Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch

Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde

Band: 97 (1977)

Artikel: Die Kyburgbrücke an der Töss im Linsental bei Winterthur : die bewegte Geschichte eiens bescheidenen Flussüberganges

Autor: Häberle, Alfred

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-985508

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: 20.08.2025

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

ALFRED HÄBERLE

Die Kyburgbrücke an der Töss im Linsental bei Winterthur

Die bewegte Geschichte eines bescheidenen Flussüberganges

Es sind noch keine 150 Jahre verflossen, seitdem im Tösstal Fuhrwerke, wenn sie von einem Ufer auf das andere hinüberwechseln wollten, den Weg durch eine der Furten wählen mussten, nämlich über jene Stellen im Flussbett der Töss, die eine nur geringe Tiefe aufwiesen und es bei normalem Wasserstand erlaubten, das Gewässer zu Pferd, mit Wagen oder gar zu Fuss zu durchqueren. Oft genug mussten dabei Überraschungen in Kauf genommen werden. Die Chronik weiss nicht umsonst von mannigfachen Unglücksfällen zu berichten[1].

Nur an einigen wenigen Stellen freilich war es in der guten alten Zeit, ja noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein, möglich, das gegenüberliegende Ufer nicht auf dem gefährlichen Weg durch die Furt zu gewinnen, sondern auf kommodere Art über eine Brücke zu erreichen. Auf der Gyger'schen Kantonskarte von 1667 weist die Töss in ihrem ganzen Lauf bloss vier Brücken auf: eine in Töss, eine zweite bei der Bodmersmühle Wülflingen sowie zwei weitere Übergänge bei Rorbas und Dättlikon. Für Fussgänger gab es zudem im Linsental wenigstens einen hölzernen Steg, welcher die Verbindung zwischen Winterthur und dem Eschenberg mit Kyburg und dem dortigen Sitz des zürcherischen Landvogtes gewährleistete. Hochwassern hielt dieser Steg indessen selten stand. Alles in allem:

Abkürzungen

STAW Stadtarchiv Winterthur
STAW STRPR = Stadtarchiv Winterthur, Stadtratsprotokolle
STAZ Staatsarchiv des Kantons Zürich
WJ Winterthurer Jahrbuch
HBLS Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz

[1] Vgl. Gerold Meyer von Knonau, Der Canton Zürich, historisch-geographisch-statistisch geschildert von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. (Historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz.) 2 Bände. St. Gallen und Bern, 1844/46, Bd. 1, S. 124. Ferner: Hans Bernhard, Wirtschafts- und Siedelungsgeographie des Tösstales, 1931, S. 95.

Die Tössübergänge blieben, was ja auch bei zahlreichen andern Flüssen zutraf, ein mühsames und nicht selten gefahrvolles Wegstück.

Brückenbau stellte eben bis zum Ausbruch unseres technischen Zeitalters ein besonders schwieriges Unterfangen dar. Mit bescheidenen Mitteln mussten zum Beispiel eigens Wasserstuben[2] errichtet werden, damit die Bauleute die Fundamente zu den Brückenpfeilern legen konnten. Eine Brücke nicht nur zu schlagen, sondern sie in Zukunft auch instandzuhalten und nach einer Zerstörung durch Wasser oder Feuer wenn immer möglich wieder aufzurichten, wurde früher nicht umsonst als eine religiöse und sozialkaritative Tat gefeiert. An verschiedenen Orten bildeten sich sogar religiöse Genossenschaften, die es sich zur Pflicht machten, Brücken über grosse Flüsse zu errichten und für deren Unterhalt zu sorgen. Die Kirche lieh solchen Vereinigungen ihre Unterstützung[3].

Wenn aber heutzutage eine ganze Reihe von Brücken die Töss überspannt, so geht dies zur Hauptsache auf das durch die mächtig aufkommende Industrie veranlasste Strassenbauprogramm zurück, das der Kanton Zürich in die Tat umzusetzen begann, vor allem, nachdem am 20. April 1833 sein neues Gesetz über das Strassenwesen erlassen worden war. In den Jahren 1832–1845 wurden zum Beispiel rings um Winterthur Strassen in einer Ausdehnung von insgesamt 67 Wegstunden angelegt[4]. So von 1832–1844 auch die Strasse ins Tösstal bis nach Wald[5]. Bald sah man daher von Sennhof an aufwärts keine Fuhrwerke mehr, die ihren Weg mühsam genug durch das Tössbett hinauf- und hinabnahmen, wie dies in der guten alten Zeit notwendig gewesen war; denn die neu angelegte Strasse war nun endlich so gut gebaut, dass man von einem leistungsfähigen Verkehrsweg sprechen durfte. Dank dieser zweckmässigen Verbindung nahm der Verkehr selbstverständlich rasch zu. — Im Zuge dieser neuen Strassenbauten waren nun aber ebenso Brücken notwendig geworden, welche die durch die Töss bisher

---

[2] Karl Schib, Die Stadt Schaffhausen und ihr Rhein. Separatdruck aus der Schaffhausermappe 1975.

[3] Gustav Schnürer, Kirche und Kultur im Mittelalter, Bd. 1 (3. vb. Auflage), Paderborn, 1936, berichtet S. 287, dass schon im 7. Jh. in England die Klöster zum Unterhalt der Brücken herangezogen wurden. Siehe ferner dasselbe Werk, Bd. 2 (2. Auflage), 1929, S. 453 ff. – Vgl. ferner: Funk-Bihlmeyer, Kirchengeschichte, 9. vb. Auflage, Teil 2, S. 161, § 117 e. Paderborn, 1932.

[4] HBLS 7, S. 560.

[5] Gerold Meyer von Knonau, Der Canton Zürich 2, S. 279. Vgl. Anmerkung 1.

getrennten Dörfer und Weiler bequem miteinander verbinden sollten. Ohne diese Übergänge vermochte das moderne Strassenbauprogramm seinen Zweck nur teilweise zu erfüllen. Rasch wurde auch hier Remedur geschaffen. Führten 1828 immer noch nur die bereits erwähnten vier Brücken über die Töss, konnte Gerold Meyer von Knonau 1846 berichten, dass nunmehr elf hölzerne und zwei steinerne Brücken die Töss überspannten, wozu erst noch 22 Stege kamen[6].

In dieses Brückenprogramm ist schliesslich auch der Bau eines neuen Tössüberganges im Linsental, das sich am Fusse der mächtigen Feste Kyburg hinzieht, einzuordnen. Doch bis der seit alters bestehende hölzerne Steg dort durch eine wetterfeste Brücke ersetzt war und überdies die Fuhrwerke ihren Weg nicht mehr durch die Furt an der Flussbiegung etwas oberhalb der heutigen Kyburgbrücke nehmen mussten, dauerte es geraume Zeit. Und zwar nicht etwa deshalb, weil der Bau einer solchen Brücke überaus viel Zeit beansprucht und grosse Summen verschlungen hätte. Vielmehr vermochten sich die beiden Gemeinden Winterthur und Kyburg über die Kostenverteilung nicht zu einigen. Im Prozess, den Winterthur und Kyburg gegeneinander führten, spielte zusätzlich auch Seen eine Rolle.

Zwei verschwundene Höfe

Bevor hier aber auf die Geschichte des Brückenbaues im Linsental — es wird zuweilen auch Linsital genannt — eingegangen wird, wollen wir einen Augenblick innehalten. In dieser Studie wird nämlich auch von den beiden Höfen Linsental und Häsital oder Häsental die Rede sein. Der Wanderer, der heute über den östlichen Teil des Eschenberges, etwa über den Seener Boll, in das Tösstal hinuntersteigt, wird, wenn er im Tal nahe der Töss anlangt, den Hof Häsental umsonst suchen. Schreitet er dann flussabwärts weiter und nähert sich nach einer Viertelstunde der Kyburgbrücke, sieht er auf beiden Tössufern nur Forst. Auch dort, wo bereits der Gemeindebann von Winterthur beginnt, gewahrt er nur Wald, und keine Spur erinnert ihn noch daran, dass sich hier einst ein Hof von etwa 25 Jucharten Ackerland, 22½ Jucharten Wiesen, 68 Jucharten offenen Waldes, der dem Weidgang diente, 15 Jucharten eigentlichen Waldes, ja sogar ein beträchtliches Stück Reben befunden hätten.

[6] ebda. 1, S. 124.

Und doch ist im 18. Jahrhundert auch dieser Hof Linsital[7] noch sehr gut nachzuweisen. Ja, es gab ihn sogar noch vor 130 Jahren, bis dann eben die Stadt Winterthur, beraten durch ihre Domänenverwaltung, 1848 die beiden offenbar nicht mehr rentierenden Höfe eingehen und das ganze Gebiet aufforsten liess[8]. Auch die Fahrstrasse zog sich um 1835 noch nicht in der heutigen guten Linienführung durch das Häsental und das Linsental, sondern hatte, wie wir noch vernehmen werden, ihre besonderen Tücken. Die Töss aber floss noch keineswegs in dem von Borten eingesäumten Bett wie heute, sondern sie nahm noch einen etwas weniger geraden Lauf[9]. Wie sich diese Landschaft zum heutigen Bild gewandelt hat, davon soll nun im folgenden die Rede sein.

Es begann mit der Strasse im Häsental

Im selben Jahre 1834, in dem 86 der bedeutenderen Fabrikbesitzer und Grundeigentümer des Tösstales in einer Petition die Projektierung einer Strasse von Winterthur auf der kürzesten Linie nach dem Sennhof, nämlich über das Eschenberg-Gatter, verlangten, beabsichtigte man zugleich, tössabwärts eine ähnliche Verbindung, die den Bach überquerte, bis an den Fuss des Häsentalerberges auszustecken[9]. Und bereits am 21. April 1835 richtete der Gemeinderat von Kyburg an den Bezirksrat von Winterthur auch das Gesuch

---

[7] Den Hof im Linsital (oder auch Linsental) erwarb das obere Spital Winterthur um 1520. Der Hof im Häsital gelangte 1756 in den Besitz der Stadt, indem das Kirchenamt der Stadt Winterthur ihn mit der Stadtgemeinde um den Radhof in Wülflingen abtauschte. Siehe dazu: Werner Ganz, Winterthur. Einführung in seine Geschichte von den Anfängen bis 1798. 292. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 1961, S. 156, 346 und 349. Dort S. 347 auch eine Planskizze der beiden Höfe Linsital und Häsental. Zur Geschichte des Hofes Linsental siehe auch: Heinrich Morf, Der Winterthurer Lehenhof im Linsital. «Der Landbote» 1948, Nr. 148. Morf geht auch auf die Geschichte des Hofes in den Jahrzehnten vor der Aufforstung ein und erwähnt dabei zugleich die verschiedenen Pächter, von denen in dieser Arbeit hier in erster Linie von der Familie Gross die Rede ist.

[8] Werner Ganz, Winterthur, S. 347. Der Hof im Häsital wies ganz bescheidene Ausmasse auf.

[9] Zur Abwuhrung der Töss vgl.: Gerold Meyer von Knonau, der Canton Zürich (siehe Anmerkung 1), Bd. 2, S. 285 sowie die Studie von Pierre Walther im WJ 1977. Die Eingabe findet sich STAW STRPR. B 2 118, fol. 112 a–b mit dem Datum des 17. IX. 1834.

um eine neue Verbindung von Kyburg über das Gemeindegebiet von Seen nach Winterthur. In einer Zeit, führte er dabei aus, in der so vieles für das Strassenwesen getan werde und es keine Gemeinde gebe, die nicht aufgrund des neuen kantonalen Strassengesetzes bessere Verbindungen mit benachbarten Ortschaften herstelle, erscheine es selbstverständlich, dass nicht nur die bestehenden Strassen durch gehörige Bekiesung und zweckmässige Ableitung des Wassers verbessert würden. Vielmehr sei es ebenso notwendig, Strassen, welche bei gefährlichen Stellen vorbeiführten oder von «Borden» umgeben, «ganz hohl» liefen, also eine hohle Gasse bildeten, wobei sie namentlich zur Winterszeit immer mit Schnee und Eis angefüllt wären und dadurch praktisch unbenützbar würden, jene Richtung zu geben, die solche Unannehmlichkeiten ausschalteten. Mit einer derartigen Massnahme liessen sich zudem erhebliche Kosten einsparen.

Eindrücklich schildert der Gemeinderat von Kyburg den ungünstigen Verlauf der bestehenden «Communikationsstrasse» — so hiessen die Strassen dritter Klasse —, die bisher Kyburg mit Seen, und was noch mehr ins Gewicht fiel, mit Winterthur zu verbinden hatte. Insbesondere vom sogenannten Häsentalerbuck laufe die Strasse über eine beträchtliche Strecke ganz steil an einem Felsenabhang vorbei. Dort lasse es sich nicht nur mühsam fahren, sondern man sei auch häufig durch herunterrollende Steine sowie herabrieselnden Sand gefährdet. Zuweilen verschütteten Erdschlipfe die Strasse, die daher oft unbefahrbar sei. Winterthur kenne am besten die dadurch stets wieder entstehenden Kosten. Zu alledem lasse sich die Strasse an dieser Stelle gar nicht bekiesen, da sich der Kies nämlich «in dem Thon- und Erdgrunde vergrabe». Deshalb müsse die Strasse mit Flecklingen[10] belegt werden.

Nachdem die Strasse dann 100 Schritte eben hinausgelaufen sei, senke sie sich bis zum Brücklein über den Eschenberger Tobelbach so tief, dass sie mit dem Flussbett der Töss beinahe dieselbe Fläche

[10] Unter den vier ähnlichen, aber doch von einander verschiedenen Bedeutungen der Bezeichnung «Fleckling», die das Schweizerische Idiotikon (Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache), Bd. 1, Spalten 1191 f. (Frauenfeld, 1881) erwähnt, trifft für den Brückenbau wohl am ehesten Punkt 4 zu: «Stücke rohen (Rund-) oder gezimmerten Holzes, wie sie insbesondere zur Bedeckung der Jauchetröge, zu Brücken und Schweinestall-Böden dienen». – Da in diesem Schreiben aber auch von Flecklingen für die Häsentalstrasse die Rede ist, wäre eventuell zusätzlich noch Bedeutung 2 heranzuziehen: «Der Name beibehalten beim Uebergang vom Holz zum Stein». Doch dürfte es sich auch beim Projekt für die Strasse noch um Einlagen von Holz gehandelt haben.

bilde. Hierauf folge in Richtung Eschenberghöhe eine Steigung bis zu 20%. Auf dieser Strecke umschlössen hohe Borde die Strasse, die dort zudem mit grossen Rollsteinen bedeckt sei. Mit beladenen Wagen komme man kaum aufwärts. Von der linken Strassenseite quelle zu alledem immer Wasser aus dem Bord. Im Winter führe dies zu einer beständigen Vereisung.

War es aber einem Fuhrwerk dann doch noch gelungen, auf die Höhe des östlichen Eschenberges zu gelangen, standen die Fuhrleute gleich vor einer weiteren Überraschung. Mit einem Gefälle von 20% senkte sich nämlich die Strasse vom Seener «Bohl» ins Dorf hinunter. Die geschilderte Kalamität zwinge, so fährt Kyburg fort, auf diese Weise, dem gewöhnlichen Pferdezug bis zu zwei Dritteln Vorspann zu geben. Jederzeit aber bestehe für die Fuhrleute die Gefahr, Wagen und Geschirr zugrundegehen zu sehen. Sommers und winters seien sie all diesen Unannehmlichkeiten ausgesetzt. Daher müssten sie nicht selten einen andern Weg wählen, nämlich denjenigen über Sennhof. Doch sei damit ein dreimaliges Ausweichen des Fuhrwerkes in das Tössbett verbunden. Zudem untersagten eigentlich die Bewohner von Sennhof der Gemeinde Kyburg, mit ihren Transporten diesen Weg zu nehmen.

Kyburg war daher der Ansicht, die Strasse könnte «südlich des Häsentalerbuckes durch Abwuhrung der Töss um die nötige Breite der Strasse flach längs des Tössflusses bis zu den nahe an demselben stehenden Marchen, welche den Bann der Gemeinde Winterthur von demjenigen von Seen scheide», durch die Gemeinde Winterthur ohne bedeutende Kosten neu angelegt werden. Instandstellung und Unterhalt der bisherigen «kostbaren» alten Strasse fielen ja dann weg.

Die Gemeinde Seen aber müsste ihrerseits von den Bannmarchen weg die Strasse mit einem Arm bis in die Tösstalerstrasse im Sennhof verlängern. Beim dortigen flachen Geländeverlauf liesse sich dies ohne drückende Kosten bewerkstelligen. Der Gemeinderat von Kyburg rechnete im Detail vor, wie sehr auch Seen durch die Ausführung dieses Projektes gewinnen würde. Was aber Winterthur mit dem neuen Strassenzug für die Bewirtschaftung seiner Güter und Waldungen im Linsental und in jener Gegend profitieren könnte, dies zu würdigen, überlässt Kyburg dem Stadtrat selber, hofft aber sehr, bei dieser Behörde für sein Postulat Unterstützung zu finden[11].

---

[11] Der Text dieser Eingabe der Gemeinde Kyburg findet sich STAW STRPR B 2 119, Blatt 109–110, No. 584.

Der Bezirksrat als Aufsichtsbehörde über die Gemeinden trat auf das Gesuch des Gemeinderates von Kyburg ein. Er beschloss am 11. Dezember 1835, aus seiner Mitte eine Kommission zu bilden, der Statthalter Sulzer[12] sowie die Bezirksräte Frey[13] und Geilinger[14] angehörten. Diese sollten mit den Vorstehern oder den Ausschüssen der drei beteiligten Gemeinden verhandeln und dem Bezirksrat schliesslich einen entsprechenden Plan und Vorschlag einreichen. Fürs erste wurde das Schreiben Kyburgs vom 21. April 1835 sowohl Winterthur wie Seen im Wortlaut mitgeteilt[15].

Am darauffolgenden 23. Dezember beauftragte der Stadtrat von Winterthur «einmüthig» die städtische Strassenbaukommission mit den entsprechenden Verhandlungen und ferner trug er ihr auf, ihm das Resultat zur Kenntnis zu bringen[16].

Der ausführliche Kommissionsbericht datiert vom 31. Januar 1837. Forstmeister Hertenstein[17] in Kyburg hatte einen Strassenplan aufgestellt. Danach wurde die neue Anlage 2804 Fuss lang, wovon 1488 Fuss auf Winterthurer Boden und 1316 Fuss auf dem Gemeindebann von Seen liefen. 2394 Fuss dieser Strecke stützten sich auf feste Erde, 410 Fuss mussten dagegen dem Flussbett der Töss abgewonnen werden, wobei die äussere Wuhrlinie auf 502 Fuss veranschlagt wurde. Der Fuss als damaliges Längenmass ist mit 30,14 cm. zu verrechnen[18].

Um aber der Töss gleichwohl die erforderliche Breite zu sichern, wollte Hertenstein den Felsen gegenüber der geplanten Abwuhrung in einer Fläche von 7356 Quadratfuss abschneiden und das dortseitige Ufer auf einer Länge von 412 Fuss durch ein einfaches Wuhr sichern. So weit ferner die Strasse im Bereiche des bestehenden Flussbettes angelegt würde, müsste sie wenigstens drei Fuss über

---

[12] Johann Rudolf Sulzer von Winterthur, Oberstlieutenant. Wenn keine andere Fundstelle erwähnt wird, sind die Angaben über die in dieser Arbeit erwähnten Amtspersonen von Kanton Zürich und Bezirk Winterthur dem jeweiligen «Regierungs-Etat des Eidgenössischen Standes Zürich» entnommen. Es ist aber nicht Aufgabe dieser Studie, alle diese Personen auch mit ihren Lebensdaten aufzuführen.

[13] Heinrich Frey, von Hutzikon.

[14] Jakob Geilinger, von Winterthur.

[15] STAW STRPR B 2 119, Blatt 109, Nr. 584, wird dieser Beschluss erwähnt.

[16] STAW STRPR B 2 119, fol. 110 b.

[17] Hans Jakob Hertenstein, von Kyburg, Forstmeister des 2. Kreises.

[18] Hans Kläui, Geschichte der Herrschaft und Gemeinde Turbenthal, 1960, I, S. 442.

dem mittleren Wasserspiegel der Töss erhöht und 300 Fuss unterhalb der Bannmarke auf eine Strecke von 75 Fuss bei einer kleinen Erhöhung «des Locals» um 1½ bis zwei Fuss eingeschnitten werden. «Im übrigen bedürfe das Local keiner weiteren künstlichen Bearbeitung, sondern blos Eröffnen der Seitengräben und das Legen der ausgegrabenen Erde an die Borde der Strasse». Unter den Kies etwa gar noch ein Steinbett zu legen, erachtete der Plan für unnötig. Es genüge, die Strasse zuerst mit grobem, hernach mit «reinem» Kies zu belegen. Schliesslich würde man die fragliche Strecke mit vier «Coulissen», nämlich mit zwei grossen für den Häsentaler wie für den vom Sennhof kommenden Bach und ferner zwei kleinen versehen.

Die Gesamtkosten — die Detailangaben liegen ebenfalls vor — berechnete Hertenstein auf 1409 Gulden 31 Schilling[19].

