit.⁵¹ Gesamturteil im Strassenkatalog: in schlechtem Zustand, besonders von Steinen bis Sattel.⁵²

Qualitätskriterien waren also Gefälle und Breite der Strassen, Bauweise und Linienführung sowie der Strassenunterhalt. Für letzteren war die bequeme Verfügbarkeit von Schotterkies oder «Grien» besonders wichtig. Bei der Gotthardstrasse zum Beispiel musste das «Grien» für das Teilstück Flüelen–Aldorf in Bauen geholt und eine halbe Stunde weit über den See nach Flüelen gebracht werden. Die ganze übrige Strasse, die fast überall eine Breite von neun Schuh aufwies, war entweder gepflästert oder leicht mit Kies zu versehen.⁵³

Ohne die Zustandsangaben im Strassenkatalog über Gebühr belasten zu wollen, scheint es doch grosse regionale Unterschiede gegeben zu haben (Tab. 4): Während in Uri 70 Prozent der Strassen als schlecht eingeschätzt wurden, waren es in Zug nur gut 30 Prozent. Vor dem Hintergrund des jahrhundertealten Spannungsverhältnisses zwischen der Stadt Zug und den drei gleichberechtigten Gemeinden des so genannten Äusseren Amtes fällt im Übrigen die beiläufige Bemerkung auf, in Ägeri, Menzingen und Baar – also im Äusseren Amt – seien fast alle Strassen schmäler als sonst in zugerischen Landen.⁵⁴

ZUSAMMENFASSUNG

Den Ausgangspunkt für die vorliegende Studie bildete ein Dokument im Staatsarchiv Zug: der undatierte Entwurf für eine Einteilung der Strassen und Wege im helvetischen Kanton Waldstätten in sechs Klassen, wobei die Zuteilungskriterien unbekannt waren. Eine spannende Archivrecherche führte zu den

⁵⁰ BAR B o, Bd. 3172, fol. 206v.

⁵¹ BAR B o, Bd. 3172, fol. 207.

⁵² Anhang 1: Klasse 3 Nr. 1.

⁵³ BAR B o, Bd. 3172, fol. 205v.

⁵⁴ BAR B o, Bd. 3171, fol. 217v.

fehlenden Teilen im Puzzle: zur datierten, offiziellen Reinschrift des Strassenverzeichnisses und zu den formulierten Kriterien für die Klasseneinteilung. Die quellenkritische Überprüfung ergab, dass dieses Strassenverzeichnis eine durchaus gültige und belastbare Momentaufnahme des innerschweizerischen Strassen- und Wegnetzes von Anfang 1801 darstellt.

Von den 119 erfassten Landverkehrsverbindungen entfielen 35 Prozent auf Haupt- und Fahrstrassen sowie befahrbare Karrenwege. Die anderen 65 Prozent konnten nicht befahren werden; ein Drittel davon diente dem Saumverkehr, zwei Drittel waren bloss Fusswege. Das Strassenverzeichnis von 1801 ist gerade auch deshalb so wertvoll, weil es das unterste und unscheinbarste Verbindungsnetz der nur zu Fuss begehbaren Wege erstmals in einer gewissen Vollständigkeit nennt und damit zum Vorschein bringt.

Keine der nationalen Hauptstrassen für den Handels-, Reise- und Postverkehr berührte geschweige denn durchquerte den Kanton Waldstätten. Die wenigen für den Schwerverkehr geeigneten Haupt- und Fahrstrassen konzentrierten sich in ihrer Mehrzahl im äussersten Norden des Kantons, typischerweise meistens ausgehend von beziehungsweise endend in Zug, der einzigen Stadt des Untersuchungsgebiets. Das in der Umgebung von Zug viel enger geknüpfte und auch höher klassierte Strassennetz ist als Ausläufer des grossen mittelländischen Netzes zu sehen. Insgesamt erzeugte das grösstenteils in den Alpen und Voralpen gelegene, stark coupierte und gekammerte Untersuchungsgebiet ein nur beschwerlich zu benützendes, sehr kleinteiliges Verkehrsnetz, das zudem mit häufigen Wechseln des Verkehrsmittels belastet war. Am eindrücklichsten ist dabei die Beobachtung, dass zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Kantons Waldstätten keine einzige durchgehende Verbindung für den Gütertransport auf dem Landweg bestand, sei es nun auf Rädern oder auf Saumtieren. Die zentrale Wichtigkeit der Seen – des Vierwaldstättersees wie des Zugersees – als der bevorzugt benutzten grossen verbindenden Wasserstrassen tritt deutlich hervor. Im Übrigen erscheint der Zustand des erfassten Verkehrs- und Gütertransportsystems in einem düsteren Licht: Gut die Hälfte aller Strassen und Wege wurde als schlecht qualifiziert, nicht einmal ein Fünftel als wirklich gut.

Das sechsklassige Strassenverzeichnis des Kantons Waldstätten von 1801 ist im Anhang vollumfänglich publiziert. Gleichzeitig wurden die wichtigsten Informationen der Tabelle – welche Strassen und Wege gab es überhaupt und wie waren sie klassiert? – kartografisch umgesetzt, wobei die in die Kartenbeilage eingezeichneten Strassenverläufe keineswegs als exakte Linienführungen zu verstehen sind.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Peter Hoppe

Moosstrasse 10

6330 Cham

e-mail: peter.hoppe@allg.zg.ch

Für die nachstehende Publikation des sechsklassigen Strassenverzeichnisses des Kantons Waldstätten von 1801 gelten folgende Grundsätze: Referenztext ist die Reinschrift im Bundesarchiv Bern; sie wird buchstaben-, aber nicht vollständig zeichengetreu wiedergegeben. Die einzige Abweichung gegenüber dem Original entsteht dadurch, dass sich bei der Kennzeichnung der Siedlungsgrößen das Symbol für ein beträchtlicheres Dorf – ein grösseres Kreislein – und das Symbol für ein weniger beträchtliches Dorf – ein kleineres Kreislein – im Original nicht eindeutig unterscheiden lassen. 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 Tabelleneinteilung wird originalgetreu abgebildet. 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 Kartenbeilage sollte die Identifikation möglich sein.

Classierung der Strassen im Kanton Waldstätten 1801.

