

Andreas Mäder, Stefan Schreyer, Birgit Seidel und Simon Vogt

Verkehrswege im Gebiet des Üetlibergs



Herbst 1994

STIFTUNG FÜR DIE ERFORSCHUNG DES ÜETLIBERGS

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Einführung
Seite 2	Verkehr von prähistorischer bis frühmittelalterlicher Zeit
Seite 6	Wegreste des Mittelalters
Seite 12	Neuzeitliche Wege und Verkehrsmittel
Seite 16	Wegsysteme auf dem Üetliberg
Seite 20	Bibliographie

Die Autoren: Andreas Mäder, Stefan Schreyer und Simon Vogt sind Studenten der Ur- und Frühgeschichte an der Universität Zürich bzw. Bern sowie freie Mitarbeiter der Kantonsarchäologie Zürich; Birgit Seidel ist Geschichtsstudentin am Historischen Seminar der Universität Zürich.

Wir danken Herrn J. Keresztes, Projektleiter Üetlibergtunnel, Herrn H. Waldburger, SZU, Herrn Dr. Urs A. Müller, Leiter Geschichte IVS, für die Unterstützung.

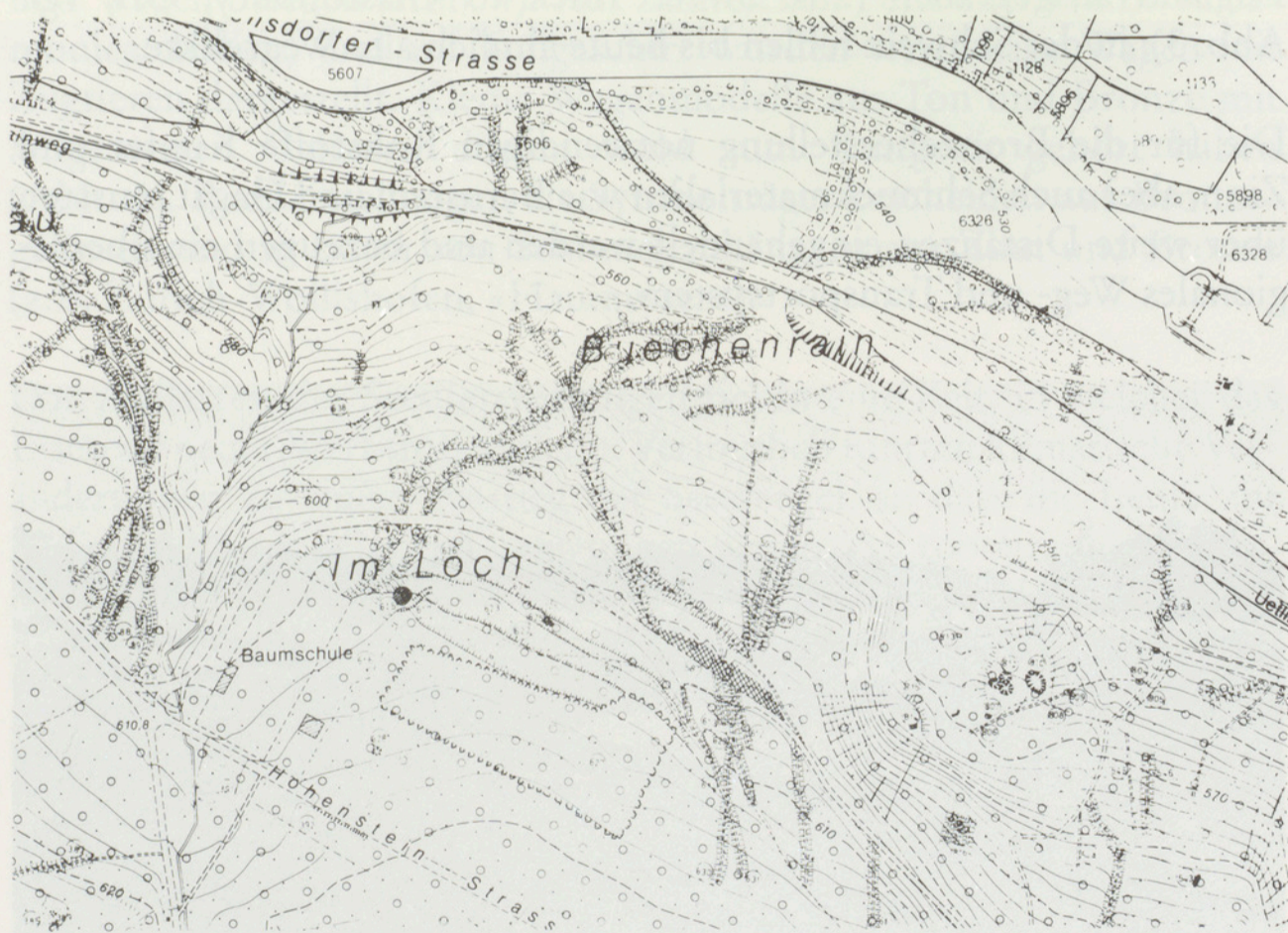
Impressum: Umschlagbild: Hohlweg im Wald oberhalb der Cheri, Zürich-Albisrieden
Fotos: M. Gygax, S. Vogt (Kantonsarchäologie Zürich)
Redaktion: G. und P. Nagy sowie Y. Reich
Gestaltung: Kantonsarchäologie Zürich, Projektgruppe Üetliberg
Herstellung: Stäubli AG Zürich
Herausgeber: Stiftung für die Erforschung des Üetlibergs
Adresse: Christian Bretscher, Splügenstr. 10, 8027 Zürich, Tel. 01/201 19 19
© 1994 Stiftung für die Erforschung des Üetlibergs

EINFÜHRUNG

Die Erforschung alter Wege, Hohlwege und Strassensysteme im Üetliberggebiet ist Teil eines mehrjährigen Prospektionsprojekts, das von der Stiftung für die Erforschung des Üetlibergs finanziert und in enger Zusammenarbeit mit der Kantonsarchäologie Zürich durchgeführt wird. Übergeordnetes Ziel des Projekts ist die Rekonstruktion der Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte des Üetlibergs und seiner angrenzenden Gebiete, wobei die Wegforschung einen wichtigen Teilaspekt bildet. Die Forschungstätigkeit der Arbeitsgruppe umfasst Gelände- und Archivarbeiten. Für die Auswertung der Resultate aus den Geländekartierungen (Abb. 1) bilden neben historischen Quellen v.a. die Landkarten, die seit dem 17. Jahrhundert interessante Details zeigen, die wichtigste Arbeitsgrundlage.

Die vier folgenden Beiträge sollen Einblick geben in die Bedeutung von Wegen im Rahmen der Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte des Üetliberggebietes und in die Entwicklung des regionalen Verkehrsnetzes. Sie beleuchten auf diese Weise auch die Mobilität des Menschen von der Urgeschichte bis heute.

Abb. 1: Ausschnitt aus einem Gemeindeplan (1 : 1000) mit den Ergebnissen der Kartierungsarbeit. Dargestellt sind sämtliche vom Menschen verursachte Veränderungen des Geländes wie Hohlwege, Terrassierungen und Mulden.