Der Stadtrat von Winterthur erwog das Projekt am 8. Februar 1837, und zwar gründlich. Er fand, durch die Anlage der Strasse würde die Holzabfuhr aus einem nicht unbedeutenden Teil der Stadtwaldungen ungemein erleichtert und überdies der Wert des städtischen Hofes im Linsental nicht wenig erhöht werden. Dagegen vermutete die Behörde, diese neue direkte Verbindung der Tösstalmit der Kempttalerstrasse und damit nach Zürich könnte die Stadt Winterthur von einem bedeutenden Teil des Durchgangsverkehrs abschneiden. Anderseits gelangte der Stadtrat zur Erkenntnis, die Kostenfrage würde sich nach dem neuen Projekt erheblich günstiger stellen. Der Unterhalt der bisherigen Verbindung erforderte nämlich jeweilen beträchtliche Summen. Überdies liesse sich, wenn das von der Gemeinde Kyburg ins Auge gefasste Projekt einer fahrbaren Brücke über die Töss verwirklicht würde, endlich das auf dem Stadtwald im Eschenberg haftende Servitut, zum Unterhalt oder auch zum Bau des Steges im Linsental das Holz liefern zu müssen, durch die Stadt loskaufen.

Die Steine an der Häsentalerbrücke indessen erschienen dem Stadtrat als von solcher Qualität beschaffen, dass er den dort bestehenden Übergang über den Häsentalerbach beibehalten und das Material demnach nicht abtreten wollte. Weil Winterthur darauf verzichtete, für das zum Strassenbau benötigte Land entschädigt zu werden, wünschte der Stadtrat dafür von anderweitigen Entschädigungen verschont zu bleiben.

---

[19] STAW STRPR B 2 120, Blatt 55 f. bringt diesen Text.

Sodann sprach sich die Winterthurer Behörde dafür aus, an den neuen Strassenbau eine gewisse Summe zu entrichten. Der Stadtrat dachte sich dies als einen Beitrag an die Gesamtkosten für die Strecke innerhalb des Winterthurer Gemeindebannes. Die Ausführung des Baues, an dem die Gemeinde Kyburg ja am meisten interessiert sei, hätte Kyburg zu übernehmen. Forstmeister Hertenstein, dem Aufsicht und Leitung des Unternehmens übertragen werden sollten, biete zudem volle Garantie für die solide Ausführung. Daher beschloss der Stadtrat, auf das Projekt einzutreten, verband mit seinem Bescheid aber folgende Bedingungen:

1. Winterthur solle vom Zeitpunkt weg, da die neue Strasse befahren werden könne, von jeder weitern Unterhaltspflicht an der bisherigen Häsentalerstrasse für immer befreit sein.
2. Die Gemeinde Kyburg habe die Kosten sowohl für die Anlage wie für den Unterhalt einer fahrbaren Brücke vom Fusse des Kyburgerberges gegen das Linsental hin für jetzt und künftig ausschliesslich zu übernehmen. Dagegen löse die Gemeinde Winterthur ihre bisherige Holzleistung an den Steg, der ja nach dem Bau der Brücke eingehe, mit einem Betrag ab.
3. Die Materialien der Häsentalerbrücke verbleiben Eigentum der Gemeinde Winterthur, die zudem von allen Ansprüchen für Landentschädigungen verschont bleibt.
4. Die Gemeinde Kyburg übernimmt den Bau der ganzen Strassenanlage, Brücken, Kulissen und Wuhrungen eingeschlossen, und dies unter der Aufsicht und Leitung von Forstmeister Hertenstein. Winterthur leistet an dieses Unternehmen einen noch zu bestimmenden fixen Beitrag[20].

Diese Bedingungen mögen dazu beigetragen haben, dass die Angelegenheit nicht innert kurzer Frist entschieden werden konnte. Erst aus den Verhandlungen des Stadtrates vom 22. April 1840 vernehmen wir wieder von diesem Projekt. Und zwar wird berichtet, die Ausführung des Strassenbaues sei gescheitert, weil sich die Gemeinde Seen geweigert habe, an der Ausführung mitzuwirken. Winterthur freilich hatte sich deswegen nicht davon abhalten lassen, die Strasse auf seinem Gebiet von der Töss weg bis zum Fusse des Häsentalerberges bereits neu anzulegen. Ferner war die Strassenbaukommission damit beauftragt worden, mit dem Statthalteramt über die weitere Anlage der Strecke durch den Winterthurer Gemeindebann zu verhandeln, damit

[20] STAW STRPR B 2 120, Blatt 56 und 57 a.

wenn immer möglich dem Häsentalerberg ausgewichen «und die Strasse östlich desselben von der Töss aufwärts gezogen werde, wenn die Gemeinde Seen auf ihrer Weigerung beharre»[21].

Kyburg hat die Vorschläge des Stadtrates von 1837 offenbar gehörig erdauert. Es brachte die Angelegenheit nämlich erst am 13. März 1840 wieder zur Sprache. Am darauffolgenden 15. April aber war durch Landschreiber Hertenstein[22] und Mithafte von Kyburg mit Rudolf Gross sen. sowie dessen Söhnen Heinrich und Rudolf, die beide im Sennhof angesiedelt waren, die Übereinkunft getroffen worden, dass «die Großen des zum Behufe der Abwuhrung der Töss bei dem Felsen im Häsenthal und Anlegung einer Strasse auf dem Tößbette benöthigte Land, wie solches ausgesteckt, für die Summe von fl. 50 anzuschaffen und abzugeben und die Herren Hertenstein und Mithafte sich verpflichten, das den Großen bleibende Land durch ein starkes Flechtfad vor den Angriffen des Tössflusses zu schützen und dafür, wenn solches hergestellt sei, bis Martini 1843 zu haften, nachher aber die fernere Sicherstellung der Großen Land, den Besitzern obliege»[23].

Die grosse Verkehrserleichterung, die sich aus der Anlage einer neuen Strasse ergäbe, anderseits die Berechnung der beträchtlichen Unterhaltskosten sowie der Aufwand für die Wiederinstandstellung der bestehenden Anlage bewogen den Stadtrat, dem Bau eines neuen Verkehrsweges den Vorzug zu geben. Er beschloss daher, der bereits erwähnten Interessengemeinschaft Gross im Linsental die Bezahlung der fl. 50 zuzusichern. Ferner beauftragte der Stadtrat die Strassenbaukommission mit einem sorgfältigen Bericht sowie der Aufstellung einer eingehenden Kostenberechnung[24].

Uneinigkeit zwischen Winterthur und Seen

Die beiden Gemeinden Winterthur und Seen vermochten sich indessen über die Kostenverteilung nicht zu einigen[25]. Deswegen

---

[21] STAW STRPR B 2 122, Blatt 196 a–197 b.

[22] Bei Landschreiber Hertenstein handelt es sich um Heinrich Hertenstein von Kyburg, Notar. Siehe Anmerkung 30.

[23] STAW STRPR B 2 122, fol. 196–197, No. 192: Sitzung vom 22. April 1840.

[24] STAW STRPR B 2 112, fol. 197 a und b. Sitzung vom 22. IV. 1840.

[25] Ein Stadtratsbeschluss vom 24. März 1841 deutet zwar auf Verhandlungen hin, die positiv zu verlaufen schienen. Mit Rücksicht darauf, dass nunmehr die

gelangte Seen an den Bezirksrat. Dieser entschied am 2. Februar 1842, die beiden Gemeinden hätten gemeinsam die neue Verbindungsstrasse vom Fusse des Häsentalerberges bis auf die Landstrasse beim Sennhof anzulegen[26]. An diesen Spruch kehrte sich Seen aber gleichwohl nicht und erklärte am 27. Juli gegenüber dem Stadtrat von Winterthur, die Stadt sei es, die mit Rücksicht auf die Bewirtschaftung ihrer Waldung im Linsental von der projektierten Strasse den grössten Nutzen ziehe. Seen aber bedürfe dieser Verbindung gar nicht. Winterthur möge daher an den Strassenbau beitragen. Ansonst werde Seen der Gemeinde Kyburg, wenn es schon die Last zu tragen habe, beständig einen Wegknecht zu unterhalten, das Anerbieten machen, die neue Strasse möchte auf dem Gebiete des Gemeindebannes von Kyburg durch die Mühlau[27] angelegt werden. In diesem Falle hätte also Winterthur von einer neuen Strasse gar nichts profitieren können. Doch lehnte der Stadtrat von Winterthur eine Kostenbeteiligung gleichwohl ab[28].

Jetzt hatte der Regierungsrat zu entscheiden. Bereits am 20. Oktober 1842 bestätigte er das Urteil des Bezirksrates. Doch fügte er bei, Winterthur und Seen sollten zum Bau der Strasse erst angehalten werden, wenn die Gemeinde Kyburg den Bau einer Brücke über die Töss bewerkstelligt habe[29].

Schwierigkeiten behoben seien, die der Anlage der längst in Aussicht genommenen Strasse vom Linsental weg längs und teilweise in der Töss gegen den Sennhof hin entgegenstanden, wird das städtische Forstamt ermächtigt, bei der jetzt sehr günstigen Jahreszeit diesen Strassenbau unverzüglich zu beginnen und auszuführen. (STAW STRPR B 2 123, Nr. 160 auf fol. 226 b–227 a.) Es handelt sich hier um die Strecke auf Stadtgebiet, die, wie wir später noch erfahren werden, von Winterthur damals bereits gebaut wurde. Am 6. IV. 1843 mussten die Arbeiten aber eingestellt werden, weil die Veränderungen des rechten Ufers den Tösslauf ungünstig beeinflussten. – Wenn vom Verlauf der neuen Strasse teilweise in der Töss die Rede ist, ist damit wahrscheinlich Terraingewinn auf Kosten des Tössbettes gemeint. Die Töss frass dann einfach das gegenüberliegende Ufer an.

[26] STAW II B 36. d. 3. Der Entscheid ist im bezirksrätlichen Urteil vom 31. August 1844 inseriert.

[27] Die Mühlau erstreckt sich in der Längsrichtung zwischen Sennhof und der Tössbiegung oberhalb der heutigen Kyburgbrücke und in der Breite zwischen dem linken Ufer der Töss und der bewaldeten Leimenegg. Vgl. die «Karte des Kantons Zürich im Masstab 1:25 000 nach den in den Jahren 1843 bis 1851 gemachten Aufnahmen», Blatt XV Kyburg.

[28] STAW STRPR B 2 124, Nr. 299, p. 257.

[29] STAW II B 36 d. 3. Der Text ist inseriert im Entscheid des Bezirksrates vom 31. VIII. 1844.

Der Regierungsrat ahnte wohl nicht, dass er mit diesem Nachsatz die Bahn freigab zu langatmigen und jahrelangen Auseinandersetzungen vor allem zwischen Winterthur und Kyburg. Seen mag sich dabei vorerst als der lachende Dritte vorgekommen sein, wurde doch seit dem regierungsrätlichen Entscheid die Anlage einer neuen Strasse mit dem Bau der Brücke über die Töss verquickt. Diese Brücke aber liess auf sich warten.

Kyburg tritt auf den Plan

Auch Winterthur schien sich vorerst in der glücklichen Lage zu befinden, mit dem Strassenbau in aller Ruhe abwarten zu können, bis Kyburg die vorgesehene Brücke erbaut haben würde. Dieses Vergnügen war jedoch von kurzer Dauer. Kyburg gab sich mit dem obrigkeitlichen Entscheid nicht zufrieden. Um der Gemeinde zu ihrem Rechte zu verhelfen, setzten sich rechtskundige und selbstbewusste Männer aus der eigenen Bürgerschaft tatkräftig ein. So vor allem Hans Jakob Hertenstein, Forstmeister des kantonalen zweiten Forstkreises und anerkannter Strassenbaufachmann, übrigens der Vater des spätern Bundesrates Wilhelm Friedrich Hertenstein, sowie Notar Heinrich Hertenstein, wohl der in den Dokumenten zuweilen erwähnte Landschreiber und vermutlich Gemeindepräsident von Kyburg[30]. Auf der Gemeindekanzlei stand Gemeinde-

---

[30] Bei den Hertenstein handelt es sich um eine bereits 1483 im Städtchen Kyburg nachgewiesene und angesehene Familie. (HBLS 4, S. 201). In der Baugeschichte der Kyburgbrücke treten zwei Angehörige der Familie Hertenstein auf. *Hans Jakob Hertenstein* wird zuweilen nur mit seinem zweiten Vornamen Jakob erwähnt. So im Taufbuch der Pfarrei Kyburg zum Jahre 1825 und in dem ebenfalls im STAZ aufbewahrten Familienrödel von Kyburg, Seite 137. – Am 29. März 1823 wurde Hans Jakob Hertenstein zum Forstmeister des kantonalen zweiten Forstkreises gewählt, was für ihn eine Lebensstellung bedeutete. 1831 erfolgte zudem seine Wahl als Mitglied des Zunftgerichtes Illnau. Vgl. ferner die Jahrgänge des Regierungs- und Adress-Calender des Cantons Zürich 1823–1830 sowie des Regierungs-Etat des Eidgenössischen Standes Zürich 1832 ff. – Hans Jakob Hertenstein war der Vater des 1825 geborenen spätern Bundesrates Wilhelm Friedrich Hertenstein.
Bei *Heinrich Hertenstein* handelt es sich um den am 21. Mai 1837 zum Gemeinderatspräsidenten von Kyburg gewählten Landschreiber dieses Namens. (Gemeindearchiv Kyburg: «Prottocoll über die Verhandlungen der Activ Bürgerschaft der Kirchgemeinde Kyburg 10. März 1831 bis 23. Novb. 1851», S. 63.) Heinrich Hertenstein wird sowohl als Landschreiber wie auch als Notar be-

ratsschreiber Heinrich Wintsch zur Verfügung, eine tüchtige Kraft, wie der erfolgreiche Kampf für die Kyburgbrücke noch zeigen wird. Schon die tadellos geschriebenen Dokumente, die von seiner Hand gestaltet, die Kyburger Kanzlei verliessen, fallen angenehm auf.

Der Gemeinderat von Kyburg nahm nun jene Partie im regierungsrätlichen Urteil, wonach Seen und Winterthur den Strassenbau vom Häsental weg erst in Angriff zu nehmen brauchten, nachdem Kyburg die Brücke über die Töss erstellt haben würde, mit grosser Verwunderung zur Kenntnis. Nach seiner Auffassung konnte es sich bei diesem Entscheid nur um ein Missverständnis handeln. Die Regierung war nämlich davon ausgegangen, das ganze Territorium, auf das die neue Brücke zu stehen käme, befinde sich vollständig auf Kyburger Gemeindegebiet. Daher sollte diese Gemeinde die Kosten für den Brückenbau auch ganz allein tragen. Die Abgesandten von Kyburg waren freilich an diesem obrigkeitlichen Irrtum nicht ganz unschuldig. Sie hatten nämlich gegenüber der regierungsrätlichen Kommission, die zum Augenschein an Ort und Stelle abgeordnet worden war, verlauten lassen, Kyburg wolle diese Brücke bauen, wie es dies ja bereits in seinem Schreiben vom 21. April 1835 bekanntgegeben hatte. Dass das Unternehmen aber ein Gemeinschaftswerk beider Anstössergemeinden Winterthur und

---

zeichnet. Als amtlicher Landschreiber ist er indessen in den beiden oben erwähnten Regierungsverzeichnissen nicht erwähnt. Als Landschreiber von Kyburg, das 1815–1831 Bezirkshauptort war, ist im Jahrzehnt vor der 1831er Verfassung Hans Jakob Scheuchzer tätig gewesen. Die ebenfalls noch bestehende Kyburgische Kanzlei in Winterthur aber besorgte damals Johann Rudolf Geilinger. – Heinrich Hertenstein muss daher den Titel eines Landschreibers seiner Ausbildung zum Notar verdankt haben. Im § 1 des Gesetzes betreffend das Notariatswesen des Cantons Zürich vom 26. Juni 1839 (OS, Bd. 5, 1838, S. 175–222) heisst es: «Der Canton ist in Notariatskreise eingetheilt. Für jeden derselben wird ein Landschreiber (Notar) bestellt». – Heinrich Hertenstein wird als Notar in Kyburg erstmals im Regierungs-Etat 1832, S. 57 erwähnt. Friedrich Vogel sagt in seinem Werk «Memorabilia Tigurina oder Chronik der Denkwürdigkeiten des Kantons Zürich 1840 bis 1850» (Zürich, 1853), Band V, S. 395: «Die Notariatskanzlei, das Einzige was Kyburg noch geblieben ist, beschäftigt nebst dem Notar einige Kanzlisten». – In diesem Werk übrigens ebda. S. 395 die Einwohnerzahlen von Kyburg: 383 Seelen im Jahre 1836, 374 Einwohner 1850. Seite 396 ist ferner u.a. der Bau der hölzernen gedeckten Brücke über die Töss und dessen Kosten in der Höhe von 4400 fl. für das Jahr 1845 erwähnt.

Der Verfasser verdankt Dr. Hans Martin Gubler, Inventarisation der Kunstdenkmäler Zürich, der die Bezirke Uster und Pfäffikon bearbeitet, wertvolle Hinweise sowohl auf Quellen wie auf einschlägiges Schrifttum.

Kyburg sein müsste, dies wurde offenbar verschwiegen. Vielleicht geschah es nicht ganz ohne Absicht. Die Kyburger Abgeordneten mochten sich davon versprochen haben, die Angelegenheit komme auf diese Weise rascher in Gang. Winterthur warf ihnen später denn auch vor, sie hätten mit ihrer undurchsichtigen Auskunft die damalige Augenscheinkommission direkt irreführen wollen.

Rasch und wohl mündlich muss man jetzt die Zürcher Obrigkeit verständigt haben; denn Kyburg erhielt den Bescheid, es habe sich, da das Bauwerk nur zum Teil auf Kyburger Gemeindegebiet zu stehen komme, mit der anstossenden Gemeinde Winterthur wegen der Arbeiten und Kosten der Brücke zu verständigen[31].

Das Feilschen zwischen Winterthur und Kyburg

Am 23. März 1843 gelangte Kyburg daher an den Stadtrat von Winterthur. Der Rechtsstandpunkt wurde dargelegt, worauf das Schreiben weiter ausführte, das Winterthurer Gemeindegebiet stosse dort, wo sich bisher der Flussübergang «aus dem von Kyburg führenden Rittweg» befunden habe, an die Töss. Dort sei denn auch die neue Brücke zu schlagen. Bereits hatte die rührige Gemeinde von Zimmermeister Heinrich Heider[32] in Winterthur schon einen Riss für das Brückenprojekt anfertigen lassen. Der Stadtrat wird daher gebeten, den Plan zu prüfen. Die Kosten mit Einschluss der

---

[31] Siehe dazu die Ausführungen des Gemeinderates von Kyburg in seinem Schreiben an den Stadtrat von Winterthur vom 23. März 1843. STAW II B 36. d. 3.

[32] Hans Ulrich Heider (10. Februar 1790 – 9. August 1860), Zimmermeister, stammte aus Neschwil, liess sich aber in Winterthur nieder, wo er sich 1836 einbürgerte und laut Häuserverzeichnis der Stadt Winterthur 1837, S. 26 im Haus Nr. 533 im Tiefenbrunnen wohnte. Sein Sohn Johann Heinrich Heider (20. Mai 1814–11. September 1850) spezialisierte sich auf Brückenbauten. Er galt bereits um 1840 als anerkannter Brückenbauer. Zwei Jahre nach Vollendung der Kyburgbrücke beauftragte ihn am 10. August 1848 die stadträtliche Baukommission mit der Erneuerung der Schlosshofbrücke über die Töss in Wülflingen. (STAW II B 36. d. 3). Peter Ziegler, Wülflingen. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. (305. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 1975) erwähnt S. 29 die vom Schlosshof aus über die Töss führende hölzerne Brücke. Heute besteht dort ein Betonsteg. Von Johann Heinrich Heider stammt anderseits ein «Plann für die Haupt-Facaden des neu zu erbauenden Mädchen-Schulhaus der Stadtgemeinde Winterthur», datiert vom 29. April 1848, und von Heider selber signiert. (STAW Wettbewerbspläne.)

beidseitigen Auffahrten wurden auf etwa 2750 Franken (alter Währung) veranschlagt.

Der Nachbargemeinde sollte ein positiver Entscheid erleichtert werden. Deshalb stellte Kyburg dem Stadtrate vor, Winterthur müsste dann für den bisher bestehenden Holzsteg nicht mehr aufkommen. Anderseits gab man freilich unmissverständlich zu verstehen, es gelte jetzt nurmehr das kantonale Gesetz über das Strassenwesen vom 20. April 1833[33]. Und dieses bestimme im Tit. I § 13 klar und deutlich, die Erbauung der notwendigen Brücken obliege jenen Kirchgemeinden, in deren Bann die betreffenden Flussübergänge lägen. Doch versäumte der Gemeinderat von Kyburg nicht, Winterthur um Verständnis für den Brückenbau zu bitten. Die Stadt könnte nämlich auf diese Weise den Verkehr mit ihrer Nachbargemeinde erleichtern. Vor allem aber würde durch den Bau der Brücke über die Töss die Lebensgefahr behoben, die beim Durchqueren dieses Flusses tatsächlich und ganz augenscheinlich bestand.

