STRASSENBAU VOR 150 JAHREN

von Hugo Maeder

Zu Anfang des letzten Jahrhunderts war es um Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Zürich schlimm bestellt, und zwar sowohl in administrativer wie in technischer Beziehung. Nach dem Sturze des Ancien Régime strebte die Helvetik die Zentralisierung des Verkehrs an, kam jedoch über an sich wertvolle planerische Vorarbeiten nicht hinaus. Erst die Regenerationszeit brachte dreissig Jahre später die praktischen Möglichkeiten für den Ausbau des Strassenwesens. Die aufkommende Industrialisierung und die damit verbundene Zunahme des Verkehrs riefen immer dringender nach Verbesserungen des Wegnetzes auch innerhalb der Gemeindegrenzen. Die Verbindungen mit den äussern Gemeindeteilen – Gockhausen, Geeren, Hermikon – durften nicht länger vernachlässigt werden.

Von jeher galt die Aufmerksamkeit der Regierung nur den drei Strassen, die dem Warentransport nach andern Kantonen oder dem Ausland dienten. So blieb es auch in der Mediationszeit. Das Weg- und Strassenmandat vom Januar 1804 erneuerte das alte System vollständig. Immerhin schuf der Grosse Rat im Zuge der allgemeinen Kompetenzausscheidungen ein sogenanntes Weg- und Strassendepartement; damit wollte man den immer stärker fühlbar werdenden Zerfall der Strassen aufhalten. Auch die Strassen Dübendorfs befanden sich in einem bedenklichen Zustand; einerseits waren sie durch die Wagenkolonnen der fremden Heere arg beschädigt, andererseits hatten die Gemeindebürger den Unterhalt sehr vernachlässigt. Die schweren Torffuder aus dem Wangener Ried beschleunigten das Zerstörungswerk. Aus einem Rapport an das Strassendepartement vom 14. Herbstmonat 1804, verfasst vom Wegknecht Jacob Gossweiler von Dübendorf, erfahren wir, «was für Turben fuhr Leuthe fahren, woher sie seien und was geschlächts und Namens». Im ganzen werden mehr als sechzig Namen genannt, darunter:

«aus dem Gfenn: Wirth Surber

aus Dübendorf: Jacob Gossweiler
Caspar Wäber
Heinrich Gossweiler
Jacob Gossweiler
Jacob Attinger
Heini Attinger, Heinrich Trüb
Johann Wäber
Jacob Staub
Caspar Wäber»



Die Gegend von Dübendorf um 1820 (etwa 1 : 75000)
Die Karte ist noch sehr ungenau, zeigt aber einige interessante Einzelheiten, wie zum Beispiel den Hinweis auf die grossen Torfvorkommen im Wangener Ried (heute Flugplatzareal).

Die Unterhaltspflichten empfanden die Dübendorfer als besonders drückend und ungerecht, weil die Strassen ja vor allem durch Krieg und fremde Fuhrwerke beschädigt worden waren. Die Ausbesserung erfolgte immer noch im «Gmeinwerch», für das jede Haushaltung in bestimmter Reihenfolge «einen Mann zu stellen» hatte, die Viehbesitzer zusätzlich ein Pferd samt Fuhrwerk. Für die Oberaufsicht war Statthalter Angst in Regensberg verantwortlich. Er bezeichnete diesen Zweig seines Amtes als einen der mühseligsten! Seine Anordnungen wurden vom Gemeinderat und von den Bürgern häufig nicht befolgt. Im September 1804 forderte Wegknecht Gossweiler im Auftrag des Statthalters die Gemeinden Dübendorf und Schwamendingen auf, ungesäumt die Kiesgrube in Stettbach abzudecken und die Strasse Dübendorf-Schwamendingen «mit einer gehörigen Anzahl Männern und Zügen» instand zu stellen. Die Reparatur sollte nach Ansicht des Wegknechtes etwa drei Wochen in Anspruch nehmen. Die angedrohten «missliebigen Massnahmen» machten keinen sonderlichen Eindruck: Schwamendingen ersuchte um mindestens vierzehn Tage Aufschub, weil sonst die nötigsten Feldarbeiten nicht mehr ausgeführt werden könnten, Dübendorf weigerte sich, die Fronarbeiten überhaupt in Angriff zu nehmen. Hauptgrund dafür war der Streit zwischen der Bauernsame und den «Tagloneren zu Dübendorf» über die Frage, wer nun eigentlich den Strassenunterhalt zu besorgen habe. Da man sich nicht einigen konnte, musste sich das Distriktsgericht Bülach damit befassen. Das Strassendepartement versuchte in der Folge, das Gericht entsprechend zu beeinflussen. Der Gerichtspräsident erhielt eine Einladung, «durch keine rechtliche Intervention die Arbeiten der Gemeinde Dübendorf an daselbiger Communicationsstrasse aufzuhalten», weil es sich um eine äusserst dringende und «mit möglichster Beförderung zu bewerkstelligende Reparatur handle». Das Gericht entschied denn auch mit Stimmenmehrheit, dass die «Last der Strassenreparatur zu Dübendorf» auf die ganze Gemeinde zu verteilen sei.

