

Die Dokumentation beschreibt auch Objekte (Strecken, Linienführungen, Abschnitte), welche nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten. Diese sind in der Inventarkarte als graue Linien dargestellt. Sie sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS).

Strecke ZH 17  
Linienführung 1  
Landeskarte

Zürich - Kaiserstuhl  
Seebach - Rümlang - Weiach  
1051, 1071, 1091

**GESCHICHTE**

Stand Februar 1998 / DW, do

Es handelt sich hier zweifellos um jene Linienführungsvariante, die in der Neuzeit die grösste Bedeutung hatte. Älter könnte allerdings der «alte Zürichweg» über den Sanzenberg sein (ZH 17.2.1, ZH 17.2.2).

1594 erscheint die Linienführung in einem lokalen Weidungsstreit zwischen Kaiserstuhl, Fisibach und Weiach um Weidrechte am Sanzenberg als die «landtstrass» oder «landstrass gegen Wyach» (im gleichen Text übrigens wird auch ZH 36 erwähnt; AU 13 Kaiserstuhl Nr. 287).

Unsere späteren Belege stammen allesamt aus Karten, in denen die Linienführung mit beachtlicher Vollständigkeit verzeichnet ist: HALLER (1620 Nr. 5) beschreibt sie in seinem Defensionale wie folgt: «Abermahl eine sondere Landtstraass, gadt nach Wyach und dem Stetly Keysserstul, von Stadel har.» Südlich von Stadel verzweigte sie sich in zwei Routen, wie auch aus der Darstellung der Verbindung in der zugehörigen Karte von HALLER, GEIGER (1620) hervorgeht (vgl. den Streckenbeschrieb). Sie ist deutlich als Hauptstrasse hervorgehoben auch auf dem Plan des Ehfadens von Kaiserstuhl zu erkennen, der um 1645 entstanden ist (KAISERSTUHL 1645). Die Gabelung der Strassen bei Weiach ist hier deutlich erkennbar, wobei in Weiach auch eine Steinbogenbrücke über den Dorfbach hervorgehoben wird. Auf der Regensberger Quartierkarte von GYGER (1644) ist sie mit einer Abweichung erkennbar. Der Weg führte anscheinend bis zu einem unbestimmten Zeitpunkt von Niederglatt über Niederhöri statt über Oberhöri. Dieses Bild gibt auch GYGER (1667) wieder (vgl. ZH 485). Eine spätere Darstellung findet sich bei RÜDIGER (1717).

Auf Zehntenplänen ist die Linienführung im 18. Jahrhundert ab Oberglatt fast lückenlos belegt:  
ANONYM (ca. 1750): von Oberglatt bis Niederglatt «Landstraß gen Zürich».  
MÜLLER JOHANNES 1768: in Oberglatt «Landstraß auf Zürich».  
MÜLLER JOHANNES 1765: Niederglatt, im Bereich Müliboden «Straß von Zürich». Auf demselben Plan ist die Brücke über die Glatt in Niederglatt und ein weiterführender unbenannter Verlauf nach Oberhöri eingetragen, ebenso ein Weg Richtung Niederhöri.  
ANONYM 1730: Hochfelden, von Norden Richtung Niederhöri «Landstraß auf Zürich».  
MÜLLER JOHANNES 1776: «Landstraß von Kaiserstuhl auf Zürich». Sie verläuft über Chrüz (zwischen Stadel und Windlach), an Grund vorbei und mündet in die Strasse des 20. Jahrhunderts, die dort die alte Strecke überprägt hat. Auf dem Hochfelder Zehntenplan wird sie dann weitergeführt, wie oben erwähnt. («Im Crütz» erscheint mehrmals in der Bannbeschreibung von Stadel 1490, bereits im Zusammenhang mit Wegen; vgl. RQ LARGIADER und ZH 53.)  
Im frühen 18. Jahrhundert erscheint sie als «Strass nach Zürich»

auch im jüngeren Plan des Kaiserstuhler Ehfadens (KAISERSTUHL 18. JH.).

Danach folgen Darstellungen in französischen und österreichischen Militärkarten (BUREAU TOPOGRAPHIQUE 1799: Zürich; GENERALQUARTIERMEISTERSTAB 1799: Ostschweiz – jeweils als Hauptroute erkennbar, wo der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenstrasse gemacht wird) und im Atlas Suisse (AS No. 3/um 1800).

1799 erscheint die Strasse nach Weiach auch in Strassenverzeichnissen des Kantons Zürich (STAZH K II 51); Strassenarbeiten sind aber bisher nicht nachzuweisen.

KELLER (1828) zeigt den Verlauf ebenfalls wieder über Niederhöri. Nach MICHAELIS (1837–43 Blatt V Zurzach Kaiserstuhl) handelte es sich um 1840 (bis Weiach) noch um eine «Landstrasse 3te Classe».

