

Zeitschrift:	Heimatbuch Meilen
Herausgeber:	Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band:	45 (2005)
Artikel:	Meilemer Strassen und Wege und ihre Geschichte
Autor:	Doswald, Cornel
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-953977

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

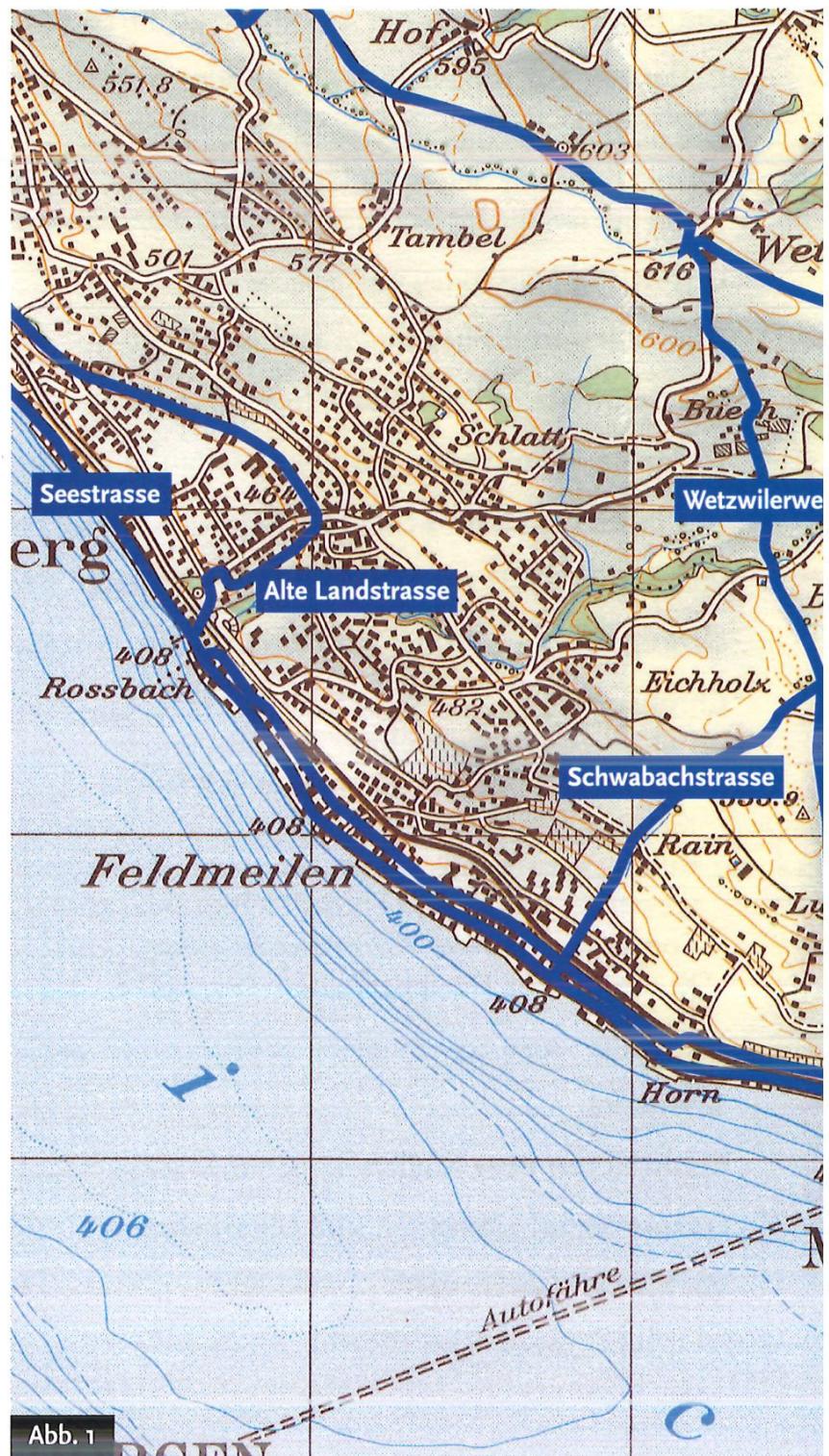
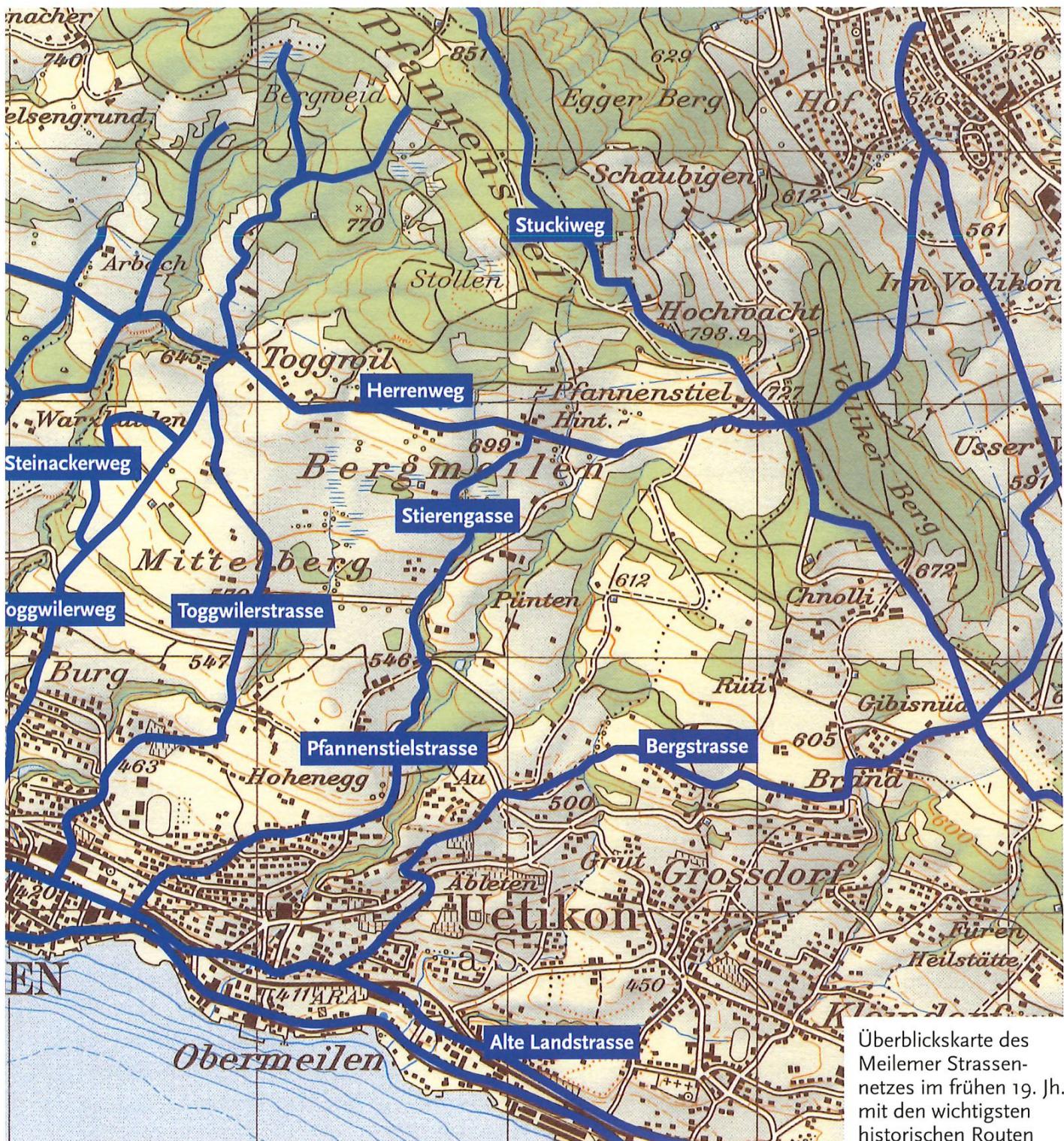


Abb. 1

Meilemer Strassen und Wege und ihre Geschichte

Neuigkeiten aus dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)



Überblickskarte des Meilemer Strassen-Netzes im frühen 19. Jh. mit den wichtigsten historischen Routen

Auch Verkehrswege, wie wir sie alle täglich benützen, haben ihre Geschichte und formen das Bild unserer Siedlungen und unserer Kulturlandschaft. Als Spaziergänger auf dem Fussweg ins nächste Dorf, als Kind auf dem Schulweg, als Pendler auf der breiten Hauptstrasse benützen wir oft ganz selbstverständlich alte Linienführungen, die bereits Generationen vor uns vorgezeichnet haben.

Viele dieser Strassenzüge lassen sich auf historischen Karten mehr als drei Jahrhunderte weit zurückverfolgen; in schriftlichen Dokumenten werden sie oft schon im Mittelalter namentlich erwähnt, und selbst die römischen Hauptstrassen kommen gelegentlich bei archäologischen Ausgrabungen ans Licht. Als Verbindungen zwischen den Siedlungen, aber auch als Erschliessungswege in der Kulturlandschaft mit ihren Fluren, Weidegründen und Wäldern umfassen sie das ganze funktionale Spektrum vom Feldweg bis zur internationalen Transitroute.

Viele von ihnen haben sich mit den wachsenden Anforderungen des Strassenverkehrs und der Mechanisierung der Landwirtschaft weiterentwickelt, sind durch modernen Ausbau überformt worden und erscheinen auf den ersten Blick ganz und gar nicht mehr «historisch». Vielleicht erinnert nur noch ein alter Strassenname oder eine Wegkapelle an ihre Vergangenheit.