Immer wieder wurden die Anordnungen höherer Stellen von den Dübendorfer Behörden und Bürgern aus Kurzsichtigkeit und Selbstsucht nicht befolgt. Der Statthalter erhielt deshalb die Vollmacht, Saumselige dem Richter zu überweisen und die Arbeiten auf Kosten der Ungehorsamen ausführen zu lassen. Wir müssen uns allerdings hüten, die für uns unverständliche Haltung der damaligen Behörden mitleidig oder gar über-

heblich zu belächeln. Nicht immer mag es nur an gutem Willen gemangelt haben! Die Gemeindebürger hatten bis anhin keine Verwaltungsaufgaben zu besorgen gehabt, weshalb ihnen die nötigen Kenntnisse und Erfahrungen fehlten. Zudem empfand manch einer immer noch ein tiefsitzendes Misstrauen gegen die Obrigkeit. Ebenso wäre es ungerecht, zu behaupten, die Regierung sei besseren Verbindungen innerhalb der Landschaft grundsätzlich abgeneigt gewesen; auch fühlte sie die Notwendigkeit, das alte Unterhaltssystem zu ändern. Zuerst aber mussten durch strenge Sparmassnahmen die zerrütteten Finanzen geordnet werden. An eine Umgestaltung des Staatsvermögens war vorläufig nicht zu denken. Der ganze Staatshaushalt baute sich auf den Einnahmen der Zehnten und Grundzinsen auf, denn immer noch herrschte die Anschauung vor, dass nur die Grundlasten einen sicheren und reellen Wert darstellten, während die Besteuerung von Vermögen und Einkommen kein genügendes Fundament für die Staatsfinanzen bilden könnte . . . Man vergesse auch nicht, dass viele kleinere, aber auch alte und angesehene Geschäftshäuser, bei denen manch ein Dübendorfer sein Brot verdiente, gegen Ende der Kontinentalsperre ruiniert waren. Die Folge war grauenhaftes Elend in den betroffenen Familien. Die Not konnte nur durch den Besitz einiger Grundstücke gemildert werden. Man begreift unter diesen Umständen, dass die Bürger keine Lust zu unnützem Strassenbau verspürten.
Auch fehlte noch ein zweckmässiges und der Zeit angepasstes Strassengesetz, und man empfand den Mangel eines Gesetzes über die Abtretung von Privatrechten (Expropriation); konnte doch ohne ein solches die gemeinnützigste Unternehmung durch den Eigensinn eines einzelnen verhindert werden.

Wegknecht Jacob Gossweiler von Dübendorf
Der bereits erwähnte Wegknecht Jacob Gossweiler, Kirchenpfleger, aus Dübendorf, amtete von 1804 bis zu seinem Tode im Jahre 1820. Dann wurde die Stelle seinem ältesten Sohne übertragen. Im Protokoll heisst es: «Das Departement hofft und erwartet, dass er sich würdig mache.» Nach einem Bericht von Strasseninspektor Caspar Spitteler waren die Wegknechte grösstenteils saumselig, nachlässig und träg. Die Entlöhnung war dementsprechend mässig, durchschnittlich 200 Franken im Jahr. Je nach Fleiss und Tüchtigkeit reichte es am Jahresende noch zu einer