Die erwähnte Kostenberechnung für das projektierte Bauwerk sah nur eine ungedeckte Brücke vor[34]. Erst, nachdem das Schreiben am 23. März an Winterthur abgegangen war, besann sich der Gemeinderat von Kyburg auf die Vorteile einer gedeckten Brücke, wobei man insbesondere die geringeren Unterhaltskosten veranschlagte. Er teilte dem Stadtrat mit, Zimmermeister Heider habe deshalb noch einen entsprechenden Riss angefertigt. Im Vergleich zum Projekt einer ungedeckten Brücke würden indessen Mehrkosten von 1500 Fr. entstehen. Dieser Mehraufwand habe nun die Mehrheit der Bürgerschaft von Kyburg veranlasst, in Anbetracht «der ökonomischen Lage der künftigen Generation auch etwas zu überlassen» und sich vorläufig mit einer ungedeckten Brücke zu

---

[33] Dieser Paragraph, der im Verlaufe des Prozesses durch Kyburg und Winterthur so verschieden interpretiert wurde, lautet: «Der Bau oder die erste Anlage einer Communications-Straße, der Ankauf des dazu erforderlichen Landes und der Kiesgruben, sowie das Erbauen der nothwendigen Brücken und Coulissen liegt gänzlich den Kirchgemeinden ob, in deren Bann sie errichtet werden sollen. In außerordentlichen Fällen sowie im Falle der Erhebung einer Straße vierter Classe in die dritte Classe, wenn wichtige Brückenbauten, Wuhrungen, Abtragungen oder Abtretungen von Land nothwendig werden, steht es bey dem Regierungsrathe, den Gemeinden eine Unterstützung zukommen zu lassen», (Officielle Sammlung der seit Annahme der Verfassung vom Jahre 1831 erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen des Eidgenössischen Standes Zürich, Bd. 3, S. 120, Zürich, 1833). (Diese Sammlung wird abgekürzt OS.)

[34] STAW II B 36. d. 3. Kyburg an Winterthur, 23. März 1843.

bescheiden. Die beiden Herren Regierungsrat Sulzer-Wart und Oberst Pestalutz[35] hätten aber beide Risse geprüft und genehmigt. Zimmermeister Heider[36] werde noch eine ganz genaue Baubeschreibung folgen lassen. Mit diesem Nachtragsschreiben vom 5. Mai 1843 bat Kyburg den Stadtrat, auch diesen zweiten Plan einer gedeckten Brücke zu prüfen[37].

In seiner Antwort aus der Sitzung vom 10. Mai wies der Stadtrat von Winterthur zunächst Kyburgs Argument zurück, wonach der vorgesehene Brückenbau überhaupt eine Notwendigkeit bedeute. Für die Stadt wäre nur sehr geringer Nutzen zu erwarten, dafür aber ein beträchtlicher Aufwand für den Unterhalt. Winterthur trage übrigens genug an seinem Servitut, zum Steg über die Töss das Holz beisteuern zu müssen. Der Stadtrat sei also nicht gewillt, für den fraglichen Tössübergang weitere Lasten zu übernehmen. So lehnte er die «Theilnahme an dem projektirten Brückenbaue» mit Stimmenmehrheit ab und teilte diesen seinen Beschluss Kyburg am 12. Mai mit[38].

Kyburg fördert das Brückenprojekt unverdrossen weiter

Die Nachbargemeinde liess sich durch diesen Bescheid nicht davon abhalten, die Angelegenheit weiter zu verfolgen. Schon am 24. Mai wandte sich der Gemeinderat von Kyburg an die Regierung. Nachdem der Stadtrat für Winterthur weder von der Brücke noch vom projektierten Strassenstück einen Vorteil erwartete, zeigte jetzt der Gemeinderat von Kyburg selber die positiven Aspekte auf: Noch mehr als nur die Brücke allein würde nämlich die Strasse der Stadt einen viel einfacheren Abtransport des Holzes aus den 300 Jucharten Stadtwald am linken Tössufer ermöglichen und obendrein den Zugang zum «schönen Winterthur'schen Lehenhofe Linsenthal» erleichtern. Auch hielt Kyburg daran fest, der

---

[35] Melchior Friedrich von Sulzer-Wart (1791–1853), von Winterthur, Regierungsrat des Kantons Zürich 1831–1849. (HBLS 6, S. 606 Nr. 41.)
Heinrich Pestalutz (oder auch Pestalozzi) (1790–1856). Genieoberst, kantonaler Strassenbauinspektor ab 1832. (HBLS 5, S. 405 Nr. 14.)

[36] Johann Heinrich Heider. Siehe Anmerkung 32.

[37] STAW II B 36. d. 3. Das Schreiben vom 5. Mai 1843 findet sich als Beilage zur Zuschrift Kyburgs an Winterthur vom 23. März 1843.

[38] STAW STRPR B 2 124, Nr. 253, p. 525 f.

Nutzen der Verbindung liege gar nicht so einseitig bei Kyburg wie Winterthur dies behaupte[39].

Jedenfalls forderte Kyburg nun die Revision des regierungsrätlichen Urteils vom 20. Oktober 1842. Zuerst hatte sich der Rat des Innern mit der Angelegenheit zu befassen. Dieses Gremium fand am 6. September 1843, der Bezirksrat von Winterthur solle als erste Instanz die Frage erneut prüfen. Am 29. September beschloss der Bezirksrat, von diesem Entscheid sei sowohl dem Stadtrat von Winterthur wie auch den Gemeinderäten von Kyburg und Seen Kenntnis zu geben. Zugleich wurde Winterthur ersucht, baldmöglichst seine Bemerkungen zum Projekt eines Brückenbaues über die Töss einzusenden. Der Gemeinderat von Seen aber erhielt die Mahnung, er habe mit dem Bau der Strasse im Häsental sofort zu beginnen[40].

Winterthur zeigt sich gänzlich abgeneigt

Der Stadtrat von Winterthur gelangte am 1. November zum Entschluss, sich am fraglichen Brückenbau überhaupt nicht zu beteiligen. Die Behörde wollte die begründende Antwort in Verbindung mit Fürsprech Heinrich Surber abfassen[41]. Surber war nämlich, nachdem er für die Stadt schon 1838 Prozess geführt hatte[42], 1840 zum Rechtskonsulenten des Stadtrates ernannt worden[43].

Die Antwort — sie datiert vom 27. Dezember 1843[44] — wurde in der Tat sorgfältig abgefasst, fiel umfangreich aus und sprach von

---

[39] STAZ VIII 211/1. Dass hier vom Holz resp. Wald auf dem linken Tössufer die Rede ist, erleichtert das Verständnis der Argumentation nicht, weil nämlich die Stadt Winterthur aussagte, sie besitze namens des Spitals dort keinen Wald mehr. Es fällt zudem auf, dass auf dem Plan STAW D 10 von 1757 der Hof Linsital mit einem Flächenmass von 118 Jucharten bezeichnet wird. Winterthur aber spricht tatsächlich von 118 Jucharten Wald im Linsital.

[40] STAW II B 36. d. 3. In diesem Dokument vom 29. IX. 1843 findet sich zugleich der Text mit dem Entscheid der Regierung vom 6. IX. 1843.

[41] Heinrich Surber, Kantons-Fürsprecher, von Oberweningen, in Winterthur. Der Beschluss des Stadtrates vom 1. 11. 1843 findet sich STAW STRPR B 2 124, Nr. 533, p. 676.

[42] Vergleiche Alfred Häberle: 100 Jahre Gewerbeverband Winterthur und Umgebung 1874–1974. Winterthurer Handwerk und Gewerbe von der Helvetik bis zur Gegenwart. (304. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 1974), S. 42.

[43] STAW STRPR B 2 123, fol. 128, Nr. 545, 14. Oktober (Ernennung) und ebda. fol. 136 b Nr. 559 (Annahme der Wahl) am 19./28. X. 1840.

[44] STAZ 211/1.

Tatbeständen, von denen bis dato in den Akten der beiden letzten Jahre kaum oder überhaupt nicht die Rede gewesen war.

Vorerst musste sich Kyburg abermals den Vorwurf gefallen lassen, seine Delegierten hätten seinerzeit beim Augenschein den regierungsrätlichen Abgeordneten gegenüber erklärt, die Brücke zu bauen, wenn Winterthur und Seen ihrerseits die Strasse anlegten. Als dann in dieser Annahme der Bau der Strasse (im Häsental) beschlossen worden sei, habe der Gemeinderat von Kyburg gleich auch noch den Beitrag Winterthurs an die Brücke gefordert. Ohne das Angebot Kyburgs, die Brücke über die Töss aufzuführen, hätte aber die so bedeutende Strassenkorrektion gar keine Unterstützung gefunden. Dann folgte eine schwache Stelle: Winterthur behauptete, der Regierungsrat selber habe ja am 20. Oktober 1842 Kyburg als die meist interessierte Gemeinde zum Bau der Brücke verpflichtet. Übersah man in Winterthur wirklich, dass der Regierungsrat jenen Beschluss widerrufen hatte, da sein Entscheid auf der irrtümlichen Annahme beruhte, das ganze Brückengebiet befinde sich ausschliesslich auf Kyburger Boden? Gerade deswegen lief ja die Auseinandersetzung!

Der Stadtrat registrierte nicht ohne Bitterkeit, dass Winterthur auf die von Kyburg gegebene Zusicherung hin mit dem Strassenbau im Häsental begonnen habe. Weiter führte er aus, man habe die Arbeiten hierauf fortgesetzt, bis dann am 6. April 1843 der Gerichtspräsident von Winterthur verboten habe, mit dem Strassenbau weiterzufahren; denn die bisherigen Arbeiten hätten dazu geführt, dass die Töss durch die «Abwuhrung» an das andere Ufer getrieben worden sei und das dort befindliche Eigentum der Gebrüder Egg und Gross gefährdet habe. Dieses Verbot stehe auch jetzt noch in Kraft. Doch beharrte Winterthur bei seiner Auffassung, Boden für die neue Strasse könne man an jener Stelle nur dann gewinnen, wenn eine Abwuhrung möglich gemacht werde. Man wollte demnach auf Kosten des Tössbettes am rechten Ufer Land gewinnen.

Hernach zerpflückte der Stadtrat noch die Behauptung Kyburgs, die neue Häsentalstrasse würde zur Abfuhr von 300 Jucharten Waldes dienen. Um zwei Drittel werde dabei übertrieben; «denn der Boden, für den die Strasse wird benutzt werden, beträgt ungefähr 118 Juch[arten], die Linsenthal-Güter mitinbegriffen». Überdies liege es gar nicht im Interesse der Stadt, geschlagenes Holz in das Tösstal hinunter zu transportieren und dieses dann auf dem grossen

Umweg über Seen nach der Stadt zu verbringen. Winterthur habe nämlich unlängst in einer Strecke von 4000 Fuss eine Strasse über den Eschenberg angelegt. Und diese Verbindung erweise sich für den fraglichen Holztransport als viel näher und auch bequemer. Der Stadtrat stellt die Strassenkorrektion im Häsental als ein unwillkommenes Opfer zugunsten der Gemeinde Kyburg hin und gibt der Hoffnung Ausdruck, diese Belastung werde nicht noch unbillig vergrössert.

Um einer Beteiligung am Brückenbau zu entgehen, wartete die Winterthurer Behörde noch mit einem überraschenden Argument auf. Die Töss, so führte der Stadtrat aus, sei ein öffentliches Gewässer. Die Grenze zwischen den Gemeinden verlaufe daher den Ufern entlang. Aus diesem Grunde müssten daher nicht die Anstösser die Brücke bauen, sondern eben der Staat, wie dies für Übergänge über grössere Gewässer zutreffe. Es wird hier § 13 des kantonalen Gesetzes betreffend das Strassenwesen vom 20. April 1833 angerufen und zudem auf die Beispiele der Brückenbauten in Kollbrunn und Rikon hingewiesen. Doch spricht der Stadtrat gleich nachher die Vermutung aus, der Kanton werde übrigens, da Kyburg ja nur 380 Einwohner zähle und zu alledem meist nur Landwirte aufweise, finden, es handle sich hier nicht um eine dicht bevölkerte Gegend, und deshalb lohne es sich gar nicht, über die Töss eine Brücke zu bauen. Und Kyburg könne ja, wie der Stadtrat beifügte, seine Produkte ebensogut tössabwärts über die Kemptbrücke ins Land hinausführen.

Sodann fand der Stadtrat, die Kosten, welche der Stadt mit ihrem Anteil am Brückenbau und für den Unterhalt der Brücke zugemutet würden, stünden in keinem Vergleich zum Aufwand von einigen Baumstämmen, die Winterthur in einem Zeitraum von je 15–20 Jahren allemal für den bis anhin bestehenden Holzsteg im Linsental habe liefern müssen. Zwar steht die Behörde von Winterthur ganz zu diesem alten Servitut. Sie weist aber mit Nachdruck darauf hin, Servitute müssten nach juristischer Gepflogenheit eher in einschränkendem Sinne ausgelegt werden. Man lasse sich daher gar keine rechtliche Erweiterung dieser alten Verpflichtung gefallen. Der Stadtrat gibt der Hoffnung Ausdruck, die Regierung werde bei ihrem getroffenen Entscheid verbleiben, wonach zuerst die Brücke über die Töss gebaut werden müsse und erst hernach die Strasse nach dem Sennhof. Da aber nach der Auffassung des Stadtrates Kyburg die Brücke zu errichten habe, könne diese Gemeinde das

Holz aus ihren eigenen Waldungen samt den Steinen aus den Steinbrüchen ihres Gemeindebannes den Berg hinunter transportieren, «zudem ja fast immer eine brauchbare Strasse bestanden [habe], auf der dieses Material zu transportieren wäre». Von einem gegenteiligen Entscheid des Regierungsrates befürchtet die Behörde von Winterthur, es könnten dann die Gemeinden Winterthur und Seen zwar die Strasse im Häsental bauen, die Brücke indessen durch Kyburg gar nicht errichtet werden. Da aber Kyburg von der projektierten Brücke, wie die Regierung ja selber bemerkt habe, weitaus den grössten Vorteil ziehe, sei es angebracht, dass Kyburg die Brücke erbaue, bevor man die Strasse fertig erstelle.

Schliesslich kommt der Stadtrat auch noch auf die Finanzkraft der beiden Gemeinden zu sprechen. Kyburg habe versucht, sich als arme Gemeinde hinzustellen, Winterthur dagegen werde vom Gemeinderat als sehr vermögliches Gemeinwesen taxiert. Demgegenüber weist der Stadtrat auf das an Waldungen ansehnliche Kyburger Gemeindegebiet hin, von dem freilich manches zu willfährig an seine holzberechtigten Gemeindebürger abgetreten worden sei. Sodann erklärt der Winterthurer Stadtrat, «dass das Büdget der Stadt durch sich steigernde nothwendige Ausgaben in solchem Grade belästigt ist, dass wir Mühe haben, das Gleichgewicht zu erhalten». Und dies wurde von einem Gemeinwesen gesagt, das damals noch gar keine direkten Steuern erhob! Nur der Kanton bezog nämlich derartige Abgaben, und auch er eigentlich erst seit dem neuen Steuergesetz von 1832. Aus diesem Grunde blieb Winterthur eben weitgehend auf die Erträgnisse seines Gemeindegutes angewiesen, dem selbstverständlich nur indirekte Steuern oder einfache Abgaben zuflossen. Die Klage also, das finanzielle Gleichgewicht sei gefährdet, war, wie neueste Forschungen ergeben haben[45], keineswegs unbegründet. Deshalb ist es durchaus zu verstehen, wenn der Stadtrat die Kosten für den Brückenbau und eventuell ebenso für die neue Häsentalerstrasse zu vermeiden trachtete. Die Behörde wollte jetzt auch den Streit wegen der Abwuhrung des Tössufers und damit zugleich der Veränderung des Tösslaufes entschieden haben. In Winterthur hoffte man immer noch, der Beschluss des Regierungsrates vom 20. Oktober 1842 werde seinem Inhalt nach bestätigt.

---

[45] Freundliche Mitteilung von Professor Dr. Werner Ganz, Winterthur.

Der Bezirksrat ist anderer Meinung

Die Beschlüsse, die der Bezirksrat als den Gemeinden übergeordnete Instanz am 16. Januar 1844 nun fasste, waren freilich keineswegs dazu angetan, den ohnehin nicht sehr zuversichtlichen Optimismus der Winterthurer Behörde zu verstärken. Der Stadtrat musste am 16. Februar folgendes zur Kenntnis nehmen:

Über die Anlage und den Unterhalt der Verbindungsstrasse vom Fusse des Häsentalerberges bis auf die Landstrasse beim Sennhof walte gegenwärtig kein Streit mehr, weil nämlich der Regierungsrat am 20. Oktober 1842 bereits rechtskräftig entschieden habe, die Strasse müsse gebaut werden. Verhandlungen über diese Frage wären demnach keine mehr notwendig.

Sodann konnte der Bezirksrat seltsamerweise weder in seinem eigenen Appellationsrezess [wohl vom 2. Februar 1842] noch im «faktischen» Teil des regierungsrätlichen Urteils vom [20. Oktober 1842] etwas finden, worin von der Erbauung einer Brücke über die Töss «irgend» die Rede gewesen sei. Die Brückenfrage stelle daher einen ganz neuen Punkt dar und stehe mit dem Bau der Kommunikationsstrasse nicht in Verbindung. Somit müsse über das Projekt einer Brücke auch gesondert verhandelt und eigens geurteilt werden.

Seen und Winterthur wurden somit aufgefordert, den sowohl vom Bezirksrat wie der Regierung erhaltenen Aufträgen zum Bau der Häsentalerstrasse «beförderlich» Genüge zu tun. Ja, die sofortige Anlegung der fraglichen Kommunikationsstrasse erscheine nämlich umso notwendiger, als die Gemeinde Kyburg jeder ordentlichen Verbindung mit ihren Nachbargemeinden Winterthur und Seen entbehre. Auch könnte sich der Bau der Brücke noch längere Zeit verzögern. Den Bau der Strasse aber wollte der Bezirksrat einfach nicht im Zusammenhang mit dem Brückenschlag sehen.

Gleichwohl wurde nun auch die dornenvolle Brückenangelegenheit unverzüglich in Angriff genommen. Der Bezirksrat ernannte nämlich Statthalter Müller[46] sowie die Bezirksräte Schwengeler[47] und Ernst[48] zu Mitgliedern einer Kommission, die die nötig werdenden Verhandlungen zu leiten hatte und dem Bezirksrat zu gege-

---

[46] Johann Jakob Müller von Winterthur, Bezirksstatthalter von Winterthur.
[47] Friedrich Schwengeler von Töss, Bezirksrat, Gemeindeammann von Töss.
[48] Heinrich Ernst von Veltheim, Bezirksrat.

bener Zeit einen Antrag für ein definitives Urteil unterbreiten sollte. Am 16. Februar 1844 akzeptierte der Stadtrat den Beschluss betreffend den Bau der Häsentalerstrasse, wobei er mit Recht beifügte, die Anordnung von 1842 sei zum Teil bereits ausgeführt worden; denn das neue Teilstück vor dem eigentlichen Häsental bestand ja bereits. Verwundert aber war man im Winterthurer Rathaus, dass der Bezirksrat die durch diesen Beschluss aufgelaufenen Gerichtskosten den Gemeinden Winterthur und Seen überband. Die vier Franken und drei Batzen erschienen den Ratsherren freilich als zu geringfügig, um ihretwegen einen Rekurs oder eine Appellation anzustrengen[49]. Man blieb einstweilen Gewehr bei Fuss.

Mai 1844: Kyburg bringt den Stein ins Rollen

Kyburg riss nun die Offensive an sich und veranlasste einen Rechtsgang. Die Gemeinde trat deswegen als Klägerin auf, weil sich die Stadt weigerte, am Brückenbau mitzuwirken. An einem schönen Frühlingstag, dem 17. Mai, begab sich daher die bereits erwähnte bezirksrätliche Kommission an Ort und Stelle, dorthin, wo die Brücke über die Töss geschlagen werden sollte. Auch die Vertreter der beiden Parteien müssen sich dort eingefunden haben. Ein Vergleich kam indessen nicht zustande[50].

Gleichwohl gab der Bezirksrat seine Vermittlertätigkeit nicht auf. Er nahm sich die Mühe, seinen Vergleichsvorschlag schriftlich auszuarbeiten, wohl um darin festzuhalten, was beim Augenschein am 17. Mai mündlich vorgebracht worden war. Der Bezirksrat fasste am 25. Mai seinen Text in acht klipp und klar gefasste Paragraphen.

Zunächst war die richterliche Instanz ganz offensichtlich zum Schluss gelangt, die Brücke über die Töss sei notwendig. § 1 lautete daher: «Über die Töss bei Kyburg und zwar oberhalb des Steges, auf der der Augenschein-Commission vorgewiesenen Stelle soll innerhalb Jahresfrist eine gedeckte Brücke hergestellt werden». Hernach folgt die Bestimmung, die Brücke sei nach dem von Zimmermeister Heider jun.[51] angefertigten Plan auszuführen. Weil der

---

[49] STAW STRPR B 2 125, Nr. 89, p. 5 f.

[50] STAW II B 36. d. 3. Dieser Augenschein der bezirksrätlichen Kommission vom 17. Mai 1844 ist erwähnt eingangs des Vermittlungsvorschlages des Bezirksrates vom 25. Mai 1844.