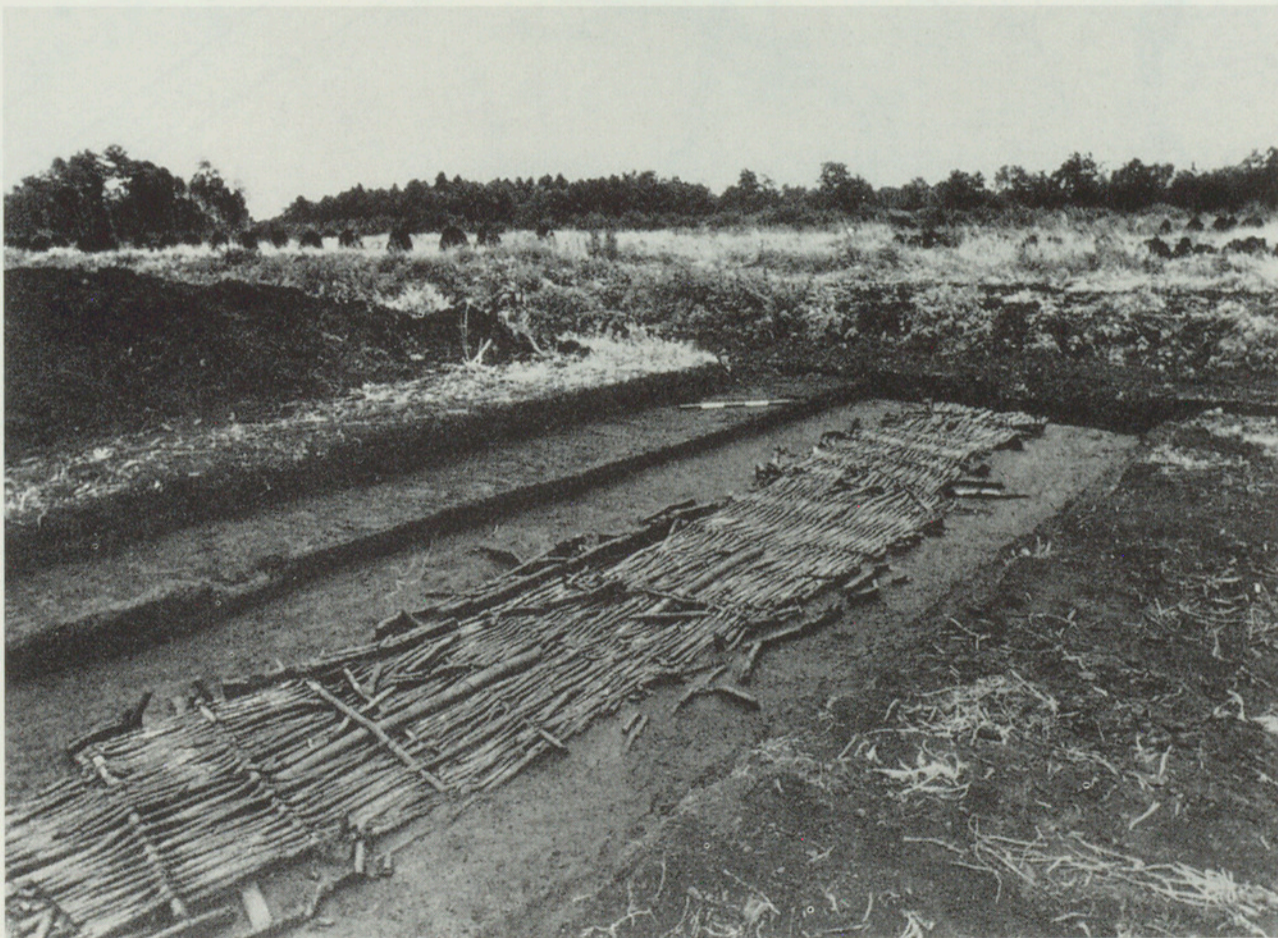


VERKEHR VON PRÄHISTORISCHER BIS FRÜHMITTELALTERLICHER ZEIT

Die frühesten Spuren menschlicher Aktivitäten auf dem Üetliberg stammen aus der Jungsteinzeit. Aus dieser Zeit sind an den Seen des schweizerischen Mittellandes – so auch am Zürichsee – zahlreiche grössere Ansiedlungen bekannt (z.B. Zürich-Kleiner Hafner, Zürich-Mozartstrasse, Horgen).

Die Flüsse bildeten leicht passierbare Einschnitte im dichten Waldbestand und wurden daher als Verkehrswege und als Orientierungshilfe von den Menschen genutzt. Aus mehreren Mittellandseen stammen Überreste von Einbäumen, die von der Wichtigkeit der Gewässer als Verkehrswege zeugen. Ortsfremde Rohstoffe wie Feuerstein, Grüngestein und Kupfer belegen bereits für diese Zeit einen überregionalen Handel. Radfunde aus Zürich, Egolzwil LU, Vinelz BE usw. (Abb. 2) belegen, dass die Bewohner der Seeufersiedlungen in der ausgehenden Jungsteinzeit den Wagen bereits gekannt haben. Auch dürfte in dieser Zeit die Domestikation des Pferdes erfolgt sein. Der Transport von Gütern mit zwei- oder vierrädrigen Karren setzt Wege voraus, da weite Gebiete der Landschaft versumpft oder von dichtem Wald bewachsen waren. Einfache Prügelwege wurden z.B. in Südwest-England ausgegraben (z.B. Sweet Track to Glastonbury, GB, vgl. Abb. 3); in der Schweiz fehlen bis heute ähnlich alte Wegrelikte.

Die für die Bronzeherstellung notwendigen Rohstoffe Kupfer und Zinn, aber auch Schmuckmaterialien wie Bernstein und Gagat mussten über weite Distanzen eingehandelt werden und bezeugen ein überregionales Weg- und Transportsystem.



Jungsteinzeit (4500–2000 v. Chr.)



Abb. 2: Wagenräder und Radachse von Zürich-Pressehaus (vgl. U. Ruoff, *Die Ufersiedlungen an Zürich- und Greifensee*. *Helvetia Archaeologica* 12, Nrn. 45/48, 1981, Abb. 28).

Bronzezeit (2000–800 v. Chr.)

Abb. 3: Jungsteinzeitlicher Prügelweg durch ein Mooregebiet in England, der sogenannte «Sweet Track to Glastonbury» (vgl. P. Pétrequin, *Gens de l'eau* [1984], Abb. 34).

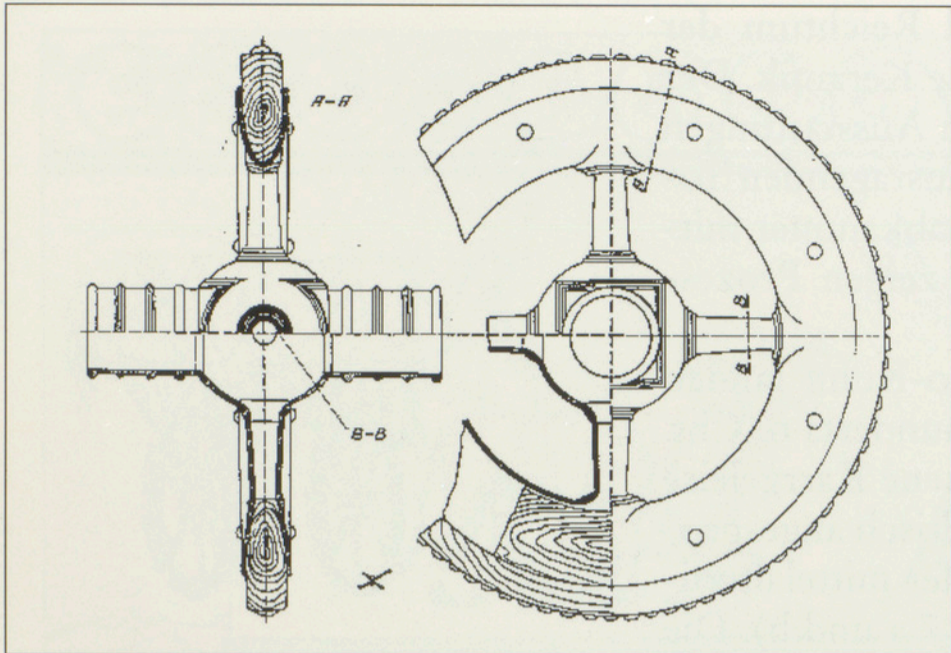


Abb. 4: Rad von Cortailod (vgl. M. Höneisen, Die bronzezeitlichen Räder der Schweiz, in: Das Rad in der Schweiz vom 3. Jahrtausend v. Chr. bis um 1850 [Mönchaltorf, 1989], 27, Abb. 4).