Gratifikation. Es ist als Zeugnis sehr gewissenhafter Erfüllung der Dienstpflicht anzusehen, dass Jacob Gossweiler immer das Maximum von anfänglich 10, später 48 Franken zugesprochen erhielt.
Neben der eigentlichen Tätigkeit an den Strassen versahen die Wegknechte zusätzlich eine Art Polizeifunktion, indem sie auch für die Einhaltung aller in der Strassenverordnung enthaltenen Bestimmungen zu sorgen hatten. Zuwiderhandelnde wurden angezeigt, vor das Strassendepartement zitiert und bestraft.
Folgende Dübendorfer Fuhrleute wurden ums Jahr 1820 gebüsst:

«David Trüeb	wegen Reitens auf einem Fussweg	Fr. 2.–
Jacob Binder	wegen Fahrens auf einem Fussweg	Fr. 2.–
Melchior Waldvogel	wegen Überladung des Fuhrwerks	Fr. 3.–
Heinrich Wuhrmann	wegen Beschimpfung der löblichen Wägbau-Commission	Fr. 1.–.»

Es scheint schon damals Leute gegeben zu haben, die den Anforderungen des Verkehrs nicht ganz gewachsen waren. In einer Bussenverfügung des Strassendepartementes heisst es lakonisch: «Sept. 1805: Joseph Gossweiler zu Dübendorf wurde wegen ungeschicktem Fahren und Umwerfen seines Wagens in einen Graben durch den Weibel mit 2 fr. 4 batzen gebüsst.»

Bau des Neuweges

Durch die liberale Umwälzung in den dreissiger Jahren gestalteten sich die Verhältnisse im Strassenwesen ganz neu. Die merkliche Zunahme des Waren- und Wagenverkehrs machte den Ausbau und die Verbesserung des Verkehrsnetzes zu einem dringenden Bedürfnis. Die wesentlichste Voraussetzung hiezu war das im Januar 1832 angenommene Expropriationsgesetz, wonach jeder, da, wo höhere Rücksichten des öffentlichen Wohls es erfordern, seine Privatrechte gegen Entschädigung an den Staat oder an eine Gemeinde abzutreten verpflichtet ist. Von grösster Bedeutung war der Erlass eines besonderen Gesetzes über das Strassenwesen. «Gute Schulen und gute Strassen sind eine Zierde des Landes; für die ersteren ist gesorgt, es handelt sich jetzt um die letzten», erklärte im Grossen Rat ein überzeugter Befürworter des fortschrittlichen Gesetzes. Dieses wurde denn auch nach harten Kämpfen am 18. April 1833 genehmigt. Es sah als wichtigste Verbindungswege vier Hauptstrassen erster und vierzehn Landstrassen zweiter Klasse vor.

Die schon bestehenden und neu projektierten Strassen und Wege des Kantons wurden in vier Klassen eingeteilt:

1. Hauptstrassen:
für die Verbindung mit andern Kantonen oder dem Ausland, zum Beispiel Zürich–Schwamendingen–Bassersdorf–Winterthur–Wil–St. Gallen;

2. Landstrassen:
hauptsächlich für den Verkehr einzelner Teile des Kantons, zum Beispiel die Landstrasse Nr. 2 Zürich–Dübendorf–Uster oder die Landstrasse Nr. 3 Zürich–Dübendorf–Fehraltorf–Tösstal;

3. Kommunikationsstrassen und Landfusswege:
zur Verbindung benachbarter Kirchgemeinden unter sich sowie mit den Haupt- und Landstrassen, zum Beispiel Dübendorf–Fällanden, Dübendorf–Wangen;

4. Nebenstrassen:
verbinden kleinere Orte oder Teile einer Gemeinde mit den wichtigsten Strassen, zum Beispiel Dübendorf–Gockhausen.
Die Finanzierungsbestimmungen widerspiegeln deutlich den Kompromiss, einerseits den Gemeinden eine nicht allzu grosse Last aufzubürden, anderseits nicht alle Arbeiten auf Kosten des Staates auszuführen. Auf Grund der schlechten Erfahrungen mutete man dem Landbürger lieber mehr Steuern zu, als ihn ständig an den Strassen arbeiten zu lassen. Die Gemeinden wurden insofern entlastet, als der Staat für den Ankauf des entsprechenden Landes, für dessen Bekiesung, für die Aufsicht, für die Erbauung von Brücken und für andere Maurerarbeiten aufkam. Sie übernahmen nur den Transport der Baumaterialien, stellten die Handlanger zur Verfügung, öffneten die Kiesgruben und leisteten die restlichen Bauarbeiten.
Der Gemeindebeitrag richtete sich in erster Linie nach den Verhältnissen der Bevölkerung und deren ökonomischen Kräften; aber auch die Grösse der Liegenschaften, der Umfang des Viehbestandes sowie der «mutmassliche Vorteil, den sie von der neuen Strasse ziehen werde», spielten eine wichtige Rolle. Die letztere Bestimmung machte der Regierung schwer zu schaffen, da die betroffenen Gemeinden natürlich von einem Mehrwert

nichts wissen wollten; andererseits fühlten sich Orte übergangen, die von keiner Haupt- oder Landstrasse erschlossen wurden.
Um die geplanten Strassenführungen entbrannte bald ein heftiger Streit. Insbesondere die Strasse Zürich–Uster erhitzte die Gemüter ausserordentlich, ein dickes Aktenbündel erzählt noch heute davon! Im April 1834 ersuchte Hegnau die Regierung in einem Memorial, die Strasse nicht wie vorgesehen über Hegnau zu führen, sondern ihren bisherigen Verlauf über Schwerzenbach–Greifensee beizubehalten und auszubauen. Dagegen setzte sich der Schwerzenbacher Gemeindepräsident – allerdings in eigener Kompetenz und ohne Wissen der an der neuen Strasse Interessierten – zur Wehr. Auch der Gemeinderat von Dübendorf beschloss Mitte September, eine Petition «wegen dem von dem löblichen Strassendepartement nun ausgestreckten Strassenzug» an die Regierung zu richten. Darin stellte er «das bittende Gesuch, dass der neue Plan, welcher der Gemeinde neue unerträgliche Last aufbürden würde, nicht vollzogen werden möchte».
Da der Staat keine Beiträge für Kommunikationsstrassen vorsah, empfahlen die schlauen Gemeindeväter, die bisherige Strasse über das obere Zelgli als Landstrasse zu deklarieren. Auf diese Weise wäre man gleichzeitig der Verpflichtung des Strassenunterhalts enthoben gewesen.
Für die Landstrasse Zürich–Uster bestanden ursprünglich drei Varianten:
1. Zürich–Neumünster–Fällanden–Schwerzenbach–Greifensee–Uster (also Umgehung Dübendorfs),
2. Zürich–Schwamendingen-Dübendorf–Hegnau–Nänikon–Uster (offizielles Projekt),
3. Zürich–Schwamendingen–Kirche Dübendorf–Hermikon–Schwerzenbach–Greifensee–Uster.
Das erste Projekt wurde vor allem von Uster, Greifensee und Fällanden unterstützt. Zur Begründung führten diese Gemeinden unter anderem an: «Kürze, grösseres Einzugsgebiet, weniger kostspielige Landerwerbung, auch die Landfusswege müssen ausgebaut werden, derselbe von Schwerzenbach nach Fällanden ist jedoch sehr gefährlich, ja zur Winterszeit fast unmöglich zu wandeln.»
In einem längeren Exposé des Strasseninspektors Pestalozzi vom 25. Mai 1836 wurden Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte sorgfältig gegeneinander abgewogen. Die nachstehende Übersicht fasst die wesentlichen Punkte zusammen.