Andere aber besitzen noch in einem besonderen Mass traditionelle Wegsubstanz, die sie harmonisch mit der umgebenden Landschaft verbindet. Sie schlängeln sich unbegradigt durch die Dörfer und Fluren und scheuen auch steile Anstiege nicht; geschotterte Strassendecken, Einschnitte und Hohlwege, bewachsene Böschungen, Zäune und reich belebte Hecken machen sie abwechslungsreich und reizvoll.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Durch den dramatischen Wandel des Landschaftsbildes im 20. Jahrhundert mit der Ausdehnung der Siedlungsflächen, der Intensivierung der Landnutzung und dem Wachstum der Verkehrsströme sind die historischen Verkehrswege wie alle traditionellen Elemente unserer Umwelt in hohem Mass gefährdet. Um eine geregelte Nutzung der Siedlungsflächen und der Landschaft zu gewährleisten, um in diesem Rahmen auch die Vielfalt ihrer überkommenen Bestandteile zu integrieren und um sie vor der Zerstörung oder Banalisierung zu schützen, braucht es Planungsgrundlagen.

Auf der Grundlage des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) lässt die Eidgenossenschaft deshalb in systematischer Arbeit drei grosse Bundesinventare erstellen. Es handelt sich um das «Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)», das «Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)» und das «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)», die als Grundlagen der

Planung und des Natur- und Heimatschutzes ineinander greifen. Das IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz.¹ Erarbeitet wurde es in den Jahren 1984–2003 von der Fachorganisation «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte», die bis April 2003 ebenfalls den Namen IVS trug; als Auftraggeber zeichnete zuletzt das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Erstinventarisierung fand Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss. Nach der bevorstehenden Vernehmlassung bei den Kantonen wird der Bundesrat das IVS in Kraft setzen und veröffentlichen.

Aktuelle Information dazu finden sich auf der Website des IVS:
www.ivs.admin.ch

ViaStoria, ein Annexbetrieb der Universität Bern, setzt sich seit über zwanzig Jahren für die Erforschung, Sanierung und sachgerechte Nutzung historischer Verkehrswege ein. Sie verfolgt ihre Ziele in enger Zusammenarbeit mit Behörden, Planungsbüros, öffentlich- und privatrechtlichen Organisationen, Tourismusverbänden sowie Hochschulen im In- und Ausland. Mit den Projekten «Kulturwege Schweiz» und «Verkehrsgeschichte der Schweiz» setzt ViaStoria zurzeit die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit im Tourismus und in der Verkehrsgeschichte. Daneben bietet sie ihr Know-how weiterhin für Fachberatung und Inventarisierungen auf Kantonsebene an.

Informationen können unter der Adresse info@viastoria.ch, www.viastoria.ch angefordert werden.

Das NHG gibt bei Inventaren die Einteilung in die drei Bedeutungskategorien national, regional und lokal vor. Diese Einstufung richtet sich im IVS einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Auf Grund der planerischen Zweckbestimmung des Inventars gelten als historische Verkehrswege ausschliesslich im Gelände sichtbare Weg- und Strassenverbindungen sowie Wasserwege, die durch historische Dokumente belegbar oder durch ihre Weganlage und Wegbegleiter als historische Wege erkennbar sind.

Der Topographische Atlas der Schweiz, die sogenannte «Siegfriedkarte» vom Ende des 19. Jahrhunderts, stellt zur Gegenwart hin in der Regel die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung dar. Das auf diesem Kartenwerk verzeichnete historische Wegnetz wurde einer ersten historisch-geographischen Analyse unterzogen, da im Sinn einer Vorauswahl nur Wege und Strassen mit einer bestimmten Kommunikationsbedeutung ins Inventar aufgenommen werden sollten. Andernfalls wäre die Aufgabe innert nützlicher Frist gar nicht zu bewältigen gewesen.² In jedem Fall Berücksichtigung fanden überregionale (internationale und nationale) Verbindungen, regionale Verbindungen (etwa zwischen benachbarten Tälern, oder zwischen einem Bezirkshauptort und der Kantonshauptstadt) sowie alle Ortsverbindungen, also Verbindungen zwischen zwei Dorfschaften und Hauptverbindungen zwischen Fraktionen, z. B. Wachten, einer Ge-

meinde. Weniger bedeutende Wegstrecken, wie etwa die Erschliessungswege von Einzelhof- und Streusiedlungen, die zahlreichen Wirtschaftswege (z.B. Forstweg, Alpweg, Mühleweg, Fabrikweg) und andere Verbindungen mit besonderen Funktionen (z.B. Kirchweg, Marktweg, Burgweg) wurden nur bei besonderer historischer Bedeutung im lokalen Bereich oder bei landschaftsprägender traditioneller Substanz inventarisiert.

Unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung fand eine Begehung der vorselektierten Strecken im Gelände statt, und man hielt die vorhandene traditionelle Bausubstanz der Wege und Straßen fest. Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die Geländekarte, die einen Teil der IVS-Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur sowie alter Karten und Bilddokumente wurde parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt. Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im beschreibenden Teil der IVS-Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der Inventarkarte kartografisch festgehalten ist.

Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig: Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Fragen der Raumentwicklung und im Projektwesen zur Verfügung. Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus; eine besondere Funktion kommt den historischen Wegen insbesondere innerhalb des Wanderwegnetzes zu. Es bildet schliesslich das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung. Das Inventar ist in dieser Form weltweit einmalig.

Das IVS im Kanton Zürich

Die Arbeiten an der IVS-Dokumentation Kanton Zürich wurden bereits 1985 aufgenommen, da der Kanton Zürich als Testgebiet für die Erarbeitung der IVS-Methodik ausgewählt worden war. Dabei fanden ausgedehnte Geländebegehungen statt, im Rahmen eines Projekts des Schweizerischen Arbeiterhilfswerks mit Hilfe zahlreicher Arbeitsloser. Diese Arbeiten liefen 1992 aus.

Die Wiederaufnahme der Arbeiten im Frühjahr 1996 erfolgte unter vier Zielsetzungen:

1. Die Geländeaufnahmen für das gesamte Kantonsgebiet sollen auf den aktuellen methodischen Stand des IVS gebracht, d.h. Einzelobjekte in die Bestandesaufnahme der historischen Wegverläufe eingebunden werden.
2. Die früher bereits verabschiedeten oder zur Verabschiedung vorbereiteten Dokumentationen werden redaktionell und inhaltlich überarbeitet.

3. Die historisch noch nicht bearbeiteten Strecken sind hinreichend zu dokumentieren, um ihre Einstufung in die Bedeutungskategorien gemäss NHG zu begründen.
4. Es wird eine vollständige Dokumentation der Strecken von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung erarbeitet, da sich der Kanton Zürich zur finanziellen Beteiligung an der Fertigstellung des Inventars bereit erklärt hat.

Seit dem Abschluss der Erstaufnahme steht die vollständige Inventardokumentation den betroffenen Behörden und der interessierten Bevölkerung zur Verfügung (siehe Anhang).

Das historische Wegnetz von Meilen

Historische Verkehrswägen sind im IVS grundsätzlich selektiv erfasst, und auch in Meilen gibt es noch viel mehr zu entdecken, als wir hier darstellen können. Nur die Hauptverbindungen wurden aufgenommen, nicht aber die zahlreichen Wirtschaftswege und innerörtlichen Erschliessungswege, die in ihnen alle Flächen überziehenden Verästelungen den überwiegenden Teil unseres Wegenetzes ausmachen. Auch die Hauptverbindungen sind nur dort dargestellt, wo sie noch sichtbar sind; die IVS-Inventarkarte enthält daher keine Rekonstruktionen vergangener Wegverläufe. Beschrieben sind die historischen Wegstrecken in Form eines Kataloges, in dem zu jeder einzelnen Strecke die wichtigsten historischen Informationen zu ihrer Entwicklung bis ins späte 19. Jahrhundert und der heutige Zustand, wie er sich im Gelände darbietet, nebeneinander enthalten sind.

Das Strassennetz von Meilen ist geprägt von zwei übergeordneten, parallel zum See und zum Höhenzug des Pfannenstiels verlaufenden Routen, nämlich einerseits von der Seestrasse, andererseits vom Herrenweg am Pfannenstiel. Dabei hat sich der Strassenzug am See, wo auch die bedeutenderen Ortskerne liegen, im Lauf der Jahrhunderte als der wichtigere durchgesetzt; auf die Alte Landstrasse als Hauptverkehrsträgerin ist hier im 19. Jahrhundert die Seestrasse gefolgt, die ihrerseits einen wesentlich älteren Seeuferweg ablöste. Dominierender Verkehrsweg aber war bis ins 19. Jahrhundert der See, auf den sich auch die Haupterschliessungswege und Ortsverbindungen zwischen See und Berg ausrichteten, die von den Ortskernen ausgehen und die Hauptstrassen untereinander verbinden.

Die Besiedlung des Meilemer Gemeindebannes und die Entstehung der ältesten Strassen

Entgegen vielen bisherigen Darstellungen ist auf dem Nordufer des Zürichsees keine römische Strasse archäologisch nachgewiesen. Die Gutshöfe, die meist auf den ausgedehnten Terrassen oberhalb der Seehalde lagen, waren zweifellos untereinander und mit den Vici (kleinstädtischen Marktflecken) von Zürich und Kempraten durch Wege verbunden, deren Zustand und Verlauf im Einzelnen aber völlig ungewiss ist; wahrscheinlich besass sie auch eine Verbindung an das Seeufer. Vom durchgehenden Verkehr wurde aber sicher in erster Linie der bequemere und leistungsfähigere Seeweg benutzt.