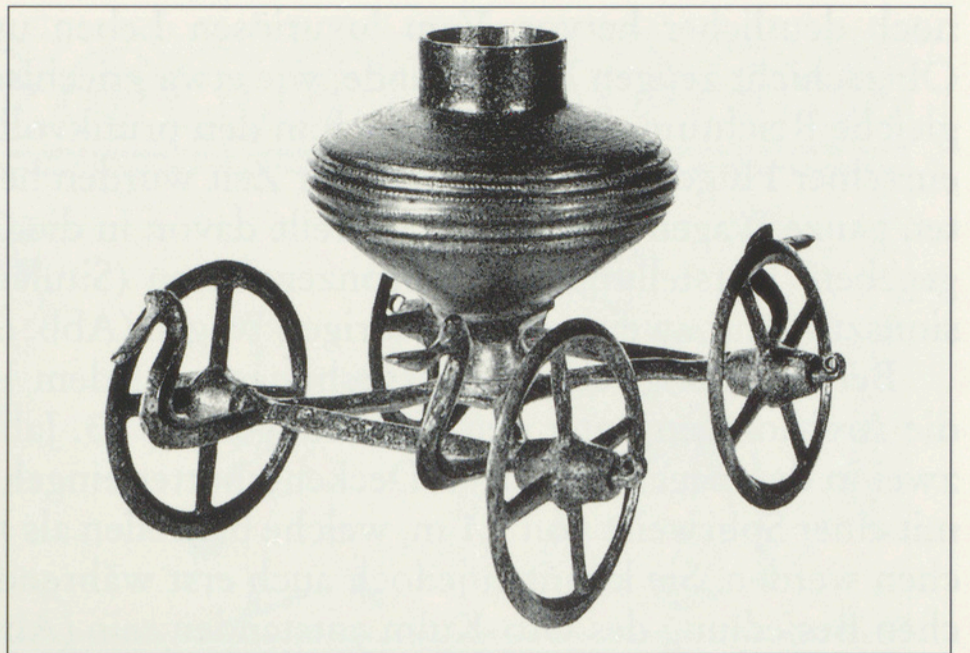


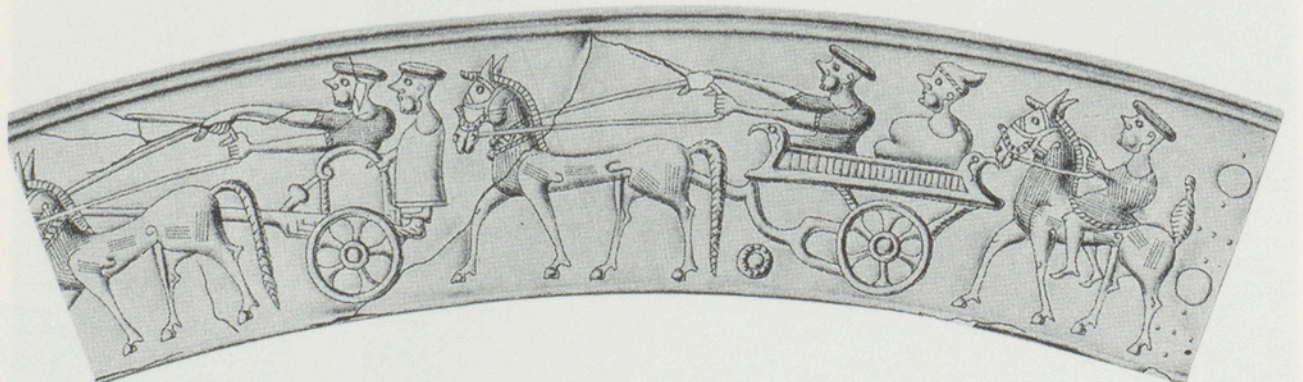
Abb. 5: Bronzezeitlicher Kultwagen aus einem Urnengrab bei Acholshausen, Deutschland (vgl. Chr. Pescheck, Ein reicher Grabfund mit Kesselwagen aus Unterfranken. Germania 50, 1972, Taf. 3a).

Aus Siedlungen, reich ausgestatteten Gräbern und Depots sind zahlreiche bronzene Wagenbeschläge, Scheiben- und Speichenräder sowie Trensenpaare bekannt, welche die Bedeutung von Pferd/Ochse und Wagen belegen (Abb. 4). Auf zahlreichen Felsbildern (z.B. Valcamonica, Italien) und auf Tongeschirr wurden vierrädrige Wagen mit Zugtieren dargestellt. Kleine Wagenmodelle aus Ton und Bronze mit aufgesetzten Gefäßen dürfen wohl zum Kultgerät gehört haben (Abb. 5). Raddarstellungen als Symbolträger erscheinen auf Bronzegefäßen und in Form von Schmuckanhängern aus Zinn und Bronze (z.B. Zürich-Wollishofen, «Haumesser»).

Eisenzeit (800–15 v. Chr.)

Das Auflösen der Seeufersiedlungen fiel in eine Zeit, in welcher das Eisen als neuer Werkstoff aufkam. Vermutlich führten klimatische Veränderungen zu einem Anstieg der Seespiegel, so dass die Leute zur Aufgabe ihrer Siedlungen gezwungen waren. An topographisch markanten Stellen entstanden befestigte Siedlungen, deren Herrscher von der Kontrolle der Handelswege profitierten. Auch der Üetliberg gehört zu diesen Fürstensitzen. Bereits in der Bronzezeit feststellbare soziale Unterschiede traten jetzt in der frühen Eisenzeit (Hallstattzeit)

Abb. 6: Ausschnitt aus der Bronzesitula von Vače, Slowenien, mit Wagendarstellungen (vgl. L. Pauli, Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter [Zürich 1979], Abb. 101).



noch deutlicher hervor. Vom luxuriösen Leben und Reichtum der Oberschicht zeugen Importfunde, wie etwa griechische Keramik. Der gleiche Reichtum drückt sich auch in den prunkvollen Ausstattungen einzelner Hügelgräber aus. In dieser Zeit wurden herausragenden Toten ganze Wagen oder Räder als Teile davon in die Grabkammer mitgegeben. Darstellungen auf Bronzegefäßen (Situlen) zeigen Prozessionszüge mit zwei- und vierrädrigen Wagen (Abb. 6).

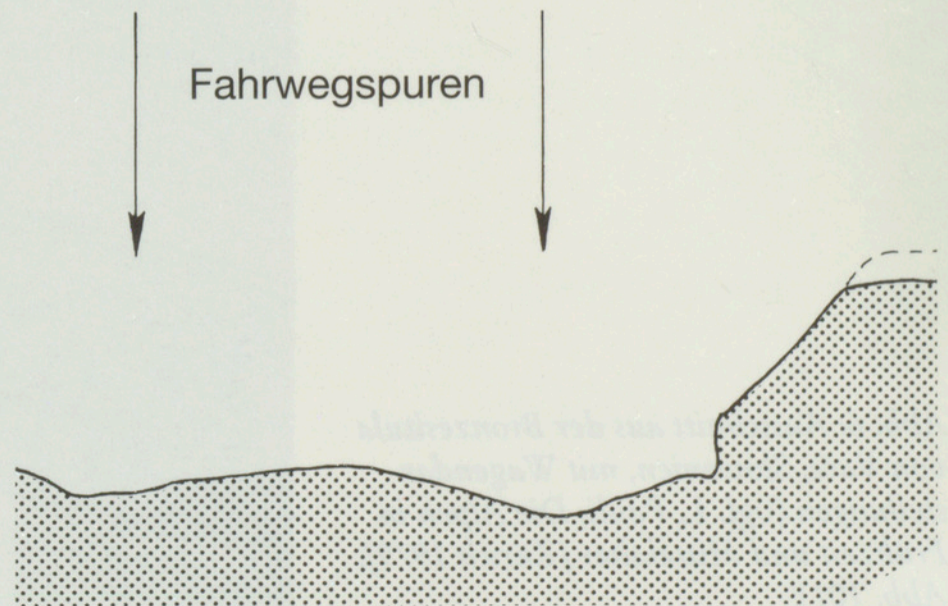
Bei archäologischen Untersuchungen auf dem Uto-Kulm fanden die Archäologen unter den Einfüllungen des 13. Jahrhunderts n. Chr. zwei in den nagelfluhartigen Deckenschotter eingehauene Karrgeleise mit einer Spurweite von 1,1 m, welche bisweilen als keltisch angesprochen werden. Sie könnten jedoch auch erst während der mittelalterlichen Besiedlung des Uto-Kulm entstanden sein (Abb. 7 a und b). Die Toranlage beim Hauptwall könnte ebenfalls keltisch sein, sie ist jedoch noch nicht untersucht worden.

