Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 32 (1992)

Artikel: Die Seestrasse : Der Bau, Ausdruck einer neuen Zeit
Autor: Kummer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-954219

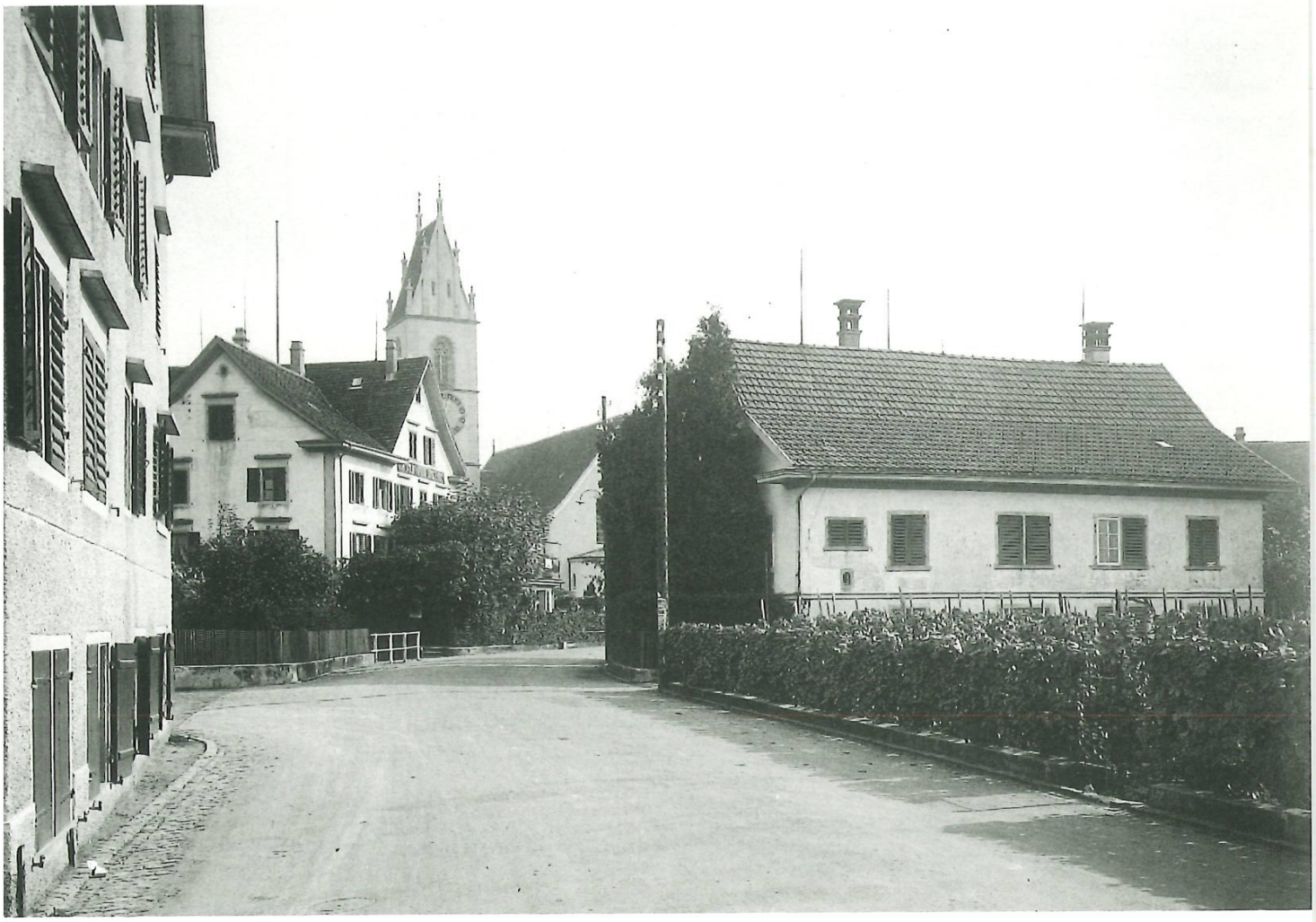
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern.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

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

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

Download PDF: 16.07.2025

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



Dörflich-verträumte und gewundene Seestrasse beim «Sternen», um 1928.

