Vom Werden der Küsnachter Strassenzüge

Mit grosser Selbstverständlichkeit benützen wir Zeitgenossen unsere Strassen als Autofahrer und Fussgänger: bequeme Strassen mit fein gewalzten Belägen und weissen Markierungen, Randabschlüssen, Entwässerungen, im Winter von Schnee und Eis geräumt und in jeder Hinsicht sorgfältig unterhalten. Als Teil der «Infrastruktur» gehören sie zu den Grundlagen und zum Ausdruck zugleich des Wirtschaftswachstums der letzten Jahrzehnte. Der Schreibende erinnert sich, wie noch in den Dreissigerjahren die Goldbacher- und die Boglerenstrasse auch in den unteren Abschnitten chaussiert waren, und ältere Küsnachter berichten von der Seestrasse, welch gewaltige Staubwolken den ersten Motorfahrzeugen an heissen Sommertagen folgten.

Die Entwicklung des Küsnachter Strassennetzes wollen wir durch Vergleich von topographischen Karten und Plänen aus verschiedenen Zeiten verfolgen. Wir unternehmen damit auch einen kleinen Rundgang durch die zürcherische Kartengeschichte, die ausgesprochene Höhepunkte aufweist. Die abgebildeten Ausschnitte geben dem interessierten Leser eine Fülle von Einblicken in die Entfaltung der Gemeinde.

Wir lenken unser Augenmerk zur Hauptsache auf Küsnacht-Tal und beziehen uns auf den amtlichen Ortsplan M. 1 : 5000 mit den heute gültigen Strassennamen.

Mittelalter und Römerzeit

Unser Vorhaben setzt Unterlagen voraus, die in Bezug auf Massstab, Genauigkeit und Inhalt schon recht hohen Anforderungen genügen. Nun besitzt der Kanton Zürich mit der Gygerschen Karte von 1667 eine der besten älteren Darstellungen, und so legt dieses Jahr unseren eigentlichen Ausgangspunkt fest. Indessen haben schon lange zuvor Gassen und Wege auf dem Gemeindegebiet bestanden. Einige davon sind aus Urkunden bekannt, wo sie zur Lagebeschreibung von Grundstücken dienen, z.B.:

1589: «stosst Zürichhalb an die Bognergass, ...seeshalb an die Landstrass»
1534: «ab sinem wissli genannt an fröschgassen»
1534: «an Schidhaldenweg»
1451: «die reben zu Küssnacht by dem türlin am kilchweg gelegen, stosst einhalb an die strass genand wildisgass»
1451: «heisset der Vogelsang ze Goldbach gelegen ob der strass» (das Dreieck zwischen Alter Landstrasse und unterer Erbstrasse)
1409: «die trotten ze küssnach an dem zürichsee gelegen, stosset an die Willis gassen» (Zehntentrotte)
1312: «ob dem herweg ze Golpach»
1305: «heringe gass», auch «jeringe gass»
1262: «...vineam suam sitam in Kussenach prope viam, que vulgo Herstrass dicitur, dictam Oerlinkon» (ihren Weinberg, in Küsnacht gelegen am Wege, der gemeinhin Heerstrasse heisst, Oerliker genannt, d.h. beim Friedhof).

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die «heringe gass» ist heute verschollen, aber Wiltisgasse, Schiedhaldensteig, Boglerenstrasse tragen ihre Namen noch immer, «Fröschgasse» hiess die Rosenstrasse/Eigenstrasse mit Verlängerung zum Höchhus und zum Sonnen-Turm am See, und mit der «Strasse» oder «Heerstrasse» ist die Alte Landstrasse gemeint.

Die Fröschgasse und die Wiltisgasse – beide in sicherem Abstand vom gelegentlich hoch anschwellenden Dorfbach – gehören wohl zum ältesten Siedlungsbild des Dorfkerns.

Ob die Alte Landstrasse einem ehemaligen Römerwege folgt? Wer immer im frühen Mittelalter reiste, benützte mit Vorteil die antiken Pfade. Nun wissen wir, dass die Verbindung Windisch-Zürich-Kempraten-Maienfeld zur Römerzeit von eher untergeordneter Bedeutung war und überdies der Wasserweg dem Verkehr zu Lande von Urzeiten bis weit ins 19. Jahrhundert hinein deutlich vorgezogen wurde. Die Landverbindung am rechten Seeufer kann deshalb kaum ausgebaut gewesen sein, und so ist denn ein einwandfrei römischer Strassenkörper zwischen Zürich und Rapperswil bis heute nirgends gefasst worden. Trotzdem muss ein *Weg* bestanden haben, der vielleicht im ebenen Gelände weniger, aber an Bachübergängen, bei Siedlungen oder beim Eintritt in den Wald deutlicher hervortrat. Aus der Lage des römischen Gutshofes in der Appenhalde bei Obermeilen zu schliessen, dürfte dieser Weg in der Gegend der nachmaligen Alten Landstrasse gelegen haben. In Küsnacht belegen die Münzen aus dem 2. bis 4. Jahrhundert, die am Rissernrain, beim Seminar und im Kuserboden gefunden wurden, jedenfalls die Anwesenheit von Menschen in diesem Zeitraum.