Die römische Präsenz in unserem Gebiet beginnt mit dem Alpenfeldzug unter Kaiser Augustus um 15 v. Chr. Zeitgleich mit der Errichtung des Kastells auf dem Lindenhof in Zürich dürfte eine bisher nur durch spärliche Reste (Keramik, Münzen und Ziegel) belegte Anlage auf dem Uto-Kulm sein.

Gutshöfe (z.B. Altstetten, Dietikon, Mettmenstetten, Uitikon) mit Herrenhaus und zahlreichen Gesinde- und Wirtschaftsgebäuden versorgten die stationierten Truppen und die Märkte ziviler Dörfer und Städte mit Landwirtschaftsprodukten und Handwerkserzeugnissen wie zum Beispiel gebrannten Ziegeln. Aus Gallien und Italien importiertes Tafelgeschirr (sogenannte Terra Sigillata) und Amphoren, in welchen Wein, Olivenöl, Fischsauce und Datteln aus dem Mittelmeerraum transportiert wurden, zeugen von einem regen Handel mit entfernten Provinzen des Reiches (vgl. Abb. 8). Für den Transport solch grosser Gütermengen waren ausgebaute Strassen Voraussetzung. Überlandstrassen mit Plattenbelag, wie wir sie in Italien finden, scheinen in der Schweiz aber zu fehlen. In ländlichen Gebieten sind Strassen mit mehreren übereinanderliegenden Schotterkoffern zu finden (z.B. Dietikon, Neftenbach, Zürich, Oberwinterthur, vgl. Abb. 9). Es ist

Römerzeit (15 v. bis 450 n. Chr.)

Abb. 7: a) Fahrwegspuren im Bereich des Uto-Kulm (Ausgrabung 1984).
b) Profilzeichnung der Fahrwegspur mit einer Spurbreite von ca. 1 m.



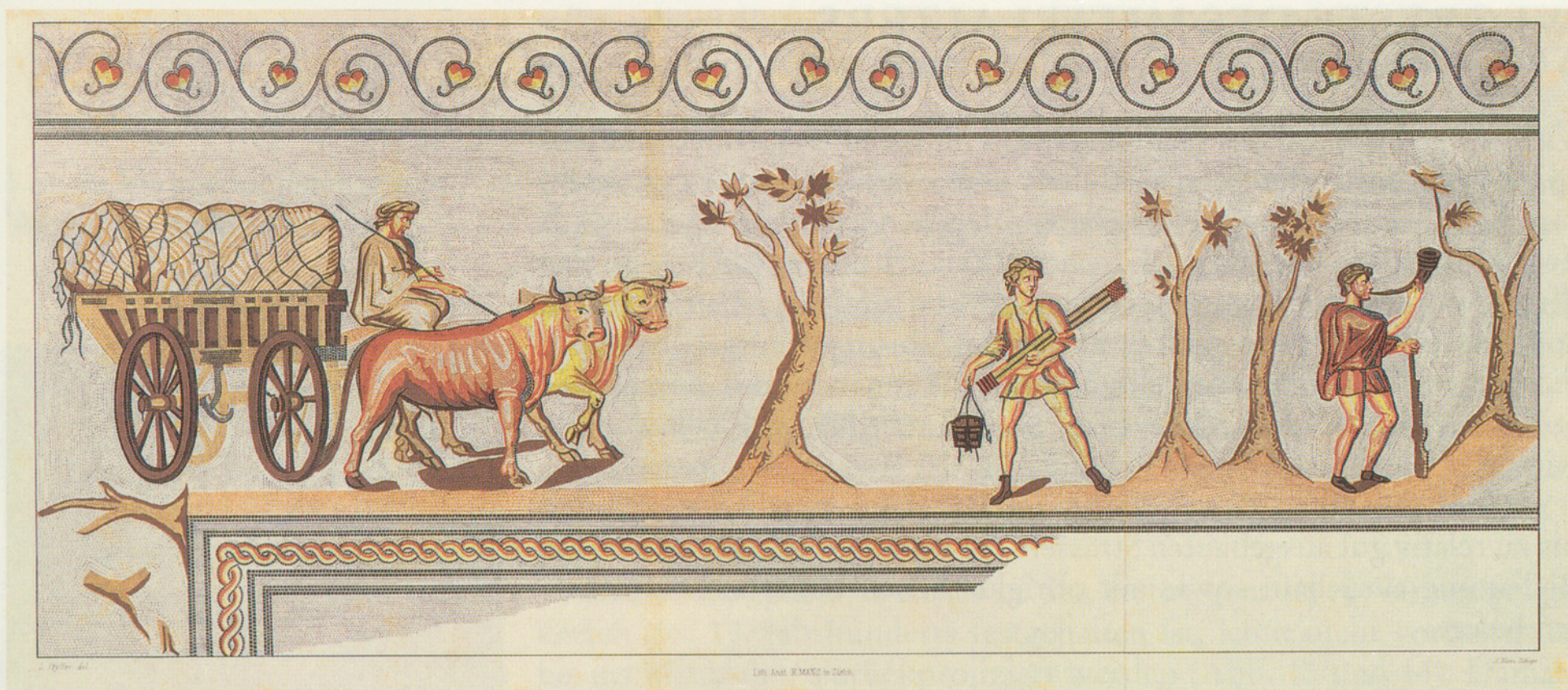


Abb. 8: Ausschnitt aus dem sogenannten Pastoralmosaik mit Bauerngefahr aus der römischen Villa von Orbe-Boscéaz (vgl. C. Bursian, *Mosaikbild von Orbe. Mittheilungen der Antiquarischen Gesellschaft Zürich*, Band 16, 1867–1870, II. Abteilung, 1. Heft, 1–7 und Tafel 1).

möglich, dass ein Teil der in späteren Zeiten wichtigen Übergänge auf und über den Üetliberg bereits in römischer Zeit genutzt wurde, doch fehlen hierfür die archäologischen Hinweise. Mit dem Abzug grosser Truppenteile von den Provinzgrenzen nördlich der Alpen unter dem Druck der Völkerwanderung zu Beginn des 5. Jahrhunderts n. Chr. verschwand der römische Einfluss zugunsten germanischer Stämme, die sich langsam, aber stetig in unserer Region auszubreiten begannen. Die Strassen wurden vermutlich weiterhin benutzt und gelten als Kern des nachrömisch-frühmittelalterlichen Verkehrsnetzes. (St.S.)



Abb. 9: Oberwinterthur-Unteres Bühl. römischer Vicus: Übersicht über die Schichten der ältesten Strassenkoffer mit randlich begrenzender Steinreihe (Ausgrabungen 1979).

WEGRESTE DES MITTELALTERS

Viele Wege im Areal des Üetlibergs sind jüngeren Ursprungs und beispielsweise durch die Forstwirtschaft oder den Verschönerungsverein um die Jahrhundertwende erstellt worden. Andere aber sind uns aus dem Mittelalter oder aus noch früherer Zeit erhalten geblieben. Einige dieser Wege werden heute noch genutzt und sind ausgebaut worden, andere aber wurden zugunsten neuer Wegführungen aufgegeben. Um diese alten Wege oder Wegrelikte (Abb. 10) genauer zu datieren, sind wir vor allem auf altes Kartenmaterial und schriftliche Quellen angewiesen.

Das Spektrum an Wegen reichte im Mittelalter von Trampelpfaden bis zu relativ gut ausgebauten Strassen. Sie waren je nach Funktion und Bedeutung ausgebaut sowie mit obrigkeitlichen Unterhaltsvorschriften belegt.

Zu Verkehrsverbindungen mit überregionaler Funktion gehören u.a. Handels-, Heer-, Pilger- und Poststrassen. Auch die Albiskette und der Üetliberg weisen Übergänge von überregionaler Funktion auf, wie diejenigen, welche das Zürichseegebiet mit der Innerschweiz verbinden (z.B. Horgen–Baar).