Peter Kummer

Die Seestrasse

Der Bau – Ausdruck einer neuen Zeit

Noch Ende des 18. Jahrhunderts befand sich fast das gesamte schweizerische Strassennetz in einem ziemlich traurigen, stellenweise kaum passierbaren Zustand. Kunststrassen mit festem Strassenkörper, beidseitigen Entwässerungsgräben und gemauerten Brücken, wie in Frankreich oder im Stande Bern üblich, blieben die seltene Ausnahme. Der Unterhalt solch behelfsmässiger Strassen konnte eher Anstössern oder Gemeinden überlassen werden als der von Kunststrassen. Trotz bescheidenster Ansprüche musste die Obrigkeit die Gemeinden gelegentlich ernsthaft ermahnen, grosse Steine wegzuräumen und tiefe Karrengeleise und Löcher auszufüllen, was dann meist in unfachmännischer Fronarbeit geschah. So befand sich Ende des 18. Jahrhunderts das an Ausdehnung ohnehin bescheidene zürcherische Strassennetz nach dem Zeugnis des Strassenmandates von 1774 «in einem beinahe allgemeinen

Zerfall». Mit zunehmender Besiedlung und grösserem Verkehrsaufkommen wurden einzig für den Unterhalt vermehrt Wegknechte angestellt. Die Zürichseegegend hatte man besonders vernachlässigt, diente doch der See selber als Hauptverkehrsader. Die alte Landstrasse schlängelte sich, ohne Brücken über die Bäche, wie ein Feldweg durch die Landschaft. Nach dem Durchbruch der Liberalen lancierten diese ein umfassendes Strassenbauprogramm von *Haupt-, Land-* und innerkommunalen *Communicationsstrassen;* selbst bei den Hauptstrassen hatten aber die Gemeinden selbst für den Materialtransport zu sorgen.
Der Bau der rechtsufrigen Seestrasse erfolgte zwischen 1833 und 1857 in zeitlich und örtlich unregelmässigen Etappen. Konkret baute man jeweils dort, wo nicht Einsprachen, Witterungsverhältnisse, Lieferschwierigkeiten oder finanzielle Engpässe einen Baustop bewirkte. Einzelne Stücke, so zum Beispiel in Herrliberg oder Stäfa, waren erstellt, als in Küsnacht erst begonnen wurde (1843), und die Strecke Stäfa-Kantonsgrenze war 1847 beendet, bevor man in Meilen auch nur begann. Dieses hatte allerdings eine Chance vertan, als es 1837 aus Angst vor zu hohen Kosten für die Anschlüsse ans bestehende Strassennetz den blossen Ausbau der alten Landstrasse gefordert hatte.
In Meilen wurde der Bau 1850 den Gebrüdern Kunz in Wolfhausen in Akkord vergeben, nachdem an zahlreichen Stellen aus

---

Bekanntmachung des Bezirksstatthalters Billeter
vom 12. April 1850

Mit Beziehung auf die Verordnung des Regierungsrathes vom 20. April 1844 (v. Amtsblatt v. 30. April 1844 No. 35 Beilage) betreffend die Erbauung von Landanlagen im Seegebiete in der Umgebung projektirter oder in Ausführung begriffener Straßen werden die Besitzer der an den See anstoßenden Grundstücke am rechtseitigen Seeufer von Herrliberg bis an den Lattenberg aufmerksam gemacht, daß solche Landanlagen, wenn die Gesuche für die dieselben gegenwärtig dem Straßendepartement eingereicht würden, unter erleichternden Bedingungen gestattet werden können, daß es dagegen nach Ablauf der bestimmten Zeitfrist (14 Tage von der Eröffnung an gerechnet) dem Departement freigestellt bleibt, Landanlagen in dieser Uferstrecke auch an Nichtanstösser an den See zu bewilligen.
Indem ich Ihnen hievon offizielle Kenntniß gebe, lade ich Sie auftragsgemäss ein, den dort betheiligten Grundeigenthümern an der neu projektirten Seestraße, diesen Beschluß, resp. die Bekanntmachung, auf angemessene Weise zu eröffnen.