[51] Johann Heinrich Heider (1814–1850).

projektierte Übergang vor allem der Gemeinde Kyburg diene, habe Winterthur lediglich das rechte Widerlager und den Bau der dazu erforderlichen Zu- oder Auffahrt zu übernehmen. Die beidseitigen Widerlager müssten übrigens aus Tufsteinen bestehen. Alle übrigen Arbeiten fallen in den Aufgabenkreis der Gemeinde Kyburg. Was den Unterhalt der Brücke betreffe, sollte jede Partei die Sorge für den von ihr ausgeführten Anteil tragen. Würde der Staat an dieses Werk einen Beitrag beschliessen, käme diese Summe indessen ausschliesslich der Gemeinde Kyburg zu. Im übrigen trägt der bezirksrätliche Text den beiden Statthalterämtern Pfäffikon und Winterthur auf, den Brückenbau überwachen zu lassen.

Sodann wird der Stadtgemeinde Winterthur nach dem Vorschlag des Bezirksrates das Servitut abgenommen, das die Stadt seit Jahrhunderten verpflichtete, das Holz zum Tösssteg im Linsental zu liefern. Gegen eine einmalige Leistung von 250 Fr. an die Gemeinde Kyburg, zahlbar auf Martini 1844, sollte dieses Servitut endgültig erlöschen[52].

Der Vorschlag des Bezirksrates darf als ein Werk kluger Vermittlung gelten. Doch waren die Herren vom Bezirksrat gleichwohl umsonst beim weisen Salomon in die Schule gegangen. Sie erfuhren den Undank, wie er Vermittlern schon immer zuteil geworden ist. Keine der Parteien erklärte sich nämlich mit dem Vorschlag einverstanden. Im Gegenteil: Jetzt kam der Prozess erst recht in Fahrt. Vom 6. Juli 1844 datiert das elf Seiten in Folioformat umfassende Schreiben des Gemeinderates von Kyburg an den Bezirksrat, worin Kyburg auf die Ausführungen des Stadtrates von Winterthur vom 27. Dezember 1843 replizierte.

Der Standpunkt der Gemeinde Kyburg

Auch Kyburg erklärte eingangs seines Schreibens, die Brücke über die Töss sei zu einer Notwendigkeit geworden. Nach der Regelung der Meinungsverschiedenheiten werde man daher alsbald an die Ausführung des Werkes gehen. Energisch wird bestritten, als ob Kyburg vor den Abgeordneten des Regierungsrates die Zusicherung abgegeben hätte, es werde die Brücke in eigenen Kosten bauen. In keinem der beiden Entscheide, weder demjenigen des Bezirksrates

[52] STAW II B 36. d. 3: 25. Mai 1844.

noch jenem der Regierung, sei von einer solchen Zusicherung die Rede gewesen, die beiden Urteile hätten ja nur demStreit zwischen den Gemeinden Winterthur und Seen wegen der Fortführung der Strasse im Häsental gegolten. Wenn Kyburg dann aber gleichwohl von der Korrektur des ersten regierungsrätlichen Entscheides spricht, die doch, wenn freilich nur ganz kurz, vom Brückenbau handelte, entbehrte dies zwar der Logik, geschah aber, weil die Regierung der Gemeinde Kyburg «Access zur Revision des Spruches ertheilt»[53] hatte.

Eines gelang dieser Replik trefflich: Klar wurde dargelegt, der Strassenbau im Häsental habe schon viel früher begonnen, nämlich bereits 1841[54], bevor Seen und Winterthur miteinander in Streit geraten waren. Der Stadtrat von Winterthur habe damals nämlich im Einverständnis mit dem Gemeinderat von Kyburg den Strassenbau nach dem Sennhof begonnen, indem er Land erworben und mit der Abwuhrung der Töss angefangen habe. Offenbar wurde damals der Damm aufgeschüttet[55]. Aber Kyburg wirft seiner Nachbargemeinde Winterthur nun vor, den Strassenzug am Fuss des Häsentalerberges und die Abwuhrung nicht weiter vorwärts getrieben zu haben. So sei die Abwuhrung zwei Jahre unvollendet geblieben. Als man schliesslich daran einige Reparaturen vorgenommen habe, sei von Seiten der Besitzer des Sennhofes gegen diese Arbeiten Einsprache erhoben worden. Aus welchen Beweggründen dies geschehen war, wollte der Gemeinderat von Kyburg freilich nicht untersuchen. Winterthur wurde vorgeworfen, es warte offenbar einfach in grosser Gelassenheit das Ende des Zivilprozesses mit den Bewohnern des Sennhofes ab.

Die Bemerkungen Kyburgs wegen der Strasse im Häsental können indessen nicht als saubere Argumentation bezeichnet werden. Die Tatsachen redeten eine andere Sprache. Salopp suchte Kyburg ferner die Bemerkung des Stadtrates von Winterthur zu erledigen, der

---

[53] Mit diesem «Access zur Revision» war der regierungsrätliche Entscheid vom 6. IX. 1843 gemeint. Siehe auch Anmerkung 40.

[54] Dass Winterthur mit dem Bau der Häsentalstrasse 1841 begonnen hatte, geht u.a. aus dem Stadtratsbeschluss vom 24. März 1841 hervor. (STAW STRPR B 2 123, Nr. 160, fol. 226 b–227 a.)

[55] Über die Abwuhrung der Töss siehe: Unser Winterthur. Handbuch zur Heimatkunde. Herausgeber: Schulamt der Stadt Winterthur. Redaktion: Alfred Schneider, Band 1 (1972) D 20 f. Siehe ferner die Studie von Pierre Walther über die Geographie des Linsitales in: Winterthurer Jahrbuch 1977. Dem Verfasser dieser Arbeit verdanke ich verschiedene wertvolle Hinweise.

darauf hingewiesen hatte, beim Holz, das man auf der neuen Häsentalstrasse fortführen könne, handle es sich nicht um 300 Jucharten Wald, sondern nur um deren 118. Kyburg will es ganz schlicht den Sachverständigen überlassen, über die Richtigkeit dieser Zahlen zu entscheiden. Es genüge übrigens vollständig, dass es sich beim Transport über Seen um den bequemeren Weg als bei der Verbindung über den Eschenberg handle. Damit hatte Kyburg die Richtigkeit seiner Auffassung mit einer simplen Behauptung «bewiesen».

Besser zurande kam Kyburg mit dem Kernstück der Auseinandersetzung, nämlich mit der Frage, ob die Gemeindegrenze zwischen Winterthur und Kyburg in der Mitte der Töss verlaufe oder nur entlang deren Ufern. Der Stadtrat von Winterthur kenne vermutlich die Verschiedenheit von Eigentums- und Banngrenzen nicht, falls er sich nicht überhaupt nur so stelle, um damit die Oberbehörde absichtlich irrezuführen. Im ganzen Umkreis von Winterthur fänden sich nämlich die Banngrenzsteine. Nur an der Töss gebe es keine, eben deshalb, weil die Grenze hier in der Flussmitte verlaufe und nicht den Ufern entlang. Wenn ferner die Stadt den § 13 des Strassengesetzes dahin interpretiere, dass die Bestimmung nur für Brücken über kleinere Gewässer zutreffe und die angeblich vom Staate übernommenen Kosten für die neu errichteten Tössbrücken in Kollbrunn und Rikon dafür ins Feld führe, so täusche sich die Behörde. Für den Übergang in Kollbrunn hätten nämlich Weisslingen und Zell die Landfesten und Auffahrten sowie die beidseitigen Abwuhrungen in eigenen Kosten erstellen müssen. Die Brücke in Rikon aber sei von der Gemeinde Zell allein gebaut worden, weil sie eben vollständig auf Zeller Gemeindegebiet zu stehen kam. Aus der Nachbargemeinde Wildberg seien zudem von privater Seite noch weitere Mittel zugeflossen. Der Staat seinerseits habe bei dieser Gelegenheit sein dort bestehendes Servitut für das Holz an den frühern Steg losgekauft. Die Gemeinde Wildberg ziehe als Nachbargemeinde von Zell aus der neu angelegten Strasse samt dem Brükkenübergang besonders grossen Nutzen, sei aber zum Bau der beiden Werke in keiner Weise herangezogen worden.

Sehr betroffen zeigte sich der Gemeinderat von Kyburg durch die Behauptung Winterthurs, für die 380 Einwohner von Kyburg lohne sich der Brückenbau ja gar nicht, der Verkehr dieser Gemeinde mit den nordöstlichen Kantonsteilen wäre viel zu unbedeutend. Der Gemeinderat von Kyburg dachte von seinem Gemeinwesen grösser. Die Empfehlung des Stadtrates aber, für die Waren-

transporte nach Winterthur und in den Kanton hinaus auf der Strecke bis Töss die dem linken Tössufer folgende Strasse zu benützen, kam bei Kyburg ebensowenig an. Es handelte sich nämlich bei jener Verbindung um eine blosse Holzabfuhrstrasse. Laut Vertrag mit dem Finanzrat des Kantons Zürich vom 26. Dezember 1843 wurden Kyburgs Fuhren darauf nur so lange geduldet, bis die damals ja bereits dekretierte Strasse im Häsental nach dem Sennhof erstellt wäre. Mit aller Entschiedenheit erklärt Kyburg, es sei auf die Strasse nach dem Sennhof und damit gleicherweise auch auf die projektierte Brücke angewiesen.

Hernach kam auch noch der Steg über die Töss zur Sprache. Winterthur, so führte der Gemeinderat von Kyburg aus, anerkenne zwar «grossgünstig» die Verpflichtung, das Holz zum Steg im Linsental liefern zu müssen. Der Stadtrat stelle aber den dafür benötigten Aufwand — alle 15–20 Jahre nur einige Baumstämme — als viel zu bescheiden hin. Aus den Rechnungen Kyburgs, dessen Zivilgemeinde verpflichtet war, den Steg über die Töss zu legen, lasse sich nachweisen, dass dieser Übergang wenigstens alle zehn Jahre neu habe erstellt werden müssen, wobei jeweilen für Holz wenigstens 90 Fr. ausgelegt worden sei. Rede man aber schon von Kostenanteilen, bemerkte der Gemeinderat weiter, habe Kyburg seinerseits für die ihm zustehenden Arbeiten am Steg nie mehr als 20 Fr. ausgeben müssen. Mit diesem Hinweis blendete Kyburg selbstverständlich auf einen allfälligen Kostenverteiler für den Brückenbau.

Was sodann das von Winterthur so sehr betonte Servitut zur Lieferung des Stegholzes betraf, setzte sich der Gemeinderat von Kyburg mit kühnem Sprung über das früher geltende Recht hinweg und rief kurzerhand neues Recht an. Man taxierte demnach die Bestimmung einfach nicht mehr als Servitut, das keine Erweiterung zugelassen hätte, sondern als den Pflichtteil Winterthurs an die Herstellung der Verbindung zwischen Kyburg und dem nordöstlichen Kantonsteil. In diesem Zusammenhang wurde auf die mannigfachen Neuerungen hingewiesen, die aufgrund des neuen Strassengesetzes von 1833 in den Verkehrsverbindungen so grossartige Erleichterungen mit sich gebracht hätten[56]. Auch Kyburg wünschte sich endlich diese Vorteile. Es machte sich den Geist des Fortschritts zunutze.

---

[56] Vgl. Karl Dändliker, Geschichte der Stadt und des Kantons Zürich, Bd. 3 (1912), S. 274. – Das Original dieses umfangreichen Schriftstückes vom 6. Juli 1844 befindet sich STAZ VIII 211/1.

In der Tat kam der kleinen Gemeinde das neue Denken und die neuzeitliche Gesetzgebung im Strassenwesen sehr gelegen und schliesslich auch zustatten. Nur ein gutes halbes Jahrhundert früher und der Entscheid wäre ganz anders ausgefallen. Die Oberbehörde in Zürich, vertreten durch ihren Landvogt auf der Kyburg, hätte sich wohl ganz und gar auf den Entscheid ihrer Vorfahren aus dem Jahre 1559 gestützt. Damals, 1558 und 1559, hatte es nämlich bereits eine rechtliche Auseinandersetzung um den Steg im Linsental gegeben. Beteiligt waren Andreas Schmid, Bannerherr und Burger von Zürich, damals Landvogt der Grafschaft Kyburg, sodann Schultheiss und die Burger im Flecken Kyburg — dem städtischen Kleingebilde aus dem Mittelalter[57] — und ferner im Namen ihres Spitals Schultheiss und Rat von Winterthur. Der zürcherische Vogt auf Kyburg huldigte der Auffassung, Schultheiss und gemeine Burger von Kyburg samt jenen, welche ihnen behilflich gewesen, müssten ohne Hilfe der Obrigkeit den Steg über die Töss im Linsental unterhalten. Dagegen protestierten die Bürger Kyburgs, dies sei ihnen allein, mit eigenen Kräften, «nit wol möglich». Es muss demnach in der guten alten Zeit am Steg im Linsental häufig und umfangreich zu reparieren gegeben haben. Man wies auf die Steuer hin, welche die Vögte von Kyburg der Gemeinde bisher an diese Kosten geleistet hätten, und man vergass auch Winterthur nicht, das sich an den Reparaturen und am Unterhalt bisher mit Holz und Fuhren beteiligt hatte.

Hans Edlibach, der die rechtlichen Verhältnisse zu untersuchen hatte, befragte selbstverständlich auch den Schultheissen von Winterthur. Dieser, Joachim Huser, bemerkte dazu, was von Seiten seiner Stadt bisher an Hilfe an den Steg geleistet worden sei, wäre nicht aus einer rechtlichen Verpflichtung heraus geschehen, sondern «von guoter nachbarschafft wegen». Als besondern Beweggrund für diese nachbarliche Hilfe erwähnte er ferner die Bewirtschaftung der verschiedenen Güter des Stadtspitals auf dem linken Ufer der Töss. Aber er betonte abermals die Freiwilligkeit der Leistung; denn die für den Unterhalt des hölzernen Steges an Kyburg gewährte Hilfe sei «uf erforderen von pit wegen» erfolgt, somit also erst gewährt worden, nachdem Kyburg jeweilen ausdrücklich darum gebeten habe.

---

[57] Vgl. Hans Kläui, Die Freiheiten der Bürger von Kyburg. In: WJ 1962, S. 127–138.

Am 10. Juni 1559 entschieden im Auftrag der Gnädigen Herren von Zürich Seckelmeister Bernhard von Cham und sein Ratskollege Felix Engelhardt:

Die Burger von Kyburg haben, so oft dies notwendig werde, den Steg über die Töss zu legen und diesen in Ehren zu unterhalten. Bei Hochwasser sollen sie, und auf dem rechten Ufer ihrerseits die Bewohner im Linsental, dafür Sorge tragen, dass der Übergang bestehen bleibe. Trage das Wasser den Steg aber trotzdem fort, sodass ein neuer angelegt werden müsse, oder wenn sonstwie ein Mangel zu beheben wäre, solle Kyburg dies seinem Landvogt anzeigen, worauf dieser dann seinerseits Schultheiss und Rat von Winterthur mit Rücksicht auf den Zugang zu den Spitalgütern auf dem linken Tössufer zu orientieren habe[58]. Die Winterthurer sollten daraufhin in guter Nachbarschaft mit Holz und Fuhren wie bisher helfen. Bedürfe man aber «etwas ringen holzes» für verschiedene Arbeiten am Steg und fände sich solches auf der Seite des [ehemaligen] Hauses Kyburg, solle der jeweilige Vogt zu Kyburg bewilligen, derartiges Holz von dort zu nehmen. Den Burgern von Kyburg obliege indessen der Transport.

Müsse aber ein neuer Steg gelegt werden, solle der jeweilige Vogt auf Kyburg im Auftrage seiner Obrigkeit den Burgern von Kyburg als Verehrung an diese Arbeiten einen Gulden beisteuern.

Sei der Steg dagegen «abgeworfen» worden, so dass man diesen wieder anbinden müsse, oder wenn es sonstwie Arbeiten oder Ausbesserungen vorzunehmen gebe, besitze der Vogt die Vollmacht, innert Jahresfrist etwas zu verehren und Trinkgeld zu geben, je nach Gestalt der Sache.

Den erwähnten Steg, der also bereits für die Mitte des 16. Jahrhunderts nachzuweisen ist, benützten aber nicht nur die Kyburger, sondern ebenso die Leute der übrigen Grafschaft Kyburg. Falls nun die Burger von Kyburg das Jahr hindurch mit dem Steg Kosten und Arbeit gehabt hätten, sollten sie dann auf jenes Jahr, in welchem man «gemeiner Graffschafft bruch anlegt», von den Leuten der Grafschaft aus «fründtschafft» Hilfe und Beisteuer erlangen können. Die Vögte von Kyburg waren verpflichtet, ihnen dabei zu hel-

---

[58] Über den Waldbesitz des Spitals auf dem linken Ufer der Töss und dessen Veräusserung besteht noch keine Einzeluntersuchung. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Winterthur in der Gegend der obern Bannhaldenstrasse heute keinen Wald mehr besitzt.

fen, dass sie zu diesem ihrem guten Rechte gelangten. Zum Schluss statuierte der obrigkeitliche Entscheid, der Steg im Linsental solle demnach in Zukunft gut unterhalten werden, damit dort jedermann mit Leib und Gut sicher handeln und wandeln könne. Dazu trage gerade dieses von sämtlichen Parteien in allen Teilen gütlich und freundlich eingegangene Abkommen bei[59].

Zuerst die Häsentalstrasse, dann die Tössbrücke

Erneut wies Kyburg in seiner Replik vom 6. Juli 1844 nun darauf hin, der Stadtrat von Winterthur habe bereits am 22. April 1840 erklärt, er sei gemäss frühern Erklärungen noch geneigt, die Strasse vom Fusse des Häsentalerberges an so weit zu bauen, als es die Weigerung der Gemeinde Seen, diese bis in den Sennhof fortzusetzen, gestatte, und in seinem Denkschreiben vom 27. Dezember 1843 habe der Stadtrat der Hoffnung Ausdruck gegeben, die diesbezügliche Bestimmung im regierungsrätlichen Urteil werde nicht abgeändert. In der Frage, ob die Strasse schon vor dem Bau der Brücke oder erst nachher herzustellen sei, handle es sich um eine Angelegenheit der Gemeinde Seen. Demnach besass Kyburg am 6. Juli 1844 offenbar noch keine Kenntnis vom kurz zuvor ergangenen Beschluss des Regierungsrates, der am 29. Juni das bezirksrätliche Urteil vom 16. Januar 1844 bestätigt und namentlich beigefügt hatte, Seen habe die ihm zukommende Strecke der Strasse vor der Erbauung der Brücke und zwar alsbald herzustellen, nämlich dann, wenn die Gewissheit bestehe, dass die Brücke über die

---

[59] Die rechtliche Untersuchung vom 6. März 1558 in STAW Urkunde Nr. 2480/1 als zeitgenössische Kopie. Der Entscheid vom 10. Juni 1559 ebda. Urkunde Nr. 2480/2 ebenfalls in zeitgenössischer Kopie. In der Gemeindelade von Kyburg muss sich früher eine Originalurkunde befunden haben, welche der Gemeinde Kyburg das Recht zusicherte, das zum Tösssteg benötigte Holz aus dem Winterthurer Stadtwald beziehen zu dürfen. Am 11. Februar 1826 bat Gemeindeseckelmeister Hertenstein von Kyburg den Winterthurer Stadtpräsidenten Antonius Künzli, ihm gegen Erstattung der Schreib- und Siegeltaxe eine vidimierte Kopie jener Urkunde zukommen zu lassen, «indem der in unserer Gemeindlade vorhanden gewesene Originalbrief bey der Registratur in Bern verlohren gegangen seyn soll». Kyburg wollte nämlich im Februar 1826 den Steg im Linsital gegen Hochwasser so sichern, dass anstatt der bisherigen zwei Joche nurmehr eines, dafür ein vollständig abgesichertes Joch vorhanden sein sollte. STAW II B 36 d. 3 unter dem Datum des 11. Februar 1826.

Töss auch wirklich gebaut werde[60]. Demnach konnte Seen aber getrost zuwarten und seine Finanzen einstweilen noch schonen; denn die beiden Brückengemeinden waren noch weit davon entfernt, sich zu einigen. Der Prozess lief weiter.

Winterthurs Duplik auf die Replik Kyburgs

Am 31. Juli beauftragte der Stadtrat seine Kanzlei, einen Entwurf zur Duplik auf die Ausführungen der Gemeinde Kyburg vom 6. Juli auszuarbeiten. Der Bezirksrat erwartete dieses neuerliche Memorial auf den kommenden 24. August[61]. Nach einigen redaktionellen Änderungen und zwei Zusätzen — diese betrafen die Bannhaldenstrasse[62] und die Aufsicht des Staates über die Tössufer — wurde der von der Stadtkanzlei vorgelegte Text durch den Stadtrat genehmigt und unter dem Datum des 17. August an den Bezirksrat gesandt.

Der Stadtrat von Winterthur befand sich nicht mehr bei bester Laune. Gleich zu Beginn der Denkschrift wirft er der Nachbargemeinde Kyburg ihre hämische Sprache vor und rügt nicht ganz zu Unrecht die Art, mit der im Schreiben vom 6. Juli argumentiert worden sei. Hätte Kyburg in seiner Replik nicht einige unwahre Behauptungen aufgestellt, könnte sich der Stadtrat die Mühe mit dieser Duplik sogar schenken. Jetzt bedauerte die Behörde von Winterthur, dass der Regierungsrat am 6. September 1843 neue Verhandlungen ermöglicht habe[63]. Kyburg hätte dies in ungeeigneter Weise ausgebeutet.