	1. Projekt über Fällanden	2. Projekt über Hegnau	3. Projekt über Hermikon
A. *Länge*	60500 Fuss	66000 Fuss	64000 Fuss
B. *Steigung*			
in der Ebene (0%)	35161 Fuss	51636 Fuss	49636 Fuss
Steigung 3%	3048 Fuss	3400 Fuss	3400 Fuss
Steigung 5%	1400 Fuss	4075 Fuss	4075 Fuss
Steigung 6%	8273 Fuss	—	—
Senkung 6%	7749 Fuss	—	—
Senkung 5%	1085 Fuss	5400 Fuss	5400 Fuss
Senkung 4%	1450 Fuss	—	—
Senkung 3%	2334 Fuss	1489 Fuss	1489 Fuss
C. *Kosten*			
neue Anlage erforderlich für	60000 Fuss	20000 Fuss	35000 Fuss
Kosten (Entschädigungen inbegriffen)	120000 Franken	40000 Franken	70000 Franken

Das zweite Projekt wurde als billigste Lösung definitiv genehmigt; solange jedoch mit dem Bau nicht begonnen worden war, gab sich aber niemand geschlagen! Weil die Strasse den gesamten Gemeindebann in west-östlicher Richtung durchzog, beklagten sich die Dübendorfer, sie hätten zuviel Strassenarbeit in Aussicht. Im Dezember 1835 beschloss der Gemeinderat, der Regierung noch einmal «die drückende Lage der neuen Strasse zu Gemüthe zu führen». In Zürich liess man sich aber nicht mehr umstimmen, deshalb gingen die Arbeiten sehr schleppend vor sich: anfangs 1836 waren erst 2000 Fuss gebaut. Der Gemeinderat war in einer wenig beneidenswerten Lage; um das Werk zu beschleunigen, sah er sich genötigt, wie in alten Zeiten einen genauen Fronplan zu erstellen. Alle arbeitsfähigen Männer, Bürger und Ansässen hatten am Bau teilzunehmen. Die fronpflichtige Mannschaft wurde in zehn Rotten eingeteilt. Als Rottmeister amteten:

Jakob Wegmann im Gfenn	mit	33 Mann
die Gemeinderäthe Kuhn und Pantli	mit je	35 Mann
Kirchenrath Meyer in Stettbach	mit	34 Mann
Gemeinderat Joh. Pfister	mit	33 Mann
alt Gemeinderat David Gossweiler	mit	33 Mann
Gemeinderat Mathias Pfister	mit	32 Mann
Sekelmeister Müller	mit	35 Mann
Sekelmeister Gossweiler	mit	34 Mann
Heinrich Zollinger	mit	33 Mann
David Meyer	mit	32 Mann
fronpflichtige Mannschaft		334 Mann

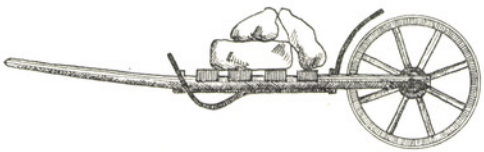
Die Pflichtigen hätten anstelle der Handfronarbeit allerdings pro Werktag oder für die ganze Arbeit auch einen bestimmten Geldbetrag entrichten können, woraus dann die Taglöhner bezahlt worden wären. Bargeld war aber in den Haushaltungen immer noch knapp, deshalb sahen sich die meisten Dübendorfer gezwungen, die verhasste Arbeit mit Pickel und Schaufel selbst zu besorgen.



Werkzeuge zum Steinsprengen und zur Bearbeitung der Werkstücke : eiserner Schlägel zum Zerkleinern der grösseren Steine, Mauerhammer, Spitzhammer, Schneidehaue, Handschlägel, Keile, Meissel, Stemmeisen, Erdbohrer.

Die Arbeiten an der neuen Strasse, jetzt Neuweg genannt, nahmen nicht den Fortgang, den der Gemeinderat erwartet hatte. Er erliess folgende Verordnung:

1. Die Arbeiter sollen bestimmt des Morgens um 7 Uhr auf dem Platze sich einfinden. Die Arbeit soll bis um 12 Uhr dauern; unterdessen darf ½ Stunde gerastet werden. – Des Nachmittags beginnt die Arbeit bestimmt um 2 Uhr und soll dauern bis um halb 7 Uhr; findet wieder ½ Stund Rast statt.
2. Jedes Male, ehe die Arbeit beginnt, soll die Mannschaft verlesen werden. Wer beim Verlesen nicht anwesend ist, zahlt 2 Batzen Busse. Wer eine halbe Stunde zu spät kommt, hat 5 btzn. zu bezahlen für einen halben Tag. Wer einen ganzen Tag wegbleibt, hat 1 frkn. zu bezahlen. Ohn Krankheit findet keine Entschuldigung statt.
3. Die allfälligen Bussen sollen zum Theil dem Wächter für seine Mühe, zum Theil an die Fuhrleistungen verwendet werden.
4. Die Rottmeister stehen unter Aufsicht des Gemeinderaths und haben demselben Rechenschaft zu geben.



Die Rottmeister waren um ihre Aufgabe nicht zu beneiden, leisteten die Mannschaften doch nicht selten passiven Widerstand. Häufig liessen die Fuhrleute Wagen und Bennen einfach zu Hause oder sie erschienen wohl zum Namensaufruf, verschwanden dann aber im Laufe des Morgens wieder. Daher wurde schliesslich eine tägliche Kontrolle geführt und die Leute stets wieder zu einer nicht fixierten Zeit verlesen. Wer nicht anwesend war, fand sich für den nächsten Tag «in Fron» gesetzt.
Allen diesen Vorkehrungen zum Trotz machte der Bau nur geringe Fortschritte, dies zeigen deutlich die Auszüge aus den Protokollen der Strassenbaukommission:

8.8.1836: Die Gemeinde Dübendorf wird zur unverzüglichen Anlage des Strassenfundamentes aufgefordert.
5.9.1836: Ermahnung der Gemeinde Dübendorf zu grösserem Eifer bei den ihr obliegenden Arbeiten.
17.10.1836: Strassenbauinspektor Pestalutz berichtet, dass die Gemeinde Dübendorf die Arbeiten gegen Gfenn äusserst nachlässig betreibe, dass alle Ermahnungen von Seiten der Aufseher, des Ingenieurs und des Statthalters fruchtlos geblieben seien . . .

Die Regierung erliess nun eine energische Aufforderung an die Gemeinde Dübendorf, die ihr gesetzlich obliegenden Leistungen für den Strassenbau gegen Gfenn unverzüglich zu erfüllen. Sie drohte mit der Abwälzung der Kosten auf die Gemeinde, wenn mit der Arbeit nicht innerhalb von acht Tagen «thätig begonnen» würde.
Offenbar verfehlten diese Vorstellungen diesmal ihre Wirkung nicht. Mit Zuschrift vom 29. November 1836 zeigte Statthalter Bachofen in Uster an, «dass die Gemeinde Dübendorf seit der Aufforderung zum Strassenbau gegen Gfenn thätig gearbeitet habe und ohne die ungünstige Witterung schon ziemlich weit vorgerückt wäre».
Obwohl sich die Dübendorfer nicht durch grossen Arbeitseifer auszeichneten, erwies sich doch auch ihr Beitrag an die Verbesserung und Erweiterung des zürcherischen Strassennetzes als sehr wertvoll.
Bis 1839 wurden im Kanton rund 250 Kilometer Strassen im Kostenbetrag von mehr als anderthalb Millionen Franken gebaut; fast alle dienen heute noch als Hauptverkehrswege.

Nächste Seite:

«Plan des untern Theils des Dorfes Dübendorf aufgenommen im September 1834 (1:1000)»

Dieser Plan wurde im Auftrage des «Hecht»-Wirtes Heinrich Trüb erstellt, der die neue Strasse an seinem Gasthofe vorbeigeführt haben wollte.
Auszug eines Schreibens von «Cantonsrath» Trüb an das Strassendepartement:
«29. 8. 1834
...nehme ich mir die Freiheit zu bemerken und anzuführen, dass ich vor einigen Jahren das Wirthshaus verbunden mit dem Tavernenrechte um die Summe von 10000 Gulden übernehmen musste. Sollte nun die Strasse einer Veränderung unterliegen, so müsste ich meinem ökonom. Ruin entgegensehen, indem nicht nur der Consum meiner Wirthschaft sehr bedeutend geschmälert, sondern auch der Werth des Gasthofes um die Hälfte verlieren würde...»
Heute stehen nur noch wenige der eingezeichneten Häuser: die obere Mühle (mit den Wasserrädern), das Wirtshaus (Hotel «Hecht»), das Schulhaus (Papeterie Schoch), die alte Schmitte (neben der gedeckten Brücke), der Kehlhof sowie einige Wohnhäuser an der Strehlgasse und Oberdorfstrasse.