Der Bezirksstatthalter: Billeter

Mänedorf, 12. April 1850.

---

den vorliegenden Varianten die definitive hatte bestimmt werden müssen. Aber das für die Fundamentierung reservierte Felsmaterial konnte, «durch den lang anhaltenden sehr tiefen Wasserstand verhindert», nicht zugeführt werden, in Feldmeilen gab es Einsprachen, und 1851 war «der Bezug von Bollingersteinen durch die starke Nachfrage für zahlreiche andere Bauten sehr erschwert». Ebenso erstreckten sich Verhandlungen mit Grundeigentümern, die ein weiteres «Hinausrücken der Strasse nach dem See» verlangt hatten, «bis in die Zeit des höheren Wasserstandes», so dass dann die Stützmauern nur mit entsprechend grösserem Aufwand angelegt werden konnten. Ferner machte die «Saumseligkeit der für die Fundamentierung und Bekiesung der Strasse von den Gemeinden Meilen und Männedorf angestellten Unternehmer» im rapperswilerseitigen Abschnitt öftere Mahnungen von Seite der kantonalen Baudirektion nötig. Für Meilen selbst gilt, dass «die Strasse im Brachmonat (Juli 1852) dem Fuhrwerk geöffnet und mit den Unternehmern abgerechnet» werden konnte. 1853 muss dort auch die erste Bekiesung erfolgt sein, während dies für den östlichen Abschnitt auch im nächsten Jahr unterblieb, weil «die einzige zur Verfügung gestandene Kiesgrube in Richterswil nur noch 90 Schiffsladungen lieferte». 1854 erfolgten in Meilen noch «Vollendungsarbeiten» in Form der Pflasterung der Seitengräben. 1855 schliesslich «vollendete der Unternehmer die Kiesbeifuhr», was sonst im Rechenschaftsbericht des Regierungsrates als «zweite Bekiesung» bezeichnet wird; jedenfalls konnte die Seestrasse «den Gemeinden zum Unterhalt übergeben» werden.

Was jetzt noch folgte, war einzig die Auseinandersetzung mit dem Kanton über die Entschädigung, die Meilen für die Beseitigung des am See gelegenen Schützenhauses und Scheibenstandes forderte. Nach Jakob Stelzers Geschichte der Gemeinde Meilen (S. 96) befand sich dieses *seit 1789* am Ort des Restaurants und heutigen Geschäftshauses gleichen Namens an der Dorfstrasse, was im Widerspruch sowohl zur gedruckten Literatur als auch zu den Meilemer Gemeinderats- und Gemeindeversammlungsprotokollen steht. Darnach wurde nämlich damals «hinsichtlich dem neuen Strassenzuge» – womit jeweils die Seestrasse gemeint ist» – «die Schiessstätte verändert», «gänzlich abgetragen» und eine Kommission beauftragt, «allfällig geeignete Plätze ausfindig» zu machen. Nach Abschluss der nötigen Verträge bezüglich Landerwerb und Bauvergabe konnte endlich 1854, mit Verspätung auf die Marschtabelle, das neue Schützenhaus abgenommen werden.