Ein wichtiger Übergang war die Verbindung von Zürich nach Bremgarten bei Albisrieden, wie auf dem Hallerplan gut zu sehen ist (Abb. 11); der Verlauf entspricht teilweise der heutigen Birmensdorferstrasse. Kriegingenieur und Feldbaumeister Johannes Haller beschrieb ihn 1620 in seinem im Auftrag des Stadtzürcher Kriegsrates erstellten «Bericht über die Landschaften einer loblichen Statt Zürich» wie folgt:

«Ein grosse und gännge strass von der stadt Zürich nach Brämgarten und den fryen Ämptern gadt durch das dorf Birmenstorf.» ... «Und den ein verborgne Strass von Zürich durch Ütikon, Räbstal, Rudersteten nach Brämgarten.» (StAZ, B III 302b, f.51)

Zu den regionalen Verbindungen werden Kirchwege (z.B. Utikon–Altstetten) und Wege des regionalen Handels gezählt.

Feste, ständig nutzbare Verbindungswege zu benachbarten Dörfern gab es relativ wenige. Die Ortschaften untereinander waren mit einer festen «strass» oder «lantstras» verbunden, für deren Unterhalt oft die unmittelbaren Anstösser aufzukommen hatten. In der Wiediker Offnung (Bekanntmachung von Gesetzerlassen) von 1487 finden wir dazu einige Beispiele:

Es wird bestimmt, dass derjenige, der den Werd (Hof) «*innhat, der sol ein lantstrass in guetten eren haben* [unterhalten], *das man sy gefaren, ritten und gan moge*». Oder auch dass, «*wer den acker ze den Hurden jetz in hat oder hernach haben wirt, der sol die lantstras so under dem selben acker gat i guetten eren haben, das man sy gefaren ritten und gan muge*», sonst wird angedroht, dass man über seinen Acker

Wege überregionaler Funktion und Fernverkehrswege

Wege regionaler Funktion und Nahverkehrswege

Lokale Verbindungswege und Wege innerhalb eines Ortes



Abb. 10: Hohlweg im Gebiet des Üetlibergs.

selbst fahren dürfe: «so mogent sy den vorgeseiten acker ze den Hurden uff tun und man sol und mag dan da durch ritten faren und gan.» (SAZ VI A Nr. 2, 33).

Das lokale Wegnetz dürfte mit Dorf-, Flur- und Waldwegen relativ dicht gewesen sein. Die Wege in den Ortschaften waren im allgemeinen nicht gepflastert (Abb. 12). Viele Grundstücke waren mit einem Wegrecht belegt, welches den Zugang zum eigenen Land durch fremde Grundstücke, hausnahe Obstgärten oder Äcker gewährte: «Ein stükli boumgarten stosst ümmethalben Johanniss Guldener des tischmachers deeshalb an Felix Mathjysen, bodenhalb an mein dess schuldners abgetheilten boumgärtli bergshalb an den haussweg, dem Johanniss Guldener tischmacher bin ich in seinen garten weg zugeben schuld.» (alb. Urbar, S. 247)

Das Flurwegnetz, welches in den ersten genaueren Vermessungskarten des 19. Jahrhunderts festgehalten ist, kann nicht vorbehaltlos bis ins Mittelalter zurückprojiziert werden (Abb. 13 und 14). Damals gab es mehrheitlich nur solche Wege, welche im Frühjahr über die noch unbebauten Äcker führten und nach der Ernte im Herbst wieder beseitigt wurden. Das fest geregelte System der Dreifelderwirtschaft erlaubte zudem die Wegführung über brachliegendes Ackerland. Jedes Jahr wurde daher der Verlauf dieser Wege neu bestimmt. So kann man davon ausgehen, dass im dorfnahen Flurbereich ein festes Wegnetz, das einzelne Fluren miteinander verband, erst im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit mit der Veränderung des Wirtschaftsystems entstand.

Da der Üetliberg bis heute vor allem als Holzlieferant dient, war und ist er übersät mit Holztransportwegen. Früher bestanden diese oft



Abb. 11: Ausschnitt aus dem sogenannten Hallerplan von Johannes Haller und Hans Conrad Gyger von 1620 (StAZ).

nur während der Waldarbeiten im Winter. Wenn überhaupt, sind sie im Gelände nur noch als Relikte zu erkennen. Moderne Wege sind im Unterschied dazu relativ leicht zu erkennen, da sie gut ausgebaut sind und sehr geradlinig verlaufen.

Flurnamen weisen oft auf ehemalige, teils bis in die moderne Zeit fortbestehende Wege oder Strassen hin. «Wegwysen» (1483, Ackername), «Chatzenstrick» (1570, schmaler Pfad), «im langen Weg» (1801, beim Sonnenbüel), «am Herrweg» (1435, mittelalterliche Fernstrasse), «Kühweg» sind nur einige Beispiele, die dafür zu finden sind. Durch einzelne Flurnamen erfahren wir manchmal erst vom Bestehen ehemaliger Wege, bei anderen wird erst durch den Flurnamen deutlich, welche Funktion die betreffenden Wege einmal gehabt haben könnten.

In den Quellen erscheinen Wege oder Strassen in verschiedenen Zusammenhängen. Diese betreffen den Weg selbst oft nur randlich, und es kann daher meist nicht genauer definiert werden, welchen Streckenverlauf er nahm (Abb. 15).

Schriftliche Quellen, die genauere Aussagen zu mittelalterlichen Wegen erlauben als nur deren schlichte Nennung, sind selten. Einzelne Wege, die ganzjährig genutzt wurden, tauchen vor allem in Streitigkeiten um das Nutzungsrecht auf. Einzelheiten über die Wegführung erfahren wir vor allem, wenn einzelnen Nutzern das Wegrecht verwehrt wurde oder Anstösser im Zusammenhang mit Unterhaltsverpflichtungen genannt wurden. Besonders in Urbaren (Güterverzeichnisse), Offnungen, Zehntenverzeichnissen (Abgabeverzeichnisse) und in Ratsurkunden sind Wege erwähnt.

– eine Aufzählung von Besitz oder Einnahmen:

«...im anwandern da gat im fösweg dar gen Altstetten und ist ein acker stost an einer sitten an der Korherren Breitten...» (Selnauer Urbar 1474, StAZ GI 156)

«Item die Hallers wittwa gitt von der hub 6 quarter kernen [Korn] lit under Wilden Hub. Aber gitt sy von einem garten ob dem hus 1 qu. kernen stost an die strass und an des Meijershoff bünten.» (1490, Einnahmen des Grossmünsters, StAZ GI 105)

– die genaue Beschreibung eines Pfandes:

«1 vierling wissblätz der Brunnacher gut, stost: oben an Ulrich Wjyder 2. an den Haller unden und nebet an die landstrass.» (Schuldbrief 1687, alb. Urbar, S. 61)

– Bestimmungen einer Offnung:

«Es gat ouch ein weg uf Emmut [ob Albisrieden gelegen, oberhalb der Kehri]. Wer den weg uffhin faren wil mit sinem pflug, wenn er kommet zu Seilers reben, so sol er dannenthin an pflugtryben uffhin faren.» [der Pflug muss zum Transport auf ein Holzgestell, damit der Weg keinen Schaden nimmt]. (Wiediker Offnung StAZ GI 195)

– eine Aufzählung der zugehörigen Güter eines abgabepflichtigen Gebietes: «Der zehnden zu Rieden stost beim gmeinmarch usshin bis an Altstetter gueten [Güter]. [...] Item underem Albis von widen an die

Flur- und Wegnamen

Quellenlage



Abb. 12: Die Berner verwüsten die Gegend um Schwarzenburg. Abbildung aus der Tschachtlanchronik (1470) mit der Darstellung eines Dorfweges.

Abb. 13: Tafelgemälde von Hans Leu dem Älteren: Ansicht der Stadt Zürich, 1497–1502. Tempera auf Holz (Photo SLM).



straass, so gen Bonsteten gat.» (Zehntenbeschrieb ca. 1590, StAZ GI 92, S. 25)

Für die Neuzeit ist die Quellenlage wesentlich günstiger: Strassenbauakten, Katasterpläne und Pläne über neu zu bauende Strassen wie auch Aufstellungen über die Ausgaben des Strassenunterhalts liefern uns viel Material über das damalige Strassen- und Wegenetz.

