



Wege und Strassen





Wege und Strassen

	Seite
Vorwort	3
Theo Leuthold	
Vom Säumerweg zur modernen Strasse	4
Hans-Ulrich Schiedt	
Die Wanderwege	14
Stefan Jucker-Joos	
Die Waldstrassen	18
Ruedi Fluri	
Die Seestrasse – einst und heute	22
Hans Burch	
Strassenbau und Strassenbeleuchtung	30
Norbert Bürge	
Strassennamen und Hausnummern	38
Albert Caflisch	
Der Kreisverkehr	42
James J. Frei	
Horgen im Jahr 2013	48
Chronik, Bevölkerungsstatistik und Sportlerehrungen	
Marianne Sidler und Albert Caflisch	
Bibliografie, Bildnachweis und Impressum	56



Liebe Leserinnen, liebe Leser

Das Jahrheft 2014 – eine weitere Möglichkeit, um der Gemeinde Horgen und ihren Besonderheiten auf die Spur zu kommen.

Wege und Strassen erhalten wohl neben den ordentlichen Bezeichnungen auch immer wieder Schimpfnamen, wenn sie ihren ursprünglichen Dienst wegen Bauarbeiten, Sanierungsmassnahmen oder anderen Eingriffen nicht versehen können, und dies ist in den letzten Jahren und Monaten in Horgen wiederholt vorgekommen, und es wird noch einige Zeit so bleiben.

Wege und Strassen sind mehr als nur Infrastruktureinrichtungen. Sie geben Hinweise und Anhaltspunkte über Lebensweisen und Gewohnheiten von früheren Generationen. Auf der Gyger-Karte finden wir uns mit den Orts- und Flurnamen durchaus zurecht – das Strassennetz aber hat kaum etwas mit unserer heutigen Netzlösung zu tun. Von der See- und Zugerstrasse ist erst ab 1830/46 die Rede. Geschmunzelt habe ich über den Bericht, dass selbst ein Gerichtsurteil bestätigte, wenn sich die Strasse in unbrauchbarem Zustand befindet, «nötigenfalls neben der Strasse zu fahren» – keine Empfehlung für die heutige Zeit!

Die verschiedenen Strassenkategorien werden detailliert beschrieben. Dabei geht und ging es weniger um die Bezeichnung als darum, wer für die Kosten aufzukommen hat. Der Saumweg und die Sust haben Horgen zu Wohlstand und Bedeutung verholfen, und plötzlich ist der Weg über den Gotthard via Richterswil–Sattel–Brunnen wirtschaftlicher und Horgens Saumweg hat ausgedient. So schnell kann es gehen.

Bei den Geburtstagsbesuchen unserer älteren Jubilarinnen und Jubilaren höre ich oft, dass die «Bsetzi-» oder Pflastersteine nicht nur für elegante Schuhe, sondern auch für den Rollator ungeeignet seien. Ein Thema sind im vorliegenden Jahrheft auch die Horgner Strassennamen. Die einen lassen sich leicht erklären – andere können auch nach längeren Recherchen nicht eindeutig hergeleitet werden.

Alle Wege führen nach Rom, heisst ein bekanntes Sprichwort. Aber wir brauchen nicht nach Rom zu blicken, denn das Gute liegt so nah. Sie werden es bei der Lektüre entdecken!

Theo Leuthold
Gemeindepräsident

Vom Säumerweg zur modernen Strasse

Hans-Ulrich Schiedt



▲ Gyger-Karte, 1667.

In seiner 1667 entstandenen Karte des Kantons Zürich zeigt Hans Conrad Gyger für das Gebiet der Gemeinde Horgen mehrere Strassenzüge: eine Strasse vom See entlang, eine Strasse von Horgen nach Sihlbrugg – Gyger zeigt die obere Strasse –, von der bei Wüerbach noch eine Strasse über Morschwand nach Sihlwald abzweigt, die Strasse von Horgen über Bocken und Arn Richtung Schindellegi, Sattel und Einsiedeln und eine Strasse, die aus Richtung Zürich bei Wüerbach direkt in die Strasse auf dem Horgenberg mündet.



Die Siedlungen, die Verkehrsnetze und die weiteren Raumnutzungen entstanden seit jeher in einem engen Zusammenhang zueinander. Die Siedlungen und die Wege gehören zu den ältesten Raumstrukturen überhaupt. Wer die Geschichte der Siedlungen und ihrer Wirtschaft kennt, hat damit schon eine wichtige Basis für das Verständnis des Wegnetzes, und wer die Geschichte der Wege und der Verkehrsbedingungen auf diesen kennt, kann die Siedlungs- und Raumnutzungsstrukturen besser verstehen.

Die Wege hatten in der vormodernen Zeit verschiedene Funktionen als Landstrassen, als Kirch- und Leichenwege, als Mühlenwege, als Wege zum Steinbruch, auf die Allmend, zu den verschiedenen Sondernutzungsflächen, als Holz-, Flur-, Heu-, Feld-, Tränk- oder als einfache Nachbarschaftswege. In Seenähe waren Wege zu den Schiffstellen vorhanden. Der See war in das dichte Netz der lokalen Kommunikationen einbezogen. Auf den Landstrassen waren verschiedene Verkehrsfunktionen, die lokale Erschliessung des Umlandes, der lokale oder regionale Marktweg und auch die überregionalen Verbindungen vereint. Im Zusammenhang mit der Funktion und der Bedeutung der Wege standen oft auch Bestimmungen über die Wegbegrenzungen, über Zäune, Hecken, Gatter oder seitliche Gräben.

Die Horgner Landstrassen

Viele der wichtigen Hauptstrassen – besser würde man für die Zeit vor 1830 von Hauptwegen sprechen – lassen sich bis ins Spätmittelalter zurückverfolgen, manche von ihnen entstanden damals. Im Spätmittelalter kam es zu einem Bevölkerungswachstum und damit zu einer Ausdehnung und intensiveren Nutzung des Kulturrums sowie, ebenfalls als Folge davon, zu einer Verdichtung der Verkehrsnetze. Ab dem Spätmittelalter sind auch für Horgern solche Wege zu belegen. Für die wichtigsten regionalen und überregionalen Verbindungen sind Landstrassen überliefert. Der Begriff *Landstrasse* bezog sich damals nicht auf Land im Gegensatz zur Stadt, sondern auf Land als räumlich-herrschaftlicher Zusammenhang der im Spätmittelalter aufkommenden Territorialherrschaften. Für die Horgner Landstrassen und den Transitverkehr auf diesen wurde die Stadtzürcher Herrschaft bestimmend. Die Mitte des 15. Jahrhunderts für Horgern erlassenen obrigkeitlichen Zoll- und Sustordnungen waren Elemente davon.

Der erste Nachweis einer Landstrasse betrifft die Landverbindung entlang des Zürichsees. Diese war zwar wichtig für die Gemeinden, aber für den übergeordneten Transitverkehr hatte sie im Vergleich zum Seeweg nur komplementäre, weniger wichtige Funktionen inne. Als Hauptver-

bindung der Siedlungen entlang des Sees ist sie seit dem späten 13. Jahrhundert in den Quellen zu fassen, die sie oftmals als Landstrasse, aber auch als Heerweg oder Heerstrasse nachweisen. In der Gemeinde Horgen ist ihr Verlauf noch für den Bereich der Alten Landstrasse, der Neudorfstrasse, dem Käpfnerweg und dem Pappelweg erhalten. Diese Strasse wurde im Rahmen allgemeiner Strassenverbesserungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts – im Kanton Bern baute man damals schon die Chausseen – so ausgebaut, dass man nun nicht mehr nur mit den kleinen zweirädrigen Gabelfuhrwerken, sondern auch mit grösseren vier-rädrigen Deichselfuhrwerken verkehren konnte.

Die früheste gesicherte Erwähnung einer Horgner Landstrasse von Horgen nach Zug stammt aus dem Jahr 1385. Damals wurde die Sihlbrücke in einer Urkunde erwähnt. 1620 beschrieb Johannes Haller diese in einem Kommentar zur ersten Karte des Kantons Zürich von Hans Conrad Gyger als eine «mächtige Landtstraasz, von Horgen, nach Sihlbrugg, und In das Lannd um Zug und Lutzern». Das war jedoch nur die eine Richtung und Funktion, die der Horgner Saumweg mit der alternativen Route von Zürich über den Albis nach Luzern teilte. Ebenfalls wichtig – in den früheren Jahrhunderten sogar wichtiger – war die Funktion des Horgner Saumwegs als Zürcher Zugang zum Gotthardpass. Die Bedeutung des Verkehrswegs selbst und von Horgen als wichtigem Etappenort an diesem geht schon aus den Tatsachen hervor, dass für das Jahr 1452 in Horgen eine obrigkeitlich erlassene Sustordnung und seit 1528 die Erhebung eines Zolles sowie ein Sustgebäude nachgewiesen werden kann.

Der Saumweg verlief im Siedlungsgebiet von Horgen von der Sust an der Kirche vorbei zum Bergli und von dort über Ebnet, die Horgner Egg, den Bergweiher, den Hof Grindel nach Wydenbach. Das war die sogenannte untere Strasse, die heute als Saumweg nach Zug ausgeschildert ist. In Wydenbach vereinigte sie sich mit einem ebenfalls wichtigen Weg, der auch als die obere Strasse überliefert ist.

Während die grossen Steigungen bei Horgen und südwestlich der Höhi in verschiedenen, sehr lokalen Varianten des Aufstiegs überwunden wurden, die in saisonaler, funktionaler und verkehrstechnischer Nutzung ausdifferenziert waren, haben sich in dieser Verbindung über den Horgenberg zwei eigentliche Linienführungen herausgebildet. Für den Horgenberg liegt ein erster expliziter Nachweis einer «obern strassen für Horgen herab» aus dem Jahre 1422 vor, was implizit auch schon die Existenz einer unteren Strasse miteinschliesst.

Es ist nicht klar, welche der beiden Linienführungen die ältere ist. Die Quelle von 1422, die einen Nutzungsstreit überliefert und bezüglich der oberen Strasse festhält: «es waz aber nit der recht weg», lässt darauf schliessen, dass damals die untere die bedeutendere, allgemein zu nut-

zende Strasse gewesen war. Im Zinsbuch der Gemeinde Hirzel aus dem Jahr 1513 wurde die obere Strasse jedoch auch als Landstrasse erwähnt. Darin war das Gut Eschtürli verzeichnet, das «stoszt einsyt an der oberlandstrasz». Wichtige weitere linienbestimmende Orte für die obere Strasse waren die Weiler und Höfe Morschwand, Wüeribach, Bruppacher, Zimmerberg und Höhi.

Wegzustände und Transportbedingungen

Wie nun hatte man sich eine solche «mächtige Landstraasz» in ihrem Verlauf und in ihrem Zustand vorzustellen?

Aus den überlieferten Verläufen dieser drei Landstrassen kann schon einmal ein wichtiges Merkmal der vormodernen Strassen und Wege überhaupt abgelesen werden: die Steigungen wurden möglichst direkt überwunden und die oft sumpfigen Ebenen an einer möglichst schmalen Stelle durchquert. Wo die Landstrassen ebenaus führten, wie beispielsweise die Strasse dem Zürichsee entlang, verliefen sie wo möglich leicht erhöht, entlang der Abhänge. Auch dieser Fall kann in Horgen mit dem Verlauf der alten Landstrasse entlang des Zürichsees abgelesen werden.

Wo grössere Höhendifferenzen überwunden werden mussten wie über den Horgenberg und Hirzel, erlaubten die Zustände der Wege für den überregionalen Verkehr kaum etwas anderes als den Transport der Waren mit Saumtieren. Seit 1534 hatte der Rat von Zürich, entgegen den Protesten der Säumer, dann doch auch hier den Wagenverkehr gestattet. Das bedeutete zunächst einmal, dass die Strassen und Wege noch mehr strapaziert wurden. Zudem mussten sie längerfristig auch verbreitert und verstärkt werden. 1674 war die Strasse dann aber in so unbrauchbarem Zustand, dass der Rat von Zürich und die Obervögte Männer von Horgen, Hirzel, Käpfnach und Oberrieden zur Instandsetzung aufboten. Das hatte in der Regel im Rahmen des sogenannten Gemeinwerchs oder aber durch die sogenannte Pflichtigkeit der Bauern und Transporteure zu geschehen, die die Strasse auch gewerblich benutzten. Dabei wurde nun auch ein Steinbett gelegt, was der Strassenoberfläche eine grössere Robustheit verlieh. Ein solcher ausserordentlicher Aufwand zeugt von der damaligen Bedeutung der Strasse, da man Strassen zu der Zeit gewöhnlich noch nicht mit einem Steinbett versah und nur innerorts allenfalls pflästerte.