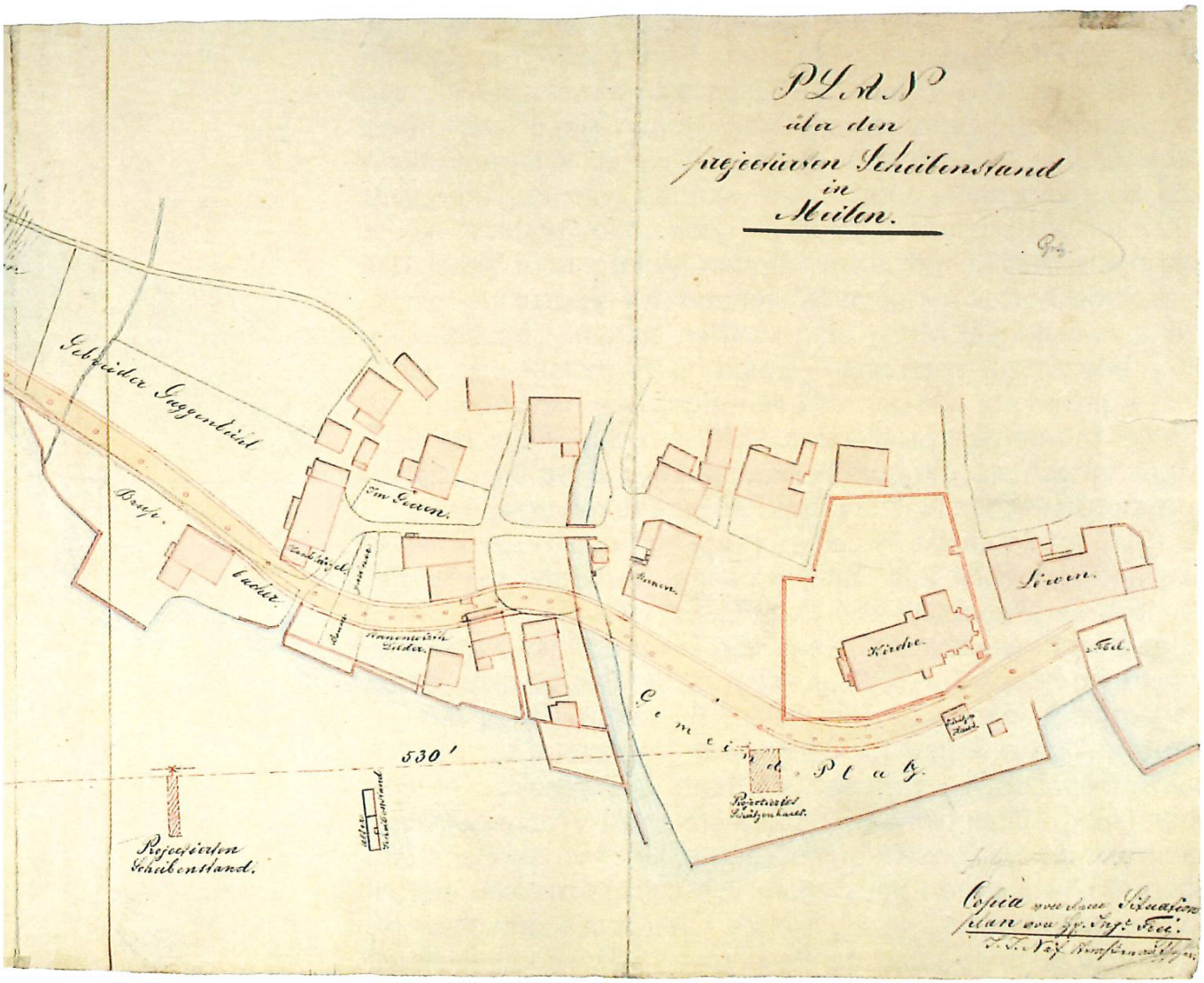
(Jährlicher) Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat des Standes Zürich, 1843 bis 1857, Stichwort Strassenwesen, «Strasse von Zürich nach Feldbach». – S. Bavier: Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878. – Milo Sonderegger: Der Zürichseeraum und seine Strassen, in: Jahrbuch vom Zürichsee 1964–1966, Stäfa 1966, S. 3ff. – Christine Barraud Wiener und Jürg Simonett: Zum Bau der «Kunststrassen» im 18. und 19. Jahrhundert, in: SZG, vol. 40, 1990, No. 4, S. 415ff. – Protokoll der Gemeindeversammlung vom 5. März/4. Juni 1837, 28. Februar 1847, 28. April 1850. –

Zur *Schützenhausfrage* insbesondere auch Protokoll der Gemeindeversammlung vom 28. Juli 1850 und 14. August 1853, des Gemeinderates vom 20. März/22. September 1852, 6. August und 17. September 1853 und 27. April 1854. – Zum Schützenhaus noch folgende *inhaltliche Ergänzung:* Dieser gewiss einfachen Anlage war aber kein langes Leben beschieden. Bereits 1881 wurde ihr «Eingehen» beschlossen, eine neue zuerst auf der Hürnen ins Auge gefasst, 1884 am heutigen Standort auf der Büelen (Bühlen) eingerichtet und schliesslich 1894, nach Eröffnung der Bahnlinie, das alte Schützenhaus – nicht das Restaurant gleichen Namens! – verkauft.