Zuerst schlägt sich die Duplik mit der Frage herum, ob die Häsentalerstrasse auszuführen sei, bevor die Brücke stehe. Als unwürdig und verdächtigend werden die Anspielungen des Gemeinderates von Kyburg zurückgewiesen, als ob Winterthur das Verbot der weitern Abwuhrung und damit auch des Strassenbaues im stillen begrüsst hätte. Der Spiess wird dann vollends umgekehrt und der früher schon erhobene Vorwurf hartnäckig wiederholt, der Gemein-

---

[60] Dieser regierungsrätliche Beschluss wird zitiert im Entscheid des Bezirksrates von Winterthur vom 31. VIII. 1844 (STAW II B 36. d. 3).

[61] STAW STRPR B 2 125, S. 182 f. Nr. 421.

[62] Die Bannhaldenstrasse zieht sich von Kyburg Richtung Kemptthal und Töss den Berg hinunter. Vgl. die in Anmerkung 27 zitierte Karte.

[63] Dieser Entscheid des Regierungsrates wird im Beschluss des Bezirksrates von Winterthur vom 29. IX. 1843 zitiert. (STAW II B 36. d. 3).

derat von Kyburg habe den Stadtrat und die Verwaltungsbehörden durch gänzliches Stillschweigen über eine «Mitleidenschaftspflicht» Winterthurs beim Brückenbau getäuscht und — Winterthur appelliert dabei an das treue Gedächtnis des damaligen Regierungsabgeordneten — deutlich die Meinung kundgetan, die Gemeinde Kyburg baue die Brücke ganz in eigenen Kosten, sofern Winterthur und Seen die Strassenanlage übernähmen.

Was sodann die Verlängerung des Prozesses um die Abwuhrung der Töss betreffe, wobei Kyburg Winterthur gegenüber den Vorwurf erhebe, die Stadt verzögere den Strassenbau, stellt der Stadtrat lakonisch fest, «dass die Administration so wenig von der Justiz abhängt als diese von jener». Erneut versucht die Duplik mit Kyburgs Behauptung abzurechnen, Winterthur erhalte eine bequeme Holzabfuhrstrasse für etwa 300 Jucharten Wald. Der Ausdruck «bequem» muss dabei die städtische Behörde besonders irritiert haben.

Was sodann die Grenzfrage zwischen den beiden Gemeinden angehe, habe es Winterthur für unnötig gefunden, «die natürliche Eigenthums- und Banngränze» dem Flusse entlang noch auf künstliche Weise zu bezeichnen. Scharf weist der Stadtrat Kyburgs Vorwurf zurück, die Behörde habe eine Begriffsverwirrung heraufbeschwören wollen. Vielmehr fand der Stadtrat die Darlegung Kyburgs über den Verlauf der Grenze naturwidrig und mühsam. Auch die bei den Brückenbauten in Rikon und Kollbrunn vorgenommene Kostenverteilung wurde als Argument für die diesbezügliche Meinung des Stadtrates verwendet. Die städtische Behörde bestritt, dass Kyburg den § 13 des Strassengesetzes richtig auslege. Erneut versucht die Duplik zudem, die wirtschaftliche Bedeutung der projektierten Brücken- und Strassenverbindung herabzumindern. Ja, Kyburg wurde sogar daran erinnert, es sei wohl noch in neuerer Zeit Hauptort des Bezirks gewesen[64]. Aber seine heutige Stellung

---

[64] Zur Geschichte des Städtchens und Fleckens Kyburg vor 1798 siehe: Hans Kläui, Die Freiheiten der Bürger von Kyburg. In: WJ 1962. Die bisherige Vorzugsstellung des Städtchens Kyburg hörte 1798 mit der Helvetik auf. Kyburg wurde zum helvetischen Distrikt Fehraltorf geschlagen. 1815 freilich gelangte Kyburg wieder zu grösserer Bedeutung. Es wurde damals Hauptort des gleichnamigen Amtsbezirks, eine Position, dies es aber 1831 bereits wieder verlor, als Pfäffikon in seine Stellung trat. Die Geschichte der Gemeinde Kyburg von 1798 bis zur Gegenwart harrt noch der Bearbeitung. Vergleiche vorläufig: Robert Hoppeler, Das Städtchen Kyburg. In: Zürcher Wochen-Chronik 1918, S. 151 und besonders (für die Neuzeit) S. 157 f.

entspreche in keiner Weise mehr der ehemaligen Bedeutung; denn heute gebe es, abgesehen von einer kleinen Notariatskanzlei in der Gemeinde Kyburg, nur einige wenige Landwirte, die hier ihr stilles Gewerbe betrieben. Mit dieser freundnachbarlichen Bemerkung wollte vor allem klar gemacht werden, dass eine derart bescheidene Gemeinde keinen Anspruch auf eine Verbindungsbrücke sowie auf eine sogenannte Kommunikationsstrasse erheben könne.

Erneut distanzierte sich der Stadtrat ferner von den wirtschaftlichen Vorteilen, die Kyburg für Winterthur aus der neuen Strassen- und Brückenverbindung errechnet hatte. Die Waldungen der Stadt lägen jetzt ausschliesslich auf dem rechten Ufer der Töss, also sei die Brücke für Winterthur gar nicht nötig. Offenbar waren die frühern Spitalwaldungen inzwischen in andere Hände übergegangen. Der Stadtrat fügte gerade auch noch hinzu, die städtische Bevölkerung oder die Stadtverwaltung kämen auch nach dem Brükkenschlag nicht in den Genuss billigeren Holzes aus den Waldungen Kyburgs; denn von viel weiter her sei kostengünstigeres Holz zu beziehen als von dieser Nachbargemeinde.

Sodann verweist der Stadtrat auf den obrigkeitlichen Entscheid vom 10. Juni 1559 und hält strikte daran fest, es handle sich bei der Hilfe Winterthurs zum Bau und an den Unterhalt des Steges um ein Servitut, zu dessen Ausdehnung Kyburg kein Recht besitze. Was die Duplik dann aber noch über die Bannhaldenstrasse als Verbindung Kyburgs nach Töss ausführte, klang schon sehr unsicher und macht noch heute einen verworrenen Eindruck. Endlich beschwört dann die Winterthurer Behörde noch den Bezirksrat, die Beschwerde Kyburgs abzuweisen[65].

Die Brücke über die Töss muss gebaut werden

Schon zwei Wochen später entschied der Bezirksrat. Im Dispositiv vom 31. August wurde nochmals der ganze Hergang der Angelegenheit dokumentiert, dargelegt und resümiert, angefangen vom 2. Februar 1842, als der Bezirksrat die Anlage einer Verbindungsstrasse vom Fusse des Häsentalerberges bis auf die Landstrasse beim Sennhof durch die beiden Gemeinden Seen und Winterthur dekretiert hatte, bis und mit der eben besprochenen Duplik des Stadtrates von

[65] Original im STAZ VIII 211/1.

Winterthur vom 17. August 1844. Nicht zuletzt wies der Bezirksrat berechtigterweise auf seinen eigenen Vermittlungsvorschlag hin.

Sein Entscheid aber wies folgenden Inhalt auf:

1. Durch sein Urteil vom 29. Juni 1844 habe der Regierungsrat die Notwendigkeit einer Brücke an der vorgesehenen Stelle über die Töss erkannt. Und der Bau der Häsentalstrasse habe ja nur dann einen Sinn, wenn auch die Brücke errichtet werde. Der neue Tössübergang aber müsse auch deswegen erstellt werden, weil die bisherige Art, über den Fluss zu setzen, unmöglich mehr den gewünschten Zweck erfülle. Zudem besitze Kyburg ohne diese Brücke und Strasse mit dem nordöstlichen Kantonsteil gar keine Verbindung. Die Bannwaldstrasse bis zur Kemptbrücke links der Töss könne nämlich tatsächlich nur aus Gefälligkeit des Kantons benützt werden.

2. § 13 des Gesetzes über das Strassenwesen wird so aufgefasst, dass der Bau von Brücken bei Kommunikationsstrassen, also Strassen dritter Klasse — der Staat übernahm nur den Bau von Strassen erster und zweiter Klasse —, ausnahmslos Sache der betreffenden Kirchgemeinden[66] sei, innerhalb deren Grenzen eine Brücke zu stehen komme. Wohl handle es sich bei der Töss um ein öffentliches Gewässer, so dass der Staat darüber zu befinden habe. Gleichwohl müsse auch dieser Fluss einem bestimmten Gemeindebann zugeteilt werden. Nach bisheriger Praxis nun werde jeweilen die Mitte eines Baches oder Flusses als Grenze angenommen. Und in diesem Fall, wo eben auch die Mitte der Töss die Grenze zwischen Winterthur und Kyburg bilde, wäre somit die projektierte Brücke von den beiden Gemeinden gemeinsam zu erbauen.

3. Die Gemeinde Kyburg werde von der neuen Brücke den meisten Vorteil haben. Deswegen solle sie an den Brückenbau auch mehr beitragen als Winterthur. Anderseits würden beide Gemeinden nach der Errichtung der neuen Tössbrücke vom Unterhalt des noch bestehenden Steges befreit. Beim Unterhalt des Steges sei die Stadt mit grösseren Kosten beteiligt gewesen. Daher habe Winterthur als Ablösung seines Servituts an die Erstellung der Brücke auch eine entsprechende Barzahlung von 400 Fr. zu leisten.

---

[66] Die Bezeichnung «Kirchgemeinde» mag in diesem Zusammenhang befremden. Es ist aber daran zu erinnern, dass zur Zeit der Helvetik die Grenzen der damals neu geschaffenen Munizipalitätsgemeinden mit den Grenzen der bestehenden Kirchgemeinden in Übereinstimmung gebracht wurden. Freundlicher Hinweis von Dr. Hans Kläui, Winterthur.

4. Da aber Kyburg auch dann noch den grössern Kostenanteil zu bestreiten habe, stehe es dieser Gemeinde zu, unter den vorhandenen Plänen das ihr zusagende Projekt auszuwählen[67]. — Wir kennen bereits die Argumente und Auffassungen der beiden Parteien und verstehen, dass es der Bezirksrat mit seinem Entscheid weder der Gemeinde Kyburg noch der Stadt Winterthur recht machen konnte. Der Stadtrat beschloss bereits am 18. September, an den Regierungsrat zu appellieren[68]. Er begründete diesen Schritt in einem wiederum recht umfangreichen Schreiben vom 27. September. Das Exposé ist an den Bezirksstatthalter gerichtet und bittet diesen zugleich, die Antwort Winterthurs zusammen mit den übrigen voluminösen Streitschriften an die Oberbehörde in Zürich zur letztinstanzlichen Prüfung und Entscheidung zu übersenden. In formeller Hinsicht appellierte der Stadtrat, weil das Urteil der Bezirksbehörde auf die Darlegungen Winterthurs über die Lehre von den Servituten keine Rücksicht nahm. Dasselbe galt für die Argumente gegen die Notwendigkeit der Brücke sowie für die Meinungsverschiedenheit, die wegen der Auffassung über die Begrenzung öffentlicher Gewässer vorgetragen worden war. Nirgends fand der Stadtrat seine Gründe widerlegt. Auch liess dieses zweite Urteilsdispositiv, immer nach der Ansicht der Winterthurer Behörde, wo es sich mit der Lastenverteilung befasste, an Klarheit und Bestimmtheit zu wünschen übrig.

In materieller Hinsicht aber werde appelliert, so fuhr der Stadtrat weiter, weil der Bezirksrat schreibe, Kyburg ziehe aus der Brücke den grössten Nutzen, anderseits dann aber die Stadt doch wieder verpflichte, das tiefer liegende und daher nur unter grossen Kosten aufzuführende rechtsseitige Widerlager samt der nicht minder teuern Auffahrt zu erstellen, ferner den Brückenunterhalt dekretiere und obendrein der Stadt noch die Bezahlung von 400 Fr. aufbürde, weil durch den Bau der Brücke der Unterhalt am bisher bestehenden Steg wegfalle. Vergeblich hätte sich die Stadt daher auf die nach ihrer Ansicht klar sprechenden Dokumente der Jahre 1558 und 1559 berufen. — Dann folgen wieder die schon längst bekannten Behauptungen, wie bedeutungslos die von Kyburg gewünschte Verbindung sei und es auch bleiben werde. Ja, und die wenigen Fahrzeuge, leicht bespannte Fuhrwerke, könnten eben so gut, wie dies seit

---

[67] STAW II B 36. d. 3. 31. VIII. 1844.
[68] STAW STRPR B 2 125, p. 255–260, Nr. 524 und 526.

Jahrhunderten geschehen sei, durch die Töss fahren, eine Bemerkung, die auf die Denkweise des Stadtrates ein etwas seltsames Licht wirft. Zudem bleibe auch nach dem Bau der Brücke und der Verbindung nach dem Sennhof der steile Transportweg den Schlossberg hinan nach Kyburg hinauf. Nach wie vor erwartet Winterthur «aller und jeder Mitleidenschaftspflicht» am Brückenbau enthoben zu werden[69].

Auch Kyburg gelangt an die Regierung

Die Gemeinde Kyburg ihrerseits appellierte am 1. Oktober 1844 ebenfalls gegen das bezirksrätliche Urteil[70]. Kyburg beanstandet heftig den Standort, den der Bezirksrat für die Brücke vorsah, weil der Fluss dort nämlich eine völlig rechtwinklige Biegung mache. Dadurch würde das Anbringen einer Landfeste auf dem linken Ufer sehr erschwert und die Brücke selbst müsste um wenigstens 20 Fuss länger gemacht werden. Ein Brückenschlag über die Töss im rechten Winkel wäre hier einfach unmöglich. Der Gemeinderat von Kyburg erklärte, er halte die Verfügung des Bezirksrates für eine Massnahme, welche den von den Brückenbauern allgemein aufgestellten Grundsätzen schnurstracks zuwiderlaufe. Die ganze Strömung des Flusses müsste sich auf diese Weise nämlich an der linksseitigen Landfeste brechen und würde deren Haltbarkeit verkürzen. — Ein Plan von 1839 zeigt in der Tat deutlich die Problematik der vom Bezirksrat vorgesehenen schrägen Linienführung, und bringt — wohl von einer späteren Hand und nur als Bleistiftzeichnung — den Verlauf des von Kyburg verlangten Projektes, das dann schliesslich auch ausgeführt wurde[71]. Übrigens, so fährt Kyburg weiter, hätten seine gemeinderätlichen Abgeordneten der Kommission des Bezirksrates beim Augenschein genau die Stelle gezeigt, die von Zimmermeister

---

[69] STAZ VIII 211/1. Schreiben vom 27. IX. 1844. Der Stadtrat von Winterthur an das Statthalteramt Winterthur zu Handen des Regierungsrates. Die Appellations-Urkunde aber datiert erst vom 26./29. X. 1844 und befindet sich ebenfalls im STAZ VIII 211/1.

[70] Das Original dieses hier skizzierten Appellationsschreibens der Gemeinde Kyburg vom 1. X. 1844 im STAZ VIII 211/1.

[71] Auf dem Plan im STAW Planarchiv D 69 aus dem Jahre 1839 [siehe Bild Seite] ist die ursprünglich vorgesehene Linienführung der Strasse eingezeichnet. Zugleich findet sich auf diesem Plan mit Bleistift vermerkt bereits der heutige Übergang.

Heider jun. «als dem anerkannt geschikten Brükenbauer» als für den Brückenbau geeignet bezeichnet worden sei. Dieser Punkt liege ca. 250 Fuss unterhalb der jetzigen Ausfahrt in die Töss, das heisst also der Furt, und sei — Irrtum vorbehalten — von der erwähnten Kommission als der zweckmässigste Übergang anerkannt worden. Dem Gemeinderat von Kyburg erscheine es unbegreiflich, wie der Bezirksrat auf den neuen Standort gekommen sei, wo doch nicht einmal Winterthur etwas gegen die von Zimmermeister Heider bezeichnete Stelle eingewendet habe. Energisch verlangt Kyburg die Berichtigung dieser Verfügung.

Dann bedrückte die Gemeinde, dass man ihr nebst der linksseitigen Landfeste und der Brückenauffahrt gleich auch noch den ganzen Brückenbau überbinden wollte. Trotzdem Winterthur ausser der Landfeste und der Zufahrt auf der rechten Flusseite noch 400 Fr. für die Ablösung des Servituts zum Unterhalt des Steges zu bezahlen habe, sei vom Bezirksrat gleichwohl der Grundsatz der Gegenseitigkeit ausseracht gelassen worden. Dies aber rühre daher, weil der Bezirksrat den Vorteil zu hoch veranschlage, den Kyburg aus der neuen Brücke ziehen könnte. Kyburg opponierte namentlich mit folgenden Argumenten:

Wenn die Beitragspflicht nach der Intensität der Nutzniessung bemessen würde, müssten zum Beispiel an den Bau von Schulhäusern der arme und mit einer grossen Kinderzahl gesegnete und dadurch ohnehin belastete Hausvater auch die meisten Kosten beitragen, «und der kinderlose reiche Capitalist» nichts oder dann nur in sehr geringem Masse. Dies werde aber nicht so gehandhabt. Der dort waltende Grundsatz der Gegenseitigkeit gelte jedoch nicht nur zwischen den Mitgliedern ein und derselben Gemeinde, sondern ebenso zwischen den einzelnen Gemeinden. So sei es mit der Gemeinde Seegräben beim Bau der Aathalstrasse geschehen und bei Rorbas, als die Winterthurer- und Glattfelderstrasse erstellt worden sei. Dabei würden aber diese beiden Gemeinden auf diese Weise mit dem Unterhalt von Strassen belästigt, durch welche ihnen der bisherige lebhafte (und wirtschaftlich bedeutende) Verkehr vollständig entzogen worden sei. Doch habe man dabei einfach das bestehende Strassengesetz angewendet.

In längern Ausführungen wird sodann erneut darzulegen versucht, Winterthur werde von der neuen Brücke denn doch entschieden mehr profitieren als man dies auf der Gegenseite sehen wolle. — Das von Winterthur so heftig betonte Servitut zum Unterhalt des Linsental-

steges bedeutet Kyburg nichts anderes als den Pflichtteil der Stadt zur Herstellung der Verbindungsbrücke. Aus diesem Grunde bestreitet der Gemeinderat der Administrativbehörde, also dem Bezirksrat, auch die Kompetenz, eine Loskaufsumme festzusetzen. Die projektierte Brücke und der alte Steg ständen miteinander in gar keiner Beziehung. Summa summarum: Wenn der Bezirksrat schon ausgesprochen habe, die Brücke müsse von beiden Gemeinden gemeinsam hergestellt werden, habe dabei einzig § 13 des Strassengesetzes als Richtschnur zu dienen. Dies aber hiess gleichmässige Aufgaben- und Kostenverteilung inbegriffen den Brückenunterhalt, was der Gemeinderat von Kyburg am Schlusse seiner Appellationsschrift denn auch in aller Form fordert.

Zugleich wünschte diese Behörde, von den Prozesskosten verschont zu werden. Und schliesslich sollte man in der Auswahl der Pläne freie Hand haben sowie die Möglichkeit erhalten, selbst noch nach einem neuen Projekt bauen zu dürfen.

Mit einem besondern Schreiben vom 9. Oktober an den Regierungsrat wiederholte Kyburg dann in viel kürzerer und prägnanterer Form, was der Gemeinderat bereits am 1. Oktober dem Bezirksrat geantwortet hatte. Insbesondere nimmt dieses Schriftstück die Auffassung Winterthurs wegen der Servituten aufs Korn. Kräftig wird auf das öffentliche Interesse an der Strassenverbindung hingewiesen. Da zudem die Brücke laut dem regierungsrätlichen Beschluss vom 29. Juni 1844 terminmässig vor der Strasse gebaut werden müsse, gebe es eben ohne Brücke auch keine Strasse. Am Schlusse weist der Gemeinderat ferner noch darauf hin, Kyburg sei eine kleine und arme Gemeinde[72].

Winterthur doppelt nach

Der Stadtrat von Winterthur seinerseits bereinigte am 13. Oktober das von seiner Kanzlei redigierte formelle Apellationsschreiben an den Regierungsrat. Die Behörde verwies, um nicht «in überflüssige, die Behörden ermüdende Wiederholungen zu verfallen», auf ihre bisherigen Eingaben vom 27. Dezember 1843, 17. August und 27. September 1844 sowie auf den Schriftenwechsel, welcher schon vor dem regierungsrätlichen Beschluss vom 6. September 1843 statt-

[72] STAZ VIII 211/1. Schreiben Kyburgs vom 9. X. 1844.

gefunden hatte. Der Stadtrat war der Regierung gegenüber von einer tiefen Devotion beseelt. Man glaubt sich um hundert Jahre, tief ins Ancien Régime, zurückversetzt, wenn in seinem Begleitschreiben zu lesen ist: «Weit entfernt, für uns allein Gerechtigkeit zu vindizieren, überlassen wir die Würdigung und Anwendung des Strassengesetzes Ihrem weisen Ermessen, welches uns die volle Beruhigung gewährt, dass diejenigen Grundsätze, welche Sie dabey leiten, unserm Gemeinwesen nur förderlich seye, alle Verhältnisse in ihrer Gesammtheit wie im Einzelnen unbefangene Berüksichtigung finden und auf Ihren hohen Entscheid einen wesentlichen Einfluss zu Gunsten unsers Rechtsbegehrens ausüben werde. Unsere Achtung vor Ihrer hohen Instanz gestattet uns nicht, dem Eindruke, welchen das kyburgische Appellatorium auf uns gemacht, Worte zu verleihen, und da Sie, Hochgeachtete Herren, durch ein genaues Studium der dießfälligen Akten mit der wahren Sachlage vertraut werden, so würden wir des Rechtes uns zu beklagen unwürdig, wenn wir auch nur einen Zweifel darüber hegten, Sie werden das argumentum ex Absurdo unserer Gegner rücksichtlich der von ihnen angerufenen Art der «Gegenseitigkeit» in Verbindung mit § 13 des Strassengesetzes nicht nach Verdienen würdigen».

