

Strecke ZH 8 *Zürich - Knonau (- Cham /- Luzern); Albispass*
Landeskarte *1091, 1111*

GESCHICHTE *Stand November 1995 / DW, hus*

Neben dem Wasserweg bestanden weitere von Zürich ausgehende Südverbindungen, die zwar urkundlich erst im 13./14. Jh. fassbar werden, aber schon früher bestanden haben müssen. Es handelt sich hierbei um die Landstrassen dem See entlang (ZH 20, ZH 116), die Strasse über den Horgenerberg (ZH 3), den Weg nach Einsiedeln (ZH 12) und Brunnen und die Strasse über den Albis nach Knonau (ZH 8) mit Fortsetzungen über Luzern, Cham/Küssnacht und Zug. Zudem bestanden über die Reussfähren und Reussbrückenorte Anschlüsse an die bedeutenden Ost-West-Verbindungen durch den Kanton Luzern.

Streckenendpunkte

Zürich als nördlicher Endpunkt der Strecke war wichtiger Etappenort für den überregionalen Transit, Warenumschlagsplatz und Marktort am verkehrsgünstigen nördlichen Ende des Zürichsees. Hier führten noch verschiedene andere bedeutende Verkehrswege zusammen. In Zürich reichen siedlungsgeschichtliche Befunde bis weit vor die Römerzeit zurück. Allerdings gelingt es bis zum Mittelalter nicht, diese mit konkreten Linienführungen in Beziehung zu setzen. "Zürich ist in Anlehnung an den seit römischer Zeit befestigten, zwischen Limmat, Sihl und Seenähe gelegenen Lindenhofhügel allmählich entstanden. Dort befand sich seit karolingischer Zeit eine Königspfalz, die ihrer günstigen Lage wegen an der Wasserstrasse zu den Bündner Pässen und damit nach Italien stets beträchtliche Bedeutung besass" (HANDBUCH I 1980: 206. – Die Verkehrsausrichtung nach den Bündnerpässen war immer die bedeutendere Südausrichtung als jene über den Gotthard). Mit dem ausgedehnten Streubesitz sind von hier Verkehrsbezüge entlang der ganzen Strecke bis weit in die Innerschweiz und das Gebiet des Kantons Luzern nachgewiesen. Schon im 10. Jahrhundert ist Zürich als Stadt belegt, mit damit verbundenen Zoll-, Münz- und Marktrechten (HANDBUCH I 1980: 206f.). Ein wichtiges frühmittelalterliches Zentrum war die Fraumünsterabtei.

Vom 14. bis zur ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts gelang es Zürich, die territoriale Herrschaft über die Landschaft zu erringen. Dies hatte damals und in den folgenden Jahrhunderten auch einen grundsätzlichen Wandel der Verkehrsbezüge zur Folge, die nun alle bedeutend stärker auf die Herrschaft, auf den Hauptort, ausgerichtet waren. Im 19. Jahrhundert wurde Zürich grösste Schweizer Stadt.

Knonau respektive die Kantonsgrenze wurde vor allem aus IVS-methodischen Gründen als Endpunkt gesetzt. Über Knonau hinaus reichten die Verkehrsbezüge nach Luzern, seit dem Mittelalter grösster Innerschweizer Marktort und Etappenziel im Gotthardtransit, und über den seit dem 12. Jahrhundert vom Transitverkehr sicher genutzten Gotthard nach Italien.

In Knonau finden sich vorrömische und römische Siedlungsbelege, die sich jedoch auch nicht direkt in Beziehung zu konkreten Wegverläufen setzen lassen. Eine erste Erwähnung datiert aus dem Jahr 1045. Im 14. Jahrhundert war Knonau Zentrum einer zuerst den Freiherren von Rüssegg, dann den Hünenbergern gehörigen Vogtei, die 1512 von den Zürchern erworben wurde (KDZH I: 102f.).

Kartographische Darstellungen

Erste kartographische Darstellungen liegen mit den Karten des Kantons Zürich von GYGER (1620) und (1667) vor. Zur detaillierten Eruiierung der Linienführungen war ihr Vergleich und der Bezug von älteren Erwähnungen mit den Karten des 19. Jahrhunderts grundlegend (WILD 1843–1851: XXVI Horgen, XXV Affoltern, XXIX Knonau; TK Bl. 8/1861 und TA 174 Affoltern 1882, 175 Thalwil 1882, 176 Mettmenstetten 1884).

Frühe Erwähnungen

Erste Erwähnungen eines Streckenteils datieren aus dem 14. Jahrhundert. 1313 wird "[...] bleichi unden gelegen vor der stat Zürich [...] an den weg, da man gat gegen Wollishofen" erwähnt (UBZ IX: 103, Nr. 3229). An anderer Stelle ist 1334 für diesen Abschnitt die Bezeichnung "strasse" belegt (UBZ XI: 437, Nr. 4548; vgl. ZH 116.1). Sie führte durch das Wollishofer Türli über den Wollishofer Steg Richtung der heutigen Seestrasse (SCHWEIZER 1908; NÜSCHELER–USTERI o.J.).