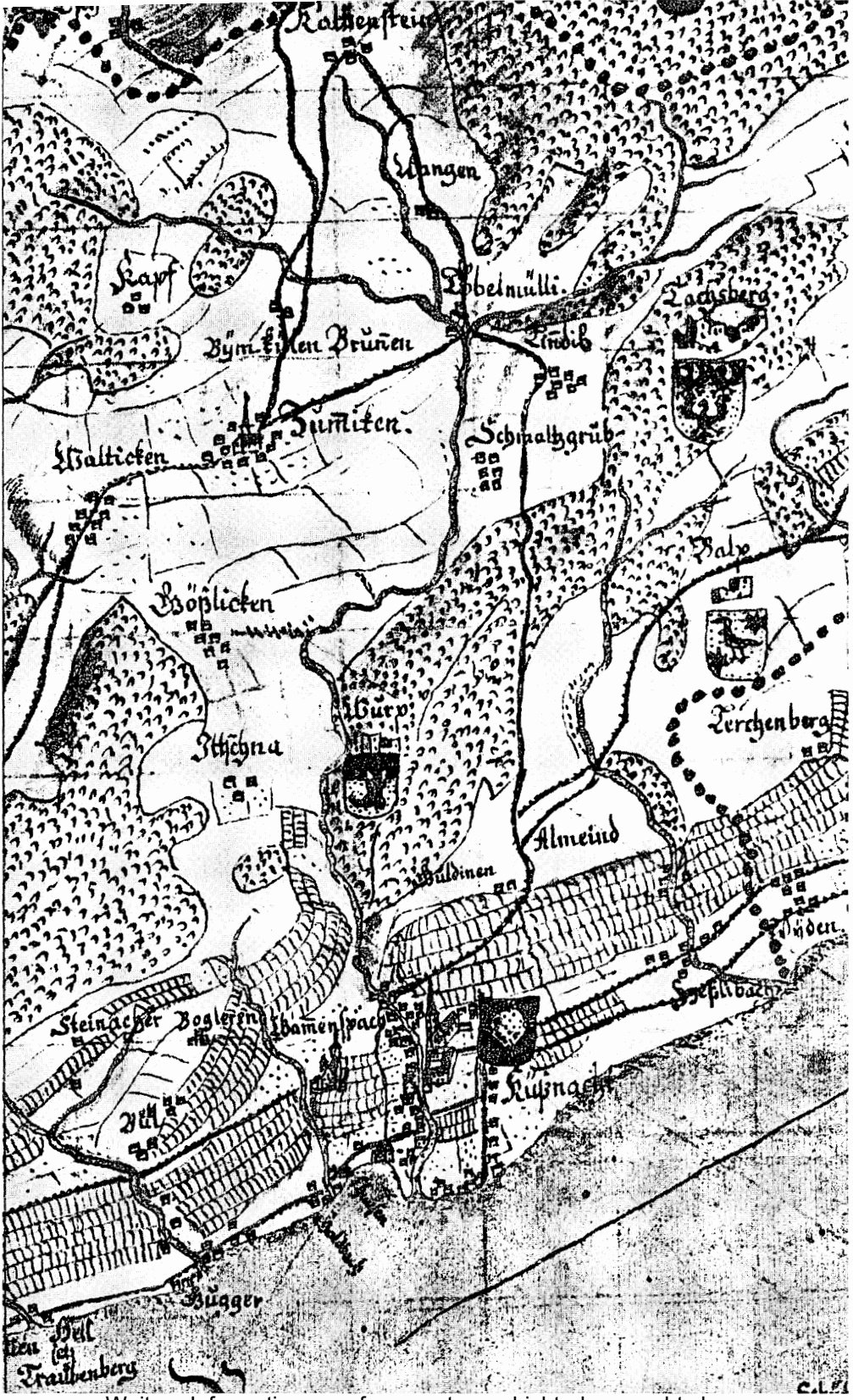
Die Gyger-Karte von 1667

Im Jahre 1667 erlebten die gnädigen Herren der löblichen Stadt Zürich einen besonderen Glücksfall in kultureller Hinsicht: Hans Konrad Gyger (1599–1674) vollendete seine Karte des Kantons Zürich «sampt deroselben anstossenden Landen» M. ca. 1:32000 und verehrte diese reife Frucht eines lebenslangen Bemühens 1668 seiner Obrigkeit. In der Geschichte der Kartographie gilt dieses Werk als eine einzigartige Leistung wegen der für jene Zeit erstaunlichen Genauigkeit und der stellenweise geradezu modernen Darstellung der Geländeformen in konsequenter Grundrissprojektion und Schrägbeleuchtung.

Die Karte zeigt Küsnacht mit weiten Rebbergen an den besonnten Hanglagen, Wiesen und Feldern auf den Terrassen, Wäldern in den Tobeln und auf den Höhen, und dazwischen tupfenartig eingestreut die alten Wachten und Weiler. Dem generellen Verlauf nach erkennt man folgende Strassen: In Richtung Zürich–Rapperswil kommen aus Zollikon die Alte Landstrasse und am Seeufer der sogenannte Zürich-Weg, und nach Erlenbach führen zwei Strassen, offenbar die Obere Heslibach- (mit Wiesenstrasse) und die Untere Heslibach- (mit Freihofstrasse). Die Forch erreicht man über die Allmend- und Limbergstrasse, wobei statt dem Bachübergang im Rischbachtobel noch der Umweg über die Tobelmühle einzuschlagen ist. Beim Dorfkern findet man parallel zum Bach die bereits erwähnte «Fröschgasse» und die Wiltisgasse, während die Dorfstrasse am Bachrand wohl wegen den abgebildeten Gebäuden auf der Karte keinen Platz fand.