Erklärung der Zeichen

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

1^{te} Classe [nationale Hauptstrassen für den Handels-, Reise- und Postverkehr:]				
keine.				
2^{te} Classe [Hauptstrassen für den Schwerverkehr].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbe anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
<i>Altorf.</i>	1. Straße des St. Gotthards.	Fängt an bey Flüelen, und endet an den Grenzen von Lifenen, auf der halben Straße von Hospital bis auf die Höhe des Gotthards, beym sogenannten gesprengten {neuen} Weg.	Geht über Altdorf ②, Kluß ⑤, Silenen ③, Steg [Amsteg] ③, Ried ④, Meitschlingen ⑤, Wyler ④, St. Anna ④, Surriti ④, Wasen {Waßen} ③, Wattingen ④, Göschenen ③, Andermatt ② und Hospital ③.	Von der langen Brücke [Alt Römerbrugg] in der Schellenen bis an die Grenze von Lifenen muß nun der Bezirk Andermatt die Straße unterhalten, weil jüngst hin die Regierung demselben das {ehvorige} Weggeld <i>wieder</i> zu beziehen bewilliget hat. {Bedarf vieler Erbeßerungen.} ⁵⁵
<i>Zug.</i>	2. Straße von Luzern nach Zürich.	Fängt an den Grenzen des Kantons Luzern dießseits 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. ⁵⁶

⁵⁵ «Wiewohl in keinem andern Theile Helvetiens Wege, die blos für Saumthiere dienen, klaßirt worden sind, so jedennoch hat man in Ansehen dieser Straße, wegen ihrer Wichtigkeit und der Nothwendigkeit, selbe zu unterhalten, eine Ausnahme machen müssen.» Vorlage der Oberbehörde, die gemäss Weisung des Kriegsministers vom 30.12.1800 nur noch von Wort zu Wort in die Bemerkungsrubrik hätte übertragen werden sollen: StAZG Abt. B, Archiv des Regierungsstatthalters, Theke des Kriegsministers, Kopie eines Schreibens des Kriegsministers an die Verwaltungskammer des Kantons Waldstätten, mit Beilage, 30.12.1800, S. 381.

⁵⁶ «Diese Straß ist in schlechtem Zustand, weil sie noch nie regelmäßig und nach den Grundsätzen der Kunst angelegt worden ist. Auch wird sie blos wegen ihrer Wichtigkeit für den Handel hier klaßirt.» Ebenda.

2 ^{te} Classe [Hauptstrassen für den Schwerverkehr].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbe anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	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 Kämlen ④.	Jst in gutem Stande. ⁵⁷
Zug.	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 Lindenham ④.	Jst in ziemlich <i>gutem</i> {ehrbarem} Stande. ⁵⁸
Zug.	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. ⁵⁹
3 ^{te} Classe [Fahrstrassen].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Schwiz.	1. Straße von {gestrichen: Brunnen, Distrikt} Schwiz nach den Grenzen des Kantons Linth.	Fängt an bey Brunnen, und endet bey dem sogenannten Schwyzerbrükli an den Grenzen des Kantons Linth, gegen der Schindellegi.	Von Brunnen ③ geht sie über Jbach ③, Schwiz ②, Steinen ③, Ecce homo ④, Sattel ③, Rothenthurm ③ und über die Altmatt ⑤.	Jst in schlechtem Zustande, besonders aber von Steinen bis Sattel, und erfordert große Reparationskosten.
Arth.	2. Straße von Küßnacht auf Jmmensee.	Fängt an bey Küßnacht, und endet bey Jmmensee.	Geht durch die hohle Gaß bey Tellens Kapelle vorbei.	Jst in schlechtem Zustande.

⁵⁷ «Diese Straße bedürfte an mehreren Orten neu hergestellt zu werden.» Ebenda.

⁵⁸ «Diese Straße ist nicht sehr dauerhaft gemacht; in der Folge wird man selbe an manchen Orten besser anlegen müssen.» Ebenda.

⁵⁹ «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].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	3. <i>Straße</i> von Zug auf Bremgarten.	Fängt an außer Zug auf der Lorzen, wo sie von der Luzernerstraße N ^o 3, 2 ^{te} Klasse, sich trennt, und endet beym sogenannten dürren <i>Arst</i> {Ast} an den Grenzen von Zürich beim Marchstein.	Geht über Steinhausen ③, Bibersee ④ und des Knopflishof ⑤.	In gutem Zustande.
4 ^{te} Classe [Fahr- oder Karrenwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	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. Von Zug geht sie über Allewinden ③ und Wylegeri ③.	Schlecht.
Zug.	2. {Straße} von Zug auf Egeri.	Fängt an bey Zug, und endet zu Oberegeri.	<i>Geht</i> über Menzingen ③ und Finstersee ④.	Eine {gestrichen: enge} Bergstraße.
Zug.	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 gedeckten Brücke über die Sihl.		Eine enge Bergstraße.
Zug.	4. Von der Sihlbrücke auf Egeri.	Fängt an bey der Sihlbrücke, und endet zu Oberegeri.	<i>Geht</i> über Neuheim ③ und Wylegeri ③.	Wie oben.
Zug.	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.

4 ^{te} Classe [Fahr- oder Karrenwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	6. Von Baar auf Menzingen.	Fängt an in Inwyl, wo sie sich von der Horgerstraße trennt, und endet in Menzingen. Oder fängt an in Baar und endet in Menzingen.	Geht durchs Lorzentobel, Schönbrunnen 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>
Zug.	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>
Zug.	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>
Zug.	9. Von Cham auf Küßnacht.	Fängt an in Kämleten, 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} ⁶⁰	<i>Ebenfalls schlecht.</i>
Zug.	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>
Zug.	11. Von Buonas auf Meyerskappel.	Fängt an in Buonas, und endet an der Grenze von Luzern gegen Meyerskappel.	<i>Geht</i> durch Weyden und Güter.	<i>Schlecht.</i>
Zug.	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>Uetliken</i> {Ürtlicken}.	<i>Geht</i> über Allmeinden.	<i>Sehr schlecht.</i>
Zug.	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.

⁶⁰ Kämmleten ist hier zweifellos ein Verschrieb. Richtig muss es wie im Konzept Böschenrot heissen.

4 ^{te} Classe [Fahr- oder Karrenwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Arth.	14. Von Arth auf Schwiz.	Fängt an bey Arth, und endet bey Brunnen oder Schwiz.	Geht durch Goldau ③, Lauwerts ③, Sewen ③, von da dem Urmiberg nach über Wylen ④ auf Brunnen ③ oder über Jbach ③ in die Brunnerstraße von Schwyz auf Brunnen N ^o 1, 3 ^{te} Klasse, oder auf Schwiz ②.	Sehr schlecht.
Arth.	15. Von Obbusingen aus obiger Straße auf Steinen.	Fängt an Obbusingen, und endet bey Steinen in der Landstraße N ^o 1, 3 ^{te} Klasse.	Geht <i>über</i> {durch} mosigtes Land.	Ist in schlechtem Stande.
Arth.	16. Von Küßnacht auf Udligenschwil im K[anton] Luzern.	Fängt an bey Küßnacht, und endet an den Grenzen von Luzern gegen Uodligenschwil.	Geht durch Güter und Weyden.	Eine schlechte Straße.
Swiz.	17. Von Steinen auf Sewen.	Fängt an in Steinen, und endet <i>in</i> {bei} Sewen.	<i>Geht</i> über Allmeinden.	<i>Ist in schlechtem Stande.</i> {Dito [wie Strasse 4.15].}
Swiz.	18. Von Schwyz ins Muthathal.	Fängt an in Schwyz, und endet bei der hintern gedeckten Brücke im Muthathal.	<i>Geht</i> über Jbach ④ und Schönenbuch ④.	Eine Bergstraße.
Einsiedeln.	19. Von Einsiedeln auf Pfäffikon.	Fängt an in Einsiedeln, und endet auf der Lugeten an den Grenzen von Linth.	Geht über den Etzel ⑤.	<i>Ist mittelmäßig gut.</i> {In ziemlich gutem Zustande.}
Einsiedeln.	20. Von Einsiedeln gegen die Schindellegi.	Fängt an in Einsiedeln, und endet an der Biberbrücke an den Grenzen von Linth.	<i>Geht</i> über Bennau ④.	<i>Wie oben.</i> {Mittelmäßig gut.}
Einsiedeln.	21. Von Einsiedeln auf die Altmatt.	Fängt an in Einsiedeln, und endet auf der Altmatt an der Landstraße von Brunnen N ^o 1, 3 ^{te} Klasse.	<i>Geht</i> über den Katzenstrik ⑤.	<i>Ist steil und nicht gut unterhalten.</i>
Einsiedeln.	22. Von Einsiedeln in Jberg und Euthal.	Fängt an in Einsiedeln, und endet rechts im Jberg und links im Euthal.	Geht über Groß in Jberg ④ und theilt sich bey der Euthalbrücke nach Jberg und Euthal ③.	<i>Ist nicht übel unterhalten.</i>