Oft beklagten sich die Eigentümer der angrenzenden Liegenschaften, dass ihre Güter «verkarrt» würden. Besonders im Winter kürzten die Fuhrleute mit «karren, schlitten und Saum Rossen» manchen Umweg ab, oder sie wichen bei schlechten Strassenverhältnissen auf die Böschungen aus. Eine Klage der Besitzer der Ramseren und des Grindelhofs gegen mehrere Säumer vom Horgenberg wurde aber 1681 abgewiesen. Den Fuhrleuten wurde erlaubt, nötigenfalls neben der Strasse zu fahren. Damit stützte die



- ▲ Mann und Frau zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu Fuss unterwegs: Caroline Schächli und Arnold Gattiker in der Holzgasse in Horgen. Der Fussmarsch ist bis in die Zwischenkriegszeit die häufigste Art sich fortzubewegen. Und der menschliche Rücken respektive die Reffe, Rucksäcke oder Krätzen waren die gebräuchlichsten Transportgeräte.

Obrigkeit die Verkehrsinteressen gegen die lokalen Interessen der anwohnenden Bauern. Auch das muss als Beleg für die Eigenbedeutung dieses Verkehrswegs interpretiert werden.

Verkehr und Transporte

Solche Wegverhältnisse stellen auch die Frage nach den besonderen Bedingungen des Verkehrs und der Transporte auf den vormodernen Wegen. Für mehr oder weniger ebene Strecken ist von einem Verhältnis von Saumtier- zu Karren- und zu Wagentransporten von 1 zu 2 zu 4 auszugehen. Das heisst, dass, wenn ein Pferd über einen vollen Arbeitstag hin eine Last von 80 bis 120 Kilogramm zu tragen vermochte, es in einer Karre angespannt 160 bis 240 Kilogramm und in einem Wagen 360 bis 480 Kilogramm hätte transportieren können.

Sobald aber grössere Steigungen überwunden werden mussten, wie beispielsweise auf der Säumerstrasse nach Zug, benötigte man für den Wagen- und Karrentransport den Vorspann zusätzlicher Zugtiere, womit die Fuhrwerke den Vorteil der grösseren Transportkapazität einbüssten, den sie auf guten steigungslosen Strassen ausspielten. Es kam hinzu, dass Wagentransporte bei schlechteren Witterungs- und Wegbedingungen schnell schwierig oder gar unmöglich werden konnten. Entsprechend bezogen sich die verschiedenen Transportordnungen, die hauptsächlich die Transporte auf der Route über den Horgenberg und Hirzelhöhe und Sihlbrugg nach Zug regelten, zwischen 1452 und 1777 vor allem auf die

Säumerei. Allerdings betreffen diese nur die Transitgüter des überregionalen Verkehrs – die wichtigsten waren Salz und Wein –, während der im Vergleich zu diesem immer bedeutend grössere lokale Verkehr von den Zoll- und den Sustbestimmungen nicht erfasst wurde.

Anhand der Säumerordnungen können auch die Säumer selbst ansatzweise als starke, aber kaum zu bändigende Kerle charakterisiert werden: Sie mussten beispielsweise so stark sein, dass sie einen halben Saum zu heben vermochten. Die Saumlast war je nach Ware unterschiedlich. Ein Saum war im Wesentlichen das Mass, das ein Durchschnittspferd auf einer bestimmten Strecke zu tragen vermochte. Er konnte für Wein 130 bis 180 Liter betragen. Der Grund, dass diese Saumgewichte höher sein konnten, als es einer durchschnittlichen Tagesleistung entsprach, lag darin, dass deren Transport keinen ganzen Tag beanspruchte und deshalb den Saumtieren eine grössere Last aufgebürdet werden konnte. Besondere Bestimmungen betrafen im Übrigen das Verbot, aus den transportierten Fässchen Wein zu trinken oder in Wirtschaften einzukehren, während draussen die Salzscheiben oder Salzsäcke verregnet werden konnten oder Salz unter der Hand abgezweigt wurde. Die häufige Wiederholung solcher oder ähnlicher Bestimmungen kann nicht zuletzt als Hinweis interpretiert werden, dass genau das nur allzu häufig geschah.

- ▼ Kühe als Zugtiere: Der Milchmann im Jahr 1913 irgendwo in Horgen. Alle denken beim vormodernen Verkehr in der Regel an Pferde, Fuhrwerke oder Saumtiere. Man kann sich den vormodernen Verkehr jedoch nicht vielfältig genug vorstellen. Bis in die Zwischenkriegszeit waren die Kühe die bei weitem häufigsten Zugtiere.



Kein Säumer transportierte im Vollgewerbe. Das wurde durch die besondere Organisation der von der Sust Horgen bis zur Sust in Zug organisierten und kontrollierten Transporte verhindert. Die Transporteure kamen in einer vorher bestimmten und kontrollierten Reihenfolge zum Zuge. Nur wenn das Transportaufkommen grösser war, als es die in der sogenannten Kehr organisierten Säumer zu bewältigen vermochten, konnten freie Transporteure oder allenfalls auch die zurückkehrenden Säumer aus dem Kanton Zug die Waren übernehmen. Die Stunde der vollgewerblichen Transporteure schlug erst mit jener neuen Strassengeneration der sogenannten Chausseen oder Kunststrassen, die in Horgen in den 1830er- und 1840er-Jahren gebaut wurden.

Vor diesem Umschlag war es auf der Strecke von Horgen nach Zug in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu einem starken Niedergang der überregionalen Transporte gekommen, der vor allem darin gründete, dass auf der einen Seite der Albispass und auf der anderen Seite die direkte Verbindung zwischen dem Zürich- und dem Vierwaldstättersee von Richterswil über den Sattel nach Brunnen bessere Transportbedingungen boten.

Die Kunststrassen der 1830er- und der 1840er-Jahre

In Horgen brach die Zeit der sogenannten Kunststrassen – und damit eine eigentliche Transportrevolution von der Säumerei und den kleinen Bauernkarren zu den grossen Frachtfuhrwerken – mit dem Bau der neuen Seestrasse in den 1830er-Jahren an. Nach deren Vollendung folgte in den Jahren 1839 bis 1846 auch der Bau der Zugerstrasse. Neu am Kunststrassenbau war die Projektierung einer ganzen Linienführung. Die sumpfigen Passagen und die oft sumpfigen Ebenen, die früher mit vielen kleinen Steigungen und Gegensteigungen leicht erhöht entlang der Abhänge umgangen wurden, durchquerte man nun mit aufwändigen Dammanlagen und die Gebirge und Hügelzüge überwand man, indem die Strassen so weit verlängert wurden, dass die gleichmässigen Steigungen keinen Vorspann zusätzlicher Zugtiere mehr erforderlich machten. Im Extremfall führte das zu den bekannten Serpentinabfolgen unserer Passstrassen. Diese Prinzipien sind auch heute noch an den Verläufen der Seestrasse und der Zugerstrasse ablesbar. Zudem wiesen die neuen Strassen einen konstruktiven Aufbau mit einem Strassenbett und mit verdichteten Schotterschichten auf, die so ebenmässig, hart und widerstandsfähig waren, dass sie nun auch von schweren Fuhrwerken befahren werden konnten. Auf den neuen Strassen der 1830er-Jahre verbesserten sich die Transportbedingungen für den Fuhrwerksverkehr stark. Auf diesen war nun beispielsweise ein fahrplanmässiger Postkutschenverkehr möglich, wo auf den steilen oder engen Wegen von früher nicht einmal immer genau vorhersehbar gewesen war, ob sie überhaupt für Wagen



- ▲ Pferdepost Horgen-Hirzel im Allmendhölzli im Jahr 1920. Seit die Kunststrassen in den 1830er-Jahren gebaut wurden, verkehrten auf diesen Postkutschen. Nicht die Eisenbahn führte zum Verschwinden der Postkutschen, sondern die Autobusse. Diesbezüglich war die Zwischenkriegszeit die grosse Umbruchszeit.

passierbar waren. Wer die Geschwindigkeiten für Postkutschen (bis 13 km/h) oder die höheren Frachtgewichte pro Zugpferd mit den Möglichkeiten von vorher vergleicht, stellt sowohl hinsichtlich der nun möglichen Tempi als auch hinsichtlich der erreichten Frachtkapazitäten pro Zugtier eine Steigerung um ungefähr das Dreifache fest. Kam hinzu, dass diese neuen Strassen wirklich ganzjährig und auch in der Nacht befahren werden konnten. Das waren jene Bedingungen, auf denen sich ein hochentwickeltes Postkutschennetz und ein vollgewerbliches Transportgewerbe entfalten konnten.

Quellennachweise

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Zürich, ZH 3.1, ZH 116 und ZH 116.1.

Staatsarchiv des Kantons Zürich: *Zinsbuch der Gemeinde Hirzel*, S. 16, F IIc 39a; US 1674 I: 153 und 162; B II 592.

Johannes Haller, Hans Conrad Gyger. *Der uralten loblichen Statt Zurich Graffschafften, Herrschafften, Stett und Land diser zyt von ihnen beherrschet, auch derselben beverbündet und angehörige und ihnen sonst mit Burgrecht und Eigenschaft zugethan als Appenzell, Apt und Statt St. Gallen, die Graffschafften Turgow, Baden, Toggenburg, Sargans, Windeg, Werdenberg und das Rhyntal, so by uralten zyten in pagum tigurcinum gedienet, an jetzo aber in anderem Stand und Wesen sind, ihr allerseits Orte und glegenheit in Grund gelegt und lebendig vor Augen gestellt. Anno 1620*. Massstab eine Stunde Wegs [= etwa 8,5 mm = ca. 1:52'000; aufgenommen von Haller und Mitarbeitern, gezeichnet von Gyger. Dazu gehört das Defensional von Haller 1620], Staatsarchiv des Kantons Zürich, Plan G 19.

Paul Kläui. *Geschichte der Gemeinde Horgen*. Horgen 1952, S. 266ff., 281ff.

Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte, bearbeitet von Werner Schnyder, Zürich, Bd. 1, Leipzig 1937, S. 445, Nr. 798.

Jakob Zollinger. *Die «Säumerstrasse» von Horgen nach Zug*. In: *Blätter der Vereinigung Pro Sihltal*, Nr. 14, S. 3–20; Bürgerarchiv Zug, Urkunde, Nr. 255.

Die Wanderwege

Stefan Jucker-Joos



▲ Wanderwegweiser am Schiffsteg Horgen, 2014.

*«Nur wo du zu Fuss warst,
bist du auch wirklich gewesen.»*

(Johann Wolfgang von Goethe)

Wandern in Horgen, das lohnt sich! Die 121,5 Kilometer Wanderwege zwischen Zürichsee und Albisgrat bieten alles, was wandern wandernswert macht: abenteuerliche Tobel, idyllische Weiher, beschauliche Seeufer, romantische Flussufer und steile Berghänge. Genug für viele abwechslungsreiche Wandertouren. Zum Beispiel:

- Der Albisgrat, mit fantastischen Aussichten zum Zürichsee und in die Innerschweiz
- Die Sihl, die rauschenden Wasser im ruhigen Waldtal
- Das Aabachtobel, wildromantisch, mit Wasserfall, Brücken und Treppen
- Der Zürichsee, für Erholung und zum Baden, mit viel direktem Seezugang
- Der Horgenberg, die Hochebene mit dem romantischen Bergweiher
- Der Wildnispark Sihlwald, der erste nationale Naturerlebnispark

Dies sind nur einige von unzähligen Möglichkeiten, das Gemeindegebiet von Horgen auf eigene Faust zu Fuss zu erkunden.

Die gelben Signale, erstellt und unterhalten durch die Zürcher Wanderwege, leiten auch ohne Karte zielsicher zu den gewünschten Orten.

Themenwege

Verschiedene thematische Wege, oft angelegt in mehreren Etappen, führen ebenfalls durch Horgen. Teilweise sind sie zusätzlich signalisiert mit Wegweisern mit Routenfeld und Nummer, oder es finden sich Hinweise auf den Wegweisertafeln.

Die zweite Etappe des Zürich–Zugerland–Panoramaweges (Nr. 47) führt von der Albis-Passhöhe nach Zug, durchquert dabei den Wildnispark Sihlwald, folgt danach der Sihl und verlässt das Gebiet der Gemeinde Horgen in Sihlbrugg.

Die ViaGottardo (Nr. 7/77) führt entlang der Handelswege von Nord nach Süd (oder umgekehrt). Waren wurden früher per Schiff über den Zürichsee von der Zürcher Schifflände zur Sust in Horgen geführt. Historische Säumerwege und Landstrassen setzen sich über den Horgenberg nach Sihlbrugg und schliesslich bis nach Zug fort.

Für den Zürichsee-Rundweg (Nr. 84) ist Horgen Etappenziel für die Wanderung von Adliswil und Ausgangsort für diejenige nach Richterswil. Auf diesem Weg, beginnend in Zürich Manegg und endend in Zürich Burgwies, lässt sich, wie der Name bereits verrät, der Zürichsee umwandern.

▼ Wanderweg auf dem Horgenberg, 2014.



Der Spinnerweg, für den keine spezielle Signalisation existiert, verbindet Horgen mit dem Knonauer Amt. Der hindernisreiche Fussweg wurde früher von Baumwoll- und Garntägern benutzt und diente später Fabrikarbeitern als Verbindung.

Hindernisfreier Wanderweg

Vom Bahnhof Horgen bis zum Bahnhof Wädenswil ist ein hindernisfreier Wanderweg signalisiert worden. Ursprünglich für Rollstuhlwanderer gedacht, ist er natürlich für viele weitere Nutzer ein Gewinn: Familien mit Kinderwagen sind darauf ebenso gut aufgehoben wie Personen, die steile Wegstrecken oder Stufen und grössere Absätze vermeiden möchten.

Dokumentationen

Unterlagen zu den Wanderwegen in Horgen finden Sie im Internet oder auf Wanderkarten.

Internet: Auf dem Kantonalen GIS-Browser (www.maps.zh.ch, Rubrik Wanderwege) oder im Bereich Wanderland (www.wanderland.ch) bei SchweizMobil.

Wanderkarten: Blatt 4, Zürich, und Blatt 5, Zürichsee, der Zürcher Wanderwege

▼ Im Aabachtobel, 2013.





▲ Am Horgner Bergweiher,
2012.

«Warum in die Ferne schweifen? Sieh, das Gute liegt so nah»

Getreu dem Motto von Goethe legen wir Ihnen die 121,5 Kilometer Wanderwege in Horgen ans Herz. Vor der Haus- oder der Bürotüre geht es los, ergreifen Sie die Gelegenheit über Mittag, am Abend, am Wochenende. Auf die Wanderwege, zu Fuss und mit geschärften Sinnen, um Horgen zu erwandern und zu erleben.



► Auf der Langackerstrasse
Richtung Meilibach, 2012.

Die Waldstrassen

Ruedi Fluri



▲ Sägerei Jean Suter
im Heubach, um 1910.

Im Forstrevier Horgen gibt es etwa 17,5 Kilometer Waldstrassen, das sind rund 136 Meter pro Hektare Wald. Diese Waldstrassen werden als Erschliessung der Waldparzellen zum Abtransport des geschlagenen Holzes mit Lastwagen oder Traktoren mit Anhänger, sogenannten Krananhängern, genutzt.

In früheren Jahren, als es noch keinen motorisierten Abtransport des Holzes gab, erfolgte die Erschliessung hauptsächlich über Wege und Strassen in der Falllinie vom Horgenberg (Wachtholz, Eggwald) nach Horgen.

Das Brennholz oder Sagholz für die ehemaligen Sägereien Suter im Heubach und für die Sägerei in Käpfnach wurde über «Gassen» abgeführt, so über die Holzgasse, Weihergasse, Neugasse oder den Bärenbuolweg, Sihlwaldweg und Eggweg. Dies geschah mit Handkarren oder Pferden mit Wagen oder Schlitten. Diese ehemaligen Transportwege haben heute nur noch historischen Wert, sie existieren seit dem Bau der Autobahn in den 1960er-Jahren nicht mehr oder nur noch teilweise.

Solch steile Gassen sind in der heutigen Zeit für die Waldbewirtschaftung mit den aktuellen Maschinen wie Traktor und Lastwagen nicht mehr interessant. Einerseits sind sie wegen einem zu grossen Unterhaltsbedarf

unwirtschaftlich, andererseits sind sie für den Transportverkehr wegen Rutschgefahr bei Schnee und Eis zu gefährlich. Für Fussgänger und Biker sind solche Wege hingegen noch offen. Der Unterhalt solcher Strassen ist um einiges höher, da es bei starkem Regen und Gewittern die Fundation rascher ausschwemmt.

Auch die heutigen Waldstrassen, die mit einer tonwasser- oder kalkgebundenen Verschleisschicht eingebaut sind, sind im laufenden Unterhalt arbeitsintensiver als Teerstrassen, jedoch kostengünstiger in der Materialbeschaffung, da Kies verwendet wird. Doch sind in den letzten Jahren auch die Kiespreise stark in die Höhe geschneit, da nur noch an vorgegebenen Stellen Kies abgebaut werden darf und zudem die weiten Transportwege zu Buche schlagen. Es ist noch nicht allzulange her, da durften noch im Wald, also vor Ort, die eigenen Kiesgruben ausgebeutet werden. Daher wäre es sinnvoll, wenn recycelte Kiese – mit ähnlichen Eigenschaften wie ausgebeutete Kiese in Waldwegen eingebaut werden könnten.

Arbeiten des laufenden Unterhaltes sind:

- Längs- und Querabschläge offen halten.
- Durchlässe, also Röhren, und Schächte offen halten.
- Gras, Brombeeren, Brennesseln entlang der Strassenränder mähen.
- Im Herbst das Laub entfernen, damit sich kein Humus bilden kann, der die Wege rutschig macht.

▼ Holzlager bei der ehemaligen Sägerei im Heubach.





► Abtransport von Holz im «Hexentäli», 2014.

Im Waldstrassenbau ist die Geologie mitbestimmend. Steile Hänge, Rutschungen, Quellaufstösse, Bachtobel, Riedflächen bestimmen die Linienführung der Strasse. Zum Teil sind zum Überwinden von Hindernissen Kunstbauten nötig. Auch der Autobahnbau in den 1960er-Jahren beeinflusste die Waldstrassen massiv, da die Autobahn mitten durch den Horgner Wald führt.

Der Strassenbau in unserem Wald ist grundsätzlich abgeschlossen. Kleinere Anpassungen könnten noch gemacht werden. Bei der Feinerschliessung im Wald werden bei Holzschlägen allenfalls Rückegassen verwendet, die nach Gebrauch bis zum nächsten Schlag wieder mit Waldpflanzen überwachsen. Waldstrassenbau gehört auch zur Ausbildung des Forstpersonals, zum Beispiel das Abstecken und die Aufnahme der Quer- und Längsprofile und das Aufzeichnen des Situationsplanes eines Strassenprojektes.

Waldstrassen dienen der Forstwirtschaft und sind für den Privatverkehr gesperrt. Erlaubt ist das Befahren hingegen auch für die Polizei, den Rettungsdienst, das Militär, die Feuerwehr und für Jäger mit besonderer Bewilligung. Auch den Gemeindewerken stehen die Waldstrassen offen, unter anderem für die Kontrolle der Quelfassungen und Reservoirs, die Reinigung der «Wildbachschalen» und das Reparieren des Wildzauns. In der Forstwirtschaft werden Lastwagen für den Holzabtransport eingesetzt. Pro Jahr werden immerhin rund 1300 Kubikmeter Holz aus den Horgner Wäldern abtransportiert, das unter anderem Verwendung findet



- ▲ LKW mit Brennholz «lang», Abtransport ab Seilbahn im Arn, Aabachtobel, 2014.

als Wertholz, Sagholz, Energieholz (Hackschnitzel), Brennholzspalten, Papierholz, Rinden, Pfähle usw. Dafür braucht es eine stabile, tragfähige und genügend breite, nicht zu steile Strasse.

Nutznieser von Waldstrassen sind aber auch Wanderer, Familienspaziergänger, «Hündeler», Reiter, Biker, Vitaparcourbenutzer, Erholungssuchende, Forschende, Studierende und viele andere mehr. Letztlich profitieren deshalb sehr viele von den erstellten Waldstrassen.

Die Seestrasse – einst und heute

Hans Burch



- ▲ Die historische Seestrasse, die heutige Seegartenstrasse, 1905.

Seit jeher ist die Seestrasse für Horgen eine wichtige wirtschaftliche und ortsbildprägende Lebensader. Vom Spätmittelalter bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts genügte die damals noch als Alte Landstrasse bezeichnete Strasse für den Verkehr am linken Zürichseeufer. Als Konkurrenz erfolgte der Gütertransport mit Lastkähnen auf dem Zürichsee zwischen Zürich und der Horgner Sust. Mit Inbetriebnahme der Bahnlinie am linken Zürichsee um 1875 haben sich Strasse, Bahn und Schiff die Güter- und Personentransporte geteilt. An der Kreuzung Seestrasse/Saumweg wurde 1894 im Dosenbach-Haus eine Postfiliale eingerichtet. Die ersten Autobusse verkehrten ab 1905 auf der Strecke Horgen–Hirzel, eine konzessionierte Linie nahm 1922 den Betrieb auf.

Rückblick

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts oblag der Unterhalt der Strassen den Gemeinden, Ortschaften und Höfen. Mit zunehmendem Verkehr (vor allem Pferdefuhrwerke) litten die Strassen, und der Statthalter wollte um 1813 die Gemeinde Horgen in die Pflicht nehmen und einen verbesserten

Strassenunterhalt anordnen. Schon der damalige Gemeinderat tat sich etwas schwer mit der Umsetzung von statthalterlichen Auflagen. Es brauchte somit das neue kantonale Gesetz vom 18. April 1833. Darin wurde das Strassennetz in einer Art Richtplan neu klassiert und die Kostenbeteiligung des Kantons wie folgt geregelt:

1. Hauptstrassen (Kantonsanteil für Bau 50 %, für Unterhalt 60 %)
2. Landstrassen (Kantonsanteil für Bau 50 %, für Unterhalt 0 %)
3. Kommunikationsstrassen und Landfusswege (Kantonsanteil 0 %)
4. Nebenstrassen (Kantonsanteil 0 %)

Die Seestrasse auf dem Abschnitt Zürich bis Richterswil wurde als Landstrasse klassiert. Schon früher mussten Strassen günstig und nachhaltig gebaut werden. Somit haben die damaligen Ingenieure die Seestrasse auf möglichst ebenem, trockenem und tragfähigem Grund anlegen wollen. Deshalb musste auf Horgner Gebiet das alte Trasse der Alten Landstrasse mit den vielen Steigungen und Engpässen zugunsten einer optimierten Linienführung der «neuen Landstrasse» (oder neu: Seestrasse) angepasst werden. Ab der Oberriedner Grenze wurde die Seestrasse seewärts verlegt (entspricht der heutigen Seegartenstrasse) und durchquerte anschliessend den Horgner Dorfkern. Der Abschnitt Seegartenstrasse wurde 1839, der Abschnitt im Ortszentrum gegen 1843 und die linksufrige Seestrasse gesamthaft per 1846 eröffnet. Mit Inbetriebnahme der Bahn 1875 wurde die Seestrasse, beziehungsweise die heutige Seegartenstrasse, im Bereich der heutigen Villa Seerose mittels eines gesicherten Bahnübergangs unterbrochen. Mit Zunahme des Strassenverkehrs wurde dies zu einem ärgerlichen Hindernis.



► Seestrasse/Löwengasse
Richtung Zürich, 1934.
Die rechte Häuserzeile
steht heute nicht mehr.

Im Frühjahr 1925 wurde der Kantonsingenieur beauftragt, eine Verlegung der Seestrasse zwischen der Gasfabrik (Gasi-Areal) und dem Bahnübergang Seerose zu studieren. Das Projekt für die Verlegung der Seestrasse bergseits der Bahn unter Benützung der 1925 erstellten Strassenunterführung Scheller fand die Zustimmung der Generaldirektion der SBB und des Regierungsrats, der das Strassenprojekt am 10. November 1928 genehmigte. Im Projekt wies die neue Seestrasse eine Gesamtbreite von 13 Meter aus (8 Meter Fahrbahn und zwei Trottoirs von je 2,5 Meter).

Die Bauarbeiten wurden im April 1929 in Angriff genommen. Für den Strassenausbau mussten einige stattliche Häuser und Scheunen (im Gebiet Herner und Asyl) sowie das Haus von Statthalter Hotz abgebrochen werden.

Der Teilabschnitt der alten Seestrasse, die heutige Seegartenstrasse, ging an die Gemeinde. Der Bahnübergang Seerose wurde aufgehoben. Als Kompensation wurde unweit davon eine Fussgänger-Unterführung erstellt, welche noch heute existiert.

- ▼ Bahnübergang «Seerose» mit dem ehemaligen Haus «Paradies», 1930.



Der nächste Ausbau der Seestrasse im Dorfzentrum erfolgte zwischen 1935 und 1940. Dazu mussten verschiedene historische Gebäude abgebrochen werden. Zur Verkehrsregelung bei der Einmündung Zuger-/Seestrasse kam an Samstagen ein Polizist zum Einsatz. Beim darauffolgenden Strassenausbau wurde 1954 ein weiterer Engpass eliminiert. Dabei mussten bei der Einmündung Seestrasse/Dorfasse zwei Häuser (Konditorei Frei, Eisenhandlung Büsser) abgebrochen werden.

Bis 1960 wurden auf der Seestrasse noch Leichenzüge durchgeführt, bei welchen die Dorfgemeinschaft einen Verstorbenen auf dem letzten Gang begleitete. Dazu musste jeweils die Seestrasse gesperrt werden. Das ist heute undenkbar, nicht einmal für einen «SlowUp», einen autofreien Erlebnis-Sonntag. In Horgen bewilligt der Kanton einzig noch die jährliche Sperrung der Zugerstrasse/Alte Landstrasse für den Fasnachtsumzug und den Räbeliechtliumzug an Wochenenden.

Mit Beginn des Baubooms wurde im Anschluss an ein Wettbewerbsverfahren das Horgner Zentrum ab 1962 mittels einer «grossen Dorfsanierung» umgestaltet. Bis 1968 wurde die Seestrasse im Zentrum erneut verbreitert. Zudem wurden ein Kongresszentrum mit Gemeindesaal (Schinzenhof), ein Ladenzentrum (Migros), das neue Gemeindehaus, das Stünzihaus (mit Post), das Hotel Meierhof und eine öffentliche Tiefgarage mit 230 Parkplätzen errichtet. Als Fussgänger-Verbindung zwischen dem Schinzenhof und dem Gemeindehaus entstand über der Seestrasse die Piazza und unterhalb der Seestrasse eine Unterführung. Das Überqueren der Seestrasse an dieser Stelle war nicht mehr erlaubt. Vorgängig mussten auf engstem Raum erneut rund 20 historische Häuser abgerissen sowie die letzten Weinberge aufgegeben werden. Dies bedeutete damals das Ende des Weinbauerdorfes Horgen. Dem herben Verlust von historischem Kulturgut können nur zwei gute Dinge abgewonnen werden: Die Horgner konnten fortan mit gutem Gewissen auch den besseren Wein von der Goldküste geniessen, und mit der grosszügigen Schinzenhof-Tiefgarage steht den Zentrumsbesuchern jederzeit ein gutes Parkplatzangebot zur Verfügung. Als ergänzende Massnahme begann 1961 der Bau der Autobahn A3. Diese leistungsfähige Umfahrungsstrasse zur Entlastung der linksufrigen Seegemeinden konnte am 27. Mai 1966 eröffnet werden.

1985 hat der Gemeinderat auf erkannte Verkehrsprobleme im Dorfzentrum reagiert und einen Planungsausschuss eingesetzt. In der Folge wurde im Dorfzentrum ein Einbahnring (Lindenstrasse 2-spurig abwärts, Alte Landstrasse und untere Zugerstrasse als neuer Autobahnzubringer) eingeführt. Gleichzeitig konnte 1987 die erste Lichtsignalanlage (LSA) an der Einmündung Linden-/Seestrasse in Betrieb genommen werden. Bereits zu dieser Zeit hatte der Kanton die Seestrasse mit beidseitigen Velostreifen ausgerüstet.



- ▲ Die Seestrasse mit dem Fussgängerstreifen neben der Piazza und den zwei neuen Kreiseln, 2009.

In die Gegenwart

Die Seestrasse wird heute als Hauptverkehrsstrasse (HVS) 133-S3 im Kantonalen Richtplan geführt. Das Verkehrsaufkommen auf der Seestrasse nahm stetig zu und erreichte im Jahre 2000 eine Belastung von rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag (Autobahn A3: 40'000 Fahrzeuge pro Tag). Die Seestrasse kann eine solche Belastung durchaus bewältigen, hingegen waren fortan einzelne Verkehrsknoten in den Spitzenzeiten überlastet. Somit stand nicht mehr der Ausbau der Seestrasse im Fokus, sondern die Optimierung von überlasteten Einmündungen.

Im Mai 2000 wurden die provisorischen Kreisel Waidli-/Seestrasse und Stocker-/Seestrasse als flankierende Massnahmen während der Sperrung der Zugerstrasse (Bauarbeiten für ein Jahr) in Betrieb genommen. Beide Kreisel-Innenräume wurden mit Sturmholz des Lothar-Orkans (Dezember 1999) gestaltet, jener im Zentrum wurde im August 2007 von Vandalen abgeackelt.

Im August 2003 wurde bei der Kreuzung Fähre-/Seestrasse die zweite Lichtsignalanlage in Horgen in Betrieb genommen.

Mitte November 2004 konnte der neue Fussgängerstreifen zwischen Schinzenhof und Gemeindehaus eröffnet werden. Voraussetzung dafür war der umstrittene Teilrückbau der Piazza um einen Drittel in den Jahren 2003/2004. Nur so konnte das notwendige Tageslicht auf den Streifen gebracht und eine ausreichende Länge der Linksabbiegespur zur Kirchstrasse gewährleistet werden. Vermutlich handelt es sich um den teuersten Fussgängerstreifen auf der Alpen-Nordseite, doch er wird rege genutzt, und der Ort ist kein Unfallschwerpunkt mehr.



Bei der periodischen Inspektion der «Brücke Schinzenhof» beziehungsweise der Tiefgaragendecke unterhalb der Seestrasse wurden 2004 statische Mängel entdeckt, welche umgehend mit Holzstützen gesichert wurden. Die bauliche Sanierung erfolgte 2005 als gebundene Ausgabe.

Die letzte längere Sperrung der Seestrasse war im Sommer 2006. Während den Sommerferien wurde im Abschnitt Linden- bis Schärbächlistrasse eine komplette Strassen- und Werkleitungssanierung mit Bau eines neuen bergseitigen Trottoirs durchgeführt und termingerecht mit einem Baustellenfest abgeschlossen.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens und erfolgter Kreditabstimmung vom September 2006 konnten zwischen 2007 und 2009 die zwei Kreisel Bahnhof-/Seestrasse und See-/Stockerstrasse in Betrieb genommen werden. Ausserdem wurde die Fahrbahn der Seestrasse im Ortszentrum zugunsten breiterer Trottoirs verschmälert. Der neue Busterminal konnte neu direkt ab der Seestrasse erschlossen werden. Wie heute üblich, übernimmt der Kanton den Bau- und Unterhalt von Staatsstrassen, die Gemeinde ist lediglich für die Mehranforderungen zuständig. Konkret musste die Gemeinde an der Seestrasse die Kreiselgestaltungen und alle Bepflanzungen im Strassenraum finanzieren und ist nun für deren Unterhalt zuständig.

Erst seit wenigen Jahren erlaubt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), dass Ortsbuslinien direkt zwischen den Bahnhöfen Oberrieden-Horgen-Wädenswil via Seestrasse verkehren. Für die Inbetriebnahme der neuen Linien 121 und 136 mussten seit 2001 bestehende Bushaltestellen aufgewertet und die neuen Haltestellen Wannerstrasse, Spital,

Plattenhof, Scheller, Bergwerk, Rietli, und Meilibach eingerichtet werden.

Im Rahmen von neuen Zufahrten zu Grossüberbauungen an der Seestrasse mussten diese lokal zu Lasten der privaten Investoren verbreitert werden. Erwähnenswert sind die Gebiete Herner (2007, Mobimo AG) und Promenade (2013, Stäubli AG).

Im Jahr 2015 will der Kanton die Seestrasse bei der SBB-Unterführung (Scheller) um 30 Zentimeter absenken. Damit soll eine neue Durchfahrthöhe von 4,4 Meter erreicht werden.

Zuletzt sei noch erwähnt, dass auch die Seestrasse ein wichtiges Werkleitungstrasse (Abwasser, Wasser, Gas und Elektrizität) darstellt. In der Seestrasse liegt sogar noch die historische gusseiserne Aabachweierdruckleitung, welche früher zwischen Käpfnach und Dorf diverse Maschinen und Turbinen antrieb, beziehungsweise mit dem Überschusswasser bei der Sust einen Springbrunnen mit einer 60 Meter hohen Fontäne bediente.

- ▼ SBB-Unterführung im «Scheller»: Sperrung der Seestrasse für Deckbelagseinbau, 2009.

Horgen ist heute und auch morgen auf eine leistungsfähige und gut ausgebaute Seestrasse angewiesen. Kanton und Gemeinde werden dies auch künftig gemeinsam gewährleisten.





- ▲ Abschluss der Strassenbauarbeiten mit Deckbelageeinbau vom 23. bis 25. Mai 2009.

Strassenbau und Strassenbeleuchtung

Norbert Bürge

Für den Strassenverkehr sind einwandfreie Strassen Bedingung, damit die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. In der Gemeinde Horgen werden jährlich Millionenbeträge in den Strassenbau investiert, damit die Infrastruktur dem Bedürfnis der Bevölkerung entspricht.

Mit dem Strassenbau werden meistens auch die darunterliegenden Werkleitungen saniert oder bei Bedarf ausgebaut, beziehungsweise der Werkleitungsbau ist Auslöser für eine Strassensanierung. Begonnen wird mit dem Werkleitungsbau. Unter der Strasse befinden sich diverse sogenannte Werkträger. Dazu gehören die Kanalisation, die Wasserversorgung, die Elektrizitätsversorgung, die Swisscom, die Cablecom sowie teilweise die Versorgung mit Gas und Fernwärme. Nach Abschluss der Werkleitungsarbeiten kann dann mit dem effektiven Strassenbau begonnen werden.

Zum Strassenbau gehören der sogenannte Oberbau, die Randabschlüsse und die Strassenentwässerung. Im abgebildeten Normalprofil ist ein üblicher Strassenaufbau ersichtlich. Als erste Tragschicht wird ein Kies-Sand-Gemisch verwendet. Die Stärke dieser Schicht beträgt mindestens 45 Zentimeter. Auf diese Tragschicht kommt eine zweite Tragschicht aus Asphalt, der Belag. Die Stärke dieser Schicht ist abhängig von der Verkehrsbelastung der Strasse. Zum Schluss wird noch der Deckbelag eingebaut. Der Deckbelag ist die sogenannte Verschleisschicht. Damit die darunterliegenden Schichten nicht dauernd ersetzt werden müssen, wird ein Deckbelag eingebaut. Dieser kann bei oberflächlichen Schäden abgefräst und ersetzt werden, ohne dass die Tragschichten ersetzt werden müssen.

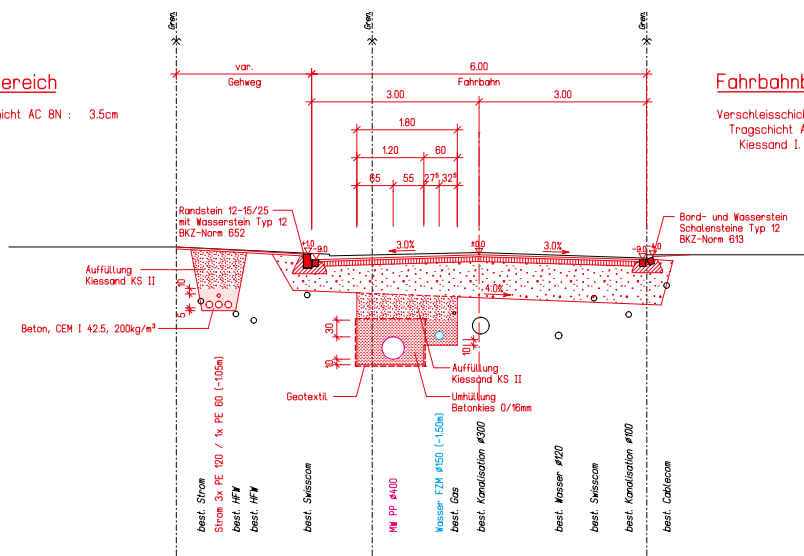
Gehwegbereich

Verschleisschicht AC 8N : 3,5cm

Fahrbahnbereich

Verschleisschicht AC 8N : 3,5cm
Tragschicht AC T 22N : 8,5cm
Kiessand I. Kl. 0-63 : 45,0cm

Total : 57,0cm



Erinnerungen von Albert Caflisch:

«Bollesteine, Bsetzisteine, Pflastersteine»



▲ «Bsetzisteine» im Durchgang zur Alten Landstrasse bei der Weinhandlung Egolf, 1971.

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg entdeckte ich, an der Hand meines Grossvaters gehend, einen Steinhauer an einem Wegrand an der Arbeit. Er schlug die groben, schweren «Bolli» von Hand zurecht und wurde von seinen Kindern unterstützt.

Ein anderes Bild habe ich von Rostock kurz nach der Wende 1989: Eine schlechte Strasse aus der DDR-Zeit wurde egalisiert, mit Sand überschüttet und seitlich mit Schnüren abgegrenzt. Mit grossem Eifer setzten arbeitslose Jugendliche unter fachkundiger Anleitung die industriell gefertigten, relativ kleinen «Bsetzisteine» in den Sand und klopften sie mit einem Hammer zurecht.

In Horgen finden wir noch einige wenige alte Bollesteine: vor der reformierten Kirche, beim Plätzli, an der Neudorfstrasse. Wir haben bei uns jedoch viele industriell gefertigte kleine Bsetzisteine, und wenn die Fugen mit Beton ausgefüllt sind, heissen sie wohl richtigerweise Pflastersteine.

Junge Frauen in eleganten Schuhen mit hohen Absätzen sind nicht so begeistert von der Bsetzistein- und schon gar nicht von Bollestein-Unterlage. Erfahrene Strassenbauer betonen jedoch deren Robustheit und Gestaltungsmöglichkeit sowie deren Tauglichkeit bei heftigem Regen.



Strassenbauarbeiten in den 1950er-Jahren:
an der unteren Löwengasse, am Kirchrain und
an der Kreuzung Zugerstrasse/Heubachstasse.





▲ Einstige Strassenbeleuchtung beim alten Gemeindehaus.

Strassenbeleuchtung

Jahrzehnte bevor Gas und Elektrizität für Beleuchtungszwecke zur Verfügung standen, regte sich in Horgen der Wunsch nach Erstellung der nächtlichen Strassenbeleuchtung. Freiwillige Beiträge von rund 600 Gulden ermöglichten 1844 die Anschaffung von 14 Öllaternen. Ab 1860 wurde die Zahl der Laternen vermehrt und die Brennzeit nach Möglichkeit verlängert. Die Laternen brannten zunächst von der Dämmerung bis 11 oder 12 Uhr nachts. Doch wurde schon 1863 die Brenndauer einzelner Laternen je nach Jahreszeit bis 3, 4 oder 5 Uhr morgens ausgedehnt. Im April 1884 wurde dann ein Versuch mit elektrischer Beleuchtung mittels eines mit Aabachwasserkraft betriebenen Dynamos unternommen. 1895 schloss der Gemeinderat mit der Aabachgesellschaft einen Vertrag ab, der die Anzahl der Lampen zunächst auf 140 festsetzte. Mit dem Übergang des Aabachwerkes an die Gemeinde 1905 wurde die Strassenbeleuchtung wieder zu einer reinen Gemeindeangelegenheit im Rahmen der Aufgaben des Gemeindewerkes.

Heute gehört die Strassenbeleuchtung als Bestandteil des Strassenraumes zum Aufgabengebiet des Tiefbauamts, welches für die Gemeindestrassen zuständig ist. Die *fachtechnische* Betreuung wird durch das Elektrizitätswerk Horgen wahrgenommen.

In der Gemeinde Horgen stehen rund 2000 Beleuchtungskandelaber für die öffentliche Strassen- und Wegbeleuchtung. Rund 1200 Leuchten werden in den frühen Morgenstunden zwischen ein und fünf Uhr ausgeschaltet. Etwa 200 Leuchten brennen die ganze Nacht. Insbesondere im

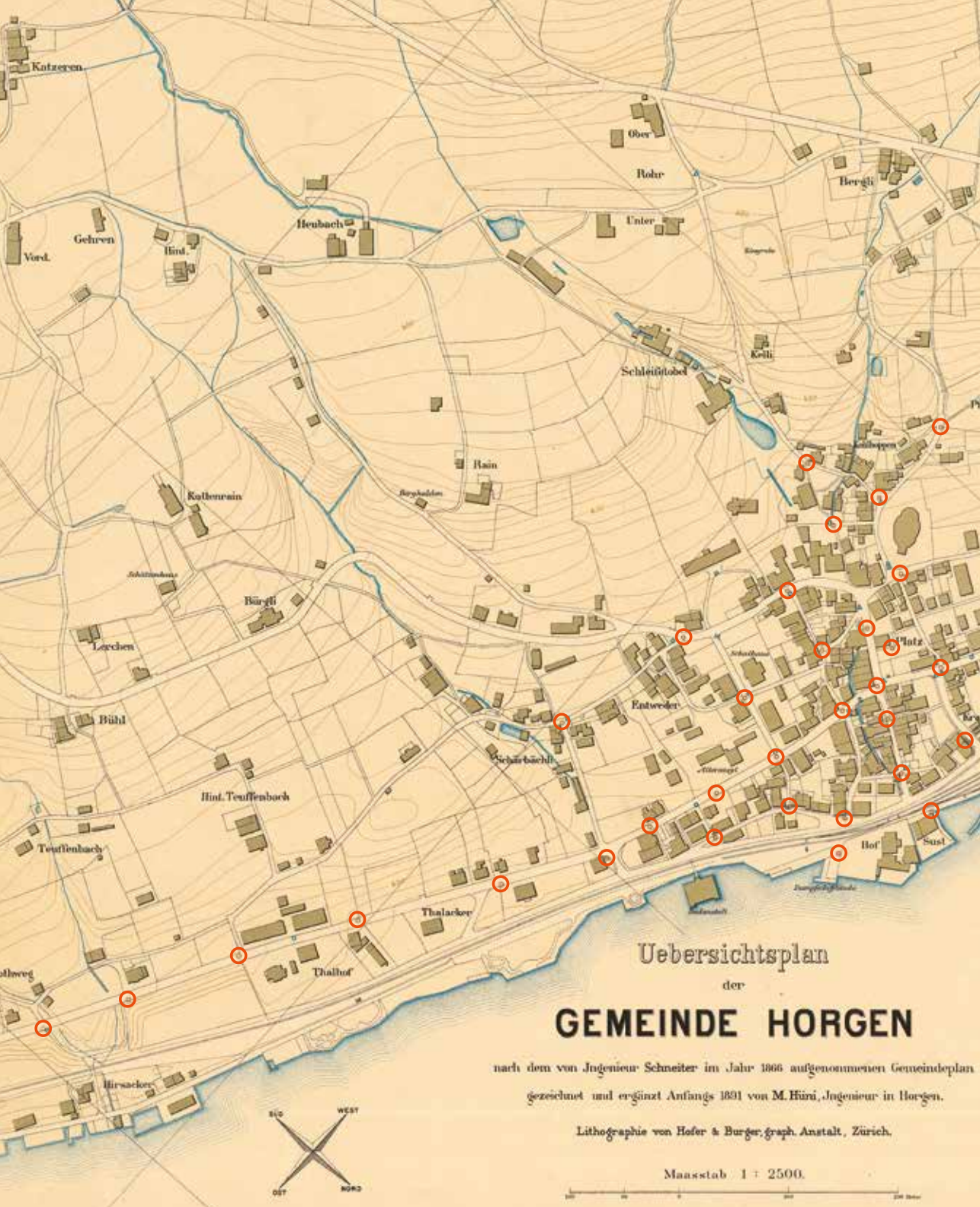
Zentrum von Horgen soll dies den Schutz vor Kriminalität und Vandalismus sicherstellen sowie dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Bevölkerung Rechnung tragen. Die restlichen 600 Leuchten brennen zwischen ein und fünf Uhr morgens mit einer reduzierten Leistung. Diese Leuchten sind hauptsächlich an den Strassenhauptachsen in der Gemeinde Horgen platziert.

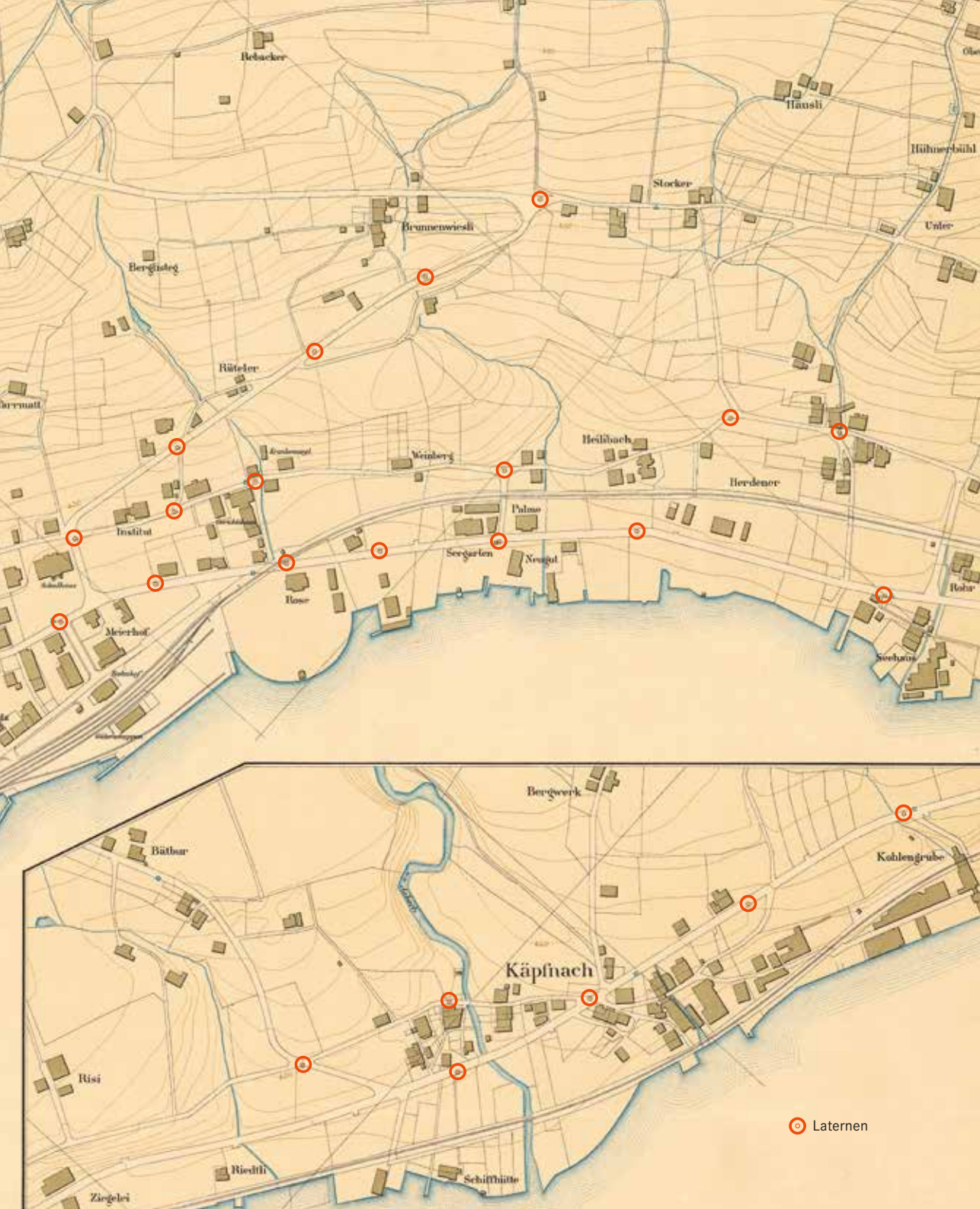
Als erste Leuchtmittel wurden einfache Glühlampen eingesetzt. Die elektrische Strassenbeleuchtung erfuhr danach immer neue Fortschritte mit der Entwicklung der Leuchtstofflampe (1930), der Natriumdampf-Niederdrucklampe (1930), der Quecksilberdampf-Hochdrucklampe (1931) und 1969 mit der Natriumdampf-Hochdrucklampe. In den letzten Jahren fanden mit der Halogen-Metallampflampe und der LED neue Leuchtmittel Einzug in die Strassenbeleuchtung.

In der Gemeinde Horgen wurden vor rund zehn Jahren die letzten Quecksilberdampf-Hochdrucklampen durch Natriumdampf-Hochdrucklampen ersetzt. Bei den zukünftigen Strassenprojekten wird die Umstellung auf LED-Leuchten geprüft und sinnvoll umgesetzt. Der Ersatz der bestehenden Leuchtmittel durch LED wird im Rahmen von Gesamtansanierungen quartierweise oder entlang ganzer Strassenzüge vorgenommen.

- ▼ LED-Treppenbeleuchtung in der neuen Überbauung «Promenade» im einstigen Stäubli-Areal, 2014.







Strassennamen und Hausnummern

Albert Caflisch

Anfänglich sorgten Grundeigentümer und Anstösser für Pfade, Wege und Zufahrten. 1833 erfolgte mit dem kantonalen «Gesetz betreffend das Strassenwesen» ein entscheidender Schritt. Es gab während der 1830er- und 1840er-Jahre einen umfassenden Ausbau der Verkehrswege, die man nun wirklich als Strassen bezeichnen und in der Folge auch als solche benennen konnte.

Wohnadressen

Frage man im 19. Jahrhundert einen Horgner «Wo wohnst du?» hiess die Antwort zum Beispiel «im Hüenerbüel» oder «im Aebnet». Der Wohnsitz wurde nach Gehöft oder Weiler definiert. Nun aber sollten die Strassen Namen und die Wohnhäuser Nummern erhalten.

Schon 1917 und dann 1929 beantragte der Verkehrs- und Verschönerungsverein dem Gemeinderat die Nummerierung der Häuser längs den Strassenzügen. 1932 waren die Vorarbeiten fertig gestellt, und der Gemeinderat plante folgendes Vorgehen:

- a) Die Neuregelung betrifft das Dorf sowie Käpfnach und Allmendhölzli.
- b) Die Namen der Strassen, auch der Privatstrassen, werden an beiden Enden und wo nötig an Kreuzungen auf Emailtafeln angebracht.
- c) Mit der Nummerierung wird bei den parallel zum See verlaufenden Strassen an der Grenze zu Oberrieden begonnen. Bei den von diesen Längsrouten abzweigenden und gegen den Berg ansteigenden Strassen wird am untern Ende angefangen und bergwärts gefahren. Bei den von der Seestrasse abwärts führenden Strassen beginnt man am obern Ende. Die Nummerierung geht von links nach rechts, die Häuser zur Linken erhalten ungerade Nummern.

Dieser Vorschlag wurde zum Beschluss erhoben und die Ausführung einheimischen, vor allem arbeitslosen Schlossern übertragen.

Die ländlichen Gebiete wurden erst 2009 im Hinblick auf die Volkszählung 2010 in dieses System einbezogen. Die nun flächendeckende und lückenlose Adressierung kommt sowohl Bewohnern als auch Post, Notfalldienst, Feuerwehr und Transportwesen zugute.

Neue Strassenbezeichnungen

1949 legte der Gemeinderat teilweise neue Strassenbezeichnungen fest, mit der Begründung, verschiedene Strassen und Wege hätten einen zum Verwechseln ähnlichen oder gar keinen Namen. So gab es im Arn eine Schulhausstrasse und zwischen Waidli- und Rotwegstrasse einen Schul-



hausweg; die erste Bezeichnung wurde beibehalten, die zweite in Bella-Vista-Weg umbenannt. Die Verbindung zwischen Spätz- und Hüslistrasse – bis anhin ohne Namen – wurde zur Dammstrasse. Die alte Einsiedlerstrasse beim Bergli hiess künftig hintere Etzelstrasse.

Wer legt die Strassennamen fest?

Die interne Flurnamenkommission macht aufgrund der jeweiligen Situation Vorschläge, und der Gemeinderat legt dann fest, wie die Strasse heissen soll. Der Verbindungsweg im «Brunnewiesli» beispielsweise wurde 2008 zum Brunnewiesleig.

Besondere Namengeber

Tiere (Füchsenwiesweg, Löwengasse, Schwanengasse, Fischenrüti-Strasse), ebenso Pflanzen (Blumenweg, Tannenweg, Birken-, Erlen-Strasse) und Berge (Bachtel-, Churfirsten-, Drusberg-, Etzel-Strasse) wurden oft zu Namengebern. Man orientierte sich auch nach der gewerblichen Nutzung (Sagiweg, Schleifetobelweg, Wagnerweg, Kuttelgässli), nach Eigennamen (Pestalozziweg, Vreneliweg, Amalie-Widmer-Strasse) oder nach Gebäuden (Gerichtsweg, Institutweg, Spitalweg, Kirchrain). Die bäuerliche Nutzung, der Bezug zum Wasser, die landschaftliche Gegebenheit sowie Ortschaften sind dienlich für Strassennamen. Welche Beispiele kommen Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, in den Sinn?

Bedeutung von Strassennamen

Im Entweder trennten sich die alten Wege: Entweder ging es auf der alten Landstrasse durchs Neudorf über die Käpfner-Brücke nach Wädenswil oder übers Kühgässli (heute Zugerstrasse) zur Allmend oder via den Steinbruch steil hinauf gegen den Horgenberg.

Die Gumelenstrasse (Gumelen: Kartoffeln) führte vermutlich zu den Kartoffeläckern oder dort vorbei, wo man Knollenfrüchte erntete.

Auf der Tabletenstrasse gelangt man zum noch einigermassen ebenen Geländeabschnitt, bevor es wieder steil abfällt zur Sihl hinunter. Die Tabletten könnte mit «table» (Tisch) in Verbindung gebracht werden.

Es gäbe noch viele Namen zu deuten, probieren Sie's!





Der Kreisel

James J. Frei

Ein Kreisverkehr ist eine Art kreisförmiger Schnittpunkt oder Knotenpunkt, in dem der Strassenverkehr in eine klar signalisierte Richtung geführt wird, um eine zentrale Insel fließt, um damit den Verkehr möglichst fließend zu steuern.

Zur Geschichte

Bereits die Römer hatten zu ihrer Zeit einen Kreisverkehr um das Colosseum. Weitere Kreisel entstanden später beispielsweise in der Stadt Bath in der Grafschaft Somerset im Südwesten Englands. Der grosse Stadtkreisel oder der berühmte Halb-Kreisel, im Jahr 1754 mit dem Bau begonnen und 1768 abgeschlossen, gilt heute als Weltkulturerbe.

Der Name «Kreisel» kommt aus dem lateinischen «circus», was einen Ring, ein Oval oder einen Kreis bedeutet. «Roundabout» heissen die Kreisel mehrheitlich im englischsprachigen Ausland, und dort wurden die klassischen Kreisel ja eigentlich auch «erfunden», sprich bekannt und beliebt gemacht. Die moderne Form des Kreisverkehrs wurde in Grossbritannien standardisiert. Allerdings: Ein erster grosser Kreisel wurde 1907 rund um den Arc de Triomphe in Paris gebaut, der Place de l'Étoile, heute Place Charles-de-Gaulle.

▼ Bergli-Kreisel, 2014.





▲ ► Autobahnkreisel Einfahrt
«Chur» (links) und «Zürich»
(rechts), 2014.

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts sind Kreisverkehre in der ganzen Welt verbreitet. Die Hälfte der Kreisverkehre der Welt liegt in Frankreich; dort hatte es 2010 bereits mehr als 30'000 Kreisverkehre.

Zweck des Kreisverkehrs

Der Verkehr im Kreisel bewegt sich langsam genug, um visuellen Kontakt mit Fussgängern und einbiegenden Autos zu ermöglichen. Da die Fahrzeuge im Durchschnitt weniger Zeit im Leerlauf vor den Kreisverkehren als an signalisierten Kreuzungen verbringen, trägt der Kreisverkehr erwiesenermassen zu weniger Umweltverschmutzung bei.

Doch hatte ich mit einem Mitarbeiter der Baudirektion des Kantons Zürich vor einigen Jahren einmal folgende Diskussion: Ich fragte ihn, warum man die beiden neuen Kreisel bei den Autobahn-Einfahrten Richtung Chur und Zürich so hoch und daher so unübersichtlich gestaltet habe? Man könne da nicht zügig durchfahren, was unnötige Staus verursache. Seine klare Antwort lautete: Es sei ihr Ziel, den Verkehr zu verlangsamen.

Die entsprechenden Richtlinien des Kantons lauten wie folgt: Die Mittelinsel dient der Ablenkung der einfahrenden Fahrzeuge und muss sich im Kreisel deutlich hervorheben. Zudem soll die Durchsicht aus Gründen der Verkehrssicherheit mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verhindert werden.

Dass heute viele Autofahrer den Kreisverkehr (noch) nicht beherrschen und auch bei freiem Verkehr vollständig anhalten, falsch oder gar nicht blinken, wenn sie den Kreisel verlassen, ist ein anderes Thema. Nicht blinken beim Ausfahren kostet übrigens 100 Franken Busse.



▲ Käpfner-Kreisel, 2014.

Die Horgner Kreisel

In Horgen gibt es zwei Kreisel an Kantonsstrassen, für welche das Kantonale Tiefbauamt alleine zuständig ist:

- Autobahnkreisel Einfahrt «Zürich»
- Autobahnkreisel Einfahrt «Chur»

Im kommunalen Strassennetz gibt es zwei Kreisel, für welche die Gemeinde alleine zuständig ist, nämlich:

- Bergli-Kreisel
- Stocker-Kreisel (im Bau, Eröffnung im Herbst 2014)

Die restlichen vier Kreisel liegen an Kreuzungspunkten von Kantons- und Gemeindestrassen:

- Käpfner-Kreisel (Waidli-/Seestrasse)
- Waidli-Kreisel (Waidli-/Zugerstrasse)
- Bahnhof-Kreisel (Bahnhof-/Seestrasse)
- Meierhof-Kreisel (Stocker-/Seestrasse)

Für solche Kreisel wird vorgängig ein Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde für den Bau und den späteren Unterhalt festgelegt. Bei der Kreisel-Gestaltung finanziert der Kanton in der Regel nur den minimalen Ausbaustandard. Die ortsbildprägenden Gestaltungen werden im Sinne von «Mehranforderungen» durch die Gemeinde konzipiert, finanziert, realisiert und später auch unterhalten.

Geprüft werden zur Zeit weitere Kreisel an der Zugerstrasse zwischen Allmend und Waldeggzentrum.



▲ Waidli-Kreisel, 2014.

Kreisel sind ein wichtiges Strassenraumgestaltungs- und Verkehrslenkungselement. Dem Entscheid zum Bau eines Kreisels gehen umfangreiche Abklärungen wie Verkehrsaufkommen, Platzverhältnisse und vieles mehr voraus. Das Vorgehen beim Entwurf eines Kreisels kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Abgrenzung der zur Verfügung stehenden Kreisfläche (maximalen Aussendurchmesser bestimmen).
2. Zentrische Einführung der Strassenachsen in möglichst gleichmässigen Abständen (Zentrumsbestimmung).
3. Festlegen der Kreiselfahrbahnbreite und Konstruktion der Mittelinsel.
4. Konstruktion der Ein- und Ausfahrten unter Berücksichtigung der Mindestbreite der Fahrstreifen und der Leitinseln.
5. Weitere Abklärungen treffen, welche die Kreiselgeometrie beeinflussen können (Anlagen des öffentlichen Verkehrs, spezielle Versorgungsrouten, Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr).

Vor dem Bau eines Kreisels müssen unter anderem folgende Punkte geklärt werden:

- Abstimmung auf bestehende Verkehrsrichtpläne
- Beurteilung der Ideen betr. Realisierbarkeit, Notwendigkeit, Finanzierung, technische Möglichkeiten
- Auswahl Ingenieurbüro für Vorprojekt
- Variantenprüfung durch interne und externe Fachstellen
- Festsetzen des bereinigten Bauprojekts durch den Gemeinderat
- Genehmigung durch die Gemeinde (Abstimmung)



▲ Meierhof-Kreisel, 2014.



Horgen im Jahr 2013

Marianne Sidler und Albert Caflisch

Januar

6. Neujahrsapéro von Pro Horgen. Gemeindepräsident Theo Leuthold hält eine gehaltvolle Ansprache. Im Anschluss wird die neue Litho 2013 «Wimmel-Horgen» des jungen Künstlers Patrick Fries präsentiert.
10. Im Pflegezentrum Amalie Widmer feiert Hans Hesse seinen 90. Geburtstag. Horgen hat seine eigene App. Sie dient als virtueller Gemeindegaschalter wie auch als News-Kanal.
12. Der Tag der offenen Tür im Haus Tabea gewährt Einblick in die neue Abteilung für Menschen mit einer Demenz.
14. Die Spitex Horgen wird von der Gemeinde übernommen.
15. Das See-Spital eröffnet das neue Geriatriezentrum.
22. Dirigent Kevin Griffiths und das Sinfonieorchester Horgen-Thalwil begeistern im Schinzenhof das Publikum mit Filmmusik. 66 Schülerinnen und Schüler nehmen am traditionellen Ski- und Snowboardrennen des Ski-Clubs Horgen im Bruni teil.
23. Der Missionsverein der reformierten Kirche wird 90.
30. Der «CompuTreff», der Informatik-Treffpunkt im Seniorenzentrum Baumgärtlihof, feiert sein zehnjähriges Jubiläum.

Februar

2. Die Schöneeggler präsentieren die beliebte Fasnachtszeitung «G'hörscht».
5. Luka Petricevic wird neuer Trainer der Wasserballerinnen.
11. Beginn der Bau- und Sanierungsarbeiten an der Seestrasse zwischen Thalacker-/Bahnhofstrasse und Schärbächli- beziehungsweise Rotwegstrasse. Die Schöneeggler sind wieder auf Schnitzelbanktour und erfreuen das Publikum.
16. Der Velo-Club erhält einen neuen Co-Präsidenten: Markus Blessing ersetzt den scheidenden Karl Stark.
17. Am Fasnachtsumzug ziehen gegen 30 Gruppen mit viel Klamauk zum Dorfplatz, auf dem anschliessend das Monsterkonzert stattfindet. Mit dem Goldenen Zylinder wird dieses Jahr die Neudörfli-Fasnachtsvereinigung geehrt.

März

2. Schweiter steigert den Reingewinn auf 60,8 Mio. Franken; inkl. Gewinn aus dem Verkauf der Ismeca Semiconductor an die amerikanische Cohu-Gruppe.
4. Mit grossem Mehr hat das Stimmvolk dem Kredit von 4,5 Mio. Franken für die Horgner Pensionskasse sowie 3,5 Mio. Franken für den Bau eines Trottoirs an der Bergstrasse zugestimmt. Bei der Ersatzwahl um den freien Gemeinderatssitz kommt es am 9. Juni zu einem zweiten Wahlgang zwischen Roman Ledermann (SP) und Antonia Dorn (SVP).
7. Die Frühlingsausstellung der Stiftung Künstler vom Zimmerberg und Zürichsee in der Villa Seerose zeigt Werke der Oberriedner Künstler Karl Hosch und Thomas Wüthrich.
9. 26. Handball-Schülerturnier des HCH in der Waldegg-Halle.
12. Mit Tabea Herzog erhält der Chor Horgen eine neue Dirigentin.
13. Das Jugendparlament JUPA wählt Vanessa Gloor zur neuen Präsidentin.

18. Die Vormundschaftsbehörde wird durch die Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KEBS) abgelöst. Sie ist dem Zweckverband Soziales Netz Bezirk Horgen (SNH) angegliedert.
20. An der Gartenmesse in Zürich gewinnt die Firma Trüb einen Gold-Award für ihre Sonderpräsentation «Einfach! Garten».
23. Der gemischte Chor Arn, Horgen und der Gesangsverein Stocken, Wädenswil schliessen sich unter dem Namen «Xang ArnStocken» zusammen.
25. Kerstin Schröder Bläuer wird in stiller Wahl als Nachfolgerin von Gabriela Oesch für den Rest der Amtszeit 2008-2014 als Richterin am Bezirksgericht Horgen gewählt.
30. Die Planungsgruppe Zimmerberg stimmt einer Umklassierung der Waidlistrasse (Waidlikreisel-Seestrasse) zur regionalen Staatsstrasse zu; im Gegenzug werden die Zugerstrasse (Waidlikreisel-Alte Landstrasse) sowie Alte Land- und Lindenstrasse regionale Gemeindestrassen.

April

5. Beim Bahnhof Horgen entsteht ein Brutplatz für Flussseseschwalben.
6. Das Frühlingskonzert der Harmoniemusik Helvetia im Schinzenhof entführt die Zuhörer auf eine musikalische Weltreise.
An der von den Grünen und Grünliberalen organisierten Velobörse auf dem Dorfplatz wechseln weit über 100 Fahrzeuge die Hand.
9. An der GV von Pro Horgen wird die langjährige Organisatorin des Dorfmarkts Theres Schwitter verabschiedet. Als neues Märt-Team werden Anita und Paul Bächtiger sowie Thomas Arnold begrüsst.
Der Natur- und Vogelschutzverein Horgen wird zum «Naturschutzverein Horgen».
12. Definitives Aus für den Neubau eines Schulhauses in der Allmend. Bestehende Schulhäuser werden erweitert und saniert.
13. Die Gruppe Heimatschutz Horgen ehrt Hans Schäppi für seinen jahrelangen unermüdlichen Einsatz in der kommunalen Denkmalpflege.
15. Die Bank Zimmerberg AG steigert im abgelaufenen Geschäftsjahr ihren Bruttogewinn auf 4,08 Mio. Franken.
16. Die Jahresrechnung der Gemeinde schliesst bei einem Aufwand von 183,6 Mio. Franken und einem Ertrag von 186,7 Mio. Franken mit einem Ertragsüberschuss von 3,1 Mio. Franken; budgetiert war ein Defizit von 6,6 Mio. Franken.
Am Jugendwettbewerb «Projekter» sichert sich das Trio «Runner-CH» den Sieg in der Kategorie Jugendliche bis 18 Jahre; den Preis für die beste Präsentation erhielt die ebenfalls aus Horgen stammende achtköpfige Tanzgruppe «Crew: District 51».
17. Der Handschlagverein begeht seine 145. Generalversammlung.
19. Alt-Statthalter Max Biber stirbt im 90. Altersjahr.
Peter Weingarten wird neuer Pächter der Bar im See la Vie.
20. Die KVA erwirtschaftet 2012 einen Ertragsüberschuss von 2 Mio. Franken.
23. Das See-Spital verzeichnet in der Jahresrechnung 2012 einen Gewinn von 4,5 Mio. Franken.
24. Neueröffnung eines «Spar Express» am Bahnhof See.
30. Das Quartierlädeli zum Heubach an der Drusbergstrasse schliesst seine Pforten.

Mai

2. Neuer Präsident der FDP Horgen wird Kaspar Huggenberg.
5. Farbiges Spektakel: Auf der Waldegg proben 640 Turnerinnen und Turner für die Schlussfeier des Eidgenössischen Turnfestes in Biel.
8. Emil S. Kern, Gründer und Stifter des Horgner Wohn- und Porzellanmuseums, feiert seinen 99. Geburtstag.
16. Weltklasse-Triathletin Simone Brändli wird Horgner Sportlerpersönlichkeit des Jahres 2012.
22. Das Tenniszentrum Waldegg definiert sich neu als Zentrum für Racket- und Freizeitsport und investiert 14 Mio. Franken.
23. Das neue Boot des Seerettungsdienstes wird auf den Namen «Sirius» getauft.
25. Der Dorfmarkt von Pro Horgen präsentiert sich als bunte Marktlandschaft mit rund 100 Ständen im Dorfzentrum.
Vernissage im Bergwerk-Stollen; 20 Künstler präsentieren Werke unter dem Motto «400 Jahre Kohleabbau in Käpfnach».
27. Die Zürichseefähre weist im vergangenen Jahr sinkende Frequenzen aus.
31. Auszeichnung für Vito Esposito; 1. Platz am Olivenöl-Wettbewerb «L'oro d'Italia 2012»

Juni

1. Der Verkehrsverein lädt zu verschiedenen Führungen durch Horgen ein, unter anderem Hernerpark, Meilenwerk oder der historische Dorfkern.
8. Grossen Andrang erhält der beliebte Zmorge der Bank Zimmerberg im Zelt auf dem Dorfplatz.
Interessante Einblicke bietet der Tag der offenen Tür im See-Spital.
9. Antonia Dorn (SVP) wird in den Gemeinderat gewählt.
13. Die Gemeinde Horgen wird vom Haus der Kantone in Bern mit dem Preis «Gesunde Gemeinde – 2. Preis» für ihre Kinder- und Jugendpolitik geehrt.
Die Gemeindeversammlung stimmt einer Beteiligung mit 400'000 Franken an der Abteilung für an Demenz erkrankten Menschen im Haus Tabea zu.
Urs Niggli (SP), der langjährige Präsident der Rechnungsprüfungskommission, gibt seinen Rücktritt bekannt.
16. Erfolgreicher 4. Art Day des JUPA mit gegen 200 Kindern und Jugendlichen «Graffiti-Künstlern» auf dem Dorfplatz.
- 21.–24. Grosser Andrang bei angenehmen Temperaturen an der Chilbi auf der Allmend.
- 22./23. Die Kadettenmusik Horgen erzielte am 30. Kantonalmusikfest in Winterthur den 3. Gesamtrang.
24. Das Bildungszentrum BZZ lagert wegen Platzmangel einen Teil des Schulbetriebes ins Oberdorf aus.
28. Die Musikschule feiert mit einem klassischen Konzert im Dorfzelt ihren 40. Geburtstag.
29. Nach fünfmonatigem Umbau wird die UBS wieder eröffnet.

Juli

1. Die Spitex Horgen wird vollumfänglich in die Gemeindeverwaltung integriert.
4. Die Kadetten erhalten einen neuen Bus.
9. In einem Nachruf würdigt der Gemeinderat den kürzlich verstorbenen ehemaligen Gemeinderat Hans Dinkelmann für seinen unermüdlichen Einsatz für die Gemeinde.

11. Die Schulpflege verabschiedet Kurt Munz und Peter Schläfli (Sekundarstufe), Roy Kisseleff und Lotti Walser (Primarstufe) sowie Verena Jäk (Kindergartenstufe) in den Ruhestand.
 12. Im Dorfplatzzelt unterhält die Harmoniemusik Helvetia das Publikum mit einem abwechslungsreichen Repertoire und einem «Musiglott».
 13. Der Männerturnverein feiert sein 100-jähriges Bestehen.
 15. Eklat im See-Spital-Stiftungsrat, drei Mitglieder treten zurück.
 23. Time-out-Projekt «Step by step» produziert «Doppelsitzmöbel» zur Förderung der Kommunikation.
- Im Wasserball Playoff-Final um den Schweizer-Meister-Titel 2013 unterliegt Horgen dem Team aus Kreuzlingen knapp.

August

3. Der Heimatschutz setzt sich für die Rettung und Erhaltung der Fabrik im Wannenthal ein.
8. An der Eisenhofstrasse wird ein alter Sodbrunnen freigelegt und in seine alte Form gebracht.
9. Der Männerchor Käpfnach und die Blaskapelle Zimmerberg begeistern das Publikum im Dorfplatz-Zelt.
17. Der Betriebsgewinn der Firma Schweizer schrumpft im ersten Halbjahr um 22 Prozent.
- 17./18. Die Hernerpark-Konzerte stehen dieses Jahr im Zeichen von Richard Wagner.
19. Das Neudorf-Strassenfest lockt bei warmem Wetter und mit einem abwechslungsreichen Programm viele Besucherinnen und Besucher an.
Der HCH verstärkt sein Team mit Sepp Schwander.
20. Einweihung des neuen Kindergartens Promenade auf dem Stäubli-Areal.
23. An der Mystery-Tour des Verkehrsvereins wird die 1000. Besucherin begrüsst.
- 24./25. Konzerte, Marktstände und weitere Attraktionen laden zum Besuch am «Humifäsch» ein.
29. Die Seegarage Müller feiert ihr 50-jähriges Jubiläum.



► Konzert im Hernerpark, 2013.

September

1. Ulrich Meyer ist neuer Geschäftsleiter der Stiftung Jugendnetzwerk Horgen.
6. Das Haus Tabea wird nach Neu- und Umbauten feierlich eingeweiht. Im Haus befindet sich auch der neue Kindergarten Tabea.
7. Der HCH startet mit fast neuem Team und neuem Trainerduo in die neue Saison.
12. Der Regierungsrat genehmigt die teilrevidierte Gemeindeordnung, die somit rechtskräftig wird.
20. An der nationalen Edelbrandprämierung «Distisuisse» holt Urs Streuli drei Goldmedallien, sieben weitere Produkte erhalten Silber.
- 20.–22. «Radio 51», das von der «drehscheibe» organisierte Jugendlive, sendet live aus einem Container auf der Piazza.
22. Die reformierte Kirchgemeinde wählt Thorsten Stelter zum neuen Pfarrer.
23. Das Horgner Jahrheft widmet sich den Gärten: vom Gartenwesen einst zum heutigen Familien- oder Schrebergarten.
27. Der Stiftungsrat des See-Spitals bestimmt Matthias Pfammatter zum neuen See-Spital-Direktor.
Start in die neue Night-Sport-Saison der «drehscheibe» für Jugendliche und junge Erwachsene.
28. Grosser Dorfmarkt von Pro Horgen mit vielen Ständen, Grilladen und Kadettenmusik.

Oktober

1. Spannendes Final beim Ruf-Club-Cup 2013. Das Team des Yacht Clubs erreicht den 4. Platz.
Sieger des Projektwettbewerbs für die Überbauung des Strickler-Areals ist die Neff Neumann Architekten AG aus Zürich.
2. An der dritten Blutspendeaktion können 144 Spenderinnen und Spender begrüsst werden, davon 16 Neuspender.
- 3.–20. Das Schulhaus Rainweg wird zum Kunsthaus Horgen. Zum 50-Jahr-Jubiläum zeigt der Kulturfonds Werke von 50 Künstlerinnen und Künstlern aus den letzten 50 Jahren.



► «Kunsthaus Horgen» im Schulhaus Rainweg, 2013.

5. An der Gemeindeviehschau auf der Allmend stehen 33 Braunvieh-Kühe und 85 Holsteiner. Zur «Miss Horgen» wird Inka prämiert, sie gewinnt auch den Schöneuterpreis.
- 5.-7. Die Gemeindeschützen-Gesellschaft lädt zum 328. Gemeindeschiessen, dem ältesten Dorfanlass, ein.
9. Die Siedlung Kirchrain wird abgerissen und durch eine neue Überbauung mit 32 Wohnungen ersetzt.
18. «Das Aabachtobel und seine Flora und Fauna» heisst die neue Broschüre von Koni und Lilly Felix.
Ein Einfamilienhaus am Kottenrainweg gewinnt den Schweizer Solarpreis 2013 der Solar Agentur Schweiz.
29. Das Tagaktiv ist ausgelastet. Die Institution nimmt kranke und behinderte Menschen tageweise auf und entlastet Angehörige.

November

2. Die Berner Tenöre «Phenomen» begeistern das Publikum im Schinzenhof. Beim Räbeliechtl-Umzug von Pro Horgen erleuchten 2600 Räben die verdunkelten Strassen.
3. An den Ostschweizer Judo-Einzelmeisterschaften in St. Gallen erkämpfen sich Horgner Judokas sechs Medallien.
5. Der Stiftungsrat des See-Spitals erhält mit Walter Reinhart und Lorenzo Marazzotta zwei neue Mitglieder.
6. Das Schaufenster im Schinzenhof ist von der Pfadi H2O in einen Wald verwandelt worden.
- 8./9. Ein reiches Angebot präsentiert der Missions-Basar im reformierten Kirchgemeindehaus.
9. Die Swan Big Band feiert das 20-Jahr-Bühnenjubiläum mit einer grossen Gala im Schinzenhof.
- 9./10. Bereits zum 42. Mal organisiert der TV Horgen das Volleyball-Turnier.
14. Mit dem Bildband «Willi Albrecht, Lithograph, Maler, Mensch» wird der im Januar verstorbene Künstler geehrt.
17. Die jüngsten Kadetten begeistern das Publikum im Mehrzweckgebäude im Horgenberg.
23. Ein Hangrutsch neben dem Wasserfall im Aabachtobel beschädigt die Fussgängerbrücke. Diese muss ersetzt werden.
24. Abstimmungen: Der neue Verkehrsrichtplan im Dorfkern (Lindenstrasse) findet Zustimmung. Ebenfalls angenommen wird die Sanierung des Baumgärtlihofs.
28. Nach 27 Jahren geht die Bildungsreihe «Denkpause» zu Ende.
29. Vernissage der Sonderausstellung «Als die Eisenbahn kam» im Ortsmuseum Sust.
30. Der Jahreskalender 2014 präsentiert Bilder zum Thema «Luft».
Am «Kadette-Fäscht» im Schinzenhof faszinieren Kadetten und Tambouren das Publikum mit einem humorvollen und abwechslungsreichen Programm.

Dezember

1. Annette Grüter wird neue Leiterin des Berufsinformationszentrums (BIZ).
2. Im ehemaligen «Quartierlädeli zum Heubach» öffnet ein Velo-Fachgeschäft seine Pforten.
4. Das Bergwerk Käpfnach weiht das neue Betriebsgebäude beim Rotwegstollen ein.

Der Gemeinderat verabschiedet eine neue Immobilienstrategie für die gemeindeeigenen Immobilien.

- 7./8. Das «Weihnachtsgässli» in der Schwanen- und Löwengasse erfreut sich grosser Beliebtheit. Ausserdem findet dieses Jahr zum zweiten Mal das «Gschänkhuus» im Schinzenhof statt.
12. Die Gemeindeversammlung hat das Budget 2014 genehmigt und den Steuerfuss auf 90 Prozent belassen. Gutgeheissen wurde auch die Revision der Behördenentschädigungen sowie die definitive Einführung des Projekts «Siedlungs- und Wohnassistenten». Der Gemeindepräsident würdigt die zurücktretenden Gemeinderäte Denise Vielmi (CVP), Hanspeter Leuthold (FDP) und Emil Roffler (SVP).
13. Der FC Horgen wird an der Gala des Zürcher Fussballverbandes zum Verein des Jahres 2013 ausgezeichnet, unter anderem aufgrund des grossen Engagements im Bereich Junioren.
Beim traditionellen «Bergli-Adventsingen» der rund 400 Schulkinder findet das Publikum in der katholischen Kirche einen Moment der Ruhe und Vorfreude auf das bevorstehende Fest.
15. An der «Chinderwienacht» der reformierten Kirche führen Jugendliche und Kinder das Theaterstück «Was die Nacht hell macht» auf.
18. Markus Hodel ist vom Synodalrat als neuer Generalsekretär der römisch-katholischen Kirche angestellt worden.
24. Ref. Kirche: Einstimmung in den Heiligen Abend mit Szenen aus der Weihnachtsgeschichte, Liedern und dem Friedenslicht aus Bethlehem.
Kath. Kirche, Kinderweihnacht: Weihnachtsspiel mit Chor.
28. Spital-Direktor Markus Gautschi verlässt nach 11 Jahren das See-Spital.

Neben den grossen Märkten von Pro Horgen fanden auf dem Dorfplatz unter anderem statt: Flohmarkt, Freitagsmarkt, Spielzeugmarkt, Velobörse – aber auch die beliebten Freitagabend-Veranstaltungen «Der Dorfplatz lebt» unter dem grossen Zelt.

Prächtiges Theater präsentierte der Dramatische Verein mit dem Stück «Weekend im Paradies» und T-Nünzg mit «Min Fründ Arthur».

Der Verkehrsverein bot wieder mehrere Führungen an. Der neuste Hit ist «Horgner kulinarische (Ver-)Führung».

Bildende Künstlerinnen und Künstler stellten ihre Werke in verschiedenen Räumlichkeiten aus, vor allem in der Villa Seerose.

Bevölkerungsstatistik Gemeinde Horgen per 31.12.2013

Totalbestand	19 939 (2012: 19 528) = + 411		
Schweizer	14 013 (2012: 13 828) = 70,3 %		
Ausländer	5 926 (2012: 5 700) = 29,2 %		
Zuwachs	2 123 (2012: 1 972)	Abgang	1 712 (2012: 1 844)
Geburten	223 (2012: 183)	Todesfälle	202 (2012: 173)
Zuzüge	1 900 (2012: 1 789)	Wegzüge	1 510 (2012: 1 671)

Angaben der Einwohnerkontrolle Horgen

Erfolgreiche Horgner Sportlerinnen und Sportler 2013

Armbrust

- Sonja Haller-Staub: 2. SM über 10 Meter, 2. SM Nat. A Mannschaftsmeisterschaft über 10 Meter
- Andreas Fankhauser: 2. SM Nat. A Mannschaftsmeisterschaft über 10 Meter

Behindertensport

- Daniel Schnetzer: mehrere Spitzenränge im Langlauf, Schwimmen und Unihockey an Special Olympics

Boardercross

- Sophie Hediger: 2. SM Junioren U16

Leichtathletik

- Kim Rudolf: 1. SM Team Pendelstaffel, 2. SM Stabhochsprung U16

Orientierungslauf

- Silvia Baumann: 1. SM Mitteldistanz D60

Racketlon

- Nico Hobi: 1. SM
- Ricardo Krinner: 1. SM Junioren
- Céline Walser: 2. WM Girls U16

Radquer, Bike

- Luca Schätti: 1. Radquer Schülercup, 15. Bike EM Graz

Synchronschwimmen

- Mina Umicevic mit Limmat Nixen: 1. an SM Elite, Combo und Team sowie 2. Junioren Free Combination, 9. EM Junioren in Poznan, Combo und Team

Tennis

- Yarin Aebi: 2. SM Junioren U10, 1. SM Junioren U10 im Doppel
- Gianluca Marin: 1. SM Junioren U10 im Doppel

Tischtennis

- Martin Schletti: 2. SM Mannschaft O50

Triathlon

- Simone Brändli-Benz: je 1. Triathlon Uster und Locarno, je 4. Ironman Südafrika und Florida
- Silvia Salvador: 1. Triathlon Hugesund, 80. Triathlon WM Las Vegas

Wasserball

- 1. Herrenmannschaft: 2. SM

Sportlerpersönlichkeit des Jahres 2013: FC Horgen

Bibliografie

Bürgerarchiv Zug.

Frei Beat, Horgen. Rückblicke, hg. v. Gemeinde Horgen, Horgen 1999.

Horgner Gemeindechroniken, 1904 ff.

Horgner Jahrhefte, Horgen 1977 ff.

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Kläui Paul, Geschichte der Gemeinde Horgen, Horgen 1952.

Staatsarchiv des Kantons Zürich.

Strickler Johannes, Geschichte der Gemeinde Horgen, nebst Hirzel und Oberrieden, Horgen 1882.

Zollinger Jakob, Die «Säumerstrasse» von Horgen nach Zug. In: Blätter der Vereinigung Pro Sihltal, Nr. 14, S. 3–20.

Zürichsee-Zeitung.

Bildnachweis

Ortsbildarchiv Horgen (S. 10, 11, 13, 18, 19, 23, 24, 31–34, 36/37),
Hans Erdin (Umschlag, S. 2, 14, 16, 17, 35, 39–42, 44, 46/47, 52),
Gemeinde Horgen (S. 20, 21, 28–30, 45), Paul Bächtiger (S. 22),
Flying camera, Baar (S. 26/27), James J. Frei (S. 43), Doris Klee (S. 15),
André Springer (S. 51), Staatsarchiv des Kantons Zürich (S. 8/9),
Hans Konrad Gyger's Züricher-Cantons-Carte 1667, Zürich 1891 (S. 4).

Impressum

Herausgegeben von der Gemeinde Horgen in Verbindung mit Pro Horgen.

Redaktionskommission

Doris Klee (Präsidentin), Albert Caflisch, Hans Erdin, James J. Frei,
Theo Leuthold, Monika Neidhart, Marianne Sidler

Konzept und Überarbeitung

Doris Klee

Grafische Gestaltung

Urs Länzlinger

Lektorat

Albert Caflisch, Monika Neidhart

Druck

Druckerei Studer AG

Burghaldenstrasse 4, 8810 Horgen



Bisher erschienene Ausgaben:

1977	Die renovierte reformierte Kirche
1978	Der Wald
1979	Der See
1980	Vermessung und Grundbuchorganisation
1981	Die Volksschule
1982	Das Käpfbacher Bergwerk
1983	Horgenberg und Sihltal
1984	Tannenbach und Bocken
1985	Das Vereinsleben in Horgen 1952–1985 und 150 Jahre Kadetten
1986	Altersvorsorge in der Gemeinde Horgen
1987	Natur- und Landschaftsschutz, einheimische Orchideen
1988	150 Jahre Oberstufe
1989	Unsere Vögel
1990	Wasserversorgung, Brunnen und Bäche
1991	Horgen einst und jetzt
1992	Abfallentsorgung
1993	125 Jahre Spital Horgen
1994	Horgner Dorffest
1995	Bäume prägen unser Ortsbild
1996	Allmend-Korporation Horgen
1997	Horgner Frauen
1998	Kinder werden erwachsen und selbstständig
1999	Feuerwehr im Wandel der Zeit
2000	Die Welt in Horgen, Horgen in der Welt
2001	Das Neudorf – ein Quartier im Wandel
2002	Horgner Vereine jubilieren
2003	Skulpturen
2004	100 Jahre «Seerose»
2005	Singen und Musizieren
2006	Käpfnach
2007	Ortsmuseum Sust
2008	Wirtshäuser
2009	Chalchofen-Waldegg-Kniebreche
2010	Gemeindechronik
2011	Waschhäuser
2012	Schiffahrt
2013	Gärten

Erhältlich im Gemeindehaus beim Auskunftsschalter der Einwohnerdienste oder im Onlineschalter. Die Jahrbücher 2008 und jünger können auch als PDF-Dokument heruntergeladen werden:

<http://www.horgen.ch/de/kulturfreizeit/kultur/prohorgen/jahrbücher/>

Möchten Sie ihr Exemplar nicht behalten, dann werfen Sie es bitte nicht weg. Sie können das Jahrbuch an die Gemeindeverwaltung zurücksenden oder es in den Briefkasten des Gemeindehauses legen. Besten Dank.