Man vermisst die Boglerenstrasse und den Schiedhaldensteig, die urkundlich doch schon früher genannt werden, und auch von der Goldbacherstrasse und evtl. der Weinmanngasse ist anzunehmen, dass diese ebenfalls steil in der Fallinie des Hanges

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Ausschnitt aus der Gyger Karte 1667, M. ca. 1:32 000, Reproduktion vergrössert auf ca. 1:29 000.
Original Staatsarchiv Zürich.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

angelegten Verbindungen schon existierten. Warum hat Gyger sie nicht aufgenommen? Im Küsnacht von 1667 gab es mit Bestimmtheit zahlreiche weitere Wege zur Bewirtschaftung der Güter, die ein mehr oder weniger zusammenhängendes Netz bildeten; auch diese sind nicht verzeichnet. Wenn bei einem so gewissenhaften Topographen die genannten Strassen fehlen, so muss das bedeuten, dass diese ihrem Zustand und ihrer Bedeutung nach für ihn nichts weiter als blosse Feldwege waren. Und tatsächlich schreibt noch über 100 Jahre später, nämlich 1794, der Küsnachter Amtmann Landolt nach Zürich von der «höchst nötigen Fahrbarmachung einer bis anhin ganz unwegbahren Strass über den berg gen Itschnach». Vermutlich sind es der Schiedhaldensteig und die Zumikerstrasse, die dem Brauch der Zeit entsprechend etwas verbessert wurden, und das Obmannamt beteiligte sich an den Kosten.

Hingegen gibt der eingetragene Abzweiger von der Allmend an der Burgruine Balp vorbei nach Breitwil–Wetzwil zwei Rätsel auf. Wo lag die Burg Balp? Die Frage ist ungeklärt. Auch Grabungen am Palmenrain (= Balpenrain?) brachten keinen Aufschluss. Weiter sucht man in den neueren Karten umsonst nach dem zugehörigen Fahrweg. Breitwil identifiziert man mit den Fluren um die heutige Kittenmühle, aber die quer durch die obere Darhalde ziehende Strasse ist verschwunden. Eine grundsätzliche Veränderung der Siedlungsstruktur hat nicht stattgefunden, und so muss an Stelle des alten ein neuer bequemerer oder kürzerer Weg geschaffen worden sein, der im vorliegenden Fall zweifellos über die Giesshübelstrasse führt.

Detailpläne aus der Zeit der Überschwemmung 1778

Der «*Geometrische Grundriss des Dorf Küssnacht*» von J. C. Römer entstand unmittelbar nach den verheerenden Schäden durch die Überschwemmung des Dorfbaches im Jahr 1778 und zeigt den Dorfkern im Massstab ca. 1 : 1660. Der Plan ist hier stark verkleinert umgezeichnet, und die heutigen Strassennamen sind in Klammern hinzugefügt, so dass wir uns auf einige Besonderheiten beschränken können.

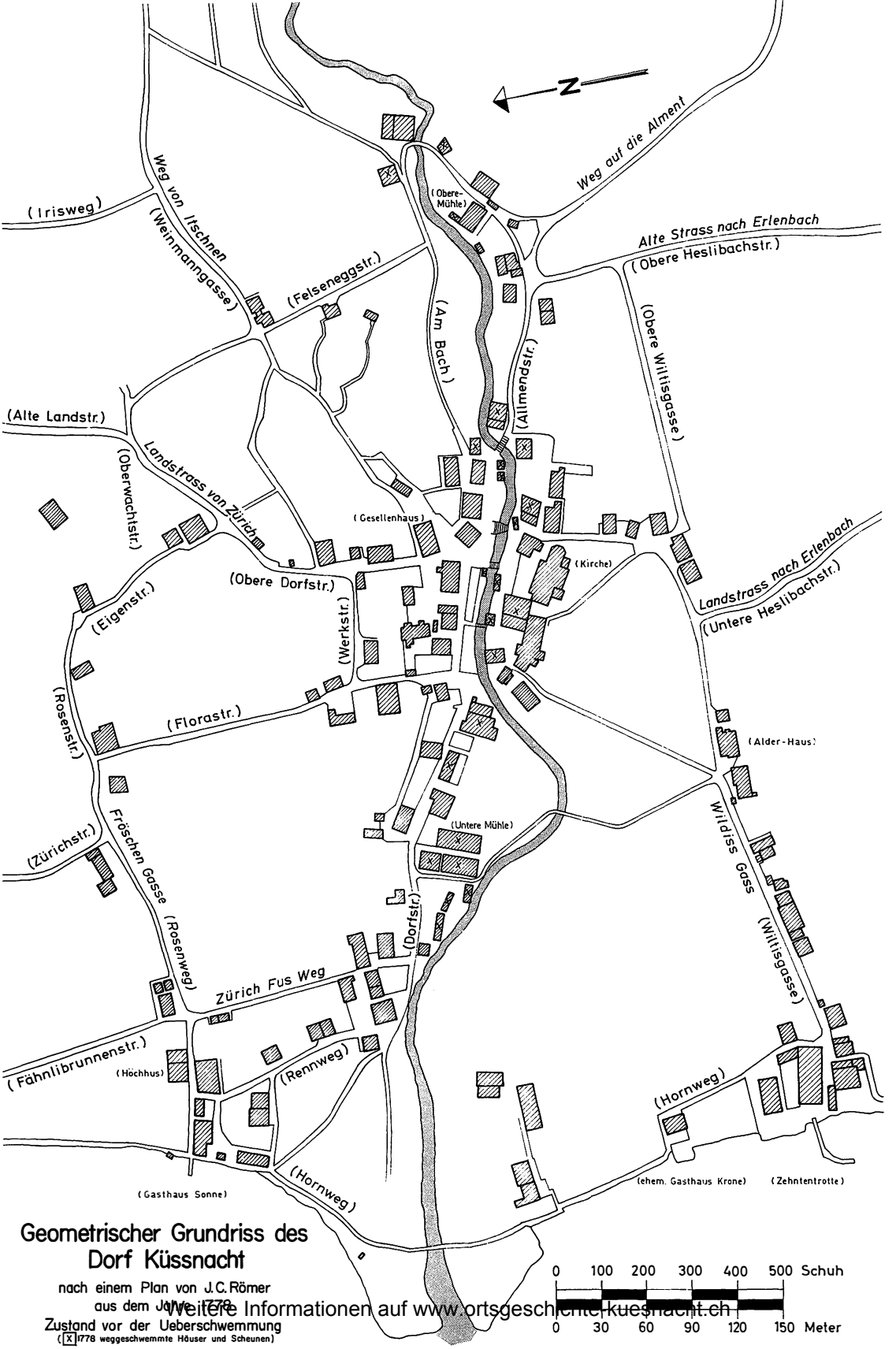
Zu beachten ist die Führung der Alten Landstrasse über das oberste Teilstück der Oberwacht- in die Obere Dorfstrasse und weiter ob der Kirche durch in die Untere Heslibachstrasse. Viele Küsnachter werden sich an diesen Verlauf noch erinnern können, da die gerade Verbindung Alte Landstrasse-Obere Heslibachstrasse, die heute jedermann so logisch erscheint, erst 1937/38 erstellt worden ist.