Der Weideweg in das Oberholz (Gemeinde Uitikon)

Dank eines Streites der Albisrieder mit Ringlikon um das Wegrecht haben wir genauere Angaben für einen Einzelfall, den Weg zu einer Weide im Oberholz (Abb. 15 und 16):

Die Albisrieder beklagen sich beim Rat der Stadt Zürich, dass die Leute des Hofes Ringlikon *«inen einen weidwäg uss dem Brand inn Lübissegg mit irem vech zefaren den sy aber von allerhar gebruchyt yngehaget»* hätten. Der Rat entscheidet zugunsten der Albisrieder, dass *«by dem Brand, Lübissegg unnd Schwenden holtz, unnd des hofs Ringlicken achern, ein fryger ussgemacheter unnd offner weidweg gwessen, dardurch die von Rieden inn Lübissegg das Oberholtz, unnd der enden zu weid fahren mögen.* (1570, SAZ VI Al C 8, alb. Kopialbuch, S. 61. Vgl. Abb. 16)

Den ungefähren Verlauf dieses Weges muss man sich so vorstellen: Er fängt im Dorf Albisrieden an, führt durch das Gebiet der heutigen Kühweid (in dem ganze Hohlwegbündel erhalten geblieben sind [Abb. 15]), über den Dunkelweghau und Feldenmooshau durch die Untere Hueb in Richtung Brand. Durch das Schwendenholz geht es weiter nach Liebegg und in das Oberholz. Der Weg war ein *«fryger ussgemacheter unnd offner weidweg»*, das heisst, er war vom Unterholz befreit und, wo nötig, durch Gatter und Zäune von Äckern und Rebstöcken abgetrennt: *«...die von Üttigkon by irem wäg, so sy durch*



Abb. 14: Ausschnitt aus dem «Plan de la ville et des Environs de Zurich (Breiting fecit Zurich 1804)» (ZB 4 Lb 55 : 1).

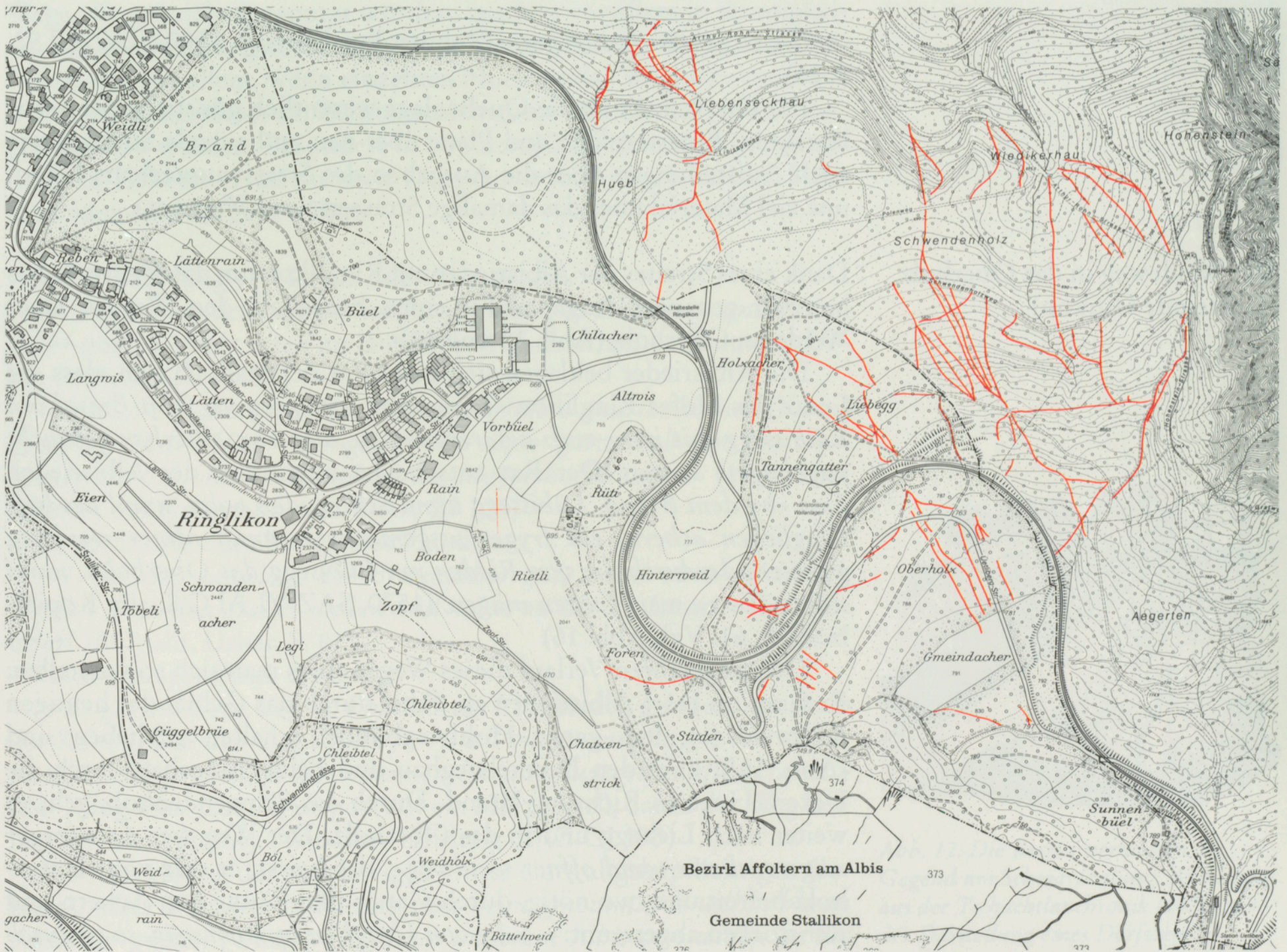


Abb. 15: Ausschnitt aus dem Gemeindeplan 1:5000 im Gebiet der Fluren Liebegg und Oberholz mit dem Verlauf der heute im Gelände noch sichtbaren Wegsysteme (rot: möglicher Verlauf des in der historischen Quelle erwähnten Weges). (Reproduziert mit Bewilligung des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich vom 26.8.1994.)

das holtz uf Rieden zu bruchend, auch ein gätterli, alld türli häncken. Unnd also jedertheill die hegi und zünung die im (wie obstadt) zema- chen zugetheillt ist, jertz unnd hiernach inn eeren hallten [unterhalten], und haben, onne des anderen costen unnd schaden. [auf eigene Rech- nung]» (1567, SAZ VI AI C 8, alb. Kopialbuch, S. 39 ff.). (B.S.)

Abb. 16: Spruchbrief zum Weidweg im Bereich Brand und Oberholz aus dem Jahre 1570 (SAZ VI AI C 8, alb. Kopialbuch, S. 61).

Von Rieden dardürs Im Weidgang In Das
 Oberrath und Wier gemachten Guts Vorhab:
 m. Und allda mit dem Wirt allein Inwendig
 Understandt. — Da ist von uns
 darad. — Situmalen sich durch alle Mann:
 Inm. so Wirt: dardürs dardürs von Rieden dardürs
 gezeiget. Und so ist dardürs pflichtlich zu funden
 Das dardürs dardürs dardürs dardürs. In dem
 Brand Lübißweg und dardürs dardürs. Und das
 Hofe Ringlich dardürs. Die dardürs dardürs:
 dardürs und dardürs wird dardürs dardürs. Das:
 dardürs die von Rieden, Inm. Lübißweg das Ober:
 Hofe. Und das dardürs zu dardürs dardürs mügen.
 So dardürs die von Ringlich dardürs. dardürs dardürs:
 dardürs dardürs dardürs dardürs. dardürs dardürs:
 Und die von Rieden. dardürs dardürs. Und die:
 das dardürs dardürs zu dardürs zu dardürs dardürs.
 dardürs. — Und zu dardürs in dardürs
 von Ringlich dardürs dardürs dardürs. mügen
 die dardürs. Inm. Hofe dardürs dardürs. Inm:
 dardürs. Und dardürs dardürs. Das dardürs
 von dardürs von Rieden dardürs. allda dardürs dardürs
 dardürs mügen. — Und dardürs dardürs
 dardürs dardürs dardürs von Ringlich dardürs
 dardürs. Das dardürs dardürs mit dardürs
 und dardürs dardürs dardürs dardürs. dardürs
 dardürs dardürs. Und dardürs dardürs dardürs
 Das dardürs. Die dardürs dardürs allda dardürs
 dardürs

NEUZEITLICHE WEGE UND VERKEHRSMITTEL

Neuzeitliche Verkehrswege von überregionaler Bedeutung, wie die Strasse Albisrieden–Waldegg–Birmensdorf oder Albisrieden–Uitikon–Bremgarten, haben teilweise bereits im Mittelalter bestanden (vgl. hierzu S. 6). Ein erster Hinweis auf eine solche Verkehrsverbindung liegt möglicherweise in der Nennung einer «Landtstrass» in einer Quelle von 1329 vor. Erst 1580 kann ein Teil eines solchen Weges, die heutige Cheri oberhalb von Albisrieden, durch den Flurnamen «Kehristapfen» konkret belegt werden.