4 ^{te} Classe [Fahr- oder Karrenwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Sarnen.	23. {Straße} von <i>Altnacht</i> {Alpnacht} bis Lungern.	Fängt an <i>am Gestade</i> {am See} zu <i>Altnacht</i> , und endet in Lungern am Fuße des Brünigs.	Geht durch <i>Altnacht</i> {Alpnacht} ③, Kägiswyl ③, Sarnen ②, Saxeln ③ und Gyswyl ③.	Schlecht.
Sarnen.	24. {Straße} von Sarnen auf Stanz.	Fängt an in Sarnen, und endet an den Grenzen des Distrikts Stanz gegen St. Jakob.	Geht durch Kerns ③ und Wiserlen ④.	Schlecht.
Stanz.	25. {Straße} von Stanstaad auf Engelberg.	Fängt an am See, und endet in Engelberg.	<i>Geht</i> durch Stanz ②, Thalenwyl [Dallenwil] ③, Wolfenschießen ③ und Grafenort ⑤.	Schlecht.
Stanz.	26. Von Stans auf Sarnen.	Fängt an in Stanz, und endet an den Grenzen <i>von</i> {des Bezirks} Sarnen <i>bey</i> {ob} St. Jakob.	Geht durch Roren und St. Jakob ④.	Schlecht.
Stanz.	27. Von Stans auf Buchs.	Fängt an in Stanz, und endet in Buchs am See.	Geht über Wyl ④ und Ennerberg ⑤ oder auch über die Stanzer und Buchser Allmend auf Buchs ③.	<i>Ist</i> mittelmäßig gut. {Wie ob.}
Stanz.	28. Von Buchs auf St. Antoni.	Fängt an in Buchs, und endet bey St. Antoni.	<i>Geht</i> über die Allmeind.	<i>Ist</i> gut <i>im Stande</i> .
Stanz.	29. Von Wyl auf Büren.	Fängt an zu Wyl, wo sie sich von der Straße N ^o 27, 4 ^{te} Klasse, trennt, und endet in Büren.	<i>Geht</i> über Hostetten.	Schlecht.
Altdorf.	30. Von Altdorf auf Bürgeln.	Fängt an in Altdorf, und endet in Bürgeln.	<i>Geht</i> über Hartelfingen ④.	Schlecht.
Altdorf.	31. Von Bürgeln auf Schattdorf.	Fängt an in Bürgeln, und endet in der Gotthardsstraße bey Bözlingen N ^o 1, 2 ^{te} Klasse.	Geht über Schattdorf ③.	Schlecht <i>im Stande</i> .
Altdorf.	32. Von Altdorf auf Seedorf.	Fängt an zu Altdorf, und endet in Seedorf.	Geht über die Reuß.	<i>Ist</i> mittelmäßig.
Altdorf.	33. Von Altdorf auf Attinghausen.	Fängt an in Altdorf, und endet in Attinghausen.	Geht über die Reuß.	<i>Ist</i> <i>Streckenweise</i> bald gut, bald schlecht. {Gut und schlecht.}

4 ^{te} Classe [Fahr- oder Karrenwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Altdorf.	34. Von Altdorf auf Erstfelden.	Fängt an in Altdorf, und trennt sich 3 Viertelstunde ob Schattdorf aus der Gotthardsstraße N ^o 1, 2 ^{te} Klasse, und endet in Erstfelden, und geht wieder in die Gotthardsstraße bey der Clus.	Geht über die Reuß.	<i>Ist schlecht.</i>
5 ^{te} Classe [Saumwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	1. Von Zug auf Arth.	Fängt an in Zug, und endet in Arth.	<i>Geht über</i> Oberwyl ③, Walchwyl ③ und St. <i>Andrä</i> {Adrian} ⑤. ⁶¹	<i>Bald gut, bald schlecht.</i> {Gut im Stande.}
Zug.	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.
Zug.	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 ^o 1, 3 ^{te} Klasse.	Geht übers <i>Tännli</i> {Tendli} ⑤.	<i>Schlecht.</i>
Arth.	4. Von Arth auf Küßnacht.	Fängt an in Arth, und endet in Küßnacht.	<i>Geht durch</i> Oberimmensee ⑤.	Schlecht.
Arth.	5. Von Küßnacht auf Mehrlishachen.	Fängt an in Küßnacht, und endet außer Mehrlishachen an den Grenzen des Kantons Luzern.	<i>Geht durch</i> Güter.	<i>Schlecht.</i> {Dito.} <i>Schlecht.</i>
Arth.	6. Von Küßnacht auf Greppen.	Fängt an in Küßnacht, und endet an den Grenzen vom Kanton Luzern gegen Greppen.	<i>Geht durch</i> Güter.	<i>Eine</i> Bergstraße.
Swiz.	7. Von Brunnen auf Sisikon.	Fängt an in Brunnen, und endet in Sisikon.	<i>Geht über</i> Morschach ③ und Tannen ③.	<i>Eine</i> Bergstraße.
Swiz.	8. Von Schwiz über den Hagen auf Einsiedeln.	Fängt an in Schwiz, und endet in Einsiedeln.	<i>Geht über</i> den Hagen ⑤ und {durch} das Alpthal ③.	<i>Eine steile</i> Bergstraße.

⁶¹ 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.