Alte Landstrasse und Kirchweg⁴ Als frühe Siedlungsschwerpunkte der ersten Ausbauphase der germanischen Besiedlung entstanden am Seeufer die Ortschaften Dollikon und Meilen sowie das abgegangene Schenikon (an der Stelle des unteren Meierhofs in Meilen)⁵. Die um 700 erfolgte adlige Kirchengründung am Dorfbach⁶ wurde zum Siedlungsschwerpunkt. Ihre hauptsächliche Erschliessung erfolgte vielleicht zuerst über den See, doch müssen im Zug der Besiedlung des rechten Zürichseeufers bald auch die Alte Landstrasse und der parallele Fussweg am Seeufer entstanden sein.

Die jahrhundertelang unbefestigte Alte Landstrasse verlief in der Regel mit einem Abstand vom schlechter entwässerten und daher bei regnerischem Wetter tiefgründigeren Seeuferbereich. Die tiefen Tobel des Rossbachs zwischen Herrliberg und Feldmeilen und des Meilemer Dorfbachs zwangen sie aber in die Nähe des Sees hinab. In Meilen zog sie sich daher quer über das Bachschuttdelta, sonst lag sie in der Regel im Bereich der zum See abfallenden Halden, jedenfalls nie am feuchten und Überschwemmungen ausgesetzten Seeufer.

Wie bei vielen wichtigen Fernwegen, deren Entstehung in das frühe Mittelalter zurückgeht, hat ihre Bezeichnung einen Wandel durchgemacht: ursprünglich (so wie der «Herrenweg» am Pfannenstiel) als «Herweg» oder «Herstrasse» bezeichnet, wurde sie im späten Mittelalter zur «Landstrasse»⁷. Darin spiegelt sich die Entstehung von territorial geschlossenen Gebietsherrschaften und der Übergang der öffentlichen Strassen in die landesherrliche Gewalt.⁸ Dementsprechend wurde die Alte Landstrasse 1415 auch einmal urkundlich als «Reichsstrasse» bezeichnet, also in den Zusammenhang mit der höchsten Gebietseinheit gestellt.

Obwohl sie als Verkehrsträgerin bis ins 19. Jahrhundert eine bescheidenere Rolle spielte als der See, der den Fernverkehr und die lokalen Marktfahrten nach Zürich aufnahm, bildete sie doch die einzige durchgehende und damit wichtigste Längsverbindung des rechten Seeufers. Als solche ist sie bereits in den Karten von Hans Conrad Gyger dargestellt⁹ (Abb. 6). Die helvetische Kantonsverwaltung zählte sie 1799 zu den zwölf «Haupt Comunications Strassen», die zusammen mit den vier grossen «Land- und Heer-Strassen» das Grundgerüst des Zürcher Strassennetzes ausmachten¹⁰. Vor dem Bau der Seestrasse erscheint sie in Heinrich Kellers Kantonskarte von 1828 in der zweitwichtigsten Strassenkategorie als «grosse Strasse», nach deren Bau in der Wildkarte zurückgestuft als «Fahrbare Nebenstrasse» (Abb. 8). Die Alte Landstrasse prägt als «Doristrasse» noch heute die Siedlungsstruktur von Meilen mit, zuletzt als innerörtliche Haupterschliessungsstrasse ohne Durchgangsverkehr.¹¹ Sie ist stellenweise bis heute (Abb. 3) knappe drei Meter breit. Neben der (vgl. Abb. 2) geschotterten Alten Landstrasse bestand vielerorts seit jeher ein Fussweg, der dem Seeufer entlang führte. Er prägte in grossen Zügen den Verlauf der im 19. Jahrhundert erbauten Seestrasse vor und fehlt daher heute. In Meilen bedingte auch die

prominente Lage der früh gestifteten Kirche an der Seeseite des Dorfbachdeltas die Entstehung des Seeuferwegs, der hier als Kirchweg diente. In Herrliberg ist bezeugt, dass der rechtsufrige Seeuferweg auch von Pilgern benutzt wurde, die nach Einsiedeln zogen und weiter seeaufwärts zu Schiff nach Richterswil übersetzten.

Das Dorf Meilen entwickelte sich eingespannt zwischen Alter Landstrasse und Seeufer. Anders als heute spielten damals auch die Erschliessungswege zum Seeufer hin eine wichtige Rolle für das Funktionieren der Ortschaft. Kirchgasse und Winkelstrasse prägen heute noch den Ortsgrundriss mit, sind aber durch die Seestrasse, welche den See als wichtigste Verkehrsträgerin abgelöst hat, vom Ufer abgetrennt. Dagegen ist in Hofstetten noch die strukturbildende Erschliessung der Häuser durch Gassen, die zum See hin verlaufen, erhalten geblieben.



Abb. 2 Alte Landstrasse und Kirchweg: Ansicht des frühen 19. Jh., von der Seehalden aus gesehen.



Abb. 3 Alte Landstrasse heute in Obermeilen: Die 1827 errichtete Steinbrücke¹² über den Beugenbach ist kaum einsehbar.

Der Herrenweg¹³ Der früheste germanische Siedlungsvorstoß, der das Gemeindegebiet von Meilen erst am Rand berührte, folgte der Krete des Pfannenstiels; ihm entspricht eine Reihe von Ortsnamen auf -ingen¹⁴. Parallel dazu erfolgte im Lauf des frühmittelalterlichen Siedlungsausbaus im 7. und 8. Jahrhundert die Neubesiedlung der sonnenexponierten Terrassen unter dem Südosthang der Pfannenstielkrete. Die von Nordwesten nach Südosten verlaufende Besiedlungsrichtung gab den Verlauf des Herrenwegs im Bereich der ältesten Siedlungen Wetzwil und Toggwil vor¹⁵.

Der Name «Herrenweg» leitet sich ab von der Bezeichnung «Herweg», die ursprünglich auch für die Landstrasse am See verwendet wurde. Sie diente im frühen Mittelalter häufig als Bezeichnung für einen öffentlichen Weg, der als wichtiger Fernweg im regionalen oder überregionalen Rahmen benutzt wurde¹⁶. Anders als bei der Alten Landstrasse wurde die Bezeichnung «Herweg» nicht durch «Landstrasse» abgelöst, denn der Herrenweg hat seine regionale Bedeutung schon früh verloren¹⁷.

Ausgehend von Küschnacht, bildete der «Herrenweg» wohl einst die wichtigste Verbindung zwischen Zürich und dem Oberland; über Egg führte er nach Grüningen und Rüti. Aufgrund seiner strategischen Bedeutung für militärische Operationen ist er so noch in Hans Conrad Gygers Militärkarten von 1620 (Abb. 6) und 1660 so dargestellt, während in seine grosse Kantonskarte von 1667 nur der Teilabschnitt des Kirchwegs von Wetzwil nach Küschnacht aufgenommen worden ist.

Abb. 4 Zum See hinab führende Gasse «Im Höchlig».

Abb. 5 Herrenweg: Gewundener alter Verlauf als bescheidener Feldweg und heutige Autostrasse, beim Vorderen Pfannenstiel.