Der Verlauf der beiden Linienführungen im Vorfeld der Stadt, zwischen See und Sihl, scheint nach den verfügbaren Unterlagen bereits mit dem Bau des ersten Zürcher Stadtmauerings, im späten Mittelalter, angelegt gewesen zu sein. Allerdings besass nur die Linienführung ZH 8.1 (Bleicherweg) einen direkten Zugang zur Stadt: 1270 wird ein Türlein neben dem Wollishofer Turm erstmals erwähnt (ESCHER 1939: 50), das auch in der Stadtvedute von MURER (1576) erscheint.

1224 erscheint auch das "Kecinstürlin" am unteren Ende der Augustinergasse, eine Nebenpforte, die man von ZH 8.4 (Brandschenkestrasse) her durch die Selnau erreichte; an ihrer Stelle wurde 1575 das Augustiner-Bollwerk mit Tor errichtet (ESCHER 1939: 51f.), das ebenfalls bei MURER (1676) dargestellt ist. Nach MURER führten bei beiden Toren schmale Stege (mit Gitterrosten, die das Eindringen von Vieh verhindern sollten) über die Stadtgräben; eine breitere, ungedeckte Holzbrücke bestand nur beim Rennwegtor (ZH 4, ZH 9).

Am anschaulichsten ist diese, seit der Neugestaltung des Talackers im Gefolge des Schanzenbaus stark überprägte Situation (vgl. WYSLING 1983: 78, 92) im Stadtmodell von BACHOFEN und GYGER (1627) dargestellt.

Nach dem Bau des Zürcher Schanzengürtels ab 1642 (vgl. kurz ESCHER 1939: 55f.) ergänzte der Bleichersteg, der über den Schanzengraben führte, den Zugang in die Stadt; wie der Wollishofersteg scheint er – wenn überhaupt – nur für schmale Karren fahrbar gewesen zu sein. Der Aufnahme des Verkehrs mit Frachtwagen war er nicht gewachsen. Der schwerere Verkehr auf den Strassen, die Zürich von Süden her erreichten, musste daher die Sihlporte passieren – eine unpraktische Situation, über die sich Anwohner im frühen 19. Jahrhundert beklagten. Nach den

Stadtplänen des 18. Jahrhunderts bestand zwischen der Brandschenkestrasse und der Sihlporte nur ein unausgebauter und wohl beschwerlicher Fahrweg (VOGEL 1705, MÜLLER 1788–93; die früheste Darstellung der neuen Verkehrssituation erscheint in den ZEHNTENPLÄNEN der ENGE um 1650 und um 1700.)

Erst die Schleifung des Schanzengürtels 1834 erlaubte es, den Bleicherweg (ZH 8.1) und, im Zusammenhang mit dem Ausbau der Albisstrasse (ZH 8.4) ab 1835, erstmals die Brandschenkestrasse als Fahrstrassen bis in die Stadt zu führen.

Aus diesen Wegen führte "[...] eine grosse Lanndtstrass von der Stat Zürich, über das Albis, nach Zug, Lutzern und den fünf Orten". So bezeichnet HALLER in seinem Defensionale von 1620 diese Strasse und nennt damit auch die Zielorte, die auf eine Transitstrecke hinweisen, zugleich aber auch regionale und lokale Verkehrszentren waren. Zahlreiche andere Weg- und Strassenverläufe suchten Anschluss an diese Strecke oder gingen von ihr aus. Interessant ist auch, dass in einer Lehensurkunde des Klosters Kappel von 1499 diese Strasse in Wollishofen als "die Landstrass nach Kappel" genannt wird (STAZH, F IIa 299: 221).

Geschichte der Verbindung

Die Albisroute diente nie allein dem überregionalen Verkehr, sondern immer auch als lokale und regionale Verbindung. Wir gehen davon aus, dass sie die älteste Transitverbindung in die Innerschweiz und über den Gotthard war. Eine andere, zeitlich sehr weit zurückweisende, evtl. gleichzeitig genutzte Verbindung über den Albis bestand mit dem nur wenig südlich gelegenen Übergang bei den Schnabellücken und der Schnabelburg (ZH 1142).

Das Alter der Strasse ist ungewiss. Sicher bildete die Schenkung des Albisforstes (853) durch Ludwig den Deutschen an das Frauenkloster Felix und Regula in Zürich den Ausgangspunkt für die Entwicklung der Stadt und der Landschaft in südlicher Richtung. 1153 gibt die Fraumünster-Abtei ein Gut auf dem Albis an Graf Werner von Baden (UBZ I: 183f., Nr. 301). Mitte des 12. Jahrhunderts waren bereits Teile des Gemeindegebietes von Langnau besiedelt, und das Fraumünster besass Zehntenrechte in Langnau (STUCKI 1984: I/31 und 34). Stucki belegt auch Grundbesitz des Grossmünsters Anfang des 16. Jahrhunderts in Langnau, wobei auf die Albisstrasse Bezug genommen wird (STUCKI 1984: II/12 und 56). In der erneuten Öffnung des Klosters Schänis für Knonau von 1461 (1. Öffnung 1414) heisst es: "Item die zins an kernen soll man allen weren [fahren] gen Zürich in die Stadt [...]" (GRIMM 1840).