Andererseits strebte die Obere Heslibachstrasse von der Oberen Wiltisgasse aus durch das jetzt unbenannte Strassenstück zum Dorfbach und mündete ca. 70 m bachaufwärts in die Allmendstrasse. Wir finden hier ein erstes Beispiel für die ausserordentliche Zählebigkeit der alten Verkehrswege innerhalb von Siedlungen.

Auf unserem Plan gabelt sich die Weinmanngasse unterhalb der Felseneggstrasse in zwei Äste: Der zürichseitige entspricht dem Fussweg, der heute beim Polizeiposten die Alte Landstrasse erreicht; der seeaufwärts gelegene Ast aber führt am alten Teil des Gemeindehauses vorbei (bis 1823 stand dort das Gesellenhaus) auf den Dorfplatz, und siehe da: Das Gemeindehaus ist 1956 erweitert worden, aber ein Durchgang mitten im Anbau sorgt dafür, dass der alte Weg erhalten bleibt!

Einen Parallelfall finden wir beim Hotel «Sonne», wo die alte Fröschgasse an der Nordfassade vorbei zum See führte. Hier wurde 1911 der grosse Saal angebaut und über dem Weg ein Torbogen errichtet, der als letzter Zeuge an den erst 1968 aufgehobenen Rosenweg erinnert.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Geometrischer Grundriss des Dorf Küssnacht

nach einem Plan von J.C. Römer
aus dem Jahre 1778
Zustand vor der Ueberschwemmung
(X 1778 weggeschwemmte Häuser und Scheunen)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Einem Plan M. ca. 1 : 2000 aus der Zentralbibliothek Zürich über die *Heslibachgegend* von 1782 ist zu entnehmen, dass der Erlenweg, heute ein Nebensträsschen im Dornröschenschlaf, damals als «Hesslibacher Strass» eine Art Quartierzentrum erschloss. Auch ein ungeübtes Auge erkennt, trotz des Asphaltbelages, noch die alte Gasse, und wer in der Stille das Plätschern des Baches auf sich einwirken lässt, könnte gar feine Stimmen raunen hören aus längst entschwundenen Tagen.

Wir wollen auch anmerken, dass 1782 der Übergang der Wiesenstrasse über den Heslibach ca. 80 m bergwärts in der Verlängerung des Erlenweges lag, dort, wo jetzt der Rainweg abzweigt. Die schmale Brücke, das dörfliche Geländer lassen auch hier Älteres spüren.

Ein bemerkenswertes Detail sei noch erwähnt. Im Plan des Dorfkerns wird die Untere Heslibachstrasse als «Landstrass» bezeichnet und die Obere als «alte Strass nach Erlenbach». Im Heslibach-Plan ist in gleichem Sinne die Obere Heslibachstrasse mit «alte Landstrass» angeschrieben, während es bei der Unteren heisst: «neue Direction die man der Landstrasse geben will». Offensichtlich wechselte gerade in jenen Jahren die einzige Durchgangsstrasse ihren Verlauf.

Wie ging es zu auf den Strassen der sogenannten «guten alten Zeit»?

Die Zürich–Walensee-Route nach den Bündner Pässen und Italien war zwar eine Hauptschlagader des zürcherischen Handels, aber dieser Verkehr spielte sich auf dem See ab und berührte nur die Landeplätze am Ufer; unser Strassennetz diente ausgesprochen dem Lokalverkehr. Den Geschworenen der Gemeinde oblag die Aufsicht, und zum Unterhalt waren die Anstösser als direkte Nutzniesser verpflichtet: es mussten die Strassen bekiest, die Seitengräben offen gehalten, Laub- und Buschwerk zurückgeschnitten werden. Trotz dieser Regelung wurde im ganzen Kanton eine Vielzahl von Zöllen erhoben. Über den Zustand jener Strassen dürfen wir uns keinen Illusionen hingeben; sie waren miserabel, für Wagen mühsam und eng, bei Regen morastig und selbst für Saumpferde schwer begehbar. Wenn man heute noch sagt: «er flucht wie ein Fuhrmann», so ist gerechterweise beizufügen: dazu bestand damals auch vielerlei Anlass. Aber auch allerlei Lustiges und Derbes trug sich zu, wie etwa Johann Peter Hebel in seinen Kalendergeschichten erzählt.