Auf dem Hallerplan von 1620 (Abb. 11) ist der Verlauf dieser Strasse klar erkennbar, ebenso auf dem Militärquartierplan Gygers aus dem Jahre 1660 (Abb. 18). Der stark vereinfachte Streckenverlauf verbindet ziemlich geradlinig das Dorf Albisrieden mit Birmensdorf, führt jedoch nicht nach Uitikon hinein.

Der südliche Abschnitt dieser «Zürich Strass» ist auf dem Vogteiplan von Gyger 1643 namentlich kartiert und dessen Streckenverlauf zwischen Waldegg und Birmensdorf in grosser Detailgenauigkeit dargestellt (Abb. 20).

Auf der Gygerkarte von 1667 (Abb. 22) wird auf der Höhe westlich von Waldegg auf einem kurzen Wegabschnitt eine doppelte Wegspur mit beidseitiger Verzweigung dargestellt. Es könnte sich hierbei um einen Bereich handeln, wo sich Wagen vor der Abfahrt nach Albisrieden bzw. nach dem Aufstieg gegen Birmensdorf ausweichen konnten.

1764 wurde ein Projekt für den Neubau der Landstrasse von Albisrieden nach Birmensdorf in Angriff genommen, wobei mit Fronarbei-



Abb. 17: Hohlweg im Gebiet des Üetlibergs (Zürich-Albisrieden, Fluren Kühweid und Im Gubel).



Abb. 18: Ausschnitt aus der Militärquartierkarte Nr. 1 des H. C. Gyger aus dem Jahre 1660.

In die Zeit von 1872 bis 1875 fällt auch der Bau einer Adhäsions-eisenbahn auf den Üetliberg. Für die damalige Zeit war der Bau einer Bahn, die sich mit Hilfe der Reibung zwischen Rad und Schiene fortbewegt und dabei Steigungen bis 70% bewältigt, ein gewagtes Unternehmen. Am 10. Mai 1875 konnte die Bahn feierlich eröffnet werden, und zwei Tage später nahmen die drei Lokomotiven «Albis», «Uto» und «Manegg» mit insgesamt sechs Personenwagen den linienmässigen Betrieb auf (Abb. 21). Infolge grosser Einnahmeverluste in der Zeit nach dem 1. Weltkrieg und steigender Personal- und Kohlekosten musste Ende 1920 der Betrieb vorübergehend eingestellt werden, 1922 wurde er wieder aufgenommen.

Mit dem Ausbau des Zürcher S-Bahn-Netzes kam die SZU 1990 endlich zur Streckenerweiterung bis in den Hauptbahnhof Zürich.

Um 1906 wurde ein Projekt für eine Luftseilbahn Albisgütli-Uto-Kulm eingereicht, das jedoch aufgrund seiner Konkurrenz zur Üetlibergbahn nie realisiert wurde (Abb. 23). 1954 wurde jedoch die Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg gebaut. Dass der Üetliberg auch in Zukunft von verkehrspolitisch grossem Interesse ist, zeigt nicht zuletzt der in Zusammenhang mit der N4 projektierte Üetlibergtunnel (vgl. Abb. 23). Geplant ist ein zweispuriger Tunnel, der Zürich-Brunau mit dem Knonauer Amt bei Wettswil verbinden soll (Abb. 24 a und b). (S.V.)

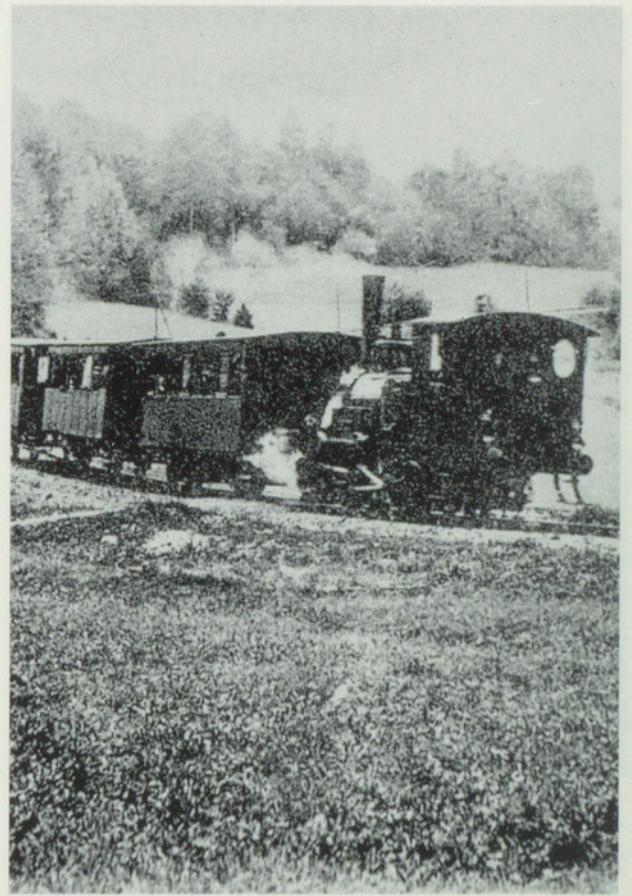


Abb. 21: Üetlibergbahn in der Ringli-koner Kurve. Photo von 1910 (Photo-sammlung der Zentralbibliothek Zürich).



Abb. 22: Ausschnitt aus der Kantons-karte des H. C. Gyger aus dem Jahre 1667 (Original im Haus zum Rechberg in Zürich).

Abb. 23: Chronologische Zusammenstellung realisierter und nicht realisierter Bahnprojekte im Gebiet des Üetlibergs:

blau: Drahtseilbahnprojekt 1887

hellgrün: Zahnradbahnprojekt, 1889

orange: Luftseilbahnprojekt Albisgütli-Uto-Kulm, 1906

violett gestrichelt: projektierte SZU-Strecken (1910–1920), inkl. Anschluss an Tramnetz

violett: bestehende SZU-Strecke

dunkelgrün: Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg

rot: Üetlibergtunnel der N4, voraussichtlich Fertigstellung 2010

Ausschnitt aus der Landeskarte 1 : 50 000, reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 29.8.1994.



Abb. 24a: Modell des Üetlibergtunnels im Bereich der Einfahrt bei Wettswil (Photo Tiefbauamt Zürich).



Abb. 24b: Luftbild im Bereich der Einfahrt des Üetlibergtunnels bei Wettswil-Filderen.





Abb. 25: Ausschnitt aus der Kantonskarte von Heinrich Keller aus dem Jahre 1828.

WEGSYSTEME AUF DEM ÜETLIBERG

Eine die gesamte Schweiz berücksichtigende Altwegforschung wurde 1984 durch das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) begonnen. Dabei werden alte Wege und Strassen inventarisiert, dokumentiert und geschützt, einzelne Routen werden neu instand gesetzt und für den Wandertourismus wiederbelebt. Durch die Grösse des Forschungsgebiets ist eine so detaillierte Geländeaufnahme, wie sie im Rahmen des Üetlibergprojekts geschieht, kaum möglich. Deshalb erstaunt es nicht, dass sich das Wegnetz im relativ kleinen Üetliberggebiet durch unsere Untersuchungen wesentlich verdichtet hat und somit die regionale oder lokale Bedeutung von Wegsystemen erforscht werden kann.