Die erste Ermahnung zum Unterhalt der Albisstrasse stammt aus dem Jahr 1492. Es handelt sich um einen Auszug aus Verhandlungen vor dem Bürgermeister und Kleinen Rat über Angelegenheiten des Jahres 1492. Daraus geht hervor, dass im Oktober 1492 die "lanndtstrassz enenthalben das Albysz" zerstört wurde, und die Herren von "Cappel und Mury" gebeten wurden, den Strassenunterhalt mit Brot und Geld zu unterstützen (QZW II: 893, Nr. 1518). Sie waren zum Unterhalt verpflichtet, wenn "durch gottes gewalt" die Strasse zerstört war.

1780 wurden bei der Klassifizierung, zwecks Anstellung eines obrigkeitlichen Strassenaufsehers, elf Haupt-Landstrassen im Kanton Zürich genannt. Darunter fungiert unter Nr.5: Zürich – Wollishofen – Adliswil – Albis – Vollenweid – Rifferswil – Knonau,

bis Zuger Grenze (STAZH, A 50.1 [27. 6. 1780]). In der Zeit der helvetischen Republik rangierte die Albisstrasse (über Weissenbach) mit einer Breite von 16–18 Schuh (ca. 4,8–5,4m) unter den 4 Land- und Heerstrassen des Kantons (STAZH, K II 51 [1799]).

Die weiter unten folgende chronologische Datenaufstellung mit Quellenangaben bietet einen Einblick in die Arbeiten an der Strasse über den Albis. Die meisten beziehen sich auf die Linienführung ZH. 8.1. und den Abschnitt ZH 8.2.1.

1512 hatte der Stadtstaat Zürich die Vogtei Knonau von Meyer v. Knonau gekauft, womit er in den Besitz des gesamten heutigen Bezirks Affoltern gelangte. Damit war Zürich nun für das Strassenwesen verantwortlich. Allerdings erfährt man erst 1651 durch die Bildung des Wegamtes etwas von der Albisstrasse. "[...] die Landstrass über das Albis dissysts vom ndern Ranck bis an den oberen und die genant Holgassen [diese lag jenseits des Albis] so gar böss und müyeselig, das man one grosse gfar nit mer hinuf ferenköne [...]", heisst es im ersten Bericht (STAZH, A 50.1, 1651; auch B I 63: 297). 619 Mann mussten für zwei Monate aufgeboden werden, um Reparaturen und mit 1000 Fuder eine Neupflasterung vorzunehmen, wobei Pflasterung nach GUI SAN (1800: 43) sich hauptsächlich auf das Steinbett bezog, das für die damalige Zeit eine grosse Verbesserung im Strassenbau darstellte. Die Strasse hatte stellenweise aber auch Oberflächenpflasterung, sie war "besetzt". Besonders kritisch war die Strecke bei Türlen. Sie taucht immer wieder in den Strassenakten auf. Es ist auffällig, wie häufig im 18. Jahrhundert von dem ganzen Strassenverlauf meistens der Übergang von Adliswil bis und mit Türlen z. B. als "verderbt", "gänzlich ruiniert" oder "unterfressen" bezeichnet wird (STAZH, B I 63: 541 [29. 11. 1703]; B II 898: 95 [7. 9. 1757] und 103 [14. 9. 1757]). 1757 musste die im Vorjahr neu hergestellte Strasse bei Türlen bereits wieder mit 1000 Männern instandgesetzt werden. Es gibt dazu eine genaue Beschreibung der Arbeiten (siehe unten: Daten zur Albisstrasse). Die Strasse war nicht nur für Zürich wichtig, sondern für einen grossen Teil der Gemeinden im Knonauer Amt. Sie wurden mit zu Unterhaltsarbeiten im Frondienst herangezogen oder mussten Kosten übernehmen. Die offizielle Abschaffung der Fronarbeit erfolgte erst 1875 (GEMEINDEGESETZ 1875). Noch 1799 wandte sich ein Teil des Distriktes Mettmenstetten an die Wegkommission und bezeichnete die Strasse über den Albis seit "unerdenklichem Alterthum" als "Mutter aller anderen Straaszen", sie stelle auch eine Verbindung zu den Seegemeinden her. Allerdings versteckte sich dahinter auch die Furcht vor einem Bau der erst später realisierten Sihltalstrasse (ZH 1140). Man forderte eine Verbesserung der Albisstrasse, zu der bereits Pläne von Ing. Sigmund Spitteler – seit 1780 obrigkeitlicher Strasseninspektor – vorlagen (STAZH, K II 51 [9. und 15. 1. 1799]). Die Albisstrasse wurde verbessert, die Lastenhöhe auf 20 Zentner festgelegt und auf die hölzernen Radschuhe (als Bremsen) hingewiesen. Die Beschränkung der Lasten war bereits in einem Mandat im Jahre 1780 (STAZH, A 50.1 [8. 10. 1780]) festgelegt worden. Dies stellte eine Verringerung der Lasten von 20 – 30 Zentnern gegenüber der im Strassenmandat von 1756 erlaubten Last dar (STAZH, III AA b 1. 11 [Strassenmandat vom 15. 9. 1756]). Die Anwendung des Radschuhes war mit dem Verbot der Gabelfahren und der Umstellung auf Deichselfahren im Zürcher Strassenmandat von 1774 festgeschrieben worden (STAZH, III AA b 1. 14 [8. 6. 1774]). 1805 wies die Strasse auf der Höhe keine 10 Fuss Breite mehr von den bereits im Mandat von 1646 geforderten