Wir kommen auf die Frage nach den Benützern der Küsnachter Strassen. In erster Linie werden es die Landwirte gewesen sein. Zu Fuss oder mit dem Fuhrwerk waren sie unterwegs zu ihren Arbeiten in Reben, Feld und Wald, lieferten Naturalzinsen ins Amtshaus und zur Zehntentrotte, führten Korn nach der obern und der untern Dorfmühle und brachten ihre Erzeugnisse auf den Markt in die Stadt.

Eine weitere Gruppe waren die Spinner und Weber, deren es in Küsnacht besonders unter den Ansässen nicht wenige gab. Sie erhielten Rohmaterialien vom Kaufherrn in der Stadt (Wolle, Baumwolle, Seide), verarbeiteten sie in ihren Stuben als sogenannte «Fabrikanten» und gaben die fertigen Gewebe weiter. Goethe erzählt im 3. Buch von «Wilhelm Meisters Wanderjahren» aufgrund der Aufzeichnungen des geschätzten Heinrich Meyer aus Stäfa ausführlich von der zürcherischen Textilmanufaktur. Da ist die Rede von Zwischenunternehmern, welche die Ware mit Saumrossen oder auf dem eigenen Rücken verteilen und einsammeln, von den Marktschiffen für die Leute am See, aber auch von der Sorge wegen der allmählich sich abzeichnenden Maschinenarbeit.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Zum Schluss sei der bunten Schar derer gedacht, die den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung auf ihre Weise entgegenzukommen suchten. Hausierer boten Tabak, Spezereien, Kleidungsstücke feil, Viehhändler, Handwerker, Musikanten zogen durch das Land, Wunderdoktoren und Beutelschneider kamen und verschwanden, Bettelvolk trieb sein Unwesen, und alle zusammen verbreiteten die so begehrten Neuigkeiten aus der Stadt, dem Land und der weiten Welt. Jedoch liessen die Ereignisse der französischen Revolution nicht mehr lange auf sich warten, und die Küsnachter sollten bald einiges aus nächster Nähe erleben und erleiden.

Die Wild-Karte 1843 bis 1851 und die Projektpläne für die Seestrasse 1838

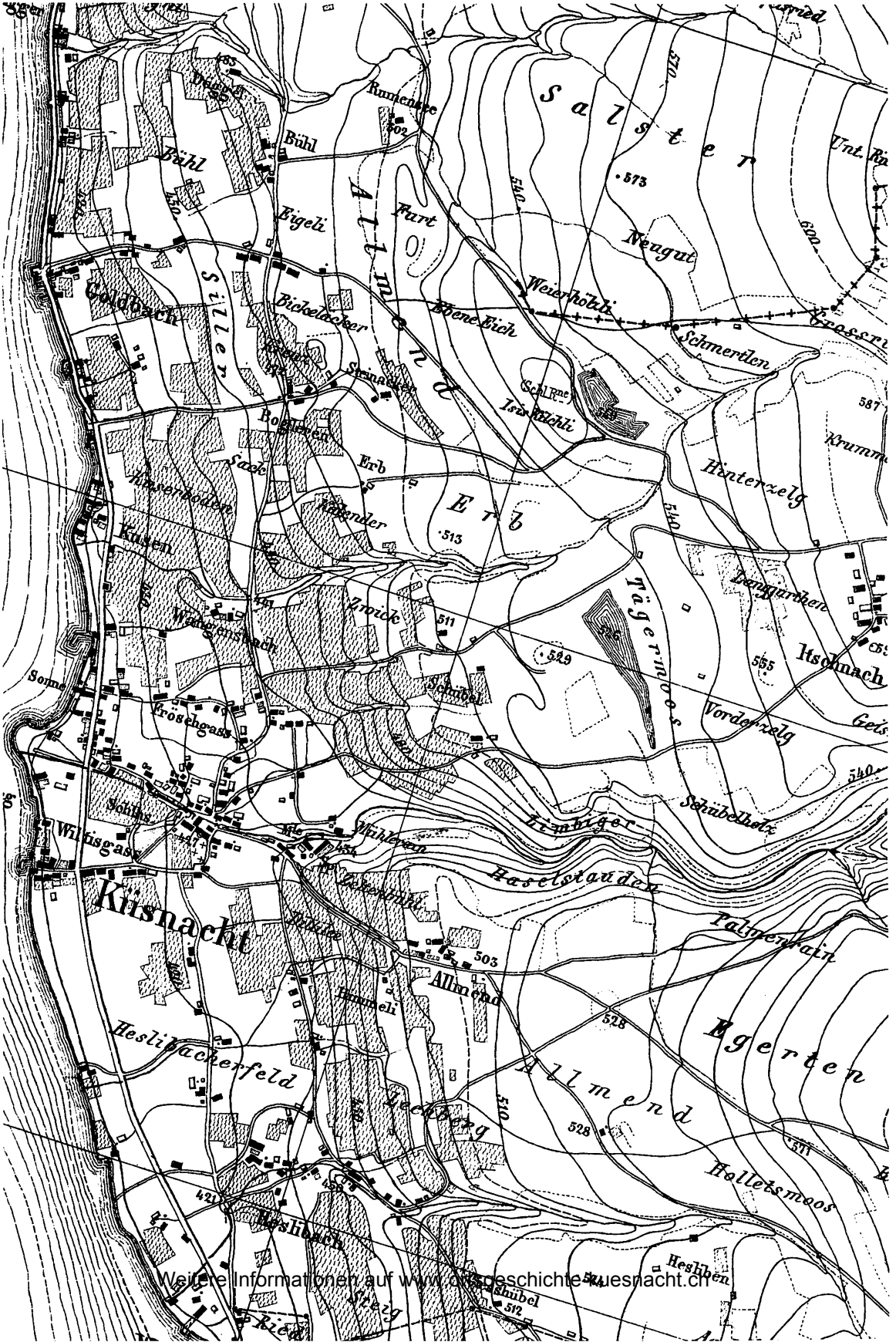
In den Jahren 1844 bis 1864 kam als erstes amtliches Kartenwerk die meisterhaft in Schraffentechnik gezeichnete «Topographische Karte der Schweiz» M. 1 : 100000 von General Dufour heraus. Aber noch ehe das grosse Werk vollendet dastand, zeigte sich das Bedürfnis nach grösseren Massstäben, genaueren Angaben. Mit der industriellen Revolution begannen die Eisenbahnbauten, und grosse Projekte lagen in der Luft. 1852 bis 1865 erschien die «Karte des Kantons Zürich nach den in den Jahren 1843 bis 1851 gemachten Aufnahmen» M. 1 : 25 000, die im Wesentlichen unter der Leitung von Johannes Wild im Topographischen Bureau Zürich entstanden ist.

