

Strecke ZH 20 *Zürich - Rapperswil/Kempraten*
Linienführung 1 *Alte Landstrasse*
Landeskarte *1091, 1111, 1112*

GESCHICHTE *Stand Dezember 1995 / CBW, hus*

Die Linienführung der Alten Landstrasse kann zum grossen Teil schon anhand der Karten von GYGER (1620 und 1667) belegt werden. Nur bei Herrliberg ergeben sich Interpretationsprobleme (ZH 20.1.6). Wahrscheinlich ist, dass GYGER eine näher dem See entlang, direkt auf die Kirche hinführende, heute nicht mehr vorhandene Strasse zeigt. Die Linienführung über «Unter-Dächliswil», heute Unter-Dorf, kann belegt werden anhand von MÜLLER (1779), KELLER (1828) und WILD (1843–51 XXVI Horgen). In der Wildkarte, die schon die in den 1830er Jahren neu angelegte Kunststrasse zeigt, ist die alte Landstrasse als Strasse dritter und durch Herrliberg als Strasse vierter Klasse aufgenommen. Der Topographische Atlas (TA 175 Thalwil 1882) zeigt einen Fahrweg ohne Kunstanlage und für den kurzen Abschnitt südlich der Brücke in Erlenbach nur noch einen Reit- oder Saumweg.

In Küsnacht führte die Alte Landstrasse durch das erhöht gelegene Dorf, an der Kirche vorbei, über das Heslibacherfeld nach Widen und mündete dort in den Kirchweg von Widen nach Erlenbach ein.

Eine andere, ältere Verbindung (ZH 20.1.5) lief zuerst dem Dorfbach entlang hinauf bis Heslibach und dann am Fuss des ehemaligen Rebbergs zur oberen Brücke in Erlenbach (STAZH, S 204 [1795] und V II 16b, Nebenstrassen Bezirk Meilen [23. 8. 1828]). Nach diesem Übergang über den heutigen Dorfbach vereinigten sich die beiden Linienführungen wieder beim Zoller.

Ein wichtiger verkehrs- und strassenbezogener Ort war die Johanniterkomturei in Küsnacht. 1372 wurde sie gegründet (STAZH, C II 9: Nr. 31f. [1372]). Zweifellos orientierte sie sich an der Landstrasse (STAZH, C II 9: Nr. 61 [Juli 1415]): «usserhalb dem zun gen der Richstrass». Die Komturei wurde in der Reformation aufgehoben. Sie diente nach 1532 als Sitz u. a. des Amtmanns ESCHER (1692: 191). Der Bezug auf wichtige Verkehrswege zeichnete allgemein Johanniterunternehmungen aus. Das Gebäude der ehemaligen Komturei liegt westlich neben der ebenfalls ins Mittelalter zurückdatierenden Kirche (KDZH II: 369ff. und 377ff.).

Ein weiterer, früh belegter Strassenort war die obere Brücke in Erlenbach. Für das Jahr 1331 ist erstmals eine Brücke in Erlenbach fassbar. Im Urbar des Klosters Einsiedeln wird zweimal die obere Brücke erwähnt. Es handelt sich dabei um die Landstrassenbrücke bei der Mühle im Oberdorf. Über die folgenden Jahrhunderte fehlen weitere Hinweise. Erst 1764 vernehmen wir Neues. Damals liess die Gemeinde beide Brücken neu erstellen. Es waren sogenannte Sprengwerke aus Holz. 1778 riss der Hochwasser führende Dorfbach unter anderem die eben erstellten Brücken weg. Im Zuge der Wiederaufbauarbeiten entstand im Oberdorf jene gewölbte Steinbrücke mit der massiven Brüstung aus Quaderblöcken, die bis in die 1960er Jahre benutzt wurde und die man wegen ihrer Form

gern als «Römerbrüggli» bezeichnete (IMHOF, KUPRECHT 1981: 210ff.).