Entstehung von Hohlwegen und Hohlwegsystemen

Hohlwege entstehen durch die wiederholte und intensive Benutzung von unbefestigten Wegen als Fuss- oder Transportwege, wobei sich die Wegspur allmählich in den weichen Untergrund eintieft (Abb. 27). Durch das Fehlen einer Schotterung oder Pflasterung sind sie verstärkt der natürlichen Erosion ausgesetzt. Diese bewirkt besonders in steilem Gelände eine zusätzliche Vertiefung. Es ist jedoch schwierig, in Hangbereichen zwischen Hohlwegen und natürlichen Erosionsrinnen zu unterscheiden. Ausserdem muss auch damit gerechnet werden, dass ausgetrocknete Bachrinnen vom Menschen als Wege genutzt wurden und umgekehrt Bäche plötzlich in bereits eingetiefte, aber noch begangene Hohlwegspuren flossen und sie so unpassierbar machten. Solch unwegsame, morastige Hohlwegabschnitte gab man kurzerhand auf und verlegte die Wegspur um einige Meter auf trockeneren Boden. So entstanden nach und nach ganze Hohlwegbündel, die parallel zueinander verlaufen, sich verzweigen und überschneiden (Abb. 28).

Tiefe, hohlwegartige Rinnen können auch durch den Abtransport von gefällten Bäumen in forstwirtschaftlich genutzten Gebieten entstanden sein. Hohlwegartige Relikte im Bereich der Fluren Chli Läufi, Gross Läufi, Böschwiesenhau, Tannen und Feldermooshau könnten (nicht zuletzt aufgrund der Flurnamen) auf solche ehemalige Nutzungsarten hinweisen.

Bestandesaufnahme

Das Arbeitsgebiet des Prospektionsprojektes der Üetlibergstiftung erstreckt sich von Urdorf/Schlieren im Norden nach Südosten bis zum Mediker Boden, wobei die Hanglagen gegen die Stadt Zürich die östliche, das Reppischtal die westliche Begrenzung bilden. Hohlwegsysteme konnten vor allem in bewaldetem Gebiet kartiert werden (Abb. 26), während sie im offenen Gelände wegen der modernen Landwirtschaft, Überbauungen und Meliorationen bereits weitgehend verschwunden sind.

Trotz der scheinbar chaotischen Anordnung der Hohlwegabschnitte lassen sich einige Hauptrichtungen feststellen:

– Die Verbindung Schlieren–Utikon ist durch ein gutes Dutzend, in direkter Linie über das Alholz und Schlatt führende Hohlwege



Abb. 26: Ausschnitt aus der Landes-
karte 1:25 000 mit kartierten Hohl-
wegsystemen im Gebiet des Üetlibergs
zwischen Schlieren und Stallikon.
(Reproduziert mit Bewilligung des
Bundesamtes für Landestopographie
vom 29.8.1994.)

belegt. Der Verlauf entspricht in etwa der noch heute bestehenden Strasse. Einige Wegrelikte erschliessen dabei auch das Bädental und den Buechhoger.

– Von Altstetten ausgehend, zeichnen sich drei Hauptverläufe ab: In direkter Linie nach Uitikon, wobei sich die Hohlwegbündel v.a. im Gebiet Frauenmatt und Böschwiesenhau stark konzentrieren, in westlicher Richtung über das Bädental und Hau nach Urdorf (auf dem Hallerplan von 1620 ist der Verlauf dieses Weges erstmals verzeichnet; vgl. Abb. 11); schliesslich über die Chalberhau zur Flur Tannen Richtung Waldegg bzw. Birmensdorf.

– Die Strecke von Albisrieden nach Ringlikon lässt sich durch etliche Hohlwegsysteme nachweisen. Noch zahlreicher sind die Verbindungen Albisrieden–Üetliberg/Uto-Kulm. Mehrere parallele Systeme verlassen hier das Einzugsgebiet Albisrieden breit gefächert in Richtung Uto-Kulm, nach oben hin vereinigen sie sich allmählich wieder zu einigen wenigen Hohlwegabschnitten. Während erstere Verbindung bereits auf dem Hallerplan von 1620 eingezeichnet ist, finden wir die Wege auf den Uto-Kulm hinauf erstmals auf dem Gygerplan von 1667 (vgl. Abb. 22) kartiert. Der Verlauf im Gelände und derjenige auf der Karte entsprechen sich bestens.

– Auch von Ringlikon führen Hohlwege auf den Üetliberg, jedoch sind es nicht sehr viele.

– Schliesslich besteht, durch mehrere Hohlwegbündel belegt, eine Verbindung zwischen dem Albisgütli und dem Mediker Boden, von wo aus der Uto-Kulm entlang des Hauptgrates über die Annaburg erreicht werden kann (vgl. hierzu Militärquartierkarte Nr. 1 von H. C. Gyger aus dem Jahre 1660; vgl. Abb. 18).



Abb. 27: Hohlweg im Gebiet des Üetlibergs.

Abb. 28: Hohlwegsystem im Bereich des Üetlibergs, Fluren Frauenmatt und Böschwisenbau.



Abb. 29: Weg mit Steinpflasterung im Bereich von Zürich-Albisrieden, Fluren Kühweid und Dunkelweghau.

Einige wenige Hohlwegrelikte in der Maas und Rameren deuten eine Verbindung von Landikon nach Uitikon an. Zwischen Sellenbüren und Uto-Kulm konnten nur zwei Hohlwegabschnitte nachgewiesen werden; ein Weg auf den Uto-Kulm bleibt hier allerdings fraglich, da es sich beim oberen auch um eine Erosionsrinne handeln könnte und der untere lediglich eine landwirtschaftliche Erschliessung der Hofstetterweid darstellt.

Manchmal kann der Verlauf von alten Wegen durch moderne Strassen und Wege ergänzt werden, welche oftmals auf ältere Wegführungen zurückgehen und diese überlagern. Sehr schön lässt sich dies am Beispiel der zahlreichen Hohlwegbündel aufzeigen, die in den Salzweg in Altstetten münden oder anhand der Hohlwegsysteme zwischen Tannen und Cheri, die über einen modernen Waldweg mit den südlich des Friedhofes Eichbühl gelegenen Relikten verbunden werden können. Die Hohlwegbündel in der Flur Kühweid und den angrenzenden Bereichen finden ihre Fortsetzung im unteren Teil der Albisriedenstrasse, deren Verlauf aufgrund der topographischen Verhältnisse sicherlich als eine der wichtigsten Verbindungsachsen zwischen Stadtgebiet und den an der westlichen Flanke des Üetlibergs liegenden Gemeinden angesehen werden muss. Die Route hat aber ohne Zweifel auch stets eine überregionale Bedeutung gehabt. (A.M.)

BIBLIOGRAPHIE

D. Denecke

Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: H. Jankuhn und R. Wenskus, *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte. Vorträge und Forschungen XXII* (Sigmaringen 1979), 433–483.

U. Fortuna

Die Öffnung von Schlieren. 13. Jahrbuch von Schlieren (Schlieren 1979).

B. Horisberger

Zur Problematik der «römischen» Karrgeleise im schweizerischen Jura. *Archäologie des Kantons Solothurn* 8, 1993, 7–35 (darin weiterführende Literatur).

U. A. Müller-Lhotska

Mittelalterlicher Verkehr und Transport im Zürichgau. *Zürcher Chronik* 1993/1, 12–13.

H. Schüpbach

Inventarisierung historischer Verkehrswege. *Zürcher Chronik* 1990/1, 11–12.

H. Tempelmann

Die Üetlibergbahn, in: W. Drack P. Guyer u.a., *Der Üetliberg* (Zürich 1984).

J. Tobler

Die Üetlibergbahn (Zürich 1875).

Das Rad in der Schweiz vom 3. Jahrtausend v. Chr. bis um 1850. Katalog zur Sonderausstellung des Schweizerischen Landesmuseums (Zürich 1989).

Verein Tram-Museum Zürich, *Mitteilungsblatt* Nr. 7, 1972 (darin diverse Beiträge zur Üetlibergbahn).