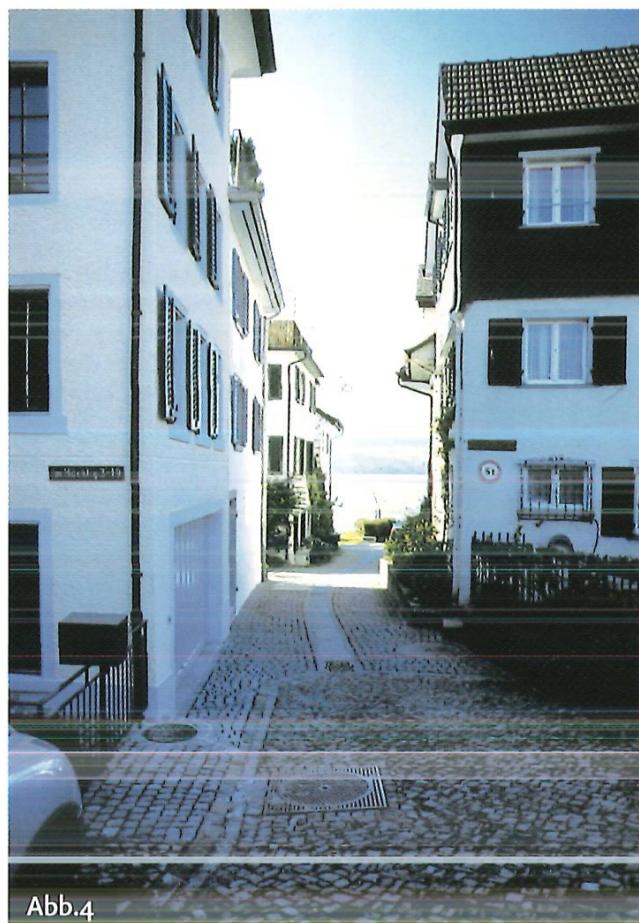


Abb.4

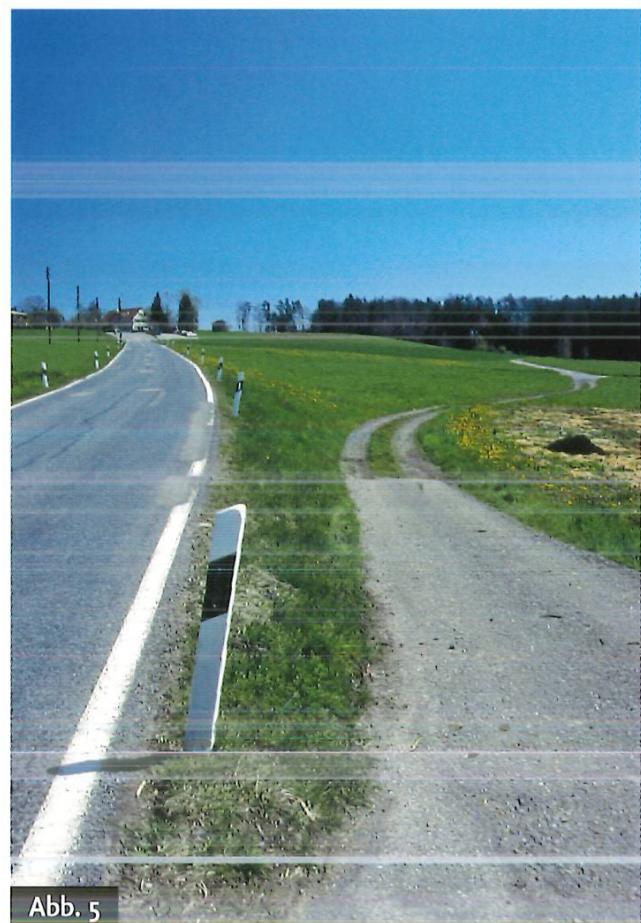


Abb. 5

Erst 1775 wurde der Herrenweg zur Landstrasse erhoben, und 1825 galt er zumindest wieder als «Haupt-Bergstrasse» von Küsnacht ins Grüninger Amt. Heute entspricht er einer begradigten und asphaltierten Nebenstrasse. Da man diese beim Vorderen Pfannenstiel neu trassiert hat, kann man dort den historisch reizvollen Kontrast zwischen dem gewundenen Schottersträsschen des «Alten Herrenwegs» und dem normgemässen Ingenieurbau der aktuellen Strasse studieren.

Die Seestrasse¹⁸

Die Seestrasse ist die Nachfolgerin der Alten Landstrasse als Fahrstrasse für die Orte am See; wie erwähnt, nimmt sie vielerorts den Raum des älteren Seeuferwegs ein. Heute ist sie die wichtigste Strasse Meilens. Ihr gestreckter Bau ohne wesentliche Steigungen nützt den relativ flachen Uferstreifen aus, bedingte aber einen grossen baulichen Aufwand für den Strassenbau und solide Ufersicherungen. Darin ist sie ein typisches Produkt des systematischen Strassenbauprogramms der 1830er Jahre, das von der liberalen Kantonsregierung initiiert und durchgeführt worden ist¹⁹. Ihr Bau zog sich in Meilen mit einiger Verspätung gegenüber den anderen Abschnitten über den Zeitraum 1850–1855 hin.²⁰

Die Verbindungen zwischen See und Berg

Neben den Hauptstrassen, die im wesentlichen dem Verlauf des Seeufers und des Pfannenstielrückens folgen, gehen von den grösseren Ortskernen verschiedene Wege aus, die der durchgehenden Erschliessung der Bewirtschaftungsflächen zwischen See und Pfannenstielkrete dienen. Sie verbinden die Orte untereinander, mit den Einzelhöfen und Hofgruppen in den Aussenwachten und mit den dazwischen gelegenen land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen. Diese sind im Einklang mit der topographischen Gliederung des Gemeindegebiets stufig angeordnet und umfassen die Rebhalden in den Steillagen über dem See, die Äcker auf den flacheren Hangterrassen, das dazwischen gelegene Wiesland in steileren oder feuchteren Lagen und schliesslich das meist zum Allmendland gehörende Areal der Weiden, des Waldes und des Riedlands am Berg.²¹

Häufig wurden diese Erschliessungswege als «Gassen» bezeichnet, da sie auch dem Auftrieb des Viehs auf die Weiden dienten und daher eingefriedet sein mussten, um das Ausbrechen der Tiere in die Äcker und Wiesen zu verhindern (z.B. Holengass, Althaugasse, Stiengasse). Wo sie als Karrwege den steilsten Steigungen ausweichen (wovon wohl noch der Flurname Charrhalten zeugt), entstanden als Abkürzungen die Tretwege²²; dabei handelt es sich um ausgetretene, direkt verlaufende Fusswege (z.B. Wetzwilerweg, Toggwilerweg, Schulweg). Ebenso waren die Forstwege steile «Runsen», auf denen



Abb. 6



Abb. 7

Abb. 6 Hans Conrad Gygers Zürcher Karte von 1620: Das älteste Dokument, das die Struktur des Hauptstrassennetzes von Meilen vollständig darstellt

Abb. 7 Die österreichische Generalstabskarte von 1799: Die anschaulichste topographische Darstellung der Gegend vor der Wildkarte.

das Holz zu Tal «gereistet» oder «geschlepft» wurde.²³ Eine weiter über den Gemeindebann hinaus reichende Strecke, die «Bergstrasse», deren Verlauf im Lauf der Zeit mehrmals wechselte, führte ausserdem über die Höfe Hinterer oder Vorderer Pfannenstiel hinüber nach Egg und ins Glatttal.

Die Grundzüge von Siedlungsbild, Flurgliederung und Strassennetz erscheinen bereits in den frühesten Karten. Verkehrsgeschichtlich besonders interessant dafür ist schon die älteste Karte des Zürcher Staatsgebiets und seiner Nachbarn, die der später berühmte Kartograph Hans Conrad Gyger 1620 als Grundlage für die Zürcher Verteidigungsplanungen zu Beginn des Dreissigjährigen Krieges zeichnete; den ausführlichen taktischen Kommentar dazu schrieb der Militäringenieur Johannes Haller. Das hier dargestellte Gerüst der Strassen von Meilen (Abb. 6) umfasst die Alte Landstrasse am See, den Herrenweg als Verbindung von Zürich über Küschnacht und Egg nach Grüningen, Rüti und ins Tössbergland sowie den in diese einmündenden Höhenweg von der Forch über die Pfannenstielkrete, den sog. «Stuckiweg». Schliesslich enthält die Karte als Querverbindung die Bergstrasse von der Schifflände von Meilen hinauf zum Vorderen Pfannenstiel; höchstwahrscheinlich ist jene Strasse dargestellt, die westlich des Beugenbachs verläuft und erst wenig unterhalb des Hofes Hinterer Pfannenstiel den Betzibüelbach querte.

Gygers spätere Karten von 1660 und 1667 überliefern neben der Alten Landstrasse nur den Verlauf des Herrenwegs.²⁴ Dafür zeigen sie in sehr anschaulicher Weise die gestaffelte Anordnung der Rebberge, der offenen Fluren (Äcker, Wiesen und Weiden) und der Wälder im Ge-



Abb. 8

meindebann. Ein topographisch noch feiner differenziertes Bild enthält die Landesaufnahme der Ostschweiz, die im Jahr 1799, nach der Ersten Schlacht bei Zürich, für den österreichischen Generalquartiermeisterstab (= Generalstab) ausgeführt wurde (Abb. 7). Siedlungen, offene Fluren (Äcker, Wiesen, Weiden), Rebland und Wälder sind in den von Bächen durchfurchten Abhängen mit einer gewissen Zuverlässigkeit lokalisiert.²⁵ Das Wegnetz ist in diesem Fall aber schwer zu interpretieren. Alte Landstrasse, Herrenweg und Stuckiweg sind korrekt wiedergegeben; als Querverbindungen wurden vermutlich aber vor allem die geradlinigen Fusswege kartiert, die bei der Feldaufnahme begangen wurden, unabhängig von ihrer Bedeutung im Wegnetz. Daher findet man z.B. den Toggwilerweg, nicht aber den Steinackerweg, oder «Schulweg» von Meilen auf den hinteren Pfannenstiel, aber keinen Hinweis auf die Bergstrasse nach Egg. Erst die 1843–1851 aufgenommene Kantonskarte von Johannes Wild (Wildkarte) (Abb. 8) erlaubt uns, Lage und Verlauf fast aller Wege und Strassen von Meilen zu identifizieren. Sie enthält mit der Seestrasse auch bereits die wichtigste Neubaustrecke des 19. Jahrhunderts (Blätter XXII Küsnacht 1854, XXIII Uster 1853, XXVI Horgen 1855, XXVII Stäfa 1857; Maschenweite des Gitternetzrasters: 1.5 km).

Abb. 8 Die Wildkarte (hier als Zusammensetzung) zeigt erstmals das gesamte Weg- und Strassennetz von Meilen nach dem Bau der Seestrasse.

Die Strassen nach Egg

Vor dem Bau der heutigen Bergstrasse in den Jahren 1880/87²⁶ gab es zwei mögliche Routen für den Fahrverkehr nach Egg, nämlich die – bereits früher so bezeichnete – «Bergstrasse», die von Obermeilen ausging, und die 1859 ausgebauten heutigen «Pfaffenstielstrasse», die von Meilen ausgeht, ursprünglich aber nicht schon beim Bezibüel den Bach überquerte, sondern die «Stierengasse» und den obersten Teil des «Schulwegs» einbezog.

Die Strasse von Meilen zum Hinteren Pfaffenstiel (nach heutigen Bezeichnung die Route Pfaffenstielstrasse–Stierengasse–Schuweg)²⁷ muss aufgrund der Darstellung in Gygers Kantonskarte von 1620 die älteste Route der Bergstrasse nach Egg gebildet haben. Da sie vom Dorf Meilen, dem Kirchort, ausging, ist das auch kein überraschender Befund. Noch in Heinrich Kellers Kantonskarte von 1828 ist sie als «Fussweg» enthalten²⁸. Die Wildkarte charakterisiert sie als Fahrweg, der für Ochsenkarren passierbar ist.