Bei Erlenbach/Winkel und Herrliberg/Steinrad befand sich der problematischste Punkt der ganzen Anlage, der Schipfrain. Wegen seiner Instabilität machte er über Jahrhunderte hinweg von sich reden und gab vermutlich den direkten Anlass zur Sanierung der Strecke im Sinne eines radikalen Neubaus. Östlich vom Schipfrain bei «Steinrad» befand sich ein grosser Steinbruch, zu welchem der Zugang allerdings im wesentlichen vom See her erfolgte. In der Reihe von Jan Hackaerts Ansichten aus den Jahren 1655 und 1656 findet sich eine Abbildung dieser Stelle (HACKAERT 1653–1656: 33).

Ab Winkel konnte Herrliberg (Dächliswil) wieder auf zwei Arten erreicht werden. GYGER (1667) zeigt eine heute nicht mehr vorhandene Verbindung vom Übergang über den Bach bei Winkel (Pkt. 463.6) auf der Höhe über Grüt auf die Herrliberger Kirche zu. Bei ihm fehlt hingegen die Verbindung Grüt - Busenhard - Unter-Dächliswil und von da steil hinunter zur Kirche von Herrliberg, die KELLER (1828) und die Wildkarte (WILD 1843–51 XXVI Horgen) zeigen.

An der Landstrasse sind in den 1770er Jahren Arbeiten vorgenommen worden. Bereits damals wurde bedauert, «dass man in älteren Zeiten den wäg nicht dem See nach gemacht hat, wo dann alles in einer geraden ebenen Linie bis an den Rossbach fortgehen würde» (STAZH, A 50.1 [Okt. 1774; Feb. 1776]). Die Passage war 1786 noch immer nicht richtig fahrbar. Die zeitgenössischen Quellen beschreiben die Situation als besonders problematisch, neben den Schwierigkeiten der Topographie erwähnen sie das «Unvermögen» der Bewohner, die zwar etwas machen möchten, aber ausserstande waren, viel zu tun (STAZH, A 50.1 [Jan. 1786]). 1787/1788 wird die Möglichkeit ernsthaft erwogen, den «Herrliberger Berg abzufahren» und eine neue Strasse dem See entlang anzulegen (STAZH, A 50.1 [19. Feb. 1787; 17. Juni 1788]). Da die finanziellen Möglichkeiten beschränkt waren, entschied man sich für eine Lösung, die das Wesen der gesamten Zürcher Strassenpolitik im Ancien Régime zum Ausdruck bringt, man versuchte, die Strasse «mit beschränkter oeconomie in eine leidenliche Lage zu bringen» (STAZH, B III 127g: 17f. [20. Mai 1778]). Aus dem Jahr 1795 existiert eine ganze Serie von Plänen, welche die Situation Winkel - Rossbach betreffen (z.B. SPITTELER 1795).

Ein umfangreiches Dossier «Herrlibergerstrasse» aus den Jahren 1803–1830 zeigt, dass man dem Problem so nicht beigegeben war, es zeigt aber auch, wie schwierig die Voraussetzungen waren (STAZH, V III 16b, Nebenstrassen Bezirk Meilen: Herrliberger Strasse). Erschwerend war dazugekommen, dass die Strasse «seit der Revolution durch vieles Fahren von Militair und durch Ausschwemmen [...] elend» geworden war (STAZH, V III 16b [21. Juni 1803]). Ein Stück Strasse «über den Schipfrain hinauf» war wohl immer schon gepflästert gewesen. Trotzdem wurde im Sommer 1803 festgestellt, dass sich durch die Weinfuhren tiefe und weite Geleise gebildet hatten (STAZH, V III 16b [25. Juni 1803]). 1816 wird ein Erdschliff im bewegten Gelände oberhalb des Schipfrains erwähnt (STAZH, V III 16b [7. März, 2. Okt. 1816]). 1818 wurde sehr nachdrücklich der Bau einer durchgehenden Strasse dem See entlang angeregt. Der damalige Besitzer der Schipf, Escher, wollte einen fahrbaren Zugang zu seinem Landsitz