Der Stadtrat legt grosses Gewicht auf den Entscheid der zürcherischen Obrigkeit von 1559, weil darin «das einfache Rechtsverhältnis so klar und schlagend» dargelegt worden sei, dass Winterthur dem weiter nichts beizufügen habe ausser die Bemerkung, der Spital von Winterthur besitze jetzt auf dem jenseitigen, linken Tössufer keine Güter mehr[73].

Die schwache rechtliche Position der Stadt

Wer aber aus dieser Eingabe der Winterthurer Behörde den Schluss ziehen wollte, der Stadtrat habe einhellig, unentwegt und mutig den eingeschlagenen Rechtsweg fortsetzen wollen, täuscht sich. Stadtrat Johann Rudolf Sulzer zum Beispiel gab zu verstehen, der letztinstanzliche Entscheid könnte für Winterthur noch ungünstiger ausfallen als dies bereits für das Urteil des Bezirksrates zutreffe. Er

[73] Die Verhandlungen im Stadtrat finden sich STAW STRPR B 2 125, p. 292 bis 296 No. 552 mit dem Text des Schreibens. Der Entwurf der Stadtkanzlei wurde vom Stadtrat in zwei Punkten etwas abgeändert. Siehe ebda. p. 292 f.

schlug daher vor, mit Kyburg die Angelegenheit auf gütliche Weise beizulegen und die Appellation nicht fortzusetzen. Immerhin müsste Kyburg seine Appellation zuerst zurückziehen. Domänenverwalter Biedermann[74] stellte in diesem Sinne Antrag, wobei Stadtrat Sulzer bevollmächtigt und beauftragt werden sollte, das Rekursschreiben zwar persönlich an Statthalter Müller[75] zu überbringen, aber zugleich darauf hinzuwirken, dass, ohne dabei der Würde des Stadtrates etwas zu vergeben, im angedeuteten Sinne Unterhandlungen mit der Nachbargemeinde angeknüpft werden könnten.

Stadtrat Sulzer aber modifizierte diesen Antrag, man solle die Bemerkung wegen allfälliger Verhandlungen mit Kyburg nur in einem Begleitschreiben an das Bezirksstatthalteramt erwähnen und darin nichts Bestimmtes aussprechen. Dem gegenüber vertrat Schulamtmann Meyer[76] die Auffassung, die Appellation unentwegt fortzusetzen und in anderer Richtung keine Schritte zu unternehmen. Bei der nachfolgenden Abstimmung standen sich im Dafür und Dawider dieselbe Anzahl Stimmen gegenüber. Stadtpräsident Antonius Künzli gab den Stichentscheid schliesslich zugunsten des Antrages von Stadtrat Biedermann. Nur, so fügte er hinzu, dürften dem Stadtrat dadurch keine grössern Verpflichtungen zugemutet werden als das, was der Kompromiss vom 29. Mai — damit war wohl der 25. Mai 1844 gemeint[77] — oder der bezirksrätliche Entscheid vom 31. August 1844 enthalten hätten[78].

Zu solch delikaten Verhandlungen blieb aber nurmehr wenig Zeit. Schon einen Tag später, am 14. Oktober, traf vom Gemeinderat Kyburg das «Protokoll über die Grenzen und Bannmarken der Gemeine Kyburg» ein, wie es hiess, zur schriftlichen Garantie[79]. Am 23. Oktober sandte der Stadtrat dieses Markenprotokoll unsigniert wieder zurück. Er habe festgestellt, dass in diesem Dokument der

---

[74] Stadtrat Heinrich Biedermann (*1796). Stadtrat 1843–1848. (STAW B 3 c 29: Verzeichnis der Stadträte von Winterthur 1798 ff.) Bei seiner Demission im Jahre 1848 wird Heinrich Biedermann ausdrücklich als Domänenamtmann bezeichnet.

[75] Johann Jakob Müller von Winterthur, Bezirksstatthalter von Winterthur.

[76] Friedrich Meyer (*1807), Stadtrat 1839–1873. Meyer war von Beruf Gerber und bekleidete im Militär den Rang eines Oberstlieutenants.

[77] STAW II B 36 d. 3. Vorschlag des Bezirksrates Winterthur vom 25. Mai 1844. Das Datum des 29. Mai 1844 findet sich im Quellenmaterial zur Baugeschichte der Kyburgbrücke nirgends.

[78] Entscheid vom 31. VIII. 1844. STAW II B 36. d. 3.

[79] STAW STRPR B 2 125, Nr. 557, S. 298.

Grenzverlauf zwischen den beiden Gemeinden in der Mitte der Töss angesetzt sei. Winterthur halte aber daran fest, dass die Ufer die Grenze bildeten. Zudem laufe ja jetzt der Prozess um den Bau der Brücke im Linsental. Dabei sei auch die Grenzfrage zu entscheiden und damit eine Grundlage zur Beurteilung der umstrittenen Beitragspflichten zu gewinnen. Der Stadtrat wolle daher den Ausgang des Prozesses abwarten. Überdies wünsche er, bevor er ein solches Markenprotokoll unterzeichne, eventuell eine genauere Revision sowie den Untersuch [des Grenzverlaufs] an Ort und Stelle[80].

Die Regierung muss entscheiden

Jetzt nahm die Angelegenheit folgende Wendung: Am 29. Oktober sandte der Bezirksrat den Appellationsrezess an die Regierung nach Zürich. Er fügte noch bei, der für die Brücke vorgesehene Standort sei derjenige, den die bezirksrätliche Kommission auf beiden Seiten der Töss bezeichnet habe. Insgesamt hatte die Obrigkeit nun acht umfangreiche Dokumente sowie die Grundrisse zum Brückenprojekt zu studieren[81].

Diese Arbeit kam zunächst dem Rat des Innern zu. Sein Gutachten vom 8. Januar 1845 bestätigte das Urteil des Bezirksrates vom 31. August 1844 in den ersten vier Punkten. Im Wesentlichen bedeutete dies: Der Bau einer Brücke ist notwendig, auch im Hinblick auf den Bau der dekretierten Häsentalstrasse, die Kyburg eine Verbindung mit dem nordöstlichen Kantonsteil ermöglichen solle. Zudem falle die bisherige Durchfahrt durch die Töss sehr beschwerlich und könne überdies noch lange nicht immer garantiert werden. Sodann verpflichte § 13 des kantonalen Gesetzes über das Strassenwesen jene Kirchgemeinden zum Bau einer Brücke, innerhalb deren Bann diese errichtet werde. Was die Grenze zwischen Winterthur und Kyburg betreffe, so verlaufe diese in der Mitte der Töss. Deshalb war es Aufgabe dieser beiden Gemeinden, die Brücke gemeinsam in ihren Kosten zu erbauen. Den Flussübergang sieht das Gutachten am Standort, den die Augenscheinkommission bezeichnet hatte. Ob da-

[80] ebda. S. 299. Datum: 23. X. 1844.

[81] STAZ VIII 211/1. Unter dem Datum des 26./29. Oktober 1844 findet sich hier die «Appellations-Urkunde. Auszug aus dem Protokoll über das Verwaltungsfach des Bezirksrathes Winterthur vom 31. VIII. 1844 (Bd. VI, p. 453)».

mit aber die von Kyburg gerügte Verfügung des Bezirksrates vom 31. August 1844 korrigiert war, steht nicht eigentlich fest. Die beiden brückenbauenden Gemeinden aber erhielten das Recht zugesprochen, die ihnen passenden Pläne auszuwählen und eventuell sogar neue anfertigen zu lassen. Die Angelegenheit wegen des Tösssteges wird vom Rat des Innern als speziell zu entscheidende Rechtssache ausgeklammert.

Das Gutachten erklärt sodann die Appellation der Gemeinde Winterthur als unbegründet, diejenige Kyburgs dagegen als begründet. Der Antrag an den Regierungsrat lautete daher:

Die Brücke ist von beiden Gemeinden gemeinsam zu erstellen und zwar von jeder, so weit ihr Bann reicht, das heisst bis in die Mitte der Töss. Sodann ist die Brücke vom gegenwärtigen Datum an gerechnet binnen Jahresfrist zu bauen und zu vollenden. Der Stadtgemeinde Winterthur werden die letztinstanzlichen Prozesskosten, nämlich 4 Fr. Staatsgebühr, 2 Fr. Kanzleigebühr sowie die Ausfertigungsgebühren auferlegt[82].

Am 17. Januar 1845 entschied der Regierungsrat, indem er weitgehend dem geschilderten Antrag folgte. Nur der Passus über die Wahl des Brückenprojektes wurde verändert. Danach hatten sich beide Gemeinden über den auszuführenden Plan miteinander zu verständigen[83]. In seiner Sitzung vom 29. Januar nahm der Stadtrat von Winterthur von diesem obrigkeitlichen Entscheid sehr lakonisch Kenntnis[84]. Die Stadt war zwar unterlegen. Doch bedeutete dieser Ausgang des Prozesses deshalb noch lange kein Unglück. Das Werk liess sich im Zeichen einer wirtschaftlichen Prosperität schliesslich verantworten. Und so hoch stellten sich die Kosten dann doch auch wieder nicht, dass sie die Finanzkraft Winterthurs erheblich geschwächt hätten. Vor allem aber würde man heutzutage nicht zuletzt in Winterthur die bequeme Zufahrt und den nicht weniger willkommenen Flussübergang über die Kyburgbrücke recht eigentlich vermissen.

Mit Rücksicht auf die gesetzte Frist von einem Jahr war jetzt Eile geboten. Am 19. Februar einigten sich Domänenverwalter Biedermann und Amtmann Graf[85], die Vertreter des Stadtrates, mit den

---

[82] STAZ VIII 211/1.
[83] STAW II B 36. d. 3.
[84] STAW STRPR B 2 125, p. 425 f. Nr. 65.
[85] Zu Biedermann siehe Anmerkung 74.
Jakob Graf (*1797). Stadtrat 1833–1873. Verzeichnis der Stadträte STAW B 3 c 29.

Abgesandten der Gemeinde Kyburg, nämlich Gemeindepräsident und Landschreiber Hertenstein[86] sowie Forstmeister Hertenstein[87] in folgender Weise:

1. Zuerst soll die Strasse durch das Häsental bis in den Sennhof angelegt und fahrbar gemacht werden, und zwar, sobald sich die Witterung für eine derartige Arbeit eigne.

2. Jeder Teil übernimmt auf seinem Ufergebiet den Bau eines soliden Widerlagers und ebenso erstellt er die erforderliche Zufahrt auf seine eigenen Kosten. Dieselbe Regelung galt ferner für den künftigen Unterhalt der Brücke.

3. Die Brücke soll nach keinem der vorliegenden Pläne gebaut, sondern in der Mitte mit einem soliden Joch versehen und nicht gedeckt werden. Ihre Breite soll zudem nicht mehr als 14 Fuss betragen. Zimmermeister Heider hat daher einen entsprechenden Plan anzufertigen, über den man sich später endgültig verständigen werde.

4. Der Brückenbau soll, die Widerlager ausgenommen, nach Annahme des Planes im Akkord vergeben werden.

5. Mit dem Bau der Widerlager soll begonnen werden, sobald die Strasse nach dem Sennhof so weit hergestellt sein wird, dass sie sich für den Transport der Steine eignet. Der Unternehmer soll sich mit den Arbeiten so einrichten, dass die Brücke aufgerichtet werden kann, wenn der Bau der Widerlager vollendet wäre.

6. Nachdem diese Bestimmungen von beiden Parteien definitiv anerkannt wurden, verzichtet die Gemeinde Kyburg auf weitere Ansprüche an die Stadtgemeinde Winterthur, die sich aus dem Erlöschen der Unterhaltspflicht am bisherigen hölzernen Tösssteg ergeben hätten. Danach hatte die Stadt also in dieser Hinsicht nichts mehr zu bezahlen[88].

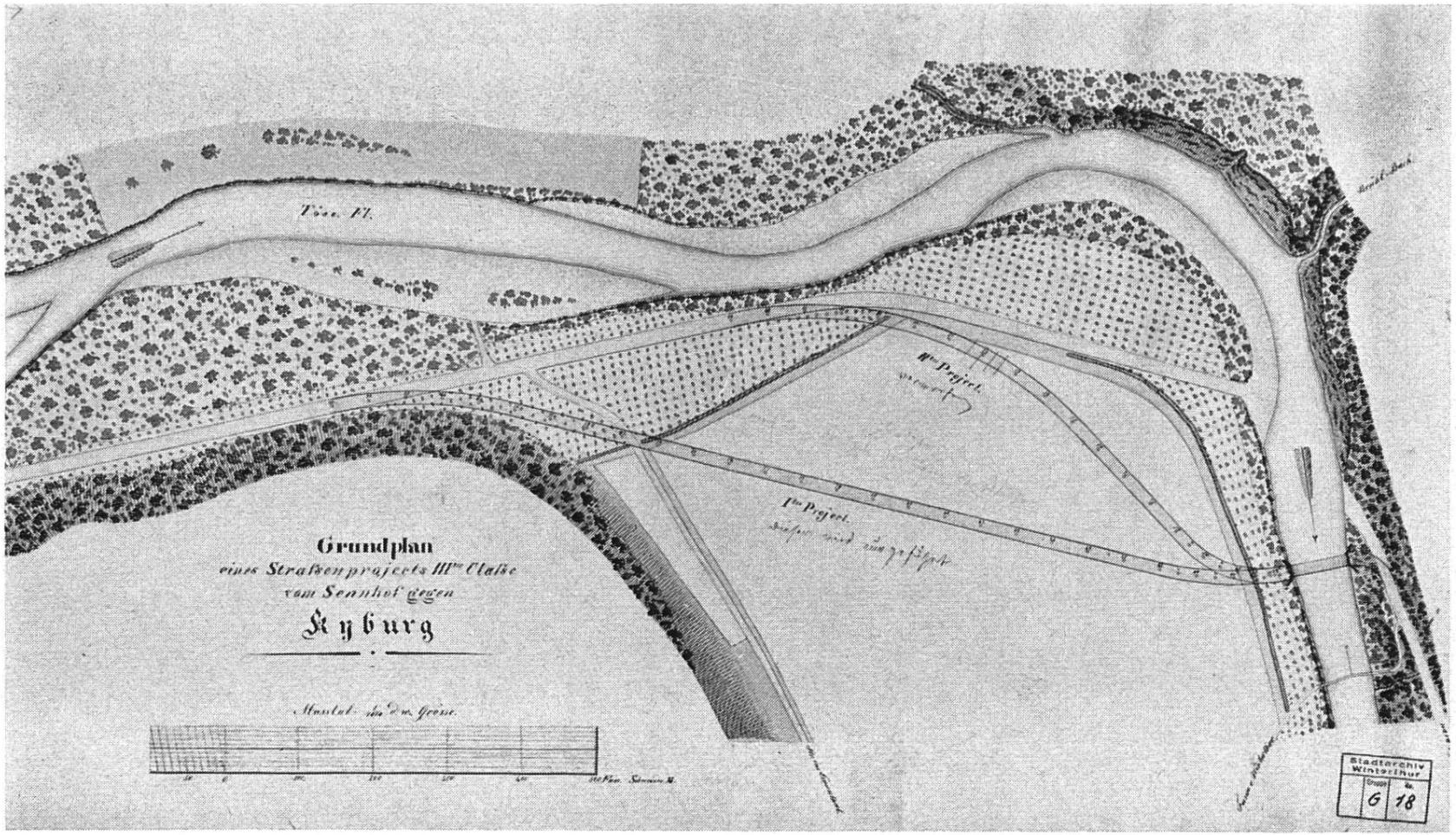
Dann einigten sich noch Kyburgs Nachbarn mit dieser Gemeinde wegen des Verlaufs der Grenzen. Das Abkommen mit Winterthur vom 26. Februar 1845 sah folgende Grenzlinie vor: «Von unten am Weinracker, dem Staat gehörend, auf der linken Seite der Töss gelegen, wo die Gemeinden Töss und Kyburg sich begrenzen, welcher Punkt durch eine Grenzmarke bezeichnet, bildet der Tössfluss seiner Länge nach aufwärts bis da, wo auf deren rechtem Ufer der Häsen-

---

[86] Siehe über ihn Anmerkung 30.

[87] Hans Jakob Hertenstein, Forstmeister des 2. Kreises.

[88] Die Genehmigung der Übereinkunft sprach der Stadtrat am 26. Februar 1845 aus. (STAW STRPR B 2 125, p. 442–443 Nr. 92).



«Grundplan eines Strassenprojects IIIter Classe vom Sennhof gegen Kyburg. Von Jacob Wimmersberger, Ingenieur Lieut. Wölflingen, den 14t. Merz 1846». Stadtarchiv Winterthur, Planarchiv G 18. Photo Scheidegger, Zürich.

thalerbach sich in dieselbe ergiesst, wo die Stadtgemeinde Winterthur und die Gemeinde Seen einander begrenzen, die Grenzlinie zwischen der Stadtgemeinde Winterthur und der Gemeinde Kyburg. Der Stadtrath Winterthur, Namens der Stadtgemeinde, garantiert dem Gemeinderathe Kyburg, Namens dieser Gemeinde durch die Unterschrift seines Präsidenten und Schreibers nebst Beydrükung seines amtlichen Siegels vorstehend bezeichnete Banngrenze, so weit die Gemeinde Kyburg die Stadtgemeinde Winterthur berührt»[89]. Am 2. März genehmigte die Gemeinde Kyburg das Abkommen über den Bau der Brücke[90]. Jetzt konnte man endlich an das eigentliche Projekt herantreten.

Die Arbeiten für die Häsentalstrasse und die Kyburgbrücke

Der Stadtrat von Winterthur beschloss am 30. April den Bau der Häsentalstrasse, nachdem der Bezirksrat fünf Tage zuvor noch eine entsprechende Empfehlung durchgegeben hatte. Das Ausstecken der Strassenprofile nahm Ingenieur Wimmersberger[91] vor. Bis Ende Juni wollte man alles geordnet haben, die Landentschädigungen inbegriffen[92].

Dann gab es noch eine letzte Überraschung. Der Stadtrat von Winterthur forderte mit Vehemenz, dass die Brücke mit einer Bedachung versehen werden müsse. Er fand damit Gefolgschaft beim Statthalteramt. Schon der Unterhalt der Brücke musste sich ja viel umständlicher und kostspieliger gestalten, wenn dieser Tössübergang mit seiner teilweisen Holzkonstruktion jahraus jahrein jeder Witterung ausgesetzt blieb. Nur ein solides Dach vermochte einem verhältnismässig raschen Zerfall der Fahrbahn Einhalt zu gebieten. Bei Unwetter aber würden ein behäbiges Brückendach und die ebenfalls angebrachten Seitenwände willkommenen Schutz bieten[93]. Winterthur blieb also auch hier seiner Gepflogenheit treu, die eh und

---

[89] STAW STRPR B 2 125, p. 443–444 Nr. 93.

[90] Erwähnt in STAW STRPR B 2 125, p. 482, No. 145 vom 21. März 1845.

[91] Jacob Wimmersberger, Ingenieur Lieutenant in Wülflingen. So steht sein Name vermerkt STAW Planarchiv G 18.

[92] STAW STRPR B 2 125, p. 522 f. No. 198.

[93] STAW II B 36. d. 3. Der Beschluss der politischen Gemeinde Kyburg vom 1. Juni 1845, der nach Anhören eines verlesenen Schreibens des Stadtrates von Winterthur erfolgte, berichtet von diesem Vorstoss der Winterthurer Behörde. Dort befindet sich auch eine zeitgenössische Kopie.

je Qualität bevorzugte. — An der Gemeindeversammlung vom 1. Juni verschloss sich die Bürgerschaft von Kyburg den von Winterthur ins Feld geführten Gründen nicht. Um ferner das in jüngster Zeit nunmehr herrschende freundnachbarliche Verhältnis zur Stadt nicht zu stören, kamen die Kyburger miteinander überein, den erst acht Tage zuvor gefassten Beschluss zum Bau einer ungedeckten Brücke abzuändern und nach dem glücklicherweise bereits bestehenden Bauriss von Zimmermeister Johann Heinrich Heider eine gedeckte Brücke zu errichten. Kyburg wünschte dabei lediglich, die Fahrbahn mit dauerhaften Flecklingen[94] anstatt mit einem Stockpflaster[95] zu belegen. Flecklinge kämen dabei erst noch billiger zu stehen. Schliesslich wünschte die Bürgerschaft auch noch baldige Kostenvoranschläge in schriftlicher Form, wofür die für den Bau der Brücke eingesetzte Kommission zu sorgen hatte[95]. Der Stadtrat von Winterthur entsprach seinerseits am 4. Juni diesen Wünschen. Nun wurde der Brückenbau ausgeschrieben. Die Eingaben waren verschlossen an die gemeinsame Brückenbaukommission der beiden Gemeinden zu richten[96].