Verkehrsgeschichtlich besonders bemerkenswert ist das Teilstück der «Stierengasse»²⁹. Da sie ebenso wie der «Steinackerweg» am Fahrweg nach Toggwil das steilste und am meisten strapazierte Wegstück bildet, besitzt sie eine kompakte historische Pflästerung aus Lesesteinen (d. h. Geröllen, die in den Äckern aufgelesen wurden). Es handelt sich wahrscheinlich nicht um eine «Bsetzi», auf der seit

Abb. 9 Stierengasse:
Die historische, aber
vernachlässigte Pfläste-
rung.

Abb. 10 Die Wickiana:
Bau der Zürichberg-
strasse 1587.

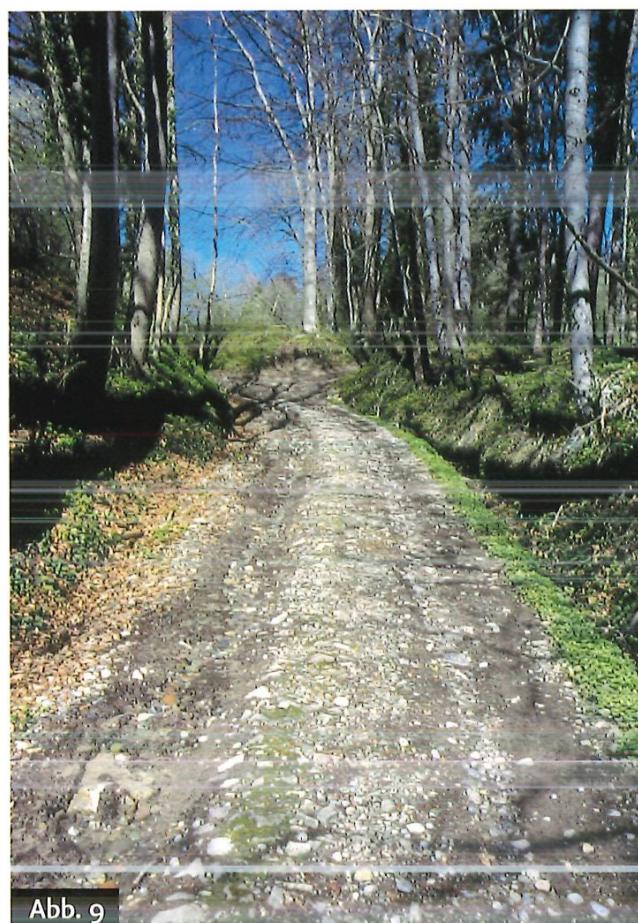


Abb. 9

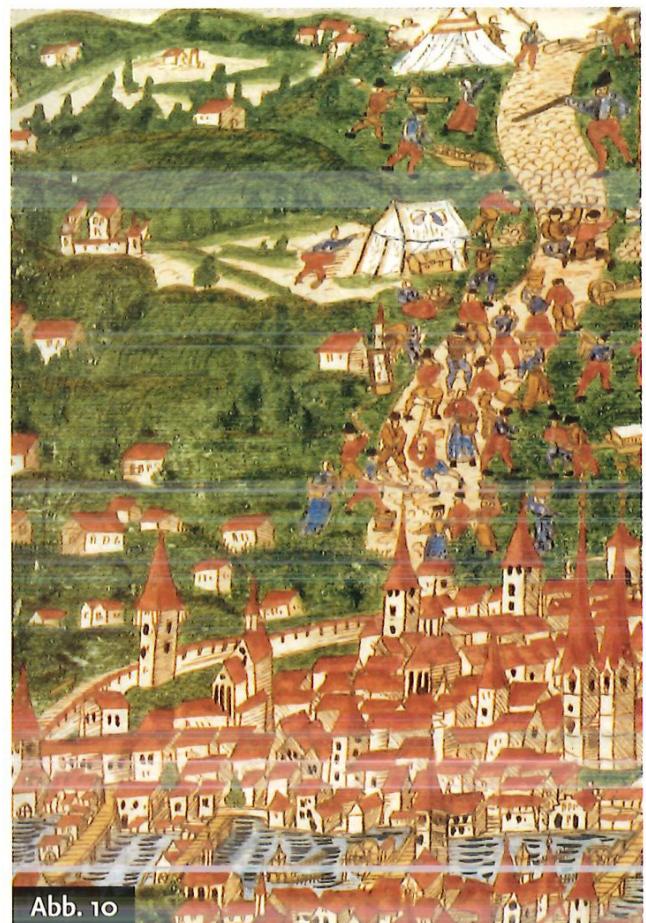


Abb. 10

jeher gefahren wurde, sondern um ein Steinbett, das den Unterbau einer längst erodierten Schotterdecke bildete. Dieser Aufbau einer Flurstrasse mit Steinsetzung und Schotterdecke ist in Meilen auch sonst bezeugt: z. B. trat 1852 die Korporation Meilen die Schwabach-, Platten- und Wampflengass «nach Wiederherstellung mit Steinbett und Bekiesung» an die Dorfgemeinde ab.³⁰

Historisch sind solche Pflästerungen im Zürichseegebiet seit langem bekannt. Besondere Beachtung hat die Darstellung der Pflästerung der Zürichbergstrasse im Jahr 1587 in den Wickiana gefunden (Abb. 10)³¹. Die Pflästerung der Stierengasse stammt am ehesten aus dem 19. Jahrhundert, aus den Jahrzehnten vor dem Bau der Pfannenstiistrasse, doch könnte sie durchaus auch älter sein, handelt es sich doch um ein Teilstück von Meilens lange Zeit wichtigster Strasse auf den Berg. Nach dem Bau der Pfannenstiistrasse ist sie vermutlich nicht mehr unterhalten worden, denn bereits die Siegfriedkarte zeigt an dieser Stelle nur einen «Feld- oder Saumweg»³².

Die Pflästerung der Stierengasse ist heute durch tiefe Spurrinnen aus dem Verband geraten, stellenweise haben sich bereits einzelne Steine gelöst. Ausserdem ist sie der Erosion ausgesetzt, da eine tragfähige Wegdecke und eine seitliche Entwässerung fehlen; stattdessen sammelt sich das ablaufende Wasser in den Spurrinnen. Unterhaltsarbeiten an schadhaften Stellen sind offensichtlich schon lange nicht mehr ausgeführt worden, und es muss damit gerechnet werden, dass sich ihr Zustand beschleunigt verschlechtert, wenn sie nicht gesichert und zudem weiterhin mit zu schweren Fahrzeugen befahren wird.

Auch eine Wiederherstellung der Schulwegs bis hinauf zum Hinteren Pfannenstiil wäre wünschenswert; dies ergäbe einen durchgehenden Wanderweg von Meilen bis auf die Pfannenstiil-Hochwacht, welcher der historischen Verbindung entsprechen würde.

Die Bergstrasse³³, die von Obermeilen ausgeht (nach heutigen Bezeichnungen etwa Grueb-/Austrasse–Holländerstrasse), holte schon früher weit über Üetiker Gebiet aus, was ihr Gefälle verminderte. Sie besass daher auch eine Abkürzung via Vorderen Pfannenstiil, die hauptsächlich als Fussweg benutzt wurde, dem heutigen Wanderweg (und teilweise der Schumbelstrasse) entsprechend. In den Quellen ist von ihr erst ab 1805 ausführlicher die Rede, als die Gemeinde Meilen an das Baudepartement das Gesuch um Verbesserung «unserer alten Berg Comunikations Strasse» stellte, die auch als «unsere alte ehemalige Land- und Herrstrasse über den Berg» bezeichnet wurde. Bisher nicht erkennbar ist, zu welcher Zeit diese Strasse als hauptsächliche Strasse über den Berg benutzt worden ist. Die Bemühungen um den Ausbau fruchten jedenfalls lange Zeit nichts, da sie nach dem alten System im Gemeindewerk ausgeführt werden sollten, wofür die Landgemeinden kaum genügend leistungsfähig waren. Sie scheiterten nach mehreren Anläufen 1827, nachdem sich Egg hartnäckig gegen eine Mitwirkung gesträubt hatte.³⁴ Unter der liberalen Regierung scheint der Ausbau dann schliesslich

doch durchgeführt worden zu sein, erscheint die Strasse doch nach 1850 in der Wildkarte als fahrbare «Nebenstrasse in gutem Zustand» (3. Strassenklasse). Sie besass damit einen Ausbaustandard, den nur noch die Alte Landstrasse erreichte und den nur die Seestrasse übertraf. Vor dem Bau der heutigen Bergstrasse musste sie aber wieder, wie erwähnt, zeitweilig der kürzeren Pfannenstielstrasse den Vorrang lassen. Nach einer gemeinsamen Petition der Gemeinden Uster, Egg und Meilen im Jahr 1871 wurde schliesslich 1880/87 die neue Bergstrasse gebaut³⁵.

Die Wege nach Toggwil

Der ältere Fahrweg von Meilen über die Burg nach Toggwil³⁵ (nach heutigen Bezeichnungen Burgrain–Burgstrasse–Steinacherstrasse) diente zugleich der Erschliessung der Bergwälder von Meilen aus. Er wird bereits in den frühesten verfügbaren Karten des 19. Jahrhunderts ausdrücklich als Fahrweg dargestellt³⁷. Nach der Wildkarte handelte es sich um einen Karrweg, der um die Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr direkt von Meilen auf die Burg führte, sondern in der Risi von der jüngeren Toggwiler Strasse abzweigte.

Von besonderer landschaftlicher und verkehrsgeschichtlicher Bedeutung ist hier der «Steinackerweg»³⁸, der besonders reiche traditionelle Wegelemente besitzt, unter denen die Pflästerung im obersten, steilsten Teilstück hervorsticht (Abb. 11–13).