Die Linienführung ZH 17.1 wurde neben der Neuanlage ZH 17.5 selbstverständlich weiterhin benutzt, wenn auch kaum vom Fernverkehr, wie eine Korrektur der Strasse von Niederglatt über Höri nach Windlach 1850 bestätigt (RRR 1850). Gemäss WILD (1843–51 IX Weiach, XIII Regensberg, XIV Kloten, XVIII Zürich) galten jene Teile, die nicht in die Kantonsstrasse einbezogen worden waren, als Nebenstrassen 3. Klasse oder Karrwege 4. Klasse.

Die Glattbrücke von Niederglatt muss laut Zehntenplan (MÜLLER JOHANNES 1765) bereits im 18. Jahrhundert bestanden haben. 1818 wurde die gedeckte obere Holzbrücke «neu gepfählet und neu gejochet», erhielt also einen neuen Unterbau. Die heutige Betonbrücke wurde 1924 anstelle der gedeckten Holzbrücke erbaut und ist 1968/69 verbreitert und erneuert worden (HINTERMANN 1990: 71f.).

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 29. Juni 1998 / do*

Zwischen der Abzweigung von der Hauptstrasse Zürich - Kloten (ZH 5) südöstlich von Buhn und der Weggabelung nordöstlich der Chöschenrüti führt diese Linienführung über Quartier- und Sammelstrassen ohne Altsubstanz; im Bereich des Übergangs über den Chatzenbach ist sie identisch mit ZH 18.2.

Aufgrund der starken Überprägung haben wir den bereits von HALLER (1620) erwähnten Weg über «Fallendbrunnen» nicht aufgenommen. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass er sich noch dem heutigen Stadtplan nördlich des Bahnhofs Oerlikon mit erstaunlicher Dauerhaftigkeit eingeschrieben hat, da sich sein Verlauf anhand der WILD-Karte mit dem Strassenzug Köschenrütiweg - Köschenrütistrasse - Birchstrasse identifizieren lässt. Erst zwischen dem Bahnhof und dem Milchbuck ist die Trasse verschwunden.

Der einzige wesentliche Beleg für den ehemaligen Fussweg von Rümlang nach Zürich ist eine kleine Stahlbogenbrücke westlich des Bahnhofs Seebach, die nur FussgängerInnen und RadfahrerInnen offensteht. Die leichte, elegante Stahlgitterkonstruktion schwingt sich als flacher, eingespannter Stichbogen über die Bahngelise.

*Die Fuss-/Radwegbrücke westlich des  
Bahnhofs Seebach. Blickrichtung  
Nordost.  
Abb. 1 (do, 25. 9. 1998)*



Das Baualter dieser Brücke konnte im Lauf dieser Arbeit nicht ermittelt werden. Da sie aber einen Eisenbahneinschnitt überbrückt, kann sie durchaus schon im Zug des Baus dieses Abschnitts der Schweizerischen Nationalbahn zwischen 1875 und 1877 errichtet worden sein.

Nordöstlich des Weilers Chöschenrüti gabelte sich einst die Route. Der westliche Ast behält die erreichte Höhe bei und berührt das Dorf Rümlang nicht, während der östliche Ast, dessen Verlauf teilweise von der Kunststrasse ZH 17.5 übernommen worden ist, durch das Dorf verläuft. Beide Varianten treffen sich nordwestlich der Siedlung bei P. 447 in den Loren.

Die Verbindung, auf welcher der östliche Weg zwischen der früher vorhandenen Gabelung und dem Wäldchen südlich von Asp verlief, ist heute stark verändert und lässt sich als historischer Verlauf nicht mehr darstellen. Erst im Wald öffnet sich ein gegen Norden hin stark aufgeweiteter Muldenhohlweg in sandigem Lockermaterial.

*Die Stadtnähe der ehemaligen  
Landstrasse drückt sich in den  
Dimensionen des breit ausgefahrenen  
Hohlwegs im Asp bei Rümlang aus.  
Blickrichtung Süd.  
Abb. 2 (do, 29. 5. 1998)*



Nördlich des Waldes führt ein geschotterter, 2 m breiter Feldweg zur Kantonsstrasse hinab. Er ist als Hangweg angelegt und wird von Böschungen begrenzt, die bis 2 m hoch sind; auf der talseitigen Böschung stockt eine Hecke.

In Rümlang nimmt eine 4 m breite, asphaltierte Quartierstrasse diesen Wegverlauf wieder auf. An diese Strasse schliesst ein 2.5 m breites, weiterhin asphaltiertes Gütersträsschen an, das die Mulde der Bodenacker durchquert; im Abstieg wird es an der Nordostseite von einer Hecke gesäumt.

Der westliche, Rümlang umgehende Strassenast, der in Seebach als «Rümlang-Strasse» bezeichnet wird, führt als gewundene Güterstrasse in bemerkenswert gut ausgeprägter Hochlage zwischen Furttal und Glatttal bis in den Lätten, wo er sich mit ZH 18.1 verbindet. Die Strasse ist 2.5–3 m breit, asphaltiert und wird bei Rotgrueb von kurzen Obstbaumreihen flankiert.

Im Heuel entspricht die Linienführung einem 2 m breiten, asphaltierten und begradigten Feldweg, der nördlich der Routengabelung P. 447 seinen weiteren Verlauf auf einem Moränenrücken in markanter Hochlage über dem Glattal nimmt. Er schliesst nördlich der Loren an die Kunststrasse an.

Ein weiteres Teilstück dieser Linienführung dürfte heute einem 3 m breiten, asphaltierten Quartiersträsschen entsprechen, das südwestlich der Station Oberglatt, hangseitig oberhalb der Kunststrasse liegt.

In Niederglatt zweigt diese Linienführung wieder von der Kunststrasse ZH 17.5 ab. Bis Niederhöri entspricht sie heute einer 4–5 m breiten, asphaltierten und etwas begradigten Sammelstrasse. Diese verläuft nahe am Fluss und wird hangseitig ausgangs Niederhöri und beim Rain von Böschungen begrenzt, die bis 1.5 m hoch sind.

Beachtenswert ist die Glattbrücke in Niederglatt, eine Plattenbalkenbrücke aus armierten Beton.

*Die Glattbrücke von Niederglatt überspannt den Fluss mit einem eleganten, flachen Bogen. Die verbreiterte Fahrbahnplatte lässt das Gewölbe sehr schlank erscheinen. Blickrichtung Ost. Abb. 3 (do, 27. 5. 1998)*



*In der Untersicht wird die tragende Konstruktion mit den Tragrippen des Plattenbalkens und den versteifenden Querrippen sichtbar. Blickrichtung Süd.  
Abb. 4 (do, 27. 5. 1998)*



Von Niederhöri bis zur Strassenspinne P. 429 folgt eine unbegradigte, 3,5 m breite, asphaltierte Verbindungsstrasse. Ihr Verlauf wird von einigen hochgewachsenen Obstbäumen und Obstbaumgruppen betont. Am Nordende des Höribergs wird sie im Anstieg hangseitig von einer 1,5 m hohen Böschung, im folgenden Abstieg von einer 2,5 m hohen talseitigen Böschung begrenzt.

*Modernisiert, aber immer noch den Unebenheiten des Terrains angeschmiegt, präsentiert sich die frühere Landstrasse nördlich Niederhöri. Blickrichtung Süd, gegen den Spitzacher.  
Abb. 5 (do, 18. 6. 1998)*



Ab P. 429 wird die Linienführung teils von einer 7 m breiten Hauptverkehrsstrasse übernommen, teils verlaufen auf ihr 2,5 m breite, geschotterte oder asphaltierte Feldwege bis in den Grund. Bis Windlach/Chrüz ist danach der Verlauf des «Twärwegs» (querverlaufender Weg) durch eine Güterregulierung unterbrochen worden.

Zwischen dem Chrüz (vorreformatorisches Wegkreuz) und Raat folgt wieder eine 3,5 m breite, asphaltierte Verbindungsstrasse. Bei Raat ist sie als Hangweg angelegt und wird von Böschungen begrenzt, die bis 2,5 m hoch sind; die hangseitige Böschung ist durch neuere Bauten unterbrochen worden.

Ein weiteres, von ZH 17.5 umfahrenes Teilstück besteht in Raat als 2,5–3 m breites Dorfsträsschen; es führt durch einen Hohlweg mit teilweise bestockten Böschungen (talseitig bis 1,5 m hoch, bergseitig bis 3 m hoch).

Zwischen Raat und Weiach liegt die Trasse südlich von Bach und Hauptstrasse im hochwassergeschützten Hang und umgeht namentlich das ehemalige Feuchtgebiet Mas. Es handelt sich bis zum ersten Hof nördlich der Ramselen um einen geschotterten, 2–2.5 m breiten Feldweg; er ist beim Felsenhof unterbrochen, doch scheint eine Böschung im Hang (evtl. als Ackerrain entstanden) seinen Verlauf anzugeben. Es schliesst sich bis ins Dorf eine asphaltierte Erschliessungsstrasse an, die ausserorts 2.5 m breit ist, innerorts 4 m. Zwischen Ramselen und dem Berg ist das Strässchen als Hangweg angelegt. Sie liegt ziemlich hoch über der Talsohle und wird von künstlich verstellten, 1.5–3.5 m hohen, hang- oder talseitigen Böschungen begrenzt.

Im alten Dorfkern von Weiach schliesst sich eine gewundene, 3.5 m breite, asphaltierte Dorfstrasse an, die nordöstlich der Hauptstrasse verläuft.

*Als Wegbegleiter findet sich in Weiach ein schlichter Dorfbrunnen. Blickrichtung Südost.  
Abb. 6 (do, 29. 6. 1998)*



— Ende des Beschriebs —