5 ^{te} Classe [Saumwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Swiz.	9. Von Schwiz <i>nach</i> {in} Jberg.	Fängt an in Schwiz, und endet <i>in</i> {im} Jberg.	Geht über Rikenbach ⑤ und die Gebirge.	<i>Eine raube</i> Bergstraße.
Swiz.	10. Von Muthathal über den Bragel.	Fängt an im Muthathal, und endet im <i>Cleintal</i> {Kleenthal} Kanton Linth.	Geht über die Alpen.	<i>Eine</i> Bergstraße.
Einsiedeln.	11. Von Einsiedeln ins Alphthal.	Fängt an in Einsiedeln, und endet im Alphthal.	Geht über {die} Trachslau ④.	<i>Eine</i> gute Straße.
Sarnen.	12. Von Lungern über den Brünig.	Fängt an in Lungern, und endet bey der Hochwacht im Kanton Oberland.	Geht über die Gebirge.	<i>Eine raube</i> Bergstraße.
Sarnen.	13. Von Kerns ins Melchthal.	Fängt an in Kerns, und endet im Melchthal.	<i>Geht</i> über <i>St. Niklaus</i> {St. Niklausen} ④ und Schilt ④.	<i>Eine</i> Bergstraße.
Sarnen.	14. Von Sarnen in die Schwendi.	Fängt an in Sarnen, und endet in der Schwendi.	Geht über <i>Kirchhof</i> {Kirchhofen} ④ und Gören ⑤.	<i>Eine schlechte</i> Bergstraße.
Sarnen.	15. Von Sarnen auf Gyswyl.	Fängt an in Sarnen, und endet im Großentheil.	<i>Geht</i> über <i>Saxeln</i> ③, Wylen ④ und Oberwiel ⑤. ⁶²	Schlecht.
Sarnen.	16. Von Sachslen ins Melchthal.	Fängt an in Sachslen, und endet im Melchthal.	Geht <i>über</i> {übers} Flühli ④.	Schlechte Bergstraße.
Sarnen.	17. Von Gyswyl über den Sattel.	Fängt an im Großentheil, und endet bey der Glaßhütte <i>im Entlibuch</i> .	<i>Geht</i> über die Alpen.	{Sehr schlecht.}
Stanz.	18. Von Buchs auf Emmetten.	Fängt an in Buchs, und endet in Emmetten.	Geht über Ridli ④ und Beggenried ③.	Mittelmäßig gut.
Andermat.	19. Von Andermatt über den Crispalt oder Creuzli.	Fängt an in Andermatt, und endet bey Tschumutta in Rhezien.	Geht über die Oberalp, ein Gebirge.	<i>Sehr schlecht.</i> {Schlechte Bergstraße.}
Andermat.	20. Von Andermatt übers Bergli.	Fängt an in Andermatt, und endet bey St. Jakob in Rhezien [Rueras].	Geht übers Bergli.	<i>Überaus schlecht.</i> {Schlechte Bergstraße.}
Andermat.	21. Von Waßen über den Sustenberg.	Fängt an in Waßen, und endet in Gadmen Canton Oberland.	Geht über Meyen ③ <i>und Gebirge</i> .	<i>Sehr</i> schlecht.
Andermat.	22. Von Hospital über die Furka.	Fängt an in Hospital, und endet in Oberwald, Kanton Wallis.	Geht über Zumdorf ③ und Realp ③ {und Garschen}	<i>Ist äusserst</i> schlecht.

⁶² Saxeln ist zweifellos falsch, weil der Weg dem linken Seeufer entlang verläuft, und kommt im Konzept richtigerweise gar nicht vor.

5 ^{te} Classe [Saumwege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Altdorf.	23. Von Altdorf durchs Schächenthal in <i>den</i> Kanton Linth.	Fängt an in Altdorf, und endet <i>in Ennetmarkt</i> {im Enetmärcht} ⁶³ an den Grenzen von Linth.	Geht über Bürgeln ③, Spiringen ③, Unterschächen ③, Äsch ⑤ und <i>St. Niklaus</i> {St. Niclausen} ⑤.	<i>Ist mittelmäßig gut.</i>
Altdorf.	24. Von Seedorf ins <i>Jsithal</i> {Isenthal}.	Fängt an in Seedorf, und endet im Jsithal.	Geht über Bolzbach ④ und Frutkappeli. ⁶⁴	Die Zwischenstraße von <i>Jsithal</i> {Isenthal} bis Bauwen könnte zwar auch, aber nur im äussersten Nothfalle und mit Gefahr mit Saumpferden <i>befahren</i> {gebraucht} werden.
Altdorf.	25. Von Bauwen auf Emmetten.	Fängt an in Bauwen, und endet in Emmetten.	Geht über Beroldingen, Sonnenberg und Seelisberg.	<i>Schlecht.</i>
Altdorf.	26. Von Gurtneilen auf Waßen.	Fängt an in Gurtneilen, und endet in Waßen.	Geht über St. Anna im Wyler ④ und den Pfaffensprung ④.	<i>Eine schlechte Bergstraße.</i>
6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	1. Von Zug auf Baar.	Fängt an in Zug, und endet in Baar.	Geht <i>über</i> {übers} Lauried und die Allmend.	<i>Ziemlich gut.</i>
Zug.	2. Von Baar auf Kappel.	Fängt an in Baar, und endet an den Grenzen von Zürich gegen Kappel.	Über den Frühenberg und Tann ⑤.	<i>Ist mittelmäßig gut.</i>
Zug.	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 Oberlüßi.	<i>Eine mittelmäßig gute Bergstraße.</i> <i>Ist mittelmäßig gut.</i>

⁶³ Alte Bezeichnung für Urnerboden. ALBERT HUG und VIKTOR WEIBEL: Urner Namenbuch, Die Orts- und Flurnamen des Kantons Uri. 4 Bände, Altdorf 1988–1991, Bd. 1, Sp. 563.

⁶⁴ Die Kapelle existiert nicht mehr. HUG/WEIBEL (wie Anm. 63), Bd. 1, Sp. 1120.

6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Zug.	4. Von Zug auf Steinhausen.	Fängt an in Zug, trennt sich beym Brükli von der Luzernerstraße, und fällt beym Steinhauserbrükli in die Bremgartnerstraße, und endet in Steinhausen.	Durch Güter und Allmeinden.	<i>Ist gut.</i>
Zug.	5. Von Baar auf Cham.	Fängt an in Baar, und endet in Cham.	Geht über Steinhausen ③ und <i>das</i> Städtli <i>bey</i> Cham ④.	<i>Ist gut.</i>
Zug.	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 Frießlicham ④, Rumeldiken ③ und Frauenthal ③.	<i>Ist gut.</i> {Gute Straße.}
Zug.	7. Von Steinhausen auf Knonau.	Fängt an in Steinhausen, und endet an den Grenzen von Zürich bey Knonau.	Durch Weyden und Güter.	Mittelmäßig.
Zug.	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.	<i>Ist gut im Stande.</i>
Zug.	9. Von Oberegeri auf Einsiedeln.	Fängt an in Oberegeri, und fällt auf der Altmatt in <i>der</i> {die} Landstraße N° 1, 3 ^{te} Klasse.	Geht über Waldschlag und St. Jost ⑤.	Schlecht.
Zug.	10. Von Oberegeri auf Menzingen.	Fängt an in Mitteldorf, und endet in Menzingen.	Geht übers <i>Gschneyt</i> {Schneyt} ⑤ und Schurtannen ⑤.	Gut.
Zug.	11. Von Cham auf Luzern.	Fängt an in Cham, und trennt sich bey Kämmläten 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.	<i>Ist gut.</i>
Schwiz.	12. Von Steinen an Steinerberg.	Fängt an in Steinen, und endet am Steinerberg.	Geht über St. Vinzenz ④ und Müsengricht ④.	Gut.
Schwiz.	13. Von Schwyz auf Brunnen.	Fängt an in Schwyz, und endet in Brunnen.	Geht über Jbach ③ und Jngenbohl ③.	Gut.