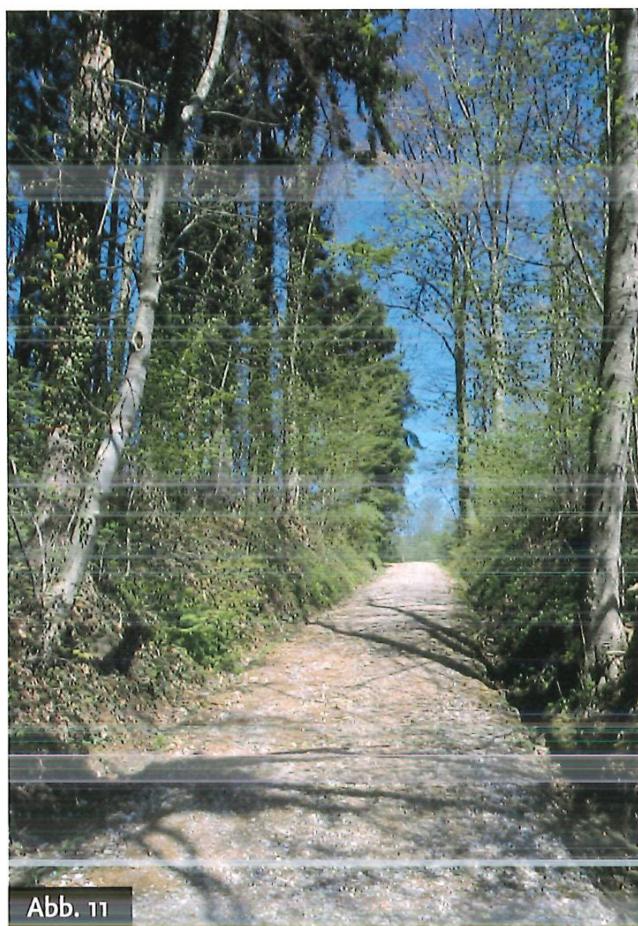


Abb. 11

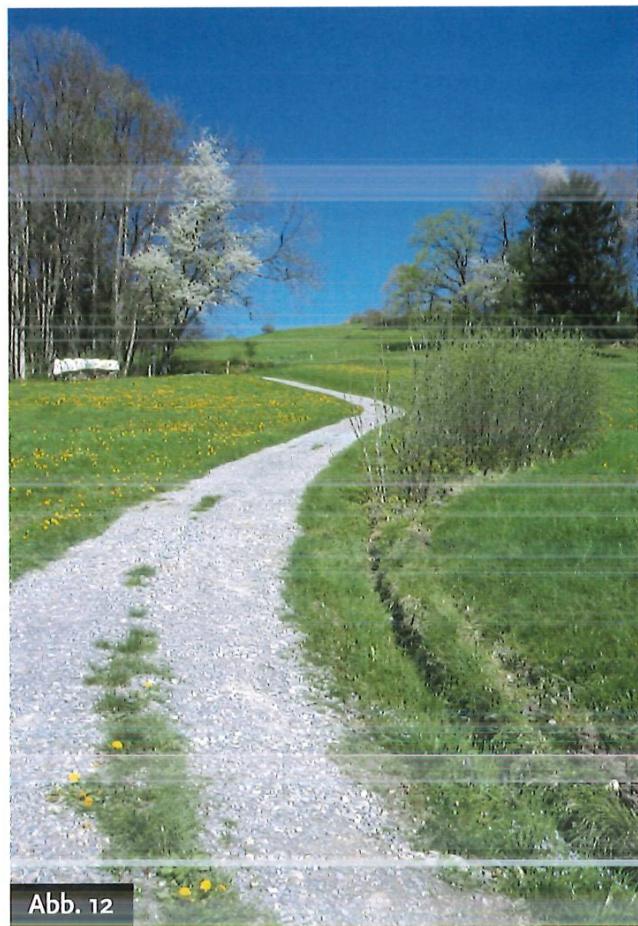


Abb. 12

Für das Zürcher Gebiet ist diese Pflästerung, wie auch jene der Stiengasse, von exemplarischer Bedeutung, da solche Bollensteinpflästerungen äusserst selten geworden sind. Auch hier wissen wir nicht sicher, ob es sich dabei um ein Steinbett oder um eine Bsetzi gehandelt hat; die sehr unruhige Oberfläche lässt eher auf ein Steinbett schliessen, dem die Schotterdecke fehlt. Auch das Alter des Bauwerks ist unklar, doch dürfte es älter sein als die heutige Toggwilerstrasse, auf die sich die Ausbauten konzentrierten.

Beeinträchtigt wird dieses Teilstück des Steinackerwegs hauptsächlich durch hereinlaufendes Wasser, da eine Entwässerung oberhalb des Steilstücks starke Niederschläge nicht zu schlucken vermag. Hier wären die Verbesserung der Entwässerung und die Wiederherstellung erodierter Pflästerungspartien dringend notwendig.

Ergänzend zum Fahrweg bildet der «Toggwilerweg» seit jeher eine direkt verlaufende, stellenweise sehr steile Abkürzung. Er ist erstmals in der Wildkarte dargestellt.

Die «Toggwilerstrasse» ist als Karrweg ebenfalls bereits in der Wildkarte enthalten. Noch in der Siegfriedkarte ist sie nur als «Fahrweg ohne Kunstanlage» dargestellt.⁴⁰ Sie wurde als jüngere Fahrstrasse von Meilen nach Toggwil in der Zwischenzeit gut ausgebaut.



Abb. 11 Steinackerweg, unterster Teil: Hohlweg mit heckenbestandenen Böschungen, eine häufige Wegform des Mittelalndes.

Abb. 12 dito, mittlerer Abschnitt: Neben dem Weg im flachen Wiesland eine gut unterhaltene Entwässerung, die eine Quelle ableitet.

Abb. 13 dito, oberstes Teilstück: Als historischer Fahrweg mit kunstvoller Lesestein-Pflästerung ausgebaut.

Der Wetzwilerweg⁴¹

Der Wetzwilerweg ist trotz des abschnittsweisen Ausbaus, den er erfahren hat, in vieler Hinsicht ein traditioneller, nahezu geradlinig durch die Landschaft gezogener Fussweg geblieben, dessen Gefälle mit den Geländeformen dauernd wechselt. Da er weitgehend durch offenes, überschaubares Gelände verläuft, macht er diesen speziellen Bezug zu seiner Umgebung gut erfahrbar. Daher ist er heute ein wichtiges Rückgrat des Erholungsgebiets von Meilen und Feldmeilen. Über seine Geschichte ist wenig bekannt, doch dürfte er so alt sein wie die beiden Ortschaften, die er verbindet. Erstmals dargestellt ist er in der Wildkarte.

Der Weg von Feldmeilen auf den Berg⁴²

Abb. 14 Toggwilerweg:
Heute dauerhaft ausgebaut ohne erkennbare historische Wegsubstanz, aber mit prächtiger Aussicht.

Abb. 15 Toggwilerstrasse:
Die blühende Hecke als Beispiel traditioneller Wegbestandteile trotz zeitgemäß ausgebauter Ortsverbindung.

Diese Wegverbindung, die sich mit dem Wetzwilerweg einst beim aufgelassenen Steinbruch im Eichholz kreuzte, entspricht heute etwa der Route Schwabachstrasse–Plattenstrasse–Widentobelweg. Als Erschliessungsweg, der sich bis gegen die Bergweid am Pfannenstiel hinauszog, ist sie zweifellos alt, auch wenn sie erst in der Wildkarte als Karrweg dargestellt ist.



Abb. 14



Abb. 15

Von der Forch ins Oberland: der rätselhafte «Stuckiweg»⁴³

Nach den Quellen, die bis jetzt bekannt sind, dürfte es sich beim Stuckiweg um eine Variante der Forchstrasse gehandelt haben, über die man nicht nur das Oberland, sondern alternativ auch den Oberen Zürichsee bei Schirmensee oder Rapperswil erreichen konnte. Auf dem «Meillerberg» ist erstmals 1581 eine «Landstrass in dem Pfannenstyl» erwähnt. Anderswo wurde diese Route auch als «Zürcher Landstrasse» (1577 nördlich von Hombrechtikon, am Weg nach Rüti) oder «alte [früher gebräuchliche] Rapperschweiler Landstrass» (1746 zwischen Redlikon und Feldbach) bezeichnet.

Die älteste kartographische Überlieferung für diesen Weg ist uneinheitlich; sie zeigt aber, dass er bis ins 17. Jahrhundert als Verbindung ins Zürcher Oberland in Konkurrenz zur Forchstrasse stand. Gygers Kantonskarte von 1620 zeigt eine Wegverbindung, die von Zürich ausgeht und über die Forch und die Krete des Pfannenstiels die Gegend des Vorderen Pfannenstiels erreicht, wo sie sich mit dem Herrenweg und der Strasse von Meilen auf den Berg verbindet, von wo sie weiter ins Grüninger Amt führt (Abb. 6). Sie ist im nördlichen Teil zweifellos mit der Forchstrasse identisch, im südlichen Teil mit dem Stuckiweg. Die später übliche Fortsetzung der Forchstrasse fehlt hier noch, obwohl sie sicher schon bestanden hat. Dagegen ist in der

Abb.16 Wetzwilerweg: Blick über blühende Obstbaumwiesen bei der Hinterburg, exemplarisch für die mit dem Wegverlauf und der Jahreszeit wechselnden Sichten.

Abb. 17 Schwabachstrasse: Ein trotz modernen Ausbaus substanzreicher Hohlweg mit alten Stützmauern, artenreichen Hecken und nahe gelegenen Obstbaumwiesen.