Zum erstenmal ist das zürcherische Gelände und sogar der Seegrund durch Höhenkurven dargestellt. Die Karte wurde in deutschen Fachkreisen als «Musterstück einer vortrefflichen Niveaukarte» beurteilt, und der kritische Dufour schrieb nach Empfang der ersten vier Blätter: «L'exécution de ces feuilles est parfaite et ne laisse rien à désirer pour la clarté et la correction». Der Reichtum an Einzelheiten ist tatsächlich ganz ungewöhnlich und lässt die Freude an den bedeutend erweiterten Möglichkeiten der Vermessungstechnik durchscheinen.

Das Grundschema aus Gygers Zeiten – Strassen parallel und senkrecht zum Hang – hat sich erhalten, aber vielfältige Ergänzungen erfahren. Die wichtigste ist die Seestrasse, die 1838 von Zürich-Tiefenbrunnen bis zur Wiltisgasse und im folgenden Jahr weiter nach Erlenbach geführt wurde. Sie ist als erste Strasse in Küsnacht *projektiert,* d. h. in einem Plan studiert, aus verschiedenen Möglichkeiten (in Küsnacht aus dreien) ausgewählt, endgültig festgelegt und danach ausgeführt worden, und mit diesem neuen Verfahren begegnen wir einem Aspekt des modernen Bauingenieurwesens. Für Gemeindestrassen mochte die direkte Verständigung unter Nachbarn und Behörden ausreichen, für Durchgangsstrassen ist eine übergeordnete Planung unumgänglich. Mit grosser Energie packte damals die liberale Regierung auch die Aufgaben des Verkehrswesens an und errichtete in wenigen Jahren nicht nur bei uns am See, sondern im ganzen Kanton ein zeitgemässes Hauptstrassennetz, das mit der durchgreifenden Neuordnung der Zölle und anderen Massnahmen die industrielle Entwicklung fördern sollte und vorab den Fabriken nützte; die Bauern als wichtige Steuerzahler und noch mehr die bedrängten Heimarbeiter waren der beobachteten Zielstrebigkeit ungut gesonnen, so dass sich auch von dieser Seite her Zündstoff für den Zürich-Putsch von 1839 sammelte.

Die Dorfstrassen blieben freilich im alten Zustand, und ihre Verbesserung bedurfte noch erheblicher Anstrengungen. Die früher genannten Strassen hat der Topograph als Nebenstrassen, die Wiesenstrasse gar als dürftigen Feldweg klassiert. Aufschlussreich sind auch zwei Inserate im «Wochenblatt des Bezirkes Meilen»:

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch


Salster
Unt. Ra
Neugut
Weierhöhli
Schmerlen
Grossm
Bühl
Bühl
Eigeli
Furt
Allmend
Rumenbre
Coldbach
Silleren
Bickelbacher
Ebene Eich
Strandbad
Isis Rüchli
Schl.
Bolleren
Sack
Erb
Erb
Hinterzelg
Krumm
Kirsenbodere
Kasen
Fähnder
Zmick
Wangensbach
Tägermoos
Langgarten
Itschnach
Vorderzelg
Geis
Schübel
Soma
Froschgass
Schibs
Wilisgass
Mühleren
Schübelhole
Haselstauden
Kilnacht
Rebete
Allmend
Hammeli
Egerten
Allmend
Hesliberfeld
Zelberg
Hesliberg
Hesliberg
Steig
Hesliben
Schuibel
Hollletsmoos
Rie
Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

«Die Bewohner von Goldbach und Umgebung, welche eine bessere Strasse vom See gegen die Korporationswaldungen wünschen, sind eingeladen, Samstag, 30. September 1871, Abends 7 Uhr, bei Weinschenk Nägeli sich einzufinden.»

«Die Bewohner von Goldbach, welche freiwillige Beiträge an die zu verbessernde Strasse unterzeichnet haben, werden anmit eingeladen, Montag, den 31. Oktober 1871, Abends 7 Uhr, in der Weinschenke von Herrn Nägeli sich einzufinden.»