und bot dafür an, dass durch sein Gut eine durchgehende Strasse angelegt werden könne (STAZH, V III 16b [5. Jan. 1818]). Escher bot im folgenden Jahr 1819 an, entlang einer neuen Seestrasse vierundzwanzig Obstbäume zu pflanzen, verlangte aber, dass die ehemalige Landstrasse zu seinem Besitz geschlagen werde. Ebenda charakterisierte Escher die Verbindung als Strasse, die «dem inneren Verkehr [dient] und [... dem Verkehr] mit den Cantonen Glarus, Bündten und St.Gallen» (STAZH, V III 16b [10., 18. April 1819]). Auch in diese Zeit, 1818, fällt eine grosse Umfrage, eine Form breiter Vernehmlassung unter möglichen Interessierten an einer Neuanlage (STAZH, V III 16b).

In den 1830er Jahren führten diese Bemühungen dann zur Neuanlage einer sogenannten Kunststrasse (ZH 20.2; BAVIER 1878: 62), die mit einer kleinen Ausnahme einer neuen Linie folgte. Weil die verschiedenen Abschnitte der Alten Landstrasse noch andere, lokale Funktionen hatten, die nicht wie der überregionale und der regionale Verkehr auf die neue Strasse übergingen, blieben grosse Teile der alten Strasse erhalten. Heute dienen sie hauptsächlich noch der Siedlungs- und Quartierschliessung.

GELÄNDE *Aufnahme 30. September 1997 / mf, hus, do*

Die Alte Landstrasse ist bis auf ein geschottertes Zwischenstück vor Feldbach auf ihrer ganzen Länge mehr oder weniger stark überprägt. Zwischen Zürich/Tiefenbrunnen und Zollikon wurde ein längerer Teilabschnitt neu trassiert; auch bei Erlenbach/Winkel und Herrliberg/Steinrad sind kurze Wegstücke aufgelassen worden.

Von Zürich bis Küsnacht handelt es sich fast durchwegs um eine 5–6 m breite, asphaltierte Sammel- und Verbindungsstrasse ohne historische Substanz. Eine enge, gewundene, nur etwa 3–4 m Raum lassende Passage führt durch den Dorfkern von Zollikon; hier steht bei der Kirche ein grosser, einröhriger Gemeindebrunnen aus Muschelsandstein mit Doppeltrog, der von 1775 datiert. Auch die Durchfahrt durch den historischen Siedlungskern von Küsnacht ist nur ca. 4 m breit; auch hier finden sich historische Gebäude und Gebäudegruppen mit interessantem Wegbezug.

Durch Erlenbach wurde die westliche Variante der Alten Landstrasse von der Kunststrasse des 19. Jahrhunderts (ZH 20.2) vielfach überprägt. Von Herrliberg/Steinrad ist die Strasse über «Unter-Dächliswil», heute Unter-Dorf, ca. 6 m breit asphaltiert (ZH 20.1.6). Durch Feldmeilen führt sie als 4–6 m breite, z. T. asphaltierte, z. T. neu gepflästerte Dorfstrasse (ZH 20.1.7 und ZH 20.1.8). Weitere substantielle Segmente finden sich vor Meilen, Uetikon und Stäfa/Lattenberg in Form von Stützmauern (ZH 20.1.8, ZH 20.1.10, ZH 20.1.11) und im Schotterstrassenverlauf vor Feldbach (ZH 20.1.12).

Modifizierte Steinbogenbrücken der Landstrassenzeit haben sich in Erlenbach (ZH 20.1.5), Obermeilen (ZH 20.1.9) und in Uerikon (ZH 20.1.12) erhalten.

— Ende des Beschriebs —