Abb. 16



Abb. 17

Abb. 18 Stuckiweg:
Unterhalb des geodätischen Signals Okens-
höhe ist eine nicht aus-
gebaute steile Wegpartie
erhalten geblieben.

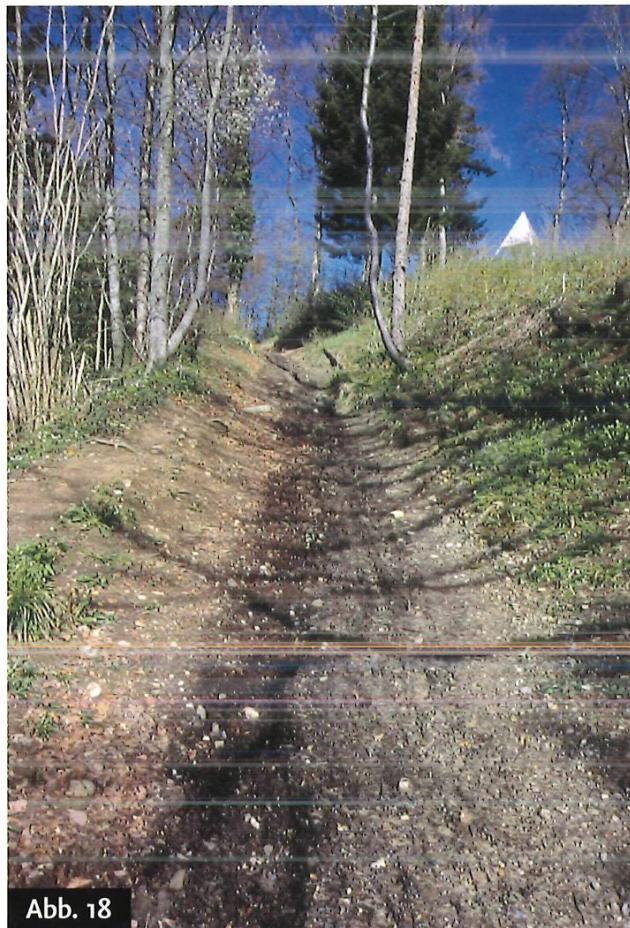


Abb. 18

Militärquartierkarte von Gyger 1660 nur die Forchstrasse als Verbindung ins Oberland enthalten, während der Stuckiweg fehlt. In der Kantonskarte von 1667 zeigt Gyger schliesslich neben der Forchstrasse eine Route über den Pfannenstiel gegen Rapperswil und zum Fahr von Schirmensee (Feldbach), die mit dem Stuckiweg identisch sein dürfte; sie zweigt bei Zumikon von der Forchstrasse ab. («Fahr» bezeichnet die ganze Einrichtung eines ehehaften Fährbetriebs, während Fähre nur für den beweglichen Teil steht.)

Der Stuckiweg dürfte spätestens im 18. Jahrhundert als Fernverbindung ausser Gebrauch gekommen sein. Er ist daher erst im Rahmen von Forst- und Wanderwegbauten ausgebaut worden. Wie das letzte nicht modernisierte Teilstück auf Meilemer Boden zeigt, war er stellenweise ein schmaler und steiler Erdweg, der in erster Linie als Fuss-, Reit- und Saumweg und (bei genügendem Unterhalt, der oft fehlte) im besten Fall als Karrweg benutzt werden konnte (Abb. 18). Dieser historische Weg erscheint zusammenhängend in der Karte des Generalquartiermeisterstabs von 1799 (Abb. 7). In der Wildkarte (Abb. 8) ist er im Bereich der Meilemer Grenze auf dem Pfannenstiel nur noch lückenhaft eingetragen und teilweise als Karrweg für Ochsenkarren, teilweise nur als Fuss- oder Saumweg klassiert.

Der Name «Stucki-Weg» ist bisher nicht zuverlässig gedeutet worden. Er tritt erst im 18. Jahrhundert auf und ist bisher erstmals 1746 nachgewiesen. Im 19. Jahrhundert findet er sich auch in Karten einge-

tragen, und es verbreitet sich eine Namensdeutung, die den Namen von «Stuck» = Geschütz ableiten will. Danach sollen die Zürcher Geschütze im ersten Villmergerkrieg 1656 über den Stuckiweg zur Belagerung von Rapperswil geführt worden sein, da man sie nicht durch das Grüninger Amt habe transportieren wollen, das als aufmüpfig galt. Das ist nicht sehr wahrscheinlich, da sich die Landstrasse am Zürichsee sicher nicht in einem schlechteren Zustand befunden haben dürfte als der Stuckiweg, und dies bei wesentlich geringerer Gesamtsteigung. Ausserdem fragt man sich, wieso man nicht ohnehin den Seeweg hätte benutzen sollen.

Nutzen, pflegen und schützen

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz erfasst nicht nur die historische Wegsubstanz im engeren Sinn. Es beschreibt auch jene Elemente der Strassen und Wege und ihrer Umgebung, die traditionell ihren engen Bezug zur Landschaft und ihre Bedeutung als Verbindungen sichtbar machen. Historische Verkehrswege sind auch dann noch wichtige gestaltende Leitlinien unserer Kulturlandschaft, wenn sie in vieler Hinsicht modernisiert und neuen Bedürfnissen angepasst sind. Andererseits ist es aber für die Bewahrung des Reichtums der Landschaft entscheidend wichtig, dass auch der historische Bestand der Wege und Strassen gepflegt und unterhalten wird, wo er noch vorhanden ist. Wichtigste Voraussetzung dafür ist aller Erfahrung nach eine angemessene, rücksichtsvolle Nutzung⁴⁴.

Aus den Prinzipien der Erhebungsmethode und aus den Erkenntnissen, die während der Inventarisierung gewonnen wurden, ergibt sich deshalb der folgende generelle Ansatzpunkt für die Umsetzung des Inventars⁴⁵: Bei allen Massnahmen, die sich auf historische Verkehrswege als Landschaftselemente auswirken, wirken drei Kräfte zusammen, auf die Rücksicht zu nehmen ist:

- erstens** der überlieferte historische oder traditionelle Bestand der Wege, unabhängig vom jeweiligen Alter des Objekts,
- zweitens** die aktuelle Nutzung, die sich im heutigen Zustand ausdrückt,
- drittens** die Dynamik, d.h. die Gestaltbarkeit und Wandlungsfähigkeit der Verkehrswege.

* Cornel Doswald, lic. phil.-hist.

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter bei ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern.

Als Hauptautor hat er in den Jahren 1996–2002 die Aufnahmen für die IVS Dokumentation Kanton Zürich koordiniert.

Offizielle Kontaktstellen
für das IVS Zürich:

Kantonsarchäologie
Stettbachstrasse 7, 8600 Dübendorf
Telefon 043 343 45 00
E-Mail hba.kantonsarchaeologie@bd.zh.ch
<http://www.archaeologie.zh.ch/index.html>.

ViaStoria Büro Ostschweiz
Tellstr. 31, 8004 Zürich, Telefon 044 240 28 45
E-Mail cornel.doswald@viastoria.ch
(Archiv der Vorarbeiten und Geländeaufnahmen).

Bibliographie

Baudirektion Kanton Zürich (Hrsg.): Vom Trampelpfad zur Autobahn. 200 Jahre Tiefbauamt Kanton Zürich (1803–2003), Zürich 2003.

Bavier, Simeon: Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878.

Bulletin IVS 93/1 «Vergessene» Wege, 94/2 «Zeit zum Umdenken» (bestellbar unter: http://www.viastoria.ch/D/Publikationen/Inhalt_Bulletin.htm).

Doswald, Cornel: Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz – Auftrag, Methode und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz, in: Mensch–Wirtschaft–Kulturlandschaft. Mitteilungen zur Geographie, Landes- und Volkskunde, Band 3: Räume–Wege–Verkehr – historisch-geographische Aspekte ländlicher Verkehrswege und Transportmittel, Agrar- und Freilichtmuseum Schloss Blankenhain 2000 (Download unter: http://www.viastoria.ch/D/Inventare/Aufsatz_Doswald.pdf).

Doswald, Cornel: Wege, Fahrstrassen und Brücken im schweizerischen Mittelland, in: Udo Recker, Klaus-Dieter Kleefeld (Hg.): Kulturlandschaft: Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele. Beiträge der Tagung in Frankfurt am Main, 17.–20. März 2004 (Kulturlandschaft 15), Bonn 2005.

Gatti, Michel: Die Dorfstrasse im Wandel der Zeit, in: Heimatbuch Meilen 1979, 74–85.

Geiser, Max Rudolf: Unsere alten Wege, in: Heimatbuch Meilen 1976, pp–pp.

Haubrichs, Wolfgang: Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen, in: Friedhelm Burgard, Alfred Haverkamp (Hrsg.): Auf den Römerstrassen ins Mittelalter (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997, 97–181.

Hauser, Andreas: Das öffentliche Bauwesen in Zürich. Erster Teil: Das kantonale Bauamt 1798–1895 (Kleine Schriften zur Zürcher Denkmalpflege 4), Zürich und Egg 2001.

Kläui, Hans; Viktor Schobinger: Zürcher Ortsnamen. Entstehung und Bedeutung, Zürich 1989.

Kummer, Peter: Die Seestrasse, Der Bau – Ausdruck einer neuen Zeit, in: Heimatbuch Meilen 1992.

Meyer von Knonau, Gerold: Der Canton Zürich, Zweite Hälfte. Historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz, Erster Band, II. Theil, St. Gallen und Bern 1846.

Senn, Matthias: Die Wickiana. Johann Jakob Wicks Nachrichtensammlung aus dem 16. Jahrhundert, Küsnacht-Zürich 1975.