Erste Ausbauetappen

Als die Seestrasse gebaut wurde, verlief sie nicht überall auf dem heutigen Trassee, sondern zog sich, von der alten Landstrasse nur graduell verschieden, dem Gelände entsprechend und mit weitestgehender Rücksichtnahme auf die bestehende Bebauung, als *Naturstrasse* durch die Gegend.
1899 beschloss die Gesundheitskommission erstmals, die Seestrasse solle – mangels Sprengwagen und Hydranten – wenigstens «da, wo Häuser sind», auf jeweilige Anzeige hin *gespritzt* werden. «Mit Rücksicht auf den zunehmenden Automobilverkehr» wurde das Spritzen natürlich immer dringlicher. Ebenso erwiesen sich Verbreiterungen als nötig, so etwa 1906 bei der «Reblaube» in Obermeilen und 1908 im Dorf beim «Rössli».
Geteert wurde in Meilen erst in den zwanziger Jahren. 1921 gab die Baudirektion den Gemeinden mittels Kreisschreiben bekannt, sie werde wiederum auf Hauptverkehrsstrassen Teerungen und Pflästerungen vornehmen, und zwar in erster Linie in «Ortschaften mit Kostenbeteiligung der Gemeinden und der Anstösser». Da dies «in den meisten übrigen Gemeinden des rechten Zürichseeufers auf grössern oder kleinern Strecken» bereits erfolgt war, erklärte sich nun, unter der Bedingung zahlreicher Anstösserbeiträge, der Meilemer Gemeinderat dazu bereit. Das Resultat seines Aufrufes zeitigte, mit Ausnahme von Feldmeilen, «einen erfreulichen Erfolg», und im Sommer jenes Jahres wurde ein erster Teil der Strasse, 2250 Meter von der Seehalde bis zum Rohrgut in Obermeilen, gewalzt und geteert. Für diese Oberflächenteerung galt übrigens ein Quadratmeterpreis von ganzen 90 Rappen; sie wurde in den nächsten Jahren mehrmals wiederholt und auf die ganze Gemeindelänge ausgedehnt.

Protokoll der Gesundheitskommission Meilen vom 11. Juli 1899. – Protokoll der Gemeindeversammlung vom 28. Januar/29. April 1906. – Archiv Bauamt Meilen: «Aus dem Protokoll der Baudirektion des Kantons Zürich. 2. Oktober 1908.» – «An die Anstösser der Seestrasse in der Gemeinde Meilen und weitere Interessenten!» Undatierten Schreiben der Strassenkommission Meilen. – «An den Kantonsingenieur, Zürich». Schreiben des Gemeinderates Meilen vom 23. November 1920. – «An die Anstösser der Seestrasse in Meilen». Schreiben des Gemeinderates vom 5. Oktober 1921. – Schreiben des Kantonsingenieur Zürich «An die Strassenkommission Meilen» vom 10. Dezember 1919. – Tiefbauamt des Kantons Zürich, Büro Meilen: «Zusammenstellung über den Unterhalt der rechtsufrigen Seestrasse von der Stadtgrenze Zürch bis zur Kantonsgrenze St. Gallen», 1906–1916, 1917–1925, 1924–1932.



«Plan über den projektierten Scheibenstand Meilen», 1835, rechts von der Dorfbacheinmündung der Gemeindeplatz mit dem geplanten Schützenhaus und links vorn der alte Scheibenstand (schwarz) und der projektierte (rot). Auffallend die unübersichtliche Dorfeinfahrt über die Seestrasse.