6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Schwiz.	14. Von Schwyz auf Gersau.	Fängt an in Schwyz, und endet in Gersau.	Geht über Jngenbohl ③, Schroten ⑤ und Kindlimord ⑤.	<i>Ist ein schlechter Weg, wo er dem Waldstädtersee nachgeht.</i>
Schwiz.	15. Von Gersau auf <i>Fiznau</i> {Viznau}.	Fängt an in Gersau, und endet an den Grenzen vom Kanton Luzern.	Geht über Rothenschuh ⑤.	<i>Ein schlechter Fusweg.</i>
Schwiz.	16. Von Schwyz ins Muthathal.	Fängt an in Schwyz, {und fällt theils in die Landstraße, geht aber gröstentheils durch die Güter} und endet im Muthathal.	{Gestrichen: geht übers Horn.} Geht theils durch Güter, theils durch die Straße N ^o 18, 4 ^{te} Klasse.	<i>Ist gut.</i>
Schwiz.	17. Vom Muthathal ins Schächenthal.	Fängt an hinten im Muthathal, und endet an den Grenzen von Altdorf auf der Rußalp.	Geht übers Hürithal und die Rußalp. ⁶⁵	Schlecht.
Schwiz.	18. Von Schwyz auf Jllgau.	Fängt an in Schwyz, und endet auf Jllgau.	Geht über Rikenbach ④, Stalden ④ und Oberberg.	<i>Ist mittelmäßig.</i>
Schwiz.	19. Von Jllgau ins Muthathal.	Fängt an in Jllgau, und fällt in die Landstraße im Muthathal.	Geht dem Staubbach nach.	<i>Eine schlechte und gefährliche Bergstraße.</i>
Schwiz.	20. Von Schwyz auf Mohrschach.	Fängt an in Schwyz, und endet <i>in</i> {auf} Morschach.	Geht über Unter- und Oberschönenbuch ④.	<i>Ist schlecht.</i>
Schwiz.	21. Von Ecce homo an die Schornen.	Fängt an bey Ecce homo und endet an den Grenzen von Zug.	<i>Geht</i> durch Güter.	<i>Ist mittelmäßig.</i>
Schwiz.	22. Von Sewen auf Schwyz.	Fängt an in Sewen, und endet in Schwyz.	Geht durch <i>Güter</i> {Eigengüter} über den Uettenbach. {oder} Ein anderer <i>Weg</i> geht gleichfalls durch <i>Güter</i> {Eigengüter}, und fällt außert dem Fleken in die Landstraße N ^o 1, 3 ^{te} Klasse, so von Brunnen über den Sattel geht.	Gut. {Gut}

⁶⁵ Der Weg über die Ruosalp führt ins Bisistal und Muotatal. Unmittelbar vor Muotathal ging er früher über den Weiler Hürital. Der Weg durchs Hürital führt nicht zur Ruosalp, sondern über den Chinzig. Vgl. auch Nr. 51.

6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Schwiz.	23. Von Steinen auf Jbach.	Fängt an in Steinen, und endet zu Jbach.	Geht durch das Kämiloch ⑤, Sewen ③, Eigenwies ⑤ und fällt zu Jbach in die Landstraße N ^o 1, 3 ^{te} Klasse, nach Brunnen.	<i>Ist gut.</i>
Arth.	24. Von Arth auf Ecce homo.	Fängt an in Arth, und endet bey Ecce homo in der Landstraße N ^o 1, 3 ^{te} Klasse.	Geht über Goldau ③, Röthen ⑤ und Steinerberg.	Schlecht {gestrichen: Bergstraße}.
Arth.	25. Von Arth auf die Rigi.	Fängt an in Arth, und endet auf der Rigi.	<i>Geht</i> über Goldau ③.	<i>Eine schlechte und steile Bergstraße.</i>
Arth.	26. Von Lauwerz auf die Rigi.	Fängt an in Lauwerz, und endet auf der Rigi.	Durchs Hüniloch {Hüniloch} und Ochsenküni [Ochsenchneu].	Schlechte Bergstraße.
Einsiedeln.	27. Von Einsiedeln ins Wäggithal.	Fängt an in Einsiedeln, und endet im Wäggithal Kanton Linth.	Geht über das Gebirg Sommerig oder über Groß ④, Euthal ③, Sihlthal ⑤, Wistannen, Höhe ins hintere Weggithal.	<i>Beide schlechte Bergstraßen.</i> {Schlecht.}
Sarnen.	28. Von Altnacht auf Hergiswyl.	Fängt an in Altnacht, und endet in Hergiswyl {gestrichen: an den Grenzen von Luzern gegen Horb}, Distrikt Stanz.	Geht über die Rengg <i>am Pilatus.</i>	<i>Schlecht und äusserst steil.</i> {Schlechte Bergstraße.}
Sarnen.	29. Von Melchthal auf Engelberg.	Fängt an im Melchthal, und endet in Engelberg.	Geht über die Storegg, und auch über das Joch, <i>ein Gebirge.</i>	<i>Eine schlechte rauhe Bergstraße.</i>
Sarnen.	30. Von der Schwendi ins Entlibuch.	Fängt an in der Schwendi, und endet an den Grenzen von Entlibuch Kanton Luzern.	Geht über {die} Berge.	Schlecht.
Sarnen.	31. Von Sarnen auf Altnacht.	Fängt an in Sarnen, und endet {gestrichen: in Alpnacht} am Staade.	<i>Geht</i> über Kägiswyl ④ und <i>Altnacht</i> {Alpnacht} ③.	Mittelmäßig.
Sarnen.	32. Von Kerns auf St. Jakob.	Fängt an in Kerns, und endet an den Grenzen vom D[istrikt] Stanz bey St. Jakob.	Geht über Wiserlen.	Gut.
Sarnen.	33. Von Kerns auf Sachslen.	Fängt an in Kernsried, <i>und</i> endet in Sachslen.	Durch Güter.	Gut.

6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Sarnen.	34. Von Sarnen in den Römersberg [Ramersberg].	Fängt an in Sarnen, und endet <i>in</i> {im} Römersberg.	Durch Güter.	Mittelmäßig.
Sarnen.	35. Von Sarnen <i>auf</i> {nacher} Stans.	Fängt an in Sarnen, und endet ob St. Jakob an den Grenzen von Stans in der Straße N ^o 32, 6 ^{te} Klasse.	Geht über <i>Siebeneich</i> {Sibeneuch} durch den Kernwald.	Ist schlecht.
Stanz.	36. Von Stans auf St. Jakob.	Fängt an in Stanz, und endet an den Grenzen von Sarnen ob St. Jakob.	Geht über Rohren ⑤.	<i>Gut.</i>
Stanz.	37. Von Stans auf Stansstaad.	Fängt an in Stanz, und endet in Stanzstaad.	Durch Güter.	Gut.
Stanz.	38. Von Stanz auf Obbürgen.	Fängt an in Stans, und endet in Obbürgen.	Durch Wald und Güter.	Schlecht.
Stanz.	39. Von Stanz auf St. Antoni.	Fängt an in Stanz, und endet bey St. Anton am Buchsersee.	Durch Allmeinden und Güter.	<i>Schlecht.</i> {Gut.}
Stanz.	40. Von Stanz auf Wyl.	Fängt an in Stanz, und endet zu Wyl in der Landstraße von Stanz auf Buchs N ^o 27, 4 ^{te} Klasse.	Durch Güter.	Sehr gut.
Stanz.	41. Von Büren auf Wolfenschießen.	Fängt an in Büren, und endet in Wolfenschießen.	Durch Allmeinden und Güter.	Mittelmäßig.
Stanz.	42. Von Thalenywyl auf Wisiberg.	Fängt an in der Landstraße N ^o 25, 4 ^{te} Klasse, und endet in den Alpen vom Wisiberg.	{Gestrichen: Bergstraße} durch Berg und Alpen.	Schlecht.
Stanz.	43. Von Büren auf Rikenbach.	Fängt an in Büren, und geht zur Kapelle in Rikenbach, und endet in den Alpen.	{Gestrichen: Bergstraße} durch Wald und Alpen.	Schlecht.
Stanz.	44. Von Wolfenschießen auf Altzeln und Oberrikenbach.	Fängt an in Wolfenschießen, und endet in Altzeln und Oberrikenbach.	Durch Güter.	Mittelmäßig.
Stanz.	45. Von Engelberg auf Erstfelden.	Fängt an in Engelberg, und endet an den Grenzen von Altdorf.	Geht über Surenen und Waldnacht.	Schlechte Bergstraße.
Andermat.	46. Von <i>Geschenen</i> {Göschinen} in die <i>Geschener</i> {Goschener} Alp.	Fängt an in <i>Geschenen</i> {Göschinen}, und endet in der <i>Geschener</i> {Goschener} Alp.	Geht über Abfrutt ③, <i>St. Niklaus</i> {St. Niclausen} ⑤ und Gwüst ④.	Sehr schlecht.