24 Fuss auf (STAZH, V III 15 Bezirk Affoltern und V III 16 Akten Strassenwesen, Nebenstrassen; STAZH, III AA b 1.4 [Strassenmandat vom 6. 4. 1646]). Anlässlich der befohlenen Verbesserungen kam es wegen Arbeitsverweigerung der Gemeinden Hausen, Rifferswil und Aeugst zu einem Gerichtsverfahren. Diese hatten eine Abklärung der Besoldung gefordert. 1823 waren Reisende und Fuhrleute auf der Albisstrasse gefährdet (STAZH, V III 15 [20. 7. 1823]), da Teile der Strasse am Albis ins Tobel gesunken waren. Erst im Dezember des nächsten Jahres fand die geforderte Besichtigung durch Abgeordnete des Strassendepartements statt (STAZH, V III 16 [17. 12. 1824]). Die entsprechenden Massnahmen wurden getroffen. Am 5. November 1827 beauftragte der Kleine Rat das Strassendepartement, "für eine neue Strasse über den Albis" Bericht und Antrag zu stellen (PETER 1974). Streitigkeiten über den Streckenverlauf liessen das Projekt jedoch bis 1835 ruhen. 1844/52 war die Strasse auf ihrer ganzen Länge fertiggestellt.

Die Post benutzte diese Route für ihre Botenkurse seit 1660, später für Postkurse (WEGMANN 1961: 28). Sie nahm von zahlreichen Ortschaften Verbindungen auf und gewährte ihnen somit einen Zugang nach Zürich, der bis 1825 wohl besser war als die Verbindung Knonau – Zürich via Affoltern und Albisrieden. In der zweiten Hälfte der 1820er Jahre fand dann eine Verkehrsverlagerung auf die neue Kunststrasse von Knonau über Affoltern nach Zürich statt (ZH 113.2).

Daten zur Albisstrasse

Diese stichwortartige Aufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die meisten Quellen und Literaturstellen betreffen die Wege der Linienführung ZH 8.1 und des Abschnittes ZH 8.2.1:

13. Jahrhundert

Die Albisstrasse dürfte so alt sein wie der Passweg über den Gotthard (BINDER 1944: 146).

1492

Die Sorge um die Albisstrasse war dem Abt von Kappel und Muri überwunden (QZW II: 893, Nr. 1518).

"cc. Man. II S. 64, uff zinstag nach Michaelis, 2. Oktober
Als dann die lanndtstrassz enenthalb das Albyssz ab durch ein wasserbrust verfürd und zerstört ist, also das man sy yetz nit faren mag und sölichs an min herren gelanget, ist daruff angesechen und erkennt, mit denen, so daselbs anstössig sind, ouch denen von Husen und Henngst zu verschaffen und inen zu gebieten, sölich strassz widerumb zu machen. Demnach so sind die selben hütt vor minen herren erschinnen und haben fürgewendndt, nach dem söliche strassz ein offne landtstrassz und durch gottes gewalt also zerfürd sye, so meinen sy, nit schuldig zu sin, sölich zu machen, dann es von allthemhar inen nie gebotten noch also harkommen sye, und daruff gebetten, sy des zu erlassen.

Uff das ist ein frag gehebt unbd hat einer geraten, nach dem sölich strassz eine rechte lanndtstrassz und durch gottes gewalt verfürd sye, das man herrnn von Cappell, hern von Mury, ouch die nachburen und umsässen gütlich bitten und ankeren sölle, einandern zu hellffen, sölich strassz wider zu machen, und damit sy dester williger syen, das dann min herren inen ein mütt brots oder ettwas zu stúr daran geben.

(So hat der annder geraten und erk[ennt], diewyl dissz sach vor

ouch an einem rat gewesen und allerley darzu geredt worden und gemeint ist, das man einen funde, der sölich strassz um xv lib. machete, und wo man also von gemeiner statt ettwas uszgeben, das sölichs ein inganng wurde, damit annder hernach das ouch haben wölten, das es dann by voriger erkantnúsz bliiben und die nit geendert werden sölle, hat vom zug gelassen gutwillentlich)."

1620

Johannes HALLER (1620) führt 24 Strassen auf, darunter als Nr. 19 "Und aber eine grosze Lanndtstraasz von der Stat Zürich, über das Albis nach Zug, Lutzern und den fünff Orten" (ZBZH, MM Ges. 116).

HALLER, GYGER (1620) verfassten auch die erste Karte, die den Verlauf der Albisstrasse zeigte.

1651

" die Landtstrass über das Albis dissyts vom ndern Ranck bis an den oberen und die genant Holgassen so gar böss und müyëselig, das man ane grosse gfar mer hinuf faren köne [...]". Anlieger müssen beitragen (STAZH, A 50.1; siehe auch STAZH, B I 63: 297).

Unterhaltsarbeiten: "Täglich 3 Maurer die bsetzt [Pflästerung] gearbeitet über die Zug so die Stein uss den Porteren und Weiden zuhingefürt, welches sich uf die 1000 fuder stein belauft."

Löhne der Leute: Jeder, der daran gearbeitet hat, 1 Stotzen Wein, dem Maurer aber pro Tag 1/2 gl für "spyss und lon".

Arbeitsdauer: 51 Tage.

Untervogt Huber aus Türlen hat Aufsicht, bekommt 10 Cronen und ein 1 "Kleid", da er seine eigenen Aufgaben in der Zeit vernachlässigt hat und zudem wenig gegessen hat in der Zeit.

Gesamtkosten: 444 lb.

davon MGH 150

Seckelamt 75

Ammann Cappel 75

Rest: 50 lb unter Eschen [Aesch], Husen, Äugst, Ebertswil + Tal, Cappel etc.

In einer anderen Quelle (STAZH, B I 63: 297) werden der neue Weg über Ober-Albis und Reparaturen desselben erwähnt.

Regenfälle hatten die Strasse zwischen Buttenau und Langnau, oberhalb der Adliswiler Mühle unterbrochen. 100 Männer aus Hausen und Rifferswil müssen Reparaturarbeiten leisten (BRECHT 1973).

1703, 29. November

Kostenaufstellung für Verbesserung der Albisstrasse durch 238 Mann von Hausen, Kappel, Rifferswil, Aeugst und Thal. Ein Maurer wird bezahlt, "so an der besetzte" – also Pflästerung – gearbeitet hat. Die Reparatur war durch Wolkenbruch nötig geworden und hatte die Strasse zu "Langnau – Adlisschwyle und Albis im August sehr verderbt." Der Wegherr, Obervogt von Knonau, wurde mit der Durchführung beauftragt (STAZH, B I: 541).

1745, 15. Mai

(STAZH, B II 848: 116ff.) Neue "Bsetze" vom unteren bis zum oberen Wirtshaus auf dem Albis. Erwähnt werden Sprengungen.

1746, 26. Januar

(STAZH, B II 852: 19ff.) Bericht darüber, dass die "allgemeine Landstrass an dem Albisberg" in sehr schlechtem Zustand war und

repariert wurde. Finanzierungspläne sind darin erwähnt: schwere Lasten des Klosters Muri.

1746, 14. Februar
(STAZH, B II 852: 34ff.) Gutachten der Wegkommission über die Landstrasse, "am unteren und oberen Albis gute Arbeit geleistet". Unterhaltspflichten und Entlohnung.

Verkehr über den Albis 1746 (STAZH, A 50.1):

Januar
200 Ross
31 Ochsen
17 Wagen
38 Schlitten

Februar
2024 Ross
32 Ochsen
36 Wagen
6 Schlitten
1 Lidtiere

März
205 Ross
52 Ochsen
27 Wagen
24 Schlitten

April
2016 Ross
2449 Ochsen
43 Wagen

Mai
2026 Ross
68 Ochsen
26 Wagen
2 Esel

Juni
208 Ross
98 Ochsen
38 Wagen

Juli
2083 Ross
44 Ochsen
30 Wagen
5 Lidtieren
1 Land Gauschen

August
2053 Ross
46 Ochsen
43 Wagen
1 Lidtiere

September
1087 Ross
52 Ochsen

20 Wagen
2 Lidtieren

Oktober
2065 Ross
82 Ochsen
57 Wagen
7 Lidtieren

November
2097 Ross
94 Ochsen
50 Wagen

Dezember
2092 Ross
98 Ochsen
52 Wagen
3 kleine Gauschen
1 Lidtiere

Lidtiere/n = Sänften
Gauschen = Kutschen

1749
(STAZH, A 50.1) Der Wegherr war mit diversen Ratsherren auf dem Albis, um dort mit einem Sachverständigen für Pflästerung die Reparaturarbeiten zu planen. Sie finden völlig ruinierte "bsetzte" vor. Beschreibung von Arbeitsgängen und Löhnen.

1756
(STAZH, A 50.1) Rechnung über die Reparaturarbeiten an der Albisstrasse, Einnahmen (Beiträge) und Ausgaben (Löhne etc.) werden aufgelistet und einander gegenübergestellt. Sprengarbeiten sind erwähnt.

1756
(STAZH, A 50.1) Rechtfertigungsbericht des verantwortlichen Landvogts Scheuchzer über seine Rechnungsablage, deren Kosten als zu hoch erscheinen.

1756
(STAZH, A 50.1) Erwähntes Gutachten der Wegkommission. Grundlage zur Verteilung der Kosten.

1756, 12. Mai
(STAZH, B II 892: 131) Genugtuung für fähiges Verhalten des Landvogts von Knonau bei der Wiederherstellung der "verdorbene[n] Landstrass enert dem Albis".

1756, 9. Dezember
(STAZH, B III 127d: 53, 53a; A 50.1) Strassenverbesserung am Albis: Gutachten zuhanden der Aufteilung der Kosten zwischen den Gemeinden und Zürich. Soll Weggeld eingezogen werden? Aufsicht an Wegvogt Suter. Erwägungen zu Entschädigungen und anderen Kosten. Hölzerne Radschuhe werden verlangt. Türlerhof ist unterhaltspflichtig.

1757, 8. Januar
(STAZH, B II 895: 10) Gutachten der Wegkommission über die Verbesserungen "an den straassen am albis Enert dem berg". Regelung der Unterhaltspflichten. Namentlich erwähnt wird die

Gemeinde Türlen. Dabei wird Entschädigung für Wegnahme von Mattland in Türlen erwähnt. Türlener erhalten für 10 Jahre Erlass über 1/2 Malter Korn an Kloster Kappel.

1757, 12. Februar
(STAZH, A 44.2) Aufstellung des Vogts über Benutzung der Albisstrasse 1754–1755:

4137 Pferde ["Ross"; darunter wurden wahrscheinlich auch Maultiere gezählt], 2276 Ochsen, 7 Esel, 479 Wagen, 197 Schlitten, 57 Sänften, 10 Kutschen.

1757
(STAZH, B II 898: 95/103 [7. und 14. Sept.]) Bericht des Vogteiverwalters an den Bürgermeister von Zürich: Die neue Albisstrasse gegen Türlen ist durch Platzregen, welcher die neu angelegte Wuhr unterspült hat, in den Bach abgerutscht. Man bittet dringendst um Augenscheinnahme wegen des bevorstehenden Winters. Eine Stützmauer wurde angelegt. Hierfür musste man vorher einige Schuh tief die Felsen wegräumen lassen. Ausführung: Höhe 20–24 Schuh, die unterste Etage Pflaster, die beiden oberen wurden nur trocken aufgeführt, wobei sehr grosse Steine benutzt wurden. Bergwärts wurden ein tiefer Graben und ein Wasserabzug angelegt. 1000 Männer haben im Frondienst daran gearbeitet; Speis und Trank verursachten hohe Kosten.

1757/58
(STAZH, B II 900: 3 und 30; ebenfalls in B I 642: 185) Nachdem durchgreifende Neubauten stattgefunden haben, ist die Strasse für Kutschen befahrbar.

1758, 27. Januar
(STAZH, B III 127d: 60) Verteilung der Kosten an der reparierten Albisstrasse. Überlegungen:

1. Strasse anfangs Winter gemacht, soll bis Frühling belassen werden.
2. Entschädigung für Leute in Türlen für Schäden an Weiden und Hängen durch Sprengungen.
3. Wegen der Unwetterschäden im Knonaueramt Reduktion der Beiträge der betroffenen Gemeinden.

1758, 13. Februar
(STAZH, B II 900: 30ff.) Schriftlicher und mündlicher Bericht der Wegkommission über die Reparatur der Albisstrasse im Herbst 1757. Kostenaufstellung. Ab nun liegt die Unterhaltungspflicht gänzlich bei den Gemeinden des Knonaueramts.

1758, 29. Juli
(STAZH, B II 902: 38) Die Albisstrasse wurde unlängst repariert. Durch anhaltende Regenfälle im Herbst 1757 und anschliessend einsetzender Kälte mit viel Schnee sind Strassenborde und Stützmauern eingefallen. Bitte um Augenschein und Vorschläge für geeignete Massnahmen.

1758, 9. August
(STAZH, B II 902: 53) "Albiss Straasz": Durch Regenwetter Bord eingefallen, auch Mauerwerk der Stützmauern, das seinerseits erst kürzlich repariert worden war. Gutachten gefordert.

1758, 16. August
(STAZH, B II 902: 57f.) Gutachten über "Landtstrass an und

jenseits dem Albiss". Anhören und Genehmigung.
Reparaturarbeiten laufen bereits.

1764, 11. April

(STAZH, B II 924: 154) Gemeinde Adliswil bekommt für
Wuhrarbeiten Holz aus dem Sihlamt. Bitte um Aufstellung des
Arbeitsaufwandes.

1764, 20. Mai

(STAZH, B II 924: 206) Entschädigung in Wein, 1300 Liter, Korn
und Pulver an Adliswil.

1765, 1. Juni

(STAZH, B II 928: 175) Entschädigung Geld: 250 lb [Pfund] aus
Seckelamt an Adliswil wegen "errichteter Landstraass bei der Sihl".

1768

(STAZH, B I 642: 185) Im Bericht von 1779 (siehe unten) wird
erwähnt, dass Türlen 1768 einen Zuschuss an Reparationen
erhalten hatte. Solche müssen also stattgefunden haben.

1774, 4. Mai

(STAZH, B II 964: 188) Augenschein auf dem oberen Albis.
Entscheid zugunsten einer Strassenänderung auf dem oberen Albis
unweit des Wirtshauses auf der Seite gegen hiesige Stadt.
Pflasterung vorgesehen.

1776

(PETER 1974 [ohne Seiten- und Quellenangabe]) "Im Laufe der
Jahrzehnte wurden immer mehr Klagen laut, auch von Zug und
Luzern, oder von Fuhrleuten aus der Herrschaft Knonau, dass die
Strasse auf den Albis in schlechtem Zustand sei und dringend
verbessert werden müsse. Der Rat beorderte deshalb seine zwei
Mitglieder Nüscheler und Schulthess im März 1776 auf den Albis,
um an Ort und Stelle einen Augenschein vorzunehmen und dem
Rat darüber zu berichten. Schon am 5. April erledigten die beiden
Zunftmeister den Auftrag und meldeten, dass dasjenige
Strassenstück, das man abzuändern begehre, nicht weit vom
Wirtshaus auf dem Albis, auf der Seite gegen Zürich geachtetem
Untervogt Müller's Haus liege und zwischen 8 und 12 Schuh hohen
Borden durchgehe, da dann die Strasse durch öfters Nachreissen
derselben in schlechtem Zustand geraten sei und als das Begehren
darin gehegt, dass bemeldete Strasse abgeändert und über das
Bord rechter Hand, auf welchem bis anhin der Fussweg nach
Zürich geführt, geleitet werden möchte." Die Länge der zu
ändernden Strecke betrage 335 Ruten also ca. 600 Meter.
Zum besseren Verständnis des Begriffes "Nachreissen" sei gesagt,
dass Wagen mit schweren Frachten bei den steilen Strassen jener
Zeit mit den damaligen Bremsvorrichtungen, die lediglich auf die
Eisenreifen der Vorderräder wirkten, nicht zum Anhalten gebracht
werden konnten. Die Fuhrleute benutzten deshalb einen
sogenannten 'Kretzer', d.h. einen Schuh aus Eisen, der unter ein
Hinterrad gelegt wurde und dieses im Bedarfsfalle am Drehen
hinderte. Zusätzlich hatten sie noch ein Kratzeisen, das 3–4 cm
lange Zähne aufwies. Eine auf solche Art befahrene Strasse glich
natürlich bald einem Acker. Der Rat genehmigte den Bericht und
verfügte, dass die Gemeinde Langnau die Verbesserung im
Fronddienst auszuführen habe, da sie nicht geringen Nutzen aus der
Strasse ziehe. War es die Ungunst der Zeit – es brodelte schon da
und dort im Untergrund – oder waren es andere Gründe? Auf jeden
Fall blieb es auch diesmal beim guten Vorsatz."

1778, März
(STAZH, A 50.1) Befehl zur Strassensivitation Zürich – Albis.

1779, 28. Juli
(STAZH, B I 642: 185) Anzeige des Landvogts zu Knonau wegen nötiger Reparaturen zwischen Albis und Türlen: starke Abrisse gegen das Tobel. Vorschläge zur Verbesserung: Gegenüberstehende Trockenmauer sollte um 2 oder 3 Schuh zurückgesetzt werden – entgegen der Meinung, sie zu entfernen – Wasserausfluss würde dadurch zurückgehalten. Im Tobel Dach von Pfählen gegen Wildbach und "dann noch ein stuk Eich mit Pfählen oben auf die Strass, das Abreissen zu verhindern." Zuständig für die Strasse sind die Hofleute von Türlen. Diese klagen über zuviel Arbeit. Aus alten Rechnungen geht hervor, dass Nachbargemeinden geholfen haben und finanziell unterstützt wurden, so 1757 und 1768. Arbeit: 10–12 Mann für 6–8 Tage.

1780, 27. Juni
(STAZH, A 50.1) Die Strasse über den Albis wird in einem unvollständigen Strassenverzeichnis–Entwurf als eine der insgesamt elf Haupt- und Landstrassen des Kantons klassifiziert.

1780, 29. Juli
(STAZH, B II 990: 28) Landvogt von Knonau orientiert über Luzerner Fuhrmann, der die "Strasse über das Albis" mit allzu "starken und schwehren Lästen befahre [...]".

1780, 12. Oktober
(STAZH, A 50.1) Beschränkung der Lasten. Mandat vom 8. Oktober; hier angewandt auf einen Luzerner Fuhrmann.

1799, 15. Januar
(STAZH, K II 51) Ing. Spitteler hat Pläne für die Errichtung der Strasse über den Albis – Knonau – Luzern erstellt. Auch ein Gutachten liegt vor. Spitteler soll sie dem Kriegsminister in Luzern vorlegen. [Das Projekt Sihltalstrasse hängt in der Luft]. Die Antwort ist kurz; man solle abwarten.

Alle untenstehenden Erwähnungen aus: STAZH, V III 16, Akten Strassenwesen (Nebenstrassen) 1804–1830, Bezirk Affoltern.

1804, Januar
Bericht des Strasseninspektors Spitteler über die Albisstrasse. Diese ist westlich des Türlener Sees in völligem Zerfall (Gemeinde Hausen). Erlaubte Lasten: 10 Eimer Wein oder 20 Zentner, hölzerne Radschuhe benutzen. Wegen Missachtung dieser Bestimmungen müsse Strassenstück erneuert werden.

1811, 18. Juli
In einer Bittschrift des Gemeinderates Adliswil wird um eine grössere Reparatur zwischen Adliswil und Langnau, die von 120 Fuhrleuten in 12 Tagen zu leisten wäre, und um Übernahme der Kosten an diesem wichtigen "Kaufmannsweg" gebeten, was zurückgewiesen wird; man leistet einen Staatsbeitrag von 120 Fr.

1824, 17. Dezember
Oberamtmann Hirzel von Knonau hat mit Abgeordneten des Strassendepartements die Albisstrasse besichtigt: ein Teil der Strasse ist auf der Mitte des Albis ins Tobel gesunken. Schwierige Lage der Strasse gegen Felsabhang, zu schmal und steil gegen das Tobel. Starke Frequenz der Strasse mit schweren Lasten nach Zug, da Strasse über Horgeregge unterbrochen. Holzmangel seit

Aufteilung des Gemeindewaldes, man bittet um Holz aus Staatswaldung Hausen. Bepflanzung der Strassenabhänge. Ein zweiter Strassenknecht soll eingestellt werden.

1828, 27. Mai

Unterhaltsstreitigkeiten in Türlen zwischen ehemaliger Herrschaft Knonau und den Höfen Türlen, Riedmatt, Vollenweid und Tüfenbach um 180 Schuh (54 m). Abschluss des Dossiers: jede Partei übernimmt die Hälfte.

GELÄNDE *Aufnahme 31. Dezember 1995 / TS, hus*

Die alte Transitroute über den Albis nach Knonau durchquert den südwestlichen Teil des Kantons Zürich. Die Strecke ist topographisch in ihrem nördlichen Bereich bis Langnau durch den sanften Hügelzug zwischen Zürich und Adliswil und über Langnau hinaus stärker durch den Albis strukturiert. Südwestlich des Türlersees waren es mehr die ehemals verkehrungünstigen kleineren Ebenen, die deren Querung an der möglichst engsten Stelle und die weiteren Verläufe in leichten Hanglagen vorgaben.

Zum Teil waren es lokale und regionale Bezüge und Funktionen und v. a. die Aufstiege auf den Albis oberhalb von Langnau und bei Rifferswil, aus denen mehrere Linienführungen resultierten. Beim Albis waren sicher auch die saisonalen und verkehrstechnischen Bedingungen Grund dafür.

Die Strecke ist bis zur Grenze des Kantons Zug ca. 20 km lang. Sie präsentiert sich heute nicht mehr einheitlich. Nördlich von Langnau wurden die alten Wege z. T. für die Kunststrasse des 19. Jahrhunderts (ZH 8.4) und die nachfolgenden Strassengenerationen übernommen. Andere Bereiche sind dort als Quartier- und Stadtstrassen ebenfalls sehr stark überprägt. Südlich von Langnau sind es mehr die verschiedenen überdauernden, lokalen Nutzungen, die die Strecke unterschiedlich prägen.

Historische Substanz hat sich dort gehäuft ausgebildet und erhalten, wo nach der Anlage der Kunststrasse die überregionalen Verkehrsfunktionen auf diese übergingen, d.h. im Zusammenhang mit dem Bedeutungsverlust der entsprechenden Linienführungen und Abschnitte. Markant im Gelände eingetieft haben sich jene Wege, bei denen die grössten Steigungen zu überwinden waren. Hier finden sich häufig Hohl- oder Hangwege. Wo mehr oder weniger exponierte Hanglagen bestanden, finden sich oftmals Hangwege. Häufig sind die Wegoberflächen heute überprägt respektive rezent unterhalten, die wegbegleitenden Situationen mit Böschungen, Böschungsbewuchs, Mauern und in den Siedlungen mit historischer, verkehrsbezogener Bausubstanz aber noch erhalten.

— Ende des Beschriebs —