Verkehrseuphorie in den dreissiger Jahren

Obwohl wir heutzutage ein Extremmass an Mobilität an den Tag legen, würden wir doch kaum mehr derart das hohe Lied des Privatverkehrs singen wie zur Zeit der letzten durchgehenden Seestrassenverbreiterung vor sechzig Jahren Kantonsingenieur K. Keller im «Jahrbuch vom Zürichsee». «Von den Fesseln der alten Verkehrsmittel befreit», konnte man nun, so schrieb er, mit der «durch das Automobil gegebenen Freizügigkeit» statt «dicht zusammengedrängt» auch «zerstreut in Fluren und Wälder gebettet» siedeln und so der Zürichseegegend Menschen zur Niederlassung und zur Durchreise zuführen.

Dies erhöhte den motorisierten Verkehr von 184 beziehungsweise 62 Fahrzeugen pro Tag anno 1920 (gezählt in Zollikon und Männedorf) auf deren 2232 beziehungsweise 734, also das Zwölffache, zehn Jahre später. Da genügte offensichtlich die erwähnte Teerung nicht mehr, jetzt waren Verbreiterungen und Begradigungen nötig. Diese wurden vom Regierungsrat 1927 für beide Ufer beschlossen, wobei die Fahrbahn selbst (bei einem Minimalradius von hundert Metern) acht Meter, das seeseitige Trottoir mindestens drei und das bergseitige mindestens zweieinhalb Meter breit werden sollten. Unausgesprochen betrachtete man anscheinend die Symbiose von flüssigem Autoverkehr und gemütlichem Schlendern in breiter familiärer Formation als problemlos. Seitdem werden solche Gehwege amtlich als «überbreit» bezeichnet und zur intensiveren automobilistischen Nutzung mit Parkierfeldern versehen.
1931/32 erfolgten die Arbeiten in Meilen, neben der Pflästerung in Feldmeilen (bis Plätzli) und der Verbreiterung hauptsächlich die Streckung zwischen Gerichtshaus und «Löwen» sowie zwischen «Hirschen» und «Schiffli»; dort «mussten verschiedene Häuser für die Durchführung der Strassenkorrektion niedergelegt worden.» «Die vielen Häuserabbrüche» der gesamten Aktion waren für den Kantonsingenieur, da für den ganzen Ausbau nur Strassengebühren und Benzinzollanteile, aber keine «eigentlichen Steuergelder» verwendet wurden, kaum ein diskussionswürdiges Thema. Und wo ein Bedauern über den Verlust von Bauwerken von «einigermassen historischem Werte» und von idyllischen Uferpartien mitschwingt, rechnet er auch da sofort den Gegenwert auf: «Zugänglichkeit zum See, öffentliche Landanlagen und öffentliche Gehwege». Speziell erwähnen sowohl der Kantonsingenieur als auch Dr. Paul Corrodi, wieviel die Seestrassensanierung im Bereich von «Löwen» und reformierter Kirche dem «seeabwärts Wandernden oder Fahrenden» als kunstgeschichtlicher Betrachter gebracht hat. Die Freilegung des Chors an seiner Basis war tatsächlich ein Gewinn – fragt sich heute nur, ob solche Strassen noch zum Wandern einladen und ob kunstgeschichtliche Studien tatsächlich aus dem fahrenden Auto heraus betrieben werden sollen!
NB: Was seit jenem grossen Ausbau auf Meilemer Gebiet geschehen ist, diente der Konsolidierung des Bestehenden: so etwa die Pflästerung vom «Grund» bis zum «Schinnhut» (1937–1939) oder die Verbreiterung der Strecke «Plätzli»–«Grund» samt Trottoirs und erstem Asphaltbitumen-Deckbelag (1954). Wo noch vorhanden, ist die Pflästerung seither mit Asphalt überdeckt, anderwärts durch eine (ebenfalls überdeckte) Heissmischtragschicht ersetzt worden.

Vgl. «Jahrbuch vom Zürichsee» 1932, Beiträge von K. Keller und Dr. Paul Corrodi, SS. 50ff. bzw. 47ff. – Tiefbauamt des Kantons Zürich, Büro Meilen: «Kantonsingenieur: Hauptverkehrsstrasse F Zürich–Meilen–Rapperswil, Verbesserungen und Unterhalt», 1932–1939, 1939–1947, 1948–1968 und mündliche Auskünfte von Strassenverwalter Alexander Meier, die hier bestens verdankt seien.