Sonderegger, Stefan: Der Ortsname Meilen, in: Heimatbuch Meilen 1975, 5–19.

Sonderegger, Stefan: Die Flurnamen der Gemeinde Meilen, in: Heimatbuch Meilen 1978, 48–66.

Stelzer, Jakob: Geschichte der Gemeinde Meilen. 1. Band: Von den Anfängen bis 1830, Meilen 1934.

Suter, Ruedi: Waldstrassenbau und -unterhalt, in: Heimatbuch Meilen 2001, 32–33.
Übersicht der Strassen Iter und IIter Klasse des Kt. Zürich, 1832 bis 1838, Zürich 1839.

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, Dokumentation Kanton Zürich, unveröffentlicht, Bern 2002.

Wege und Geschichte, Zeitschrift von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, 2002
«Kunststrassen», 2005/1 «Historische Wege und Landwirtschaft» (bestellbar unter: <http://www.viastoria.ch/D/Publikationen/WundG.htm>).

Ziegler, Peter; Kummer, Peter: Geschichte der Gemeinde Meilen. Meilen 1998.

Karten

Atlas Suisse, No. 7: Partie du Canton de Lucerne, d'Unterwalden, d'Uri et Zurich, le Canton Glarus, Schweiz et Zug, Aarau 1796.

Generalquartiermeisterstab: Ostschweiz 1799. (...) Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv B XIIa 36.

Gyger, Hans Conrad: Der uralten loblichen Statt Zurich Graffschaften, herrschaften, Stett und Land (...). Anno 1620. Staatsarchiv Zürich, Plan G 19.

Gyger, Hans Conrad: Dess Zürichsee Quartiers, vff Küssnachter sÿten, darÿn auch gehört das Amt Grÿffensee, sambt den anstössen anderer nechst vmligenden Quartieren Zürichgebiets. Eÿgentliche Verzeichnuss. 1660. Faksimile Zürich 1977. Staatsarchiv Zürich, Plan O 11.

Gyger, Hans Conrad: Einer loblichen Statt Zürich eigenthümlich zugehörige Graff- und Herrschaften, Stett-, Land und Gebiet. (...) 1667 (...) Faksimile Zürich 1944, 1978. Original Staatsarchiv Zürich, Depositum im Haus zum Rechberg, Zürich.

Keller, Heinrich: Der Canton Zürich mit seinen nähern Angränzungen. Zürich 1828.
[Darstellung des Weg- und Strassennetzes vor Ausführung des liberalen Strassenbauprogramms.]

Topographischer Atlas der Schweiz [abgekürzt TA, sog. Siegfriedkarte], Blatt 226 Mönchaltorf 1884.

Wild, Johannes: Karte des Kantons Zürich im Maßstab von 1:25'000 (...) [sog. Wildkarte]. Blätter: XXII Küsnacht 1854, XXIII Uster 1853, XXVI Horgen 1855, XXVII Stäfa 1857.

(Die Kartentitel sind aus Platzgründen redaktionell gekürzt; die vollständigen Angaben sind beim Autor erhältlich.)

Anmerkungen

¹ Zu diesem Abschnitt vgl. ausführlich Doswald 2000.

² In der Schweiz gab es 1996 bereits 1592 km Nationalstrassen, 18'331 km Kantonsstrassen, 63'147 km Gemeindestrassen, ausserdem 79'587 km Forst- und Güterstrassen, Rad-, Reit- und Wanderwege.

³ Der lokale Seeverkehr ist im Rahmen des IVS nicht bearbeitet worden, da das Hauptinteresse des Auftraggebers der traditionellen Wegsubstanz der Landverkehrswege und ihrer Bedeutung für die Kulturlandschaft galt. Vgl. für Meilen: Stelzer 1934, 37, 175f.; Ziegler, Kummer 1998, 87, 273–275.

⁴ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 20.1, mit weiteren Belegen.

⁵ Sonderegger 1975, 8–10, 1978, 52–55; Kläui, Schobinger 1989, 12f.

⁶ Nach Sonderegger ursprgl. Meilenbach aus *Meilùnaha (sprachgeschichtlich erschlossener Ortsname, der zu Meilana wird): Sonderegger 1975, 11–16.

⁷ So zuerst im Vogtrecht von Meilen (Staatsarchiv Zürich, Rechtsquellensammlung Largiadèr, Bibliothekssignatur D f 6.5), nach 1415 regelmässig auch in den Meilemer Urkunden (Ziegler, Kummer 1998, 90). Auch die Bezeichnung Herweg/Herstrasse ist erst in Urkunden des 14. und 15. Jh. überliefert. Die Strassennamen wurden offensichtlich eine Zeitlang nebeneinander verwendet, bis die Bezeichnung Landstrasse allgemein gebräuchlich war.

⁸ Haubrichs 1997, 180 f.

⁹ Gyger 1620, 1660, 1667.

¹⁰ Staatsarchiv Zürich, K II 51, Strassen S: Tabelle vom 29.1.1799.

¹¹ Vgl. zur Entwicklung der Alten Landstrasse im 20 Jahrhundert Gatti 1979.

¹² Gemeindeversammlungsprotokoll vom 16.4.1827. Mitteilung von P. Kummer, Meilen.

¹³ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 141.

¹⁴ Kläui, Schobinger 1989, 10–12.

¹⁵ Sonderegger 1975, 6–9, 1978, 52–55; Kläui, Schobinger 1989, 14f.

¹⁶ Haubrichs 1997, 159–164.

¹⁷ Und zwar wahrscheinlich ebenso wie der Stuckiweg (vgl. unten) an die Forchstrasse, die seit dem späten Mittelalter als wichtigste Landstrasse zwischen Zürich und dem Oberland erscheint, aber früher offenbar nie als Herweg bezeichnet worden war. Sie erlebte in der Neuzeit einen Bedeutungsgewinn, der sich seit dem 18. Jahrhundert in kontinuierlichen Ausbaumassnahmen ausdrückt (ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 103). In Ziegler, Kummer 1998, 90 ist der Herrenweg übrigens mit dem Stuckiweg verwechselt worden.

¹⁸ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 20.2.

¹⁹ Vgl. Baudirektion (Hrsg.) 2003, 35–45; Hauser 2001, 38–44; Wege und Geschichte 2002.

²⁰ Kummer 1992, 78/79.

²¹ Sonderegger 1978, 52–61.

²² Geiser 1976.

²³ Suter 2001. Generell zum Thema: Bulletin IVS 93/1, Wege und Geschichte 2005/1.

²⁴ Vollständig 1660, nur bis Wetzwil 1667.

²⁵ Der Weiler «Auf der Burg» ist falsch lokalisiert.

²⁶ Ziegler, Kummer 1998, 278.

²⁷ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 204.1.

²⁸ Die Wege, die Keller als Fusswege klassierte, waren ausser in Bergmeilen oft Karrwege oder sonstige schlecht fahrbare Nebenwege, wie sich aus vielen Quellenvergleichen im IVS ergibt.

²⁹ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 204.1.1.

³⁰ Stelzer 1934, 152.

³¹ Vgl. Senn 1975.

³² TA 226 Mönchaltorf 1884.

³³ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 204.2.

³⁴ Staatsarchiv Zürich, V III 16b, Nebenstrassen Bezirk Meilen, und Nebenstrassen Bezirk Uster; teilweise zitiert in ZH 204.2.

³⁵ Ziegler, Kummer 1998, 278.

³⁶ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 1256, oberhalb von Toggenwil ZH 1203.

³⁷ Atlas Suisse 7, 1796; Keller 1828.

³⁸ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 1256.0.1.

³⁹ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 1256.

⁴⁰ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 1203; TA 226 Mönchaltorf 1884.

⁴¹ Als einzige relevante Ortsverbindung in Meilen wurde der Wetzwilerweg leider bei der Aufnahme des IVS übersehen. Aufgrund der IVS-Systematik kommt ihm aber dieselbe Bedeutung zu wie den anderen Wegen von Ort zu Ort.

⁴² ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 1200.

⁴³ ViaStoria, Dokumentation IVS: ZH 206.

⁴⁴ Vgl. Bulletin IVS 94/2. Unbenutzte Wege zerfallen ebenso schnell wie übernutzte!

⁴⁵ Vgl. Doswald 2000, 2005.

— Meilen. Ein aufregender Vorfall ereignete sich letzten Sonntag Nachmittag in hier. Während ein vier-achfiger Wagen der Straßenbahn Wetzikon-Meilen am Bahnhofende beim „Löwen“ stationirte, kam durch die Kirchgasse hinab in mäßigem Tempo ein Automobil, das zwischen dem Tramwagen und der Kirchhofmauer durch, gegen den „Sternen“ abschwenken wollte. Gleichzeitig kam um die starke Kurve von der Gerbe her ein vierplätziges, besetztes Automobil. Ein Unglück schien unvermeidlich. Der Automobilbesitzer, Mr. Mörker jun. aus Zürich, der sich durch seine tollen Fahrten schon öfters bemerkbar gemacht hat, verfügte glücklicherweise über die nötige Geistesgegenwart, indem er sofort stoppte und seine Maschine in scharfer Kurve gegen einen am See befindlichen Rieshaufen leitete. Dem andern Automobilfahrer gelang es ebenfalls hart am See sein Automobil noch zu stellen. Die Aufregung unter dem zahlreichen Publikum war groß, die Bemerkungen gegen Herrn Mörker keine schmeichelhaften. Wenn dieser Herr sich nicht an eine schönendere Fahrart gewöhnen will, werden ihm in Zukunft Unannehmlichkeiten nicht erspart bleiben.

Ein Augenzeuge.

Vor hundert Jahren