6 ^{te} Classe [Fusswege].				
Distrikt	Namen der Strassen.	Ortschaften, wo selbige anfangen und enden.	Zwischenörter, über welche sie gehn.	Bemerkungen.
Altdorf.	47. Von Jsithal auf Bauwen.	Fängt an im Jsenthal, und endet in Bauwen.	Durch Wald und Alpen.	Schlecht.
Altdorf.	48. Von Sisikon auf Flüelen.	Fängt an in Sisikon, und endet in Flüelen.	Geht über Tellensprung und Achsen.	Schlecht.
Altdorf.	49. Von Meitschlingen auf Gurtzellen.	Fängt an in Meitschlingen, und endet in Gurtzellen.	Durch Weiden und Wald.	Schlecht.
Altdorf.	50. Von Steg [Amsteg] auf Brüsten [Bristen] und Goltzellern [Golzern].	Fängt an in Steg, und endet in Brüsten.	Durch Wald und Weyden.	<i>Eine steile Bergstraße.</i>
Altdorf.	51. Von Spiringen im Schächenthal ins Muthathal (die Suwarowsstraße)	Fängt an in Spiringen, und endet im Muthathal.	Geht über die Rußalp ⁶⁶ {sich} N ^o 17, 6 ^{te} Klasse.	Schlecht.

⁶⁶ Vgl. die Anm. 42 und 64.

ANHANG 2:

REGISTER ALLER ÖRTLICHKEITSNAMEN DES STRASSENVERZEICHNISSSES,
MIT VERWEIS AUF KLASSE UND STRASSENNUMMER

A

Abfrutt: 6.46
 Achsen (heute Axen): 6.48
 Ägeri siehe Egeri, Oberegeri,
 Wylegeri,
 Albis: 4.1
 Albisstraße: 4.8, 4.12
 Allenwinden, Allewinden: 4.2,
 4.5, 6.3
 Alpnachstad siehe Gestade,
 Staade
 Alpnacht (heute Alpnach): 4.23,
 6.28, 6.31
 Alt Römerbrugg siehe
 Lange Brücke
 Alpthal: 5.8, 5.11
 Altdorf, Altorf (heute Altdorf):
 2.1, 4.30, 4.32, 4.33, 4.34, 5.23
 Altdorf, Distrikt: 2.1, 4.30–4.34,
 5.23–5.26, 6.17, 6.45, 6.47–6.51
 Altmatt: 3.1, 4.21, 5.3, 6.9
 Altnacht (heute Alpnach): 4.23,
 6.28, 6.31
 Altzeln (heute Altzellen): 6.44
 Amsteg siehe Steg
 Andermatt: 2.1, 5.19, 5.20
 Andermatt, Distrikt: 2.1,
 5.19–5.22, 6.46
 Arth: 4.14, 5.1, 5.4, 6.24, 6.25
 Arth, Distrikt: 3.2, 4.14–4.16,
 5.4–5.6, 6.24–6.26
 Äsch: 5.23
 Attinghausen: 4.33
 Axen siehe Achsen

B

Baar: 2.5, 4.1, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8,
 4.12, 6.1, 6.2, 6.5
 Baarburg: 4.6
 Bauwen (heute Bauen): 5.24,
 5.25, 6.47
 Beggenried (heute Beckenried):
 5.18
 Bennau: 4.20
 Berchtwil: 2.2
 Bergli: 5.20
 Beroldingen: 5.25

Bezlingen siehe Bözlingen
 Biberbrücke
 (heute Biberbrugg): 4.20
 Bibersee: 3.3
 Bligistorf
 (heute Blickensdorf): 4.1,
 4.8, 4.12
 Bolzbach: 5.24
 Böschenrot siehe Pescharot
 Bözlingen (heute Bezlingen):
 4.31
 Bragel (heute Prugel): 5.10
 Bremgarten: 3.3
 Bremgartnerstraße: 6.4
 Bristen siehe Brüsten
 Brükli ZG (heute Brüggli):
 6.4
 Brünig: 4.23, 5.12
 Brunnen: 3.1, 4.14, 4.21, 5.7, 6.13,
 6.22, 6.23
 Brunnerstraße: 4.14
 Brüsten (heute Bristen): 6.50
 Buchs (heute Buochs): 4.27,
 4.28, 5.18, 6.40
 Buchsersee (heute Buochser-
 see): 6.39
 Buochs siehe Buchs
 Buonas: 4.9, 4.10, 4.11
 Buonaserstraße: 6.11
 Buosingen siehe Obbusingen
 Büren: 4.29, 6.41, 6.43
 Bürgeln (heute Bürglen):
 4.30, 4.31, 5.23

C

Cham: 2.3, 2.4, 4.9, 6.5, 6.6, 6.8,
 6.11
 Chämleten siehe Kämleten
 Chatzenstrick siehe Katzen-
 strik
 Chindlimord siehe Kindlimord
 Chlausenchäppeli siehe St.
 Niklaus
 Cleinthal (heute Klöntal): 5.10
 Clus, Kluß (heute Klus): 2.1,
 4.34
 Creuzli: 5.19
 Crispalt: 5.19

D

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

E

Ecce Homo: 3.1, 6.21, 6.24
 Edelebach (heute Edlibach): 4.6
 Egeri (heute Ägeri): 4.2, 4.4, 4.5,
 6.3
 Eigenwies: 6.23
 Einsiedeln: 4.19, 4.20, 4.21, 4.22,
 5.8, 5.11, 6.9, 6.27
 Einsiedeln, Distrikt: 4.19–4.22,
 5.11, 6.27
 Einwyl (heute Inwil): 4.5
 Eiterstalden (heute Heiterstal-
 den): 4.13, 5.18, 5.25
 Emmetten: 5.18, 5.25
 Enetmärcht (heute Urnerbo-
 den): 5.23
 Engelberg: 4.25, 6.29, 6.45
 Eniken (heute Enikon): 6.8
 Ennerberg: 4.27
 Ennetmarkt (heute Urnerbo-
 den): 5.23
 Entlibuch (heute Entlebuch):
 5.17, 6.30
 Erstfelden (heute Erstfeld):
 4.34, 6.45
 Etzel: 4.19
 Euthal: 4.22, 6.27
 Euthalerbrücke: 4.22