Von den Verbindungen nach Itschnach wollen wir die Linie Schiedhaldensteig–Zumikerstrasse beachten, welche am Schübelweiher vorbei und in kräftigem Bogen über den Rebweg und den Itschnacherstich bolzengerade den Hang hinaufführt; der auffällige Bogen ob dem Weiher erklärt sich als Umgehung einer ehemals sumpfigen Stelle, die beim Bau der Alterssiedlung wieder zum Vorschein gekommen ist.

Die neu hinzutretenden Verbindungen haben bis in unsere Tage verschiedene Entwicklungen durchgemacht. Einfache Fusswege sind zu ansehnlichen Strassen aufgestiegen, so die Heinrich-Wettstein-Strasse beim Schulhaus von 1829, aber auch die Sternenfeld-, Steinacker-, Gü- und Zürichstrasse zwischen Dorf- und Rosenstrasse. Andere haben sich in der alten Form erhalten, z.B. der Schiffliweg, die Hesligen- und die Ränkestrasse, und wieder andere sind ganz oder bis auf kleine Reststücke verschwunden, wie etwa der «Kohlrainliweg», der vom Wangensbach zur Steinburghaab führte, oder ein Rebweg mitten im heutigen Schulgelände der Oberstufe an der Zürichstrasse, oder auch im Heslibacher Feld der Weg vom alten «Sternen» zur «Gerbe» am See (Seestrasse 214).

Zahlreiche Kleingewässer blitzten damals noch im Sonnenlichte. Man beobachtet, dass die Strassen nicht wahllos im wertvollen Kulturland, sondern oft am Rande dieser Wasserläufe liegen. Unsere Karte zeigt bei der Goldbacherstrasse den richtigen Goldbach, dann liegen Bächlein unter dem Rebhaldensteig und der Boglerenstrasse, die in der abendlichen Stille noch aus den Schächten rauschen, neben der «Fröschgasse» bei der «Sonne» und im Heslibach beim Weg zur «Gerbe».

Wertvolle Ergänzungen zur Karte finden sich in den Projektplänen für die Seestrasse M. 1 : 2000, da sie ausser dem neuen Verkehrsweg ebenso die früheren Verhältnisse zeigen. Der alte Zürich-Weg verlief in Goldbach genau wie die Seestrasse zuerst hart dem damaligen Ufer nach (der heutige Ufersaum besteht aus späteren Aufschüttungen) und vom Schiffliweg an leicht landeinwärts, wich dann aber in die alte Kusensiedlung ab, wo der alte Weg noch besteht (Seestrasse 70, 86), folgte der Seestrasse wieder und mündete durch die Fähnlibrunnenstrasse ins Dorf. Wer «fürbass» in Richtung Erlenbach wollte, zweigte zur Steinburghaab ab in den Hornweg, der jenseits des Dorfbaches aber dem Seeufer folgte und erst beim ehemaligen Gasthaus «Krone» (Hornweg 24) den heutigen Hornweg erreichte. An der Zehntentrotte und dem Amtshaus vorbei ging man dem Ufer nach bis zur «Gerbe» und schräg landeinwärts in die Seestrasse; dieses letzte Teilstück ist mit dem Bau der Seestrasse aufgehoben worden, da es in der Wild-Karte fehlt.

Die eidg. Kartenwerke seit 1870 und die Grundbuchvermessung

Als gemächlichen Trott können wir die Entwicklung unseres Strassennetzes bis hierher bezeichnen, vergleichbar dem Gang der Ochsen vor dem schweren Karren

◀ Wild-Karte M. 1 : 25 000 (vergrössert auf M. ca. 1 : 14 000), aufgenommen 1843–51; herausgegeben vom Topographischen Bureau Zürich.
Reproduktion mit Bewilligung des Kantonalen Vermessungsamtes Zürich vom 17.7.75.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Zollikon
Guggen
Tobelbach
Küsnacht
Goldbach
Allmend
Fluhwacker
Boglern
Kusen
Erb
Rumenwise
Tüchbach
Schubel
Regermoos
Vordenkelg
Allmend
Allmend
Hollerstmoos
Meisriet
Mönch
Griesstuben
Wyden
Bünsli
Hofwiesen
Hofwiesen
Hofwiesen

im knirschenden Kies. Aber mit dem beschaulichen Leben in den festgefügten dörflichen Verhältnissen geht es zu Ende. Im Bereich des Verkehrswesens hatte schon der Raddampfer «Minerva» 1835 am Zürichsee das erste Zeichen einer neuen Zeit gesetzt. Verhältnismässig spät, nämlich 1894, wird am rechten Seeufer die Eisenbahnlinie in Betrieb genommen, und schon ist auch der «pferdelose Wagen» da, das Automobil – eine alte Idee, die sich plötzlich verwirklichen lässt, rasende Fortschritte erzielt und umwälzende Neuerungen im Strassenbau einleitet.

Über den Verlauf der Entwicklung sind wir sozusagen lückenlos informiert durch den «Topographischen Atlas der Schweiz» M. 1:25 000, die Siegfried-Karte, deren Blätter 1870 bis 1901 angefertigt und mit jedem Neudruck nachgeführt werden, dann durch zwei Übersichtspläne von ca. 1905 M. 1:2000 und 1926 M. 1:5000 aus der Grundbuchvermessung, und nach 1945 durch die vorbildliche «Landeskarte der Schweiz» M. 1:25 000.