Der Vertrag mit Zimmermeister Heider

Bereits am 23. Juni war auch schon der Vertrag mit Zimmermeister Heider jun. bereinigt. Der Stadtrat ratifizierte die Übereinkunft am 16. Juli. Zwei Tage später unterschrieb der Gemeinderat von Kyburg den Vertrag. Der Text regelt den Bau bis in alle Einzelheiten. Er enthält eine Reihe baugeschichtlich und bautechnisch interessanter Einzelheiten, weshalb er hier im Wortlaut folgen soll.

---

[94] Siehe Anmerkung 10.

[95] «Das Stockpflaster scheint die hierzulande übliche Bezeichnung für den bewährten Fahrbahnbelag der Holzbrücken gewesen zu sein. Sicher handelt es sich um eine Holzpflästerung, da ein Steinbelag zu schwer ist für eine Holzbrücke. Der solideste und dauerhafteste Holzbelag ist die Pflästerung mit stehenden Holzklötzen (Faserrichtung vertikal). «Stock» könnte darauf hinweisen, dass diese Klötze beim Stockende der Stämme abgesägt wurden, einerseits, weil der Stamm an dieser Stelle am «ergiebigsten» ist, anderseits ist das Holz in dieser Zone meist am zähesten». Diesen wertvollen Hinweis verdanke ich Herrn Peter Stocker von der Denkmalpflege der Stadt Winterthur. Dasselbe trifft auch für die Erläuterungen in den Anmerkungen 98–108 zu.
Das Dokument findet sich STAW II B 36. d. 3.

[96] STAW STRPR B 2 126, p. 38 No. 269.

«Vertrag zwischen der Brükenbaukommission Winterthur & Kyburg und dem Baumeister Herrn Heider, Sohn, von Winterthur, als Übernehmer des Baues einer gedekten Brüke und steinernen Wiederlager über die Töß beym Linsenthal.

Baubeschreibung

1. Mißt die Brüke in ihrer Länge zwischen beyden Wiederlagern 60 Fuß, in ihrer Breite mit Einschluss der Verschaalung 16 Fuß, die Hauptbestand-Theile derselben sind zwei steinerne Wiederlager, auf welche die Brüke angesetzt wird, zwei Häng- und Sprengwerke, eine Balkenlag, auf welche die Fahrbahn mit Fleklingen[97] belegt wird, wie nach Art[ikel] 5, die beidseitigen Fußwege mit Bretterbeleg und einer Bedachung. Die Konstruktion der Brüke ist in der hiefür ausgefertigten Zeichnung im Grundriß, Längen- und Querprofil genau angegeben.

2. Der Materialienbedarf, sowohl die Stärke, Längen und Arten derselben sind in dem Vorausmaaß angegeben, welches Übernehmer anzuerkennen hat.

3. Hat Übernehmer die Verkleidung der beyden Wiederlager von Taugsteinen[98], die Hintermauren derselben von Sandsteinen auszuführen, und zwar wohl dafür zu sorgen, daß beim Aufbauen die Steine sowohl senkrecht als waagrecht, kunstgerecht versetzt, die Fugen gut zusammengespitzt, und abgebunden werden, mit, von frischgelöschtem Kalke und gut gekörntem Sande zubereitetem Mörtel, verbunden. Auch hat der Uebernehmer wohl dafür zu sorgen, bevor die untern Schichten Steine angesetzt werden können, die im Vorausmaaß vorgeschriebenen Röste[99] hergebracht, in ihre richtige Lage gelegt, und bleyrecht auf die gegrabene Tiefe unter den Wasserspiegel versenkt, die Rostfelder gut mit Kieselsteinen ausgeschlagen und mit magerem Kalke vergossen werden.

Ebenfalls ist dafür zu sorgen, daß wenn die Höhe bis an den Vorsprung der Wiederlagersohlen erreicht ist; daß die Steine genau nach einer Schablon bearbeitet werden, wie die Zeichnung es angiebt.

---

[97] Siehe Anmerkung 10.

[98] Zu den Anmerkungen 98–108 mit den bautechnischen Erläuterungen vergleiche: Unser Winterthur (siehe Anmerkung 55), Band 1 D 27, wo sich ein Querschnitt und ein Längsschnitt durch die Kyburgbrücke finden. Für die Hinweise siehe Verdankung in Anmerkung 95. Taugstein = Tuffstein.

[99] Wohl im Sinne eines Holzrostes zur Verfestigung des Untergrundes.

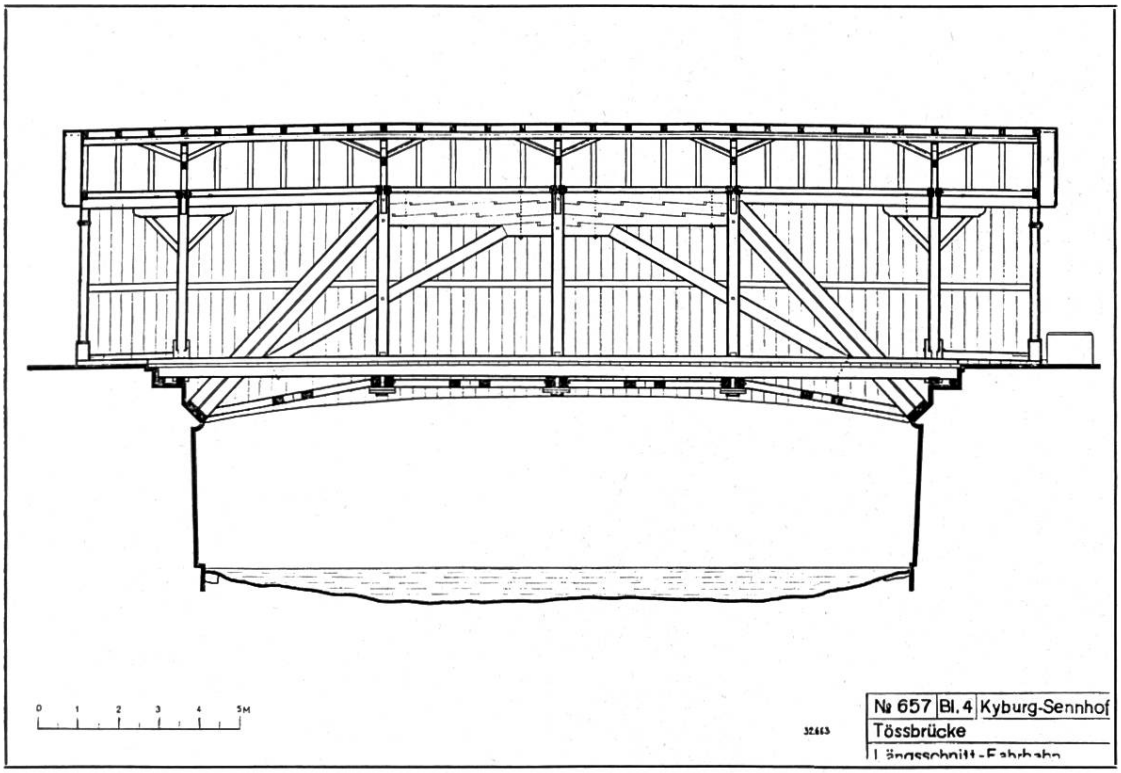
Sollte beym Fundament graben erachtet werden, daß entweder der Rost auf Pfähle gelegt, oder zur Sicherung der Fundamente eine Spundtwand angebracht werden müßte, so hat der Uebernehmer diese wahrscheinlich nicht nothwendigen und daher auch nicht vorgesehenen Arbeiten auf Kosten derjenigen Gemeinde auszuführen, deren Ufer die Arbeit trifft.

4. Die Häng und Sprengwerke sind genau zusammen zu arbeiten, sowie unter der Wandpferten[100] zu liegen kommenden Spannriegel nach der Zeichnung mit denselben zu verzahnen, die Keil von dürrem Eichenholz gut einzupassen und mit Schrauben zusammenzuziehen, an welche die Doppelhängsäulen vermittelst Versatzungen und Schrauben angehängt werden, und ferner zu unterstützen sind durch die bezeichneten Sprenngbüg[101], welche ebenfalls oben mit winkelrechten Doppelversatzungen eingreifen und unten ihren Stützpunkt an steinernen Wiederlagern erhalten. Dann sind auch ebenso genau die Tragriegel an die Hängsäulen mit Versatzungen zu bearbeiten, und so mit Schrauben zu befestigen, wo noch zur weiteren Kraft senkrecht unter dem Ueberholz Querriegel unter die Tragriegel anzubringen sind, von wo aus schief in die Hängsäulen Eckbüge[102] anzubringen und Schrauben durchgezogen werden. Für den Vorschub sind in den Zwischenfeldern der Tragriegel Kreuzbugen[103] zu bearbeiten, sowie für die senkrechte Haltung der Brüke bei jedem Bundtgespeer[104] quer auf die Wandpferten Doppelzangenhölzer aufzukämmen, auf welche die liegenden Dachpfosten mit Versatzungen zu stehen kommen, und für noch besseren Verband werden von den Hängsäulen an, Kreuzbögen zwischen den Doppelzangenhölzern gegen die Dachpfosten gezogen. Für die Auflage der Dachspahren sind zwischen den Dachpfosten der Länge nach Dachriegel einzuziehen, auf die Wandpferten Kopfhölzer aufzutollen[105], und mit den Doppelzangenhölzern vermittelst Zapfen zu verbinden.

5. Ist eine einfache Balkenlag, bestehend aus 7 Stüken, wobey drei aus ganzen Stüken bestehen sollen, wenigstens der Mittlere und die beyden Aeußeren, wo letztere zwischen den Hängsäulen durch-

---

[100] Wandpferten = Wandpfetten als Auflage der Dachsparren.
[101] Sprengbüge (Einzahl Sprengbug) = schräg stehender Balken des Brückensprengwerkes.
[102] Eckbüge waren wohl die schräge Verstrebung der obern Ecken.
[103] Kreuzbug = kreuzartig angeordneter Bug.
[104] Versteifung der Dachkonstruktion im Binderfeld.
[105] = aufzudohlen.



Bauaufnahme Technischer Arbeitsdienst in den Jahren 1932–1935. Archiv der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege in Bern. Reproduktion mit freundlicher Erlaubnis der Kunstdenkmälerinventarisation des Kantons Zürich. Photo Scheidegger, Zürich.

gezogen vermittelst weihschweifförmigen Versatzungen und Schrauben mit denselben verbunden werden. Die übrigen vier Balken kämen — [lies: können] — jeder aus zwei Stüken bestehen und, abwechseln auf den Tragriegel gestoßen werden. Auf den zwei andern äußersten Balken werden Ueberhölzer aus ganzen Stüken bestehend angebracht und mit Schrauben durch die Balken und in die Querschwellen unter den Tragriegeln liegend befestigt. Von da aus werden gegen außen Querrippen für die Trottoir angebracht, auf welchen der Länge nach von [1½"[106]] Diken zusammengekemmten tannernen Fleklingen das Trottoirbeleg gelegt wird. Quer über die Balken der Fahrbahn werden Flecklinge von Tannenholz 3" dick und höchsten 1 Fuß breit, dicht zusammengefügt mit Nuth[107] und Federn[108] versehen, hergelegt, welche an ihren Enden wenigstens eine 3 zöllige Auflage erhalten sollen. Jedoch sollen die beyden Einfahrten 4 Fuß lang, eichene Fleklinge verwendet werden.

6. Die beyden äußeren Längenseiten der Brüke werden von tannenen Bodenbrettern bekleidet, wo dieselben möglichst gleiche Breite und ganz lothrechte Fugen erhalten, welche ebenfalls mit lothrechten 2" breiten Leisten bedekt werden. Der untere Rand dieser Verschaalung wird nach einem ganz flachen, durch die untern Ende der Wiederlagersohlen und die Köpfe der Hängsäulen bestimmten Kreisbogen regelmäßig angeschnitten. Ebenfalls sind die beyden Gibelseiten nach gleicher Konstruktion zu verschaalen.

7. Hat der Uebernehmer die sämmtliche Verschaalung außerhalb drei Mal mit Okeröhlfarbe anzustreichen.

8. Das Dach wird mit Ziegeln bedekt, auf 7" weit auseinander gelattet, mit Schindeln unterschlagen. Der First wird mit Firstziegel bedekt und mit Mörtel eingebunden.

9. Insofern hier nur die Hauptgegenstände des Baues umständlicher beschrieben sind, um allen Mißdeutungen oder falsch verstandenen Angaben vorzubeugen, so versteht sich von selbst, daß so wie diese Gegenstände, auch alle übrigen Arbeiten, von welcher Beschaffenheit sie immer seyn mögen, mit gleichem Fleiße angefertigt werden müssen. Für die zu dieser Arbeit nöthigen Gerüstungen und Werkzeuge, mag Namen haben wie und was es will, hat der Uebernehmer in seinen Kosten anzuschaffen.

---

[106] = Zoll.
[107] Nuth = Rille auf der Längskante eines Brettes.
[108] Vorsprung am benachbarten Brett, darin die Nut eingreift.

10. Der Uebernehmer hat den Bau der ganzen Brüke auszuführen und sowohl alle dazu erforderlichen Materialien in eigenen Kosten anzuschaffen, als den Fuhrlohn für dieselben zu bezahlen.

11. Alle an diesen Brükenbau zu verwendenden Materialien als Stein, Holz und Eisen u.s.w. sollen von vorzüglich guter Qualität genommen werden, namentlich wird vorgeschrieben, daß für das Eichenholz nur Braunholz, und die weniger dauerhaften Eichenholzarten, wie z.B. die sogenannte Köhleiche ausgeschlossen seyen. Die Schrauben sollen aus gutem französischem Eisen gemacht und ihnen die für die Bestimmung dieser Brüke erforderliche Länge und Stärke gegeben werden. Die Gewinde an Schrauben und Muttern müssen scharf und tief geschnitten sein.

12. Ist der Uebernehmer verpflichtet, nach Abschluß dieses Vertrages sofort die Einkäufe der Materialien zu besorgen, und die Arbeit zu beginnen, daß wenn die auf den Bauplatz führende Straßfahrbahn hergestellt sein wird, die Arbeit der beyden Wiederlager bey erster bester hiefür günstigen Witterung schnell hergestellt werden kann, so daß der Bau wo möglich den 20: November 1845 beendigt seyn soll. Sollte wegen Nichtvollendung der Fahrstraße oder ungünstiger Witterung für den Wasserbau die Unmöglichkeit sich herausstellen, die Brüke bis zur festgesetzten Zeit zu fertigen, so soll denn wenigstens dieselbe bis Ende Juli 1846 erbaut und fahrbar seyn. Würde diese letztere Zeitfrist nicht inne gehalten, und die Schuld der Verzögerung wäre erwiesenermaaßen dem Uebernehmer beyzumessen, so hat er sich für jeden Monat längerer Verzögerung einen Abzug an derAkordsumme von fl. 30[109] gefallen zu lassen.

13. Dem Uebernehmer werden je nach Vorrüken der Arbeiten Abschlagszahlungen geleistet, doch immerhin fl. 1031[110] zurükbehalten bis nach gänzlicher Vollendung und Abnahme, den Anstrich jedoch nicht inbegriffen, da derselbe wahrscheinlich erst im Jahr 1846 statt finden wird.

14. Der Uebernehmer hat für gute solide Arbeit und richtige Ausführung nach dem hiefür entworfenen Plane und Beschreibung für ersteres auf die Dauer von vier Jahren zu garantieren und dießfalls zwei annehmbare Bürgen zu stellen.

---

[109] Diese Abkürzung ist mit Gulden aufzulösen, wie dies aus dem Wortlaut der Bestimmung 15 des Vertrages hervorgeht.

[110] 1031 Gulden. Siehe Anmerkung 109.

15. Der Eingangsbenannte Baumeister Herrn Heider, Sohn, übernimmt die vorgeschriebene Arbeit um die Akordsumme von 4031. fl. sage Gulden viertausend, dreißig und ein, und zwar ist angenommen

das rechte Wiederlager samt Ausgraben	fl. 884
das linke Wiederlager samt Ausgraben	fl. 847
sämmtliche übrige Arbeit	fl. 2300
gleich der Akordsumme	fl. 4031.

Diese Summe wird von beyden Gemeinden wie folgt getragen:

a) *Winterthur*		
Das rechte Wiederlager samt Graben	fl. 884	
Die Hälfte der Brüke	fl. 1150	fl. 2034.—
b) *Kyburg*		
Das linke Wiederlager samt Graben	fl. 847	
Die Hälfte an die Brüke	fl. 1150	fl. 1997.
		fl. 4031.

16. Gegenwärtiger Vertrag ist dreifach ausgefertigt und zur treuen Festhaltung gegenseitig unterzeichnet worden.

Winterthur den 23. Juni 1845

den 18. July 1845. Im Nahmen des Gemeindrathes Kyburg,
der Präsident
Landschrbr. Hertenstein
der Gemeindrathsschreiber
Hch. Wintsch.

den 16. July 1845. Im Namen des Stadtrates
Winterthur
der Präsident
Ant: Künzli[111]

Der Rathssubstitut
E: Koller[112]
Heinrich Heider Zmst:[113]
Sohn.»

[111] Antonius Künzli (1771–1852), von Beruf Apotheker, Stadtpräsident von Winterthur 1824–1851.

[112] Elias Koller (18. V. 1801 bis 19. I. 1859), Ratssubstitut von Winterthur und Bürger der Stadt. (Pfarrbuch der Stadt Winterthur STAW B 3 m 4: Ehen, Tote 1742–1862. Im Bürgerbuch von Antonius Künzli (Stadtarchiv Winterthur), Bd. 2, S. 605 Nr. 150 finden sich über Elias Koller teilweise unrichtige Daten.

[113] Zimmermeister Johann Heinrich Heider. Siehe auch Anmerkung 32.

Der Vertrag weist auch noch verschiedene Dorsualnotizen auf, also Rückvermerke, die vor allem für die treffliche Archivordnung der Stadtverwaltung Winterthur Zeugnis ablegen[114].

Wie wir bereits aus der Bestimmung 14 des Vertrages wissen, hatte sich Zimmermeister Heider für den Kontrakt zu verbürgen. Der entsprechende Bürgschein datiert vom 14. Juli 1845 und wurde von Gerber J. Ammann[115] sowie von Nagelschmied Heinrich Koller und dessen Sohn unterzeichnet, was der Stadtrat von Winterthur am 16. Juli genehmigte[116].

In der Sitzung vom 1. April 1846 hatte diese Behörde sodann noch einen Entscheid wegen der Zufahrt zur Brücke zu treffen. Vernehmen wir, was das Stadtratsprotokoll darüber berichtet:

«Nach vollendeter Cirkulation der Pläne über die zwei Straßenprojekte im Linsenthal zur Einfahrt gegen der neuen Brüke über die Töß nach Kyburg und nach Einsicht der von Herrn Ingenieur Wimmersberger[117] dafür aufgestellten Kostenberechnungen so wie der schriftlich beigelegten Erklärung und Ansicht des tit: Statthalteramtes und nach Anhörung einer mündlichen Relation von Seiten des Herrn Domainenverwalters Biedermann, im wesentlichen des Inhalts: Nach Anfertigung des ersten Projektes, welches zwar die zwekmäßigste und geradeste Richtung nach der Brüke zu nehme, dagegen einerseits mit Bezug auf den Kostenpunkt ziemlich hoch zu stehen komme, anderseits weder die schon bestehende ältere Straße in Betracht ziehe, habe der Verwaltungsrath[118] sich mit Herrn Statthalter Müller auf die Localitet begeben und daselbst den Entschluß

---

[114] Die Dorsualnotizen auf dem Vertrag haben folgenden Wortlaut: «Accord Vertrag mit H[err]n: Heinrich Heider, Zimmermeister über den Brückenbau über die Töß beym Linsenthal».
Dieser Text steht auf der rechten Seite. Auf der linken Blatthälfte steht oben «Winterthur Julj 1845». Hernach folgen untereinander angeordnet die Rubriken «Kst II Trk 25 Paqt B Tom IV pag 9». — Das Stadtarchiv kannte also damals die Einteilung nach der standortgemässen Aufbewahrung in Kasten, Trucken, Paqueten und Bänden. Diese Archivordnung wurde zwischen 1850 und 1950 aufgelöst.

[115] Wohl Joseph Ammann, von Thundorf, der laut dem «Verzeichnis sämtlicher Wohngebäude der Stadtgemeinde Winterthur» 1837, S. 26 Haus Nr. 440 bewohnte.

[116] STAW STRPR B 2 126, p. 75, Nr. 354.

[117] Siehe Anmerkung 91.

[118] Der Verwaltungsrat war nach der von 1839–1873 geltenden Winterthurer Gemeindeverfassung ein aus drei Mitgliedern des Stadtrates bestehender Ausschuss.

gefaßt, um den Wünschen und Ansichten eines Mitgliedes möglichst Rechnung zu tragen, noch ein zweites Projekt anfertigen zu laßen, bey welchem durch eine größere Windung des neuen Straßenzuges sowohl eine schöne Streke der alten Straße benutzt, die Brunnenleitung geschont und der Durchschnitt der Linsenthalergüter so bewerkstelligt würde, daß eine möglichst mäßigere Entschädigung an den Pachter statt finden müßte. Dieses zweite Projekt habe indessen beym löbl. Statthalteramte durchaus keinen Anklang gefunden und sey von demselben durch Andeütung einer neuen Linie, welche eine ungefähre Vermittlung zwischen dem ersten und zweiten Plane bezweke, mit der Erklärung modifiziert worden, daß dem ersten Projekt, welches schon vom Bezirksrathe genehmiget worden, nach seiner Ansicht unbedingt der Vorzug gebühre und nur eventuell aus besonderen Rüksichten auf die angedeütete Modification eingetretten, unter keinen Umständen aber die Ausführung des zweiten krumlinigen Projektes von jener Stelle könne genehmiget werden.

Bey Annahme der vorgeschlagenen Modification würde nebst Schonung der Brunnenleitung eine Streke von ca. 150 Fuß von der alten Straße noch benutzt werden können und dabey die kürzere Streke für die Unterhaltskosten gewonnen. Obgleich indessen auch diese modifizierte Richtung in rein technischer Hinsicht gegenüber dem ersten Plane als für eine neue Straßenanlage nicht ganz passend und sachgemäß erscheine und vielleicht auch für die Zukunft trotz einer Kostenersparniß von beyläufig 120 Frk.[119] sich nicht völlig rechtfertigen lasse, so würde der Herr Berichterstatter eventuell dennoch zu deren Genehmigung stimmen, insofern das erste Projekt als zwar das kostspieligste, aber den Verhältnissen dennoch angemessenste angenohmen werden wollte.

wird

nach Anhörung einer Erläuterung von Seiten des Herrn Forstinspektor Ziegler[120], welcher Genehmigung des ersten Projektes als des allein richtigen Straßenzuges gegen der Brüke beantragt.

in Berüksichtigung

daß bey neuen Straßenanlagen im Allgemeinen die möglichst gerade Richtung zwischen zwei Endpunkten als Norm zur technischen Vollendung angenohmen wird u[nd] auch in diesem Spezialfalle aus blos

[119] Es ist hier mit Schweizerfranken alter Währung zu rechnen.

[120] Jakob Melchior Ziegler (1801–1883), Lehrer für Mathematik und Naturkunde in Winterthur 1828–1834, Forstinspektor 1834–1847, angesehener Kartograph. Über ihn HBLS 7, S. 656 Nr. 14.

finanziellen Rüksichten von dem allgemeinen Grundsatze nicht abgewichen werden soll, um so weniger, als einerseits der Verlust an Land und dessen unergiebiger Beschaffenheit willen nicht bedeutend in Anschlag gebracht werden darf, anderseits die Mehrausgabe für eine Unternehmung für alle Zukunft, um so eher sich rechtfertigt als die fragliche Brunnenleitung durchaus keine Hindernisse für die Ausführung desselben bietet und zudem das Material der alten Straße zur Verfüllung der neu anzulegenden leicht verwendet werden kann, endlich überdieß eine größere Durchschneidung der Linsenthalergüter weniger allgemein nachtheilig auf den Werth und die Bewerbung des Landes wirkt, als wenn durch die angeführten Projekte kleinere und darum werthlos werdende Parzellen entstünden.

Mit Einmuth beschlossen:
Werde die Ausführung des ersten Projektes genehmigt und verzichte der Stadtrath sowohl auf das zweyte Projekt als auch auf die von Herrn Statthalter Müller eventuell conzessionierte Modifikation»[121].

Am darauffolgenden 22. April kam im Stadtrat noch ein weiteres Traktandum zur Sprache. Domänenverwalter Biedermann konnte berichten, das Widerlager auf dem linken Tössufer sei vollendet. Daher sollte man unverzüglich mit dem Gegenstück auf Winterthurer Territorium, nämlich auf dem rechtseitigen Ufer, beginnen. Ansonst könnte Zimmermeister Heider wegen Verspätung der Erdarbeiten von Rechts wegen eine Vergütung fordern. Winterthur hatte auf seinem eigenen Gebiet etwa 75 Kubikklafter Erde zu bewegen. Die Stadt wollte sich deswegen aber nicht in besondere Kosten stürzen. Johann Gross, der Pächter im Linsental, sei imstande, die billigsten Forderungen für die Übernahme dieser Arbeit zu stellen; denn man habe wenig oder überhaupt keine Konkurrenz zu erwarten, und jenen, die sich aus der nächsten Nachbarschaft noch melden könnten, dürfte man «wegen bekannten Prozessverhältnissen» die Arbeit kaum übergeben. Vermutlich waren damit Bewohner des Sennhofes gemeint, wenn die Bemerkung nicht gar Bürgern von Kyburg galt.

So habe denn Biedermann mit Gross verhandelt. Es sei ihm dabei gelungen, dessen ursprüngliche Forderung von 6 Fr. per Kubikklafter auf 5½ Fr. herunterzustimmen. Der Staat bezahle nämlich bei ähnlichen Unternehmungen je nach der Grösse der Erdbewegung 5–7 Fr. und er, Biedermann, glaube, es dürfte dem Gross ohne wei-

[121] STAW STRPR B2 126, p. 349-351, No. 160

tere Ausschreibung zur Konkurrenz durch Absteigerung die Akkordarbeit zugesagt werden, wenn sich dieser zu einem Preise von 4½ bis 5 Fr. verstehe. Der Domänenverwalter stellte in Aussicht, solches durch weiteres Verhandeln zu erreichen. Auf eine weitere Konkurrenz könne man übrigens umso eher verzichten, als man mit Gross auch sonst noch über eine Entschädigung am Pachtzins für den Landverlust zu unterhandeln habe, den der neue Strassenzug [dem Hof Linsental] verursache.

Bestünde über diese Verhandlungen mit dem Pächter ein eingehender Bericht, könnte dieser wohl zu einer eingehenderen Kenntnis der Winterthurer Sozialgeschichte beitragen!

Der Stadtrat gab seinem Domänenverwalter und Ratskollegen gerne die gewünschte Vollmacht. Der hier folgende Vorschlag zum Vertragstext bot die Unterlage zu den vorgesehenen Verhandlungen mit Johann Gross.

«Akkordbedingnisse für Herstellung der rechtseitigen Auffahrt zur Kyburgerbrücke.

§ 1. Die Höhe der Auffahrt soll genau 10'[122] über das an einem neben der Brüke stehenden Baum eingehauene Kreuz ausgeführt werden, was ungefähr 9' über dem natürlichen Boden beträgt.

§ 2. Das 8' tiefe Tössufer ist auf eine Länge von beyläufig 20' und eine Breite von 15' bis zum Wiederlager auszufüllen. Die Krone der Auffahrt soll 17, der Fuss 40, die Auffahrt ohne Abdachung 40' breit gemacht werden.

§ 3. Im Ganzen sind beyläufig 75 Kubikklafter Kies und längs den Seitenböschungen Erde nothwendig, um die vorbenannten Auffüllungen auszuführen. Diese 75 Kubikklafter, was den Kies anbelangt, müssen auf eine Weite von 400 bis 450' in der Töss und die Erde zu den Böschungen am Linsenthalerberg geholt werden, was auf der Baustelle selbst einzusehen ist.

§ 4. Der Unternehmer hat den zugeführten Kies oder die Erde jederzeit so abzuladen wie Herr Deller[123], der das Wiederlager aufführt, die Anweisung dazu geben wird.

---

[122] 10 Fuss.

[123] Es dürfte sich um Johann Georg Deller handeln, der sich, 1838 Baumeister geworden, in seinem Heimatort Wülflingen bald einen tüchtigen Ruf schuf und 1840 schon mit acht Gesellen arbeitete. Er führte u.a. auch Maurerarbeiten an der Tössbrücke bei Pfungen aus, sodass er dank seiner Erfahrung auch für die Arbeiten im Linsital zugezogen wurde. Über ihn: Peter Ziegler. Wülflingen, (305 Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur 1975) S. 213.

§ 5. Die Arbeit soll beginnen, sobald Herr Deller mit dem Mauersatz die Höhe der Landfeste erreicht hat und dann ist die Erdarbeit immer gleichmässig mit dem Fortschreiten des Mauerwerkes auszuführen und soll des gänzlichen bis den 15: Juni laufenden Jahres vollendet seyn.

§ 6. Der Unternehmer haftet persönlich für allen Schaden und Nachtheil, welcher für Herrn Deller wegen Zeitversäumniss oder grossem Tösswasser[124] entstehen könnte, sofern besagter Unternehmer die Bedingungen von § 5 nicht genau erfüllen würde.

§ 7. Es werden 14 tägige Abschlagszahlungen bis zu ¾ der ganzen Akkordsumme und im Verhältniss des Fortrükens der Arbeit gemacht. Bey Vollendung der Arbeit wird der Rest der ganzen Akkordsumme ausbezahlt.

§ 8. Die Akkordsumme für sämtliche Arbeiten ist auf . . .[125] Schweizer Franken festgesetzt und sollen später unter keinen Umständen, auch nicht wegen allfälligen Irrungen der oder dieser Art Nachvergütungen verlangt werden dürfen.

§ 9. Der Unternehmer hat für gute akkordgemässe Arbeit einen, dem Stadtrathe genehmen Bürgen zu stellen».

Die rasche Aufrichtung der Brücke

Offensichtlich wurde am Brückenwerk speditiv gearbeitet, vor allem auf kyburgischer Seite. Am 17. Juli 1846 konnte die Baukommission der Gemeinde Kyburg an den Stadtrat von Winterthur berichten, die Brücke sei jetzt zum grössten Teil erstellt und bis morgen abend gänzlich aufgerichtet. Das Hauptanliegen dieses nachbarlichen Schreibens war aber ein anderes: Bei jedem Bau, ob klein oder gross, so wurde ausgeführt, würde vom Bauherrn den Bauleuten ein Aufrichtemahl gespendet. Daher sei es nur billig, dass auch Winterthur und Kyburg den Zimmerleuten, Maurern und den übrigen, welche diese Woche hindurch geholfen hätten, die Brücke aufzurichten, alles in allem etwa 35–40 Mann, für morgen im Wirtshaus[126] zu Kyburg ein bescheidenes Aufrichtemahl gäben. Winterthur wurde, da, wie Kyburg bemerkte, auf seinem eigenen Gemeindegebiet gar

---

[124] Damit ist das die Brücke gefährdende Hochwasser gemeint.
[125] Der Betrag wurde noch nicht eingesetzt.
[126] Wohl das heute noch bestehende Gasthaus «Hirschen» in Kyburg.

wenig Reben wüchsen, die Weinspende zugedacht, wozu aus der Stadt ebenfalls noch etwas Brot erwartet wurde. Kyburg dagegen wollte die Lieferung von Fleisch und allem übrigen übernehmen, wessen man sonst noch bedurfte. Wein und Brot würde Kyburg in der Stadt abholen lassen, sodass sich der Stadtrat mit der Angelegenheit nicht weiter «behelligen» müsse. Konkret rechnete Kyburg mit einer Winterthurer Spende von etwa einem Saum Wein, also ungefähr 150 Litern, sowie 40 Pfund Brot; denn, so wurde beigefügt, «diese Leute mögen und können brav essen und trinken». Die Baukommission gab diesen ihren Vorschlag gleich ihrem Mitglied, Armenpfleger Müller, mit[127]. Offenbar klappte es mit der Organisation, sodass am 18. Juli das bescheidene Aufrichtemahl in der Wirtschaft zu Kyburg stattfinden konnte und die Arbeiter diese wohlverdiente Anerkennung ihrer geleisteten Arbeit geniessen durften[128].

Auch in den Wochen nach dem Aufrichtemahl wurde an der Kyburgbrücke tüchtig weiter gearbeitet. Am 27. August 1846 konnte Zimmermeister Johann Heinrich Heider sowohl dem Stadtrat von Winterthur wie auch dem Gemeinderat von Kyburg in einem Schreiben mitteilen, die Brücke über die Töss im Linsental sei vollendet und er bitte die Behörden, den Bau abzunehmen. Die gemeinschaftliche Brückenkommission begab sich daraufhin, der eine Teil von Winterthur herkommend, die andere Partie von Kyburg herabsteigend, an Ort und Stelle, nahm das Werk in Augenschein und fand es «gut und accordgemäss» ausgeführt. Am 16. September genehmigte der Stadtrat von Winterthur diese offizielle Abnahme[129]. Unter dem Datum des 20. November 1846 ist schliesslich noch die Abrechnung der Gemeinde Kyburg mit Zimmermeister Heider erhalten. Sie zeigt, dass der Abschluss einen Mehraufwand von 18 Gulden verzeichnete[130].

---

[127] Der Vorname fehlt im Original, ist aber u.a. verbürgt im Gemeindeprotokoll von Kyburg 1831–1851, S. 143.

[128] Unbesiegeltes Originalschreiben der Baukommission der Gemeinde Kyburg an den Stadtrat von Winterthur, datiert 17. Juli 1846. (STAW II B 36. d. 3.

[129] STAW STRPR B 2 127, S. 11 Nr. 395 mit Datum 16. IX. 1846. Hier findet sich der Bericht über die Anzeige Heiders vom 27. August 1846 und über den stattgefundenen Augenschein der Brückenbaukommission von Winterthur und Kyburg, wobei leider das Datum fehlt, samt der vom 16. IX. 1846 datierten Genehmigung durch den Stadtrat.

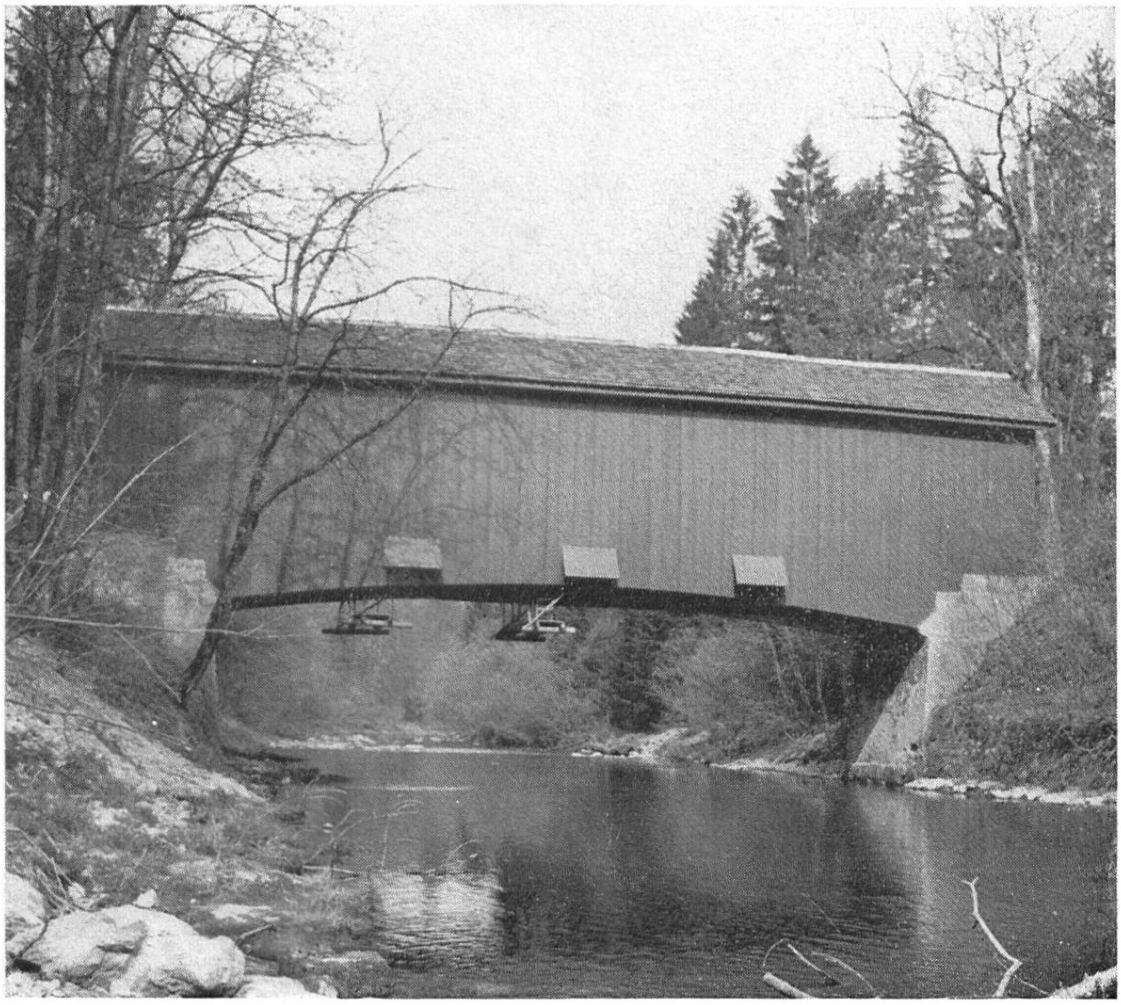
[130] STAW II B 36. d. 3. 20. XI. 1846. Als Dorsualnotiz findet sich auf diesem Dokument eine etwas verblichene rechnerische Zusammenstellung.

Die Kyburgbrücke, wie sie nun genannt wurde, weil sie die Zufahrt zum Schloss und zum Flecken Kyburg ermöglichte, war in der Tat ein Bauwerk von Qualität. 128 Jahre diente sie, gut unterhalten, als willkommener Übergang über die oft wild dahertosende Töss. Auf die Konstruktion eines Brückenjoches hatte man verzichten können, sodass es keinen von Hochwassern bedrohten Pfeiler gab. Auch müsste die Töss um ganze fünf Meter ansteigen, bis die Brücke durch die reissenden Wogen gefährdet würde. Nicht umsonst überstand das Bauwerk zahlreiche Unwetter. So auch die Wasserkatastrophe, die das Tösstal vor hundert Jahren, vor allem in den Tagen vom 11.–14. Juni 1876 heimsuchte. — Der zunehmende Verkehr aber, die immer gewichtiger werdenden Fahrzeuge, machten 1941 eine Verstärkung der Kyburgbrücke notwendig. Die Tragkraft konnte damals von 3,5 auf 13 Tonnen erhöht werden[131]. Was aber in all den Jahrzehnten ihres Bestehens keinen Naturgewalten gelang, das brachte schliesslich ein ganz neuzeitliches Fahrzeug fertig. Am Nachmittag des 27. September 1974 fuhr, von Kyburg herunterkommend, ein Lastwagen auf unsere Kyburgbrücke zu. Er zog einen Tiefganganhänger nach sich, der mit einem sogenannten Trax beladen war. Der Masse dieses Ungetüms war die Fassungskraft der Brücke nicht gewachsen, was der Chauffeur offensichtlich nicht in Betracht gezogen hatte. Als er in die Brücke einfuhr, hängte der aufgebockte Trax am Brückenprofil an. Dann krachte es merklich im Gebälk und und im Rückspiegel gewahrte der Wagenlenker zu seiner Überraschung nurmehr ein arg demoliertes Bauwerk. Zum Glück war aber noch lange nicht alles zerstört. Vor allem war es der aus dem Baubeschrieb von 1845 bereits bekannten soliden Konstruktion zu verdanken, dass die Brücke nicht noch stärker in Mitleidenschaft gezogen worden war. Wer aber hatte den Schaden zu reparieren?

Die Kyburgbrücke an der Töss steht seit vielen Jahrzehnten schon im Eigentum des Kantons; denn die Verbindungsstrasse von Sennhof nach Kyburg ist später als Strasse erster Klasse eingestuft worden. In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt Winterthur reparierte und restaurierte daher das kantonale Tiefbauamt die Brücke, selbstverständlich nicht auf eigene Kosten. Im Dezember

---

[131] Unser Winterthur, Bd. 1, D 23. Das hier irrtümlich genannte Erbauungsjahr der Kyburgbrücke 1835 muss in 1845/46 berichtigt werden.



Die Kyburgbrücke im heutigen Zustand.
Photo Hans Häberli, Bauamt der Stadt Winterthur, 21. April 1976.

konnte man bereits wieder über die Kyburgbrücke fahren. Im Frühjahr 1975 erhielt das Bauwerk sodann noch einen neuen tadellosen Anstrich[132]. Die urtümliche Holzbrücke inmitten der romantisch schönen Tösslandschaft erfreut auf diese Weise auch heute wieder die zahlreichen Wanderer. Den Automobilisten und den auf Fahrrädern aller Art Dahersausenden gewährt sie eine sichere und dank der Spannweite von nur 18 m. auch eine kurzfristige Überfahrt. Die Kyburgbrücke verlangt anderseits vorsichtiges Fahren und menschenfreundliche Rücksichtnahme; denn dieser Tössübergang kann nur als Einbahn benützt werden. Der Fussgänger aber wandert am sichersten darüber, wenn er sich auf dem Gehsteig hält, mit dem das Innere der Brücke glücklicherweise von jeher versehen war.

---

[132] Den Unfallbericht siehe «Der Landbote» Nr. 225 vom 30. IX. 1974, S. 23, «Durch den Auslegearm des 'Traxes' wurden sämtliche sieben Querträger entzweigerissen oder doch erheblich beschädigt. Der an der alten Brücke entstandene Schaden ist sehr gross, weshalb sie wegen Einsturzgefahr vorübergehend für den Fahrzeugverkehr geschlossen bleiben muss». — Für verschiedene Hinweise über Beschädigung und Wiederinstandstellung det Kyburgbrücke danke ich den Herren Louis Friedrich von der Stadtpolizei Winterthur (technische Daten der Schäden), Erich Frank vom kantonalen Amt für Brückenbau und Brückenunterhalt sowie Bruno Humbel vom Tiefbauamt der Stadt Winterthur (Wiederaufbau der Brücke).