F

Finstersee: 4.3
 Fiznau (heute Vitznau): 6.15
 Fläschlihöchi siehe Höhe
 Flüelen: 2.1, 6.48
 Flühli: 5.16
 Frauenthal, Kloster: 6.6
 Frießlicham (heute Friesen-
 cham): 6.6

Frühenberg (heute Früeberg):
6.2
Frutkäppeli: 5.24
Furka: 5.22

G

Gadmen: 5.21
Garschen: 5.22
Geren siehe Gören
Gersau: 6.14, 6.15
Geschenen, Göschenen,
Göschinen (heute Gösche-
nen): 2.1, 6.46
Geschener Alp, Goschener Alp
(heute Göscheneralp): 6.46
Gestade (heute Alpnachstad):
4.23
Giswil siehe Gyswyl
Glaßhütte im Entlebuch: 5.17
Goldau: 4.14, 6.24, 6.25
Goltzellern (heute Golzern):
6.50
Gören (heute Geren): 5.14
Göschenen siehe Geschenen
Göschener Alp siehe Gesche-
ner Alp
Gotthard: 2.1
Gotthardsstraße, Straße des St.
Gotthards: 2.1, 4.31, 4.34
Grafenort: 4.25
Greppen: 5.6
Groß: 4.22, 6.27
Großentheil (heute Grossteil):
5.15, 5.17
Grüt: 6.3
Gschneyt (heute Schneit): 6.10
Gurtellen: 5.26, 6.49
Gwüst (heute Gwüest): 6.46
Gyswyl (heute Giswil): 4.23,
5.15, 5.17

H

Hagen (heute Haggen): 5.8
Hartelfingen: 4.30
Haselmatt: 5.2
Hautsee (heute Hauptsee): 5.2
Heiterstalden siehe Eiterstalden
Hergiswyl (heute Hergiswil):
6.28
Hinkenberg (heute Inkenberg):
4.5

Hinterburg: 4.6, 4.7
Hinteres Weggithal (heute
Innerthal): 6.27
Hochwacht (heute Wacht): 5.12
Höhe (heute Fläschlihöchi):
6.27
Hohle Gaß: 3.2
Holzhäusern: 6.11
Honau: 2.2, 4.10, 6.11
Horb (heute Horw): 6.28
Horgen: 2.5
Horgerstraße: 4.1, 4.3, 4.5, 4.6
Horn: 6.16
Horw siehe Horb
Hospital (heute Hospental): 2.1,
5.22
Hostetten: 4.29
Huiloch: 6.26
Hünenberg: 2.2
Hüniloch: 6.26
Hürithal: 6.17
Hütten: 4.3

I

Ibach siehe Jbach
Iberg siehe Jberg
Immensee siehe Jmmensee,
Oberimmensee
Ingenbohl siehe Jngenbohl
Inkenberg siehe Hinkenberg
Innerthal siehe Hinteres
Weggithal
Innwyl, Inwiel (heute Inwil):
2.5, 4.5
Inwil siehe Einwyl, Innwyl,
Inwiel, Jnwyl
Isenthal siehe Jsenthal

J

Jbach (heute Ibach): 3.1, 4.14,
4.18, 6.13, 6.23
Jberg (heute Iberg): 4.22, 5.9
Jllgau (heute Illgau): 6.18, 6.19
Jmmensee (heute Immensee):
3.2
Jngenbohl (heute Ingenbohl):
6.13, 6.14
Jnwyl (heute Inwil): 4.6
Joch: 6.29
Jsenthal, Jsithal
(heute Isenthal): 5.24, 6.47

K

Kägiswyl (heute Kägiswil):
4.23, 6.31
Kämiloch (heute Chämiloch):
6.23
Kämleten, Kämleten
(heute Chämleten): 2.3,
4.9, 6.11
Kappel: 4.1, 6.2
Katzenstrik (heute Chatzen-
strik): 4.21
Kerns: 4.24, 5.13, 6.32, 6.33
Kernsried: 6.33
Kernwald: 6.35
Kindlimord (heute Chindli-
mord): 6.14
Kirchhof, Kirchhofen: 5.14
Kleenthal (heute Klöntal):
5.10
Klöntal siehe Cleinthal,
Kleenthal
Kluß (heute Klus): 2.1, 4.34
Knonau: 2.2, 6.7
Knopflishof: 3.3
Küssnacht, Küßnacht: 3.2, 4.9,
4.16, 5.4, 5.5, 5.6

L

Lange Brücke (heute Alt
Römerbrugg): 2.1
Langrütli: 6.11
Lauerz siehe Lauwerts
Lauried: 6.1
Lauwerts, Lauwerz
(heute Lauerz): 4.14, 6.26
Lifenen (heute Livinental): 2.1
Lindencham: 2.4
Linth, Kanton: 3.1, 4.19, 4.20,
5.10, 5.23, 6.27
Livinental siehe Lifenen
Loreten (heute Loreto): 4.3
Lorzen: 3.3
Lorzentobel: 4.6
Lugeten (heute Luegeten):
4.19
Lungern: 4.23, 5.12
Lüssi siehe Oberlüßi
Luzern, Kanton: 2.2, 2.3, 2.4,
4.11, 4.16, 5.5, 5.6, 6.11, 6.15,
6.28, 6.30
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

M

Marchstein: 2.2, 2.3, 3.3
Mehrlichachen (heute
Merlichachen): 5.5
Meien siehe Meyen
Meierskappel siehe
Meyerkappel
Meisterschwyl (heute
Meisterswil): 2.2
Meitschlingen: 2.1, 6.49
Melchthal (heute
Melchtal): 5.13, 5.16,
6.29
Menzingen: 4.3, 4.6, 4.13,
6.10
Menzingerstraße: 4.7
Merlichachen siehe Mehrli-
schachen
Meyen (heute Meien): 5.21
Meyerskappel (heute Meiers-
kappel): 4.11
Milau (heute Mühlau): 6.6
Mitteldorf: 6.10
Morschach, Mohrschach: 5.7,
6.20
Mühlau siehe Milau
Müsengricht: 6.12
Muthathal, Mutthathal
(heute Muotathal,
Muotatal): 4.18, 5.10, 6.16,
6.17, 6.19, 6.51

N

Neuheim: 4.4, 4.7
Niederrickenbach siehe Riken-
bach

O

Obbürgen: 6.38
Obbusingen: 4.15
Oberägeri siehe Oberegeri
Oberalp: 5.19
Oberberg: 6.18
Oberegeri (heute Oberägeri):
4.2, 4.4, 4.13, 5.2, 5.3, 6.9, 6.10
Oberimmensee: 5.4

Oberland, Kanton: 5.12, 5.21
Oberlütli: 6.3
Oberrikenbach (heute Ober-
rikenbach): 6.44
Oberschönenbuch: 6.20
Oberwald VS: 5.22
Oberwiel OW (heute Oberwi-
len): 5.15
Oberwilen siehe Oberwiel
Oberwyl ZG (heute Oberwil):
5.1
Ochsenküni (heute Ochsen-
chneu): 6.26

P

Pescharot (heute Böschenrot):
4.9
Pfaffensprung: 5.26
Pfäffikon: 4.19
Pilatus: 6.28
Pragel siehe Bragel

R

Rainmatt siehe Reymatt
Ramersberg siehe Römersberg
Realp: 5.22
Rengg am Pilatus: 6.28
Reuß: 2.4, 4.32, 4.33, 4.34, 6.6
Reymatt (heute Rainmatt): 6.8
Rhezien (Rhätien): 5.19, 5.20
Ridli: 5.18
Ried: 2.1
Rigi: 6.25, 6.26
Rikenbach (heute Nieder-
rikenbach NW): 6.43
Rikenbach (heute Rickenbach
SZ): 5.9, 6.18, 6.43
Rohren, Roren: 4.26, 6.36
Römersberg (heute Ramers-
berg): 6.34
Röthen: 6.24
Rothenschuh (heute Rotschuo):
6.15
Rothenurm: 3.1
Rueras siehe St. Jakob in Rhe-
zien
Rumeldiken, Rumeltiken
(heute Rumentikon): 2.2, 6.6
Rußalp (heute Ruosalp): 6.17,
6.51

S

Sachslen (heute Sachseln, siehe
auch Saxeln): 5.16, 6.33
St. Adrian, St. Andrä: 5.1
St. Anna im Wyler: 2.1, 5.26
St. Anton, St. Antoni: 4.28,
6.39
St. Gotthard: 2.1
St. Jakob in Rhezien (heute
Rueras): 5.20
St. Jakob: 4.24, 4.26, 6.32, 6.35,
6.36
St. Jost: 6.9
St. Niklaus, St. Niclausen UR:
6.46
St. Niklaus, St. Niclausen UR
(heute Chlausenchäppeli):
5.23
St. Niklausen, St. Niklaus OW:
5.13
St. Verena: 6.3
St. Vinzenz: 6.12
St. Wolfgang: 2.2, 6.8
Sarnen: 4.23, 4.24, 4.26, 5.14, 5.15,
6.31, 6.34, 6.35
Sarnen, Distrikt: 4.23–4.24,
4.26, 5.12–5.17, 6.28–6.36, 6.36
Sattel SZ: 3.1, 6.22
Sattel OW: 5.17
Saxeln (heute Sachseln, siehe
auch Sachslen): 4.23, 5.15
Schächenthal: 5.23, 6.17, 6.51
Schattdorf: 4.31, 4.34
Schellenen (heute Schöllenen):
2.1
Schilt: 5.13
Schindellegi: 3.1, 4.20
Schneyt (heute Schneit): 6.10
Schöllenen siehe Schellenen
Schönbrunnen (heute Schön-
brunn): 4.6
Schönenbuch: 4.18, 6.20
Schornen: 5.2, 6.21
Schornenstraße: 5.3
Schroten: 6.14
Schurtannen: 6.10
Schützenhaus: 4.6
Schwendi: 5.14, 6.30
Schwyz, Schwiz: 3.1, 4.14, 4.18,
5.8, 5.9, 6.13, 6.14, 6.16, 6.18,
6.20, 6.22
Schwyz, Distrikt: 3.1,
4.17–4.18, 5.2, 5.7–5.10,
6.12–6.23

Schwyzbrüekli (heute Schwyzerbrugg): 3.1
Seedorf: 4.32, 5.24
Seelisberg: 5.25
Sewen (heute Seewen): 4.14, 4.17, 6.22, 6.23
Siebeneich, Sibeneuch: 6.35
Sihl: 4.3
Sihlbrücke (beim heutigen Sihlbrugg): 2.5, 4.4
Sihlthal: 6.27
Silenen: 2.1
Sinslerbrücke, Sinßbrücke: 2.4, 6.8
Sisikon: 5.7, 6.48
Sommerig: 6.27
Sonnenberg: 5.25
Springen: 5.23, 6.51
Staade (heute Alpnachstad): 6.31
Städtli bey Cham: 6.5
Stalden: 6.18
Stans, Stanz: 4.24, 4.25, 4.26, 4.27, 6.35, 6.36, 6.37, 6.38, 6.39, 6.40
Stans, Distrikt: 4.24, 4.25–4.29, 5.18, 6.28, 6.32, 6.35, 6.36–6.45
Stansstaad, Stanstaad, Stanzstaad (heute Stansstad): 4.25, 6.37
Stanz siehe Stans
Staubbach: 6.19
Steg (heute Amsteg): 2.1, 6.50
Steinen: 3.1, 4.15, 4.17, 6.12, 6.23
Steinerberg: 6.12, 6.24
Steinhausen: 3.3, 4.8, 6.4, 6.5, 6.7
Steinhauserbrüekli: 6.4
Stere siehe Stören
Storegg: 6.29
Stören (heute Steren): 6.3
Surenen: 6.45
Surriti (heute Surüti): 2.1
Sustenbergr: 5.21
Suwarowstraße: 6.51

T

Talacher siehe Thalachern
Tann: 6.2
Tannen: 5.7
Tännli, Tendli: 5.3
Tellens Kapelle (heute Tellskapelle): 3.2
Tellensprung (heute Tellplatte): 6.48
Thalachern (heute Talacher): 2.3
Thalenwyl (heute Dallenwil): 4.25, 6.42
Trachslau: 5.11
Tschumutta in Rhezien (heute Tschamutt): 5.19

U

Udligenschwil, Uodligenschwil (heute Udligenschwil): 4.16
Uetliken, Uetlikon, Ürtlicken (heute Ürzlikon): 4.12
Uettenbach: 6.22
Unterägeri siehe Wylegeri
Unterschächen: 5.23
Unterschönenbuch: 6.20
Urmiberg: 4.14

V

Vierwaldstättersee siehe Waldstättersee
Viznau (heute Vitznau): 6.15

W

Wacht siehe Hochwacht
Wäggithal (heute Wägital): 6.27
Walchwyl (heute Walchwil): 5.1
Waldnacht: 6.45

Waldschlag: 6.9
Waldstättersee (heute Vierwaldstättersee): 6.14
Wallis, Kanton: 5.22
Walterschwyl (heute Walterswil): 2.5
Walterten: 4.10
Wasen, Waßen (heute Wassen): 2.1, 5.21, 5.26
Wattigen: 2.1
Weggithal (heute Wägital), hinteres: 6.27
Wiserlen (heute Wisslerlen): 4.24, 6.32
Wisiberg (heute Wiesenberg): 6.42
Wistannen (heute Wisstannen): 6.27
Wolfenschießen: 4.25, 6.41, 6.44
Wyl NW: 4.27, 4.29, 6.40
Wylegeri (heute Unterägeri): 4.2, 4.4, 4.13
Wylen OW (heute Wilen): 5.15
Wylen SZ (heute Wilen): 4.14
Wyler UR (heute Wiler): 2.1, 5.26

Z

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
Zug, Distrikt: 2.2–2.5, 3.3, 4.1–4.13, 5.1–5.3, 6.1–6.11, 6.21
Zumdorf: 5.22
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