Als erstes seien einige markante *Erweiterungen* des Strassennetzes aufgeführt. Zunächst erfordert 1894 die neue Bahnlinie, die das Dorf in zwei Teile schneidet, allerhand Anpassungen; es entstehen die Post-, Bahnhof- und Heinrich-Wettstein-Strasse, die Kohlrain- und – in drei Etappen – die Zürichstrasse. Nach dem Ersten Weltkrieg zeigt sich das Bedürfnis, die alten steilen Verbindungen nach Itschnach und der Allmend durch sanft ansteigende, weit geschwungene Schleifen zu ergänzen: Die Bergstrasse (1919) und die Schiedhaldenstrasse (1920) erschliessen die aussichtsreichen Lagen für Einfamilienhäuser und Villen. In den Krisenjahren werden die Verhältnisse im Dorfkern saniert; der Bau der Oberwachtstrasse (1934) und der geraden Fortsetzung der Alten Landstrasse zur Oberen Heslibachstrasse (1937/38) bringen den Arbeitslosen die dringend benötigte Beschäftigung. Nach dem Zweiten Weltkrieg schliesslich entsteht eine Reihe von neuen Wohnstrassen. Die letzten grösseren Arbeiten gelten der Anpassung an die SBB-Doppelspur mit der Zentralen Unterführung als wichtigstem Bauwerk (1968).

Wenigstens ebensoviel Aufwand steckt in der *Modernisierung* des alten Strassennetzes. Im Plan von 1905 findet man beidseitig Gehwege allein an der Poststrasse (womit Küsnacht seine Bahn- und Schiffspassagiere würdig empfing), sonst war noch einseitig ein Trottoir an der Seestrasse, der Heinrich-Wettstein-Strasse und teilweise an der Wiltisgasse. Die Breite der meisten Gemeindestrassen betrug vier bis fünf Meter. Die Siegfried-Karte von 1900 kennt in Küsnacht ausser der Seestrasse nur «Fahrstrassen ohne Kunstanlage», d.h. ohne standfesten Unterbau.

Jedoch schon in der Ausgabe von 1912 sind neben der neu angelegten Zürichstrasse die Alte Landstrasse, die Obere und Untere Heslibachstrasse und die Wiltisgasse zur ersten Kategorie (mit Kunstanlage und über 5 m Breite) aufgerückt. Die Untere Heslibachstrasse ist 1911/12 zudem begradigt und besonders die seltsame Ausbuchtung beim Friedhof (vgl. auch die Wild-Karte) ausgemerzt worden; das Doppelhaus Nr. 28/30 ist noch auf den alten Verlauf ausgerichtet und steht nun leicht schräg zur heutigen Strasse.

In der Rechnung der öffentlichen Güter von 1910 sticht folgender Eintrag heraus: Für Hülfsarbeiten für Walzen und Teeren der Seestrasse durch den Staat Fr. 981.35.

◀ Siegfried-Karte M. 1:25 000 (vergrössert auf M. ca. 1:15 400), Überdruck «Zürich + Umgebung» 1935, Ausschnitt Küsnacht.
Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 15.7.1975.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Hier liegt die erste Oberflächenbehandlung einer Schotterdecke in Küsnacht vor mit dem Zweck, der Staubplage und dem Eindringen des Wassers in die Tragschicht zu begegnen; es handelt sich um den Urahn der Schwarzbeläge, die später die kurzlebigen Chaussierungen und teueren Pflästerungen allmählich ersetzen.

Der Plan von 1926 weist insofern Fortschritte aus, als nun alle neuen Strassen wenigstens einseitig mit einem Gehweg versehen sind. Dass allerdings die sauberen Beläge für die Fussgänger noch lange fehlten, wissen wir aus eigener Erinnerung; die Tatsache lässt sich auch indirekt ablesen aus Gruppenbildern wie jenem der Küsnachter Lehrerschaft von 1935 (Jahresblätter 1972, S. 100), wo noch sämtliche Herren hohes festes Schuhwerk tragen.

Wir schliessen mit der Siegfried-Karte von 1935 und lenken dort die Aufmerksamkeit besonders auf den Übergang Obere Heslibach-/Wiesenstrasse, wo sich alte und neue Linienführungen übergreifen, sowie auf die Zumikerstrasse unterhalb des Itschnacherstiches: Dort führt die Hauptstrasse nicht mehr über den Rebweg, sondern über ein Trassee, das heute noch durch den Weg vor den Häusern Nr. 10 bis 19 angedeutet ist; erst 1956 erhielt die Strasse ihr heutiges Gesicht mit der Schleife um den Itschnacherstich herum.

Im Rückblick besteht unser Strassennetz aus einem dichtgewobenen Geflecht von Ältestem, Altem und Neuem. Die Verkehrslasten und die Naturkräfte setzen diesem künstlichen Gebilde dauernd zu, die Zahl der Einwohner wächst und ihre Nöte ändern, und so muss erneuert und immer wieder angepasst werden: Man baut aus, flickt an, schneidet ausgediente Stücke weg, setzt bessere ein. Die Motive wechseln von der Furcht vor der Gewalt des Dorfbaches über die Sorge zum Kulturland, die weit ausgreifende Erschliessung zur Förderung der industriellen Entwicklung bis zur verkehrsarmen Wohnstrasse.

Die Strassenbaukosten von einst und jetzt wollen wir nicht vergleichen – es würden Runkelrüben mit Zuckerrüben gemessen – sondern anerkennen, dass Küsnacht über ein zweckmässiges Strassennetz verfügt und dafür wenig wertvolle Bausubstanz opfern musste. Wie bekannt ist, sind im untern Gemeindeteil noch die Rampen-, Seminar- und Höhenstrasse projektiert und durch rechtskräftige Baulinien gesichert; ob und wann diese Strassen verwirklicht werden, steht heute offen.

Jean Gut

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch