Zürich den 23ten April 1840.

I.

125

An
das löbl. Strassen-Departement des
Cantons Zürich.

Hochgeachteter Herr President!
Hochgeachtete Herren!

Mit Ihrem sehr geehrten Schreiben vom 24ten Januar d. J. haben Sie mich mit dem Auftrag beehrt, in Vereinigung mit Herrn Strassen-Inspector Oberst Pestalozzi wenigen Gegenden des Kantons Zürich, wo die Ausführung wichtiger Strassenzüge noch bevorsteht, zu bereisen, und Ihnen sodann über die Resultate meiner diesfälligen Wahrnehmungen ein schriftliches Gutachten einzugeben.

Diese Strassenbereisung hat nun ~~statt gefunden~~ in Vereinigung nicht mit Herrn Oberst Pestalozzi statt gefunden, sondern durch Herrn Regierungsrath Baron Sulzer ~~h~~ hat ununterbrochen ~~an~~ derselben beigewohnt. Diesen beiden sehr geachteten Technikern ~~theilte~~ vermochte ich ~~zwar~~ nicht überall an Ort und Stelle meine Ansichten über die ~~verschiedenen~~ einzelnen Strassenzüge sowohl, als über ihr Zusammenwirken in kantonaler Beziehung mitzutheilen, und beehre mich nun Ihnen hochgeachtete Herren dieselben hiermit durch schriftlich zu wiederholen.

Allein vorerst finde ich aber für nöthig, ~~Ihnen~~ Ihnen in ~~der~~ möglichst kurzen Abrissen

125/1

mit meinen Grundsätzen, ~~und Ansichten~~ über das Strassenwesen überzeugt, bekommt zu machen, damit die Arbeiten in den Stand gesetzt werden schöner meine Ansichten über die einzelnen Strassenzüge besser als es vielleicht sonst geschehen würde, mit den Bedürfnissen der Zeit zusammen zu reimen.

Die Bewegung des Verkehrs in allen Gebirgsländer ~~folgt~~ schlägt wie die Gewässer den Zügen der Gebirge von welchen sie durchschnitten sind, unter den Niederungen ~~ausgenommen~~ der Länge der Thalöffnungen nach ~~und alle Verbindungen, welche die Schweiz hat ihre Hauptverbindungen Auge über die Räumen der Gebirge der~~ Die Hauptverbindungen der Schweiz ziehen ~~zwängen werden, Räumen und alle andern~~ sich von Süden gegen Norden — seltener, in ~~östlich dargestellt werden~~ ~~und von untergeordneter Wichtigkeit~~ ~~bezeichnet werden~~ Osten und Westen, und das gleiche Verhältniß sehen wir sich in Tyrol, und in Hungarnwerk wiederholen.

zu folgen.

Auch im Canton Zürich ~~wiederholt~~ findet sich das gleiche Verhältniß. Vor der Sen, und die Limmat — die Glatt die Aumpt, und die Töss sind die ~~Hauptverbindungen~~ Wege von der Natur bezeichneten ~~Verbindungen~~ des Verkehrs von Süden gegen Norden (das Zellthal liegt dermalen noch ganz unbenützt), und von Osten gegen Westen ~~sind nur die~~ zeigt sich nur die Strasse von St. Gallen, und Frauenfeld über Winterthur und Zürich

nach Baden. ~~Allein obschon~~ Obschon diese
letzte Verbindung die niederste Wasserscheide
der Quellen noch überschreitet, findet sich doch
bedeutende ~~Steigung~~, und sie oft wiederholende
Steigungen zu überwinden — und jeder andere
Uebergang von Osten nach Westen kann
im Kanton Zürich nur beschwerlicher ~~Aus~~ und
sollen.

Diesem von der Natur aufgestellten Ver-
hältniß ~~der~~ gemäß finden wir ~~dann~~
auch die bedeutendsten Handel, und Gewerbe
treibende Ortschaften des Kantons in
diesem Hauptkanze der Verbindungswege
gelegen, und die in den Zwischenräumen
dieses Hauptstromkanzes enthaltenen
Gegenden hat sich mit einem fruchtbaren
Boden gesegnet, und gleichsam als
Ernährer der gewerbreichen Gegenden
gestangelt, welche hinwieder von diesen
mit Fabrikate, und mit Vieh und den aus der
Ferne bezogenen Lebensbedürfnissen
gleichsam ~~u~~ tauschweise versehen werden.
Mir scheint es demnach, daß die Hauptaufgabe der Wasserbauverwaltung im Kanton Zürich darin bestehen sollte, in erster Linie alle Schwierigkeiten, die sich auf den von der Natur zum Hauptverkehr bestimmten ~~gleichsam~~ bestimmten Wegen zu beseitigen, und hierauf erst zur Beseitigung der Hindernisse auf allen andern Richtungen des Innern Verkehres zu schreiten.

125/3

Hingegen kann ich die Ansicht nicht theilen, daß die Eröffnung neuer Hauptstrassen noch allen Richtungen hin auch neue Erwerbsquellen für das gesammte Kanton eröffnen könne, und bedauere manche Hoffnungen, die sich Dieselben # unterhalten zu haben scheinen, leider nur ~~nicht deuten~~, als illusorisch halten zu können, ~~[illegible]~~ und muß um Entschuldigung bitten, wenn ich die in mir zufolge der unternommenen Vermessung des Kantons entstandene Ueberzeugung aussprechen, daß diese Hoffnungen, und die je mehr und mehr laut werdenden Wünsche über Herstellung neuer Strassen nach allen möglichen Richtungen hin ihren ~~Ursp~~ Ursprung, und vorhandene Nahrung in dem Herstellung-System gefunden haben, vermöge welchem fast überall Planen, zusammenhängende Strassenstrecken gebaut wurden, welche dem Kanton ~~ungeheuren Nutzen~~ großen Nutzen gebracht ~~haben~~ ohne jedoch den Zweck allgemeiner Befriedigung erreicht zu haben. ~~welcher Zweck~~ Wünsche, scheint mir vorherrschend zu haben, daß selbst an jenen Stellen, wo einen Gebirgsweg ~~würde~~ hat, der Zweck der Zufriedenheit nicht erzielt wurde, ohne der Unzulässigkeit des Umstandes zu gedenken, daß ~~eine~~ wohlerwogene, und wohlerwogenen ~~Plänen~~ Studien ~~bei~~ des Terrains, und eine ebenso consequente technische Leitung und Berücksichtigung der Bauten

~~zu~~ begegnet in allen Theilen des Kantons

bei einem solchen in allen Theilen des Landes so zu besorgenden wüthenden Strassenkriegen völlig unmöglich sind.

Hinzu ~~kommt noch kommen~~ sind noch die Bestimmungen des Art. 9 des Strafgesetzes, zu rechnen, welche jedem Neuberufenen einer Strafe wegen der vielfältigen Leistungen der Gemeinden möglichst vorwitzelt, und in einem ganz schwierigen und langsamen Gange erfüllen. Ebenso wie der Bau ist auch die Entschädigungsfrage bei einem solchen Zerstörungssystem der Geschäfte weit schwieriger zu behandeln, als wenn zusammenhängend verfahren würde. ~~und liegt dem Werke schon auf, da es bei einem~~ der Staat verfällt sodann in einem Schwarm von Processen, welchen er größtentheils entgehen würde, wenn ~~zu~~ ganze Strecken zusammenhängend ~~zusammenhängend~~ angegangen, ~~behandelt~~ würden, und wenn die Frage der Entschädigung auf den ganzen Zug erledigt wäre, also, und bevor mit dem Arbeiten der Anfang gemacht wird.

Nicht selten wird der Umstand ~~auf~~ übergeschätzt, daß der Staat ~~als~~ wenn einmal die Arbeit begonnen ist auch in unbillige Forderungen einzugehen muß um der Alternative zu entgehen den weiteren unerledigten Entschädigungsfragen in seiner Arbeit gehemmten Unternehmer schadlos zu halten.

Auffallend ist der Umstand, daß fast jede Gemeinde sich wenig auf gelegen sagen wo sie immer will, sich als ein Zentralpunkt des Verkehres be:

125/5

trachtet – und wenn sie eine Strasse hat noch machen, und noch allen Einkünften sie ~~bis~~ bezahlen zu können glaubt. Es giebt Gegenden im Kanton, die im Stollen Sinn des Gesetzes in einem weiten Netze von ~~E~~ neuen Strassen eingefangen sind, und keine möchte sich auch nur den geringsten Umweg ~~d~~ gefallen lassen um in die nächste Gemeinde zu gelangen, sondern jede ganz eigene Strasse ~~von~~ will besitzen, denn Zusammenwirken auf den gesammten Kanton auch nicht den geringsten Nutzen erüben kann. Lassen im ganzen Kanton so viele Strassen überall gebaut werden ~~sollten~~ wollten, wie sie in Wazikon, Schwellbrunn, Illnau, Gütensschwyl, Uster und Hegnau wirklich gebaut sind, so können die vier Millionen, welche der Grosse Rath hiefür decretirt hat, wohl den Anfang hiezu decken – von vollenden kann keine Rede seyn. ~~und hierüber sollte sich Niemand ist nun sich hierüber mit bloßen Illusionen einzuwiegen.~~

Ebenso aufgefallen ist es mir daß man die Strassen von einem Ort zum andern ganz vollkommen neu gebaut hat, während doch ~~E~~ und vollkommen ebenen Strecken der alten Strasse sehr leicht in den Systemen hätten aufgenommen werden können ohne der Sachzeit oder der Erfahrung von Jahrhunderten

~~E~~ oder der Unmöglichkeit

irgend abhalten, ~~oder in Konkurs~~ zu ~~gerathen~~ verlieren, ~~und Thomsen wird~~ ~~sich Noth~~ und einzig und allein dessen verlohren würden weil sie nicht vollkommen in Kiesbrunnen ~~vorhanden sind~~ Sooth vorhanden ~~gen~~ Steingewölbe einzig Wasser geschöpfen. Welcher Beschluß können sehr günstig vor, und unsere unter vielen die 2000. lange Wasserstrecke von Heispel nach Hinzikon, welche durch die fruchtbarsten Acker neben der alten ganz abrinnt Wasser ohne allen Gewinn gezogen würde, während auf dergleichen Wasserzug die schwierigsten Stellen, eigentlich jene Stellen, welche dem Wasser entgehen hinderlich im Lehry stehen, wie der Hundsäulen, und der Stich beim Bodenmoosbach bisher unbrüchst geblieben sind.

Nach meinen Begriffen vom Wasserwerk Schintowie, dessen ~~was Allem und zu~~ Lehry wirklich ~~allem~~ der Wasser fassenden Punkte in gehörigen Rondeau vorerst gleichmäßig ~~fällen~~ abgeboert ~~werden sollen~~, und dass erst hierauf die leichtern Strecken in die Arbeit hätten genommen werden sollen — die Strecken hinzugezogen, welche an und für sich ohnedem gut sind sollten immer beibehalten werden, und sie ~~werden~~ ~~gänzlich~~ ~~verlassen~~ gänzlich verlassen, weil mit der einzigen Ausnahme, daß sie alt, und nicht vollkommen geradlinigt sind, während andere viel wichtigere Stellen der Correction bedürfen, kann

Unterötlikon,

125/2

7 Unbeschadet halte ich gesunden, daß die Ausführung des Straßenzuges mit einer Steigung gehandhabt wird die unmöglich in dem Stillen des Gesetzgebers gelegen ~~haben mag~~ kann! Um das System der geraden Linien durchzuführen, müßten oft Häuser, Hügel, Gärten, kurz alle Hemmungen weichen. Enormes Stein, tiefe Einschnitte ~~werden bewerkstelligt, während durch kleine Abbiegungen~~ oft sogar schönere Steigungen vermieden, während eine ~~so~~ kleine Abbiegung eben so gut, und mit weit geringeren Kosten zum Ziele geführt hätte. ~~und wenn Bibrwilen in einem Thal dorfe mit höchst~~ Zu scharfe ~~Biege~~ Krümmungen sollen freylich dabei vermieden werden, daß ist eine Krümmung in der Straßenrichtung, und eine Krümmung im Niveau der Straße zu unterscheiden weil ~~nicht die Richtung, sondern das Niveau~~ die Entwicklung der Zugkräfte nicht von der Richtung sondern vom Niveau der Straße abhängt. Auch mit der Breite der Straßen, besonders in den Ortschaften, ~~sollte nicht so ängstlich verfahren~~ würde man nicht ängstlich verfahren, so lange diese kein wirkliches Hinderniß dem Verkehr entgegen setzt. ~~Es~~ Durch kurze Strecken, wo das Entgegenkommende ~~so leicht~~ ~~Fuhrwerk~~ ~~hinzugefügt~~ Zusammenkommen ~~ohne gerade Hinderniß~~ ein Anbrennen oder Anstoßen Hand in die Straßenbreite vorgenommen, ließe ich vorläufig stehen, und deren Zurücksetzung, oder gänzliche Beseitigung späteren Zeiten überlassen.

nach meiner Ansicht nicht leicht verhindert werden. 7

Endlich habe ich mit Bedauern wahrgenommen, daß die alten Straßen in der Erweiterung, daß sie mit neuen versetzt werden sehr schlecht, oder gar nicht unterhalten werden, wodurch gesagt ~~vielfältig~~ zu den Wünschen für neue Straßen nicht wenig beitragen muß. Neue Straßen habe ich hingegen so überschwenglich mit Geld, und mitunter auch mit sehr großen Geld überzogen gefunden, daß deren Beschaffung fast noch schwieriger war, als ~~auf~~ die zum großen vernachlässigten alten Straßen, und diesen ~~Mißverhältnissen~~ auffallenden Mißverhältnissen wird der Beamten nicht entgehen, so lange entgegen den gemeinhaltenen Bestimmungen der Art. 15, ~~und 17, und~~ bis 20 des neuesten Straßengesetzes der Unterhalt der Straßen nicht ganz in den Händen der hierfür angestellten Techniker ~~, welche~~ gelegt wird. Ein wohlgeordneter Straßenunterhalt bedarf eben so sehr des Studiums, und der Erfahrungen der Techniker als die Anlage neuer Straßen. ~~die~~ Das Aufführen des Rindviehtriebs ist allerdings keine Kunst – wohl aber dessen Auswahl, so wie dessen Zeit, und sorgfältige Vorwendung, welche in den Händen der Gemeinden unmöglich ~~gehörig~~ vorsichtig gut besorgt werden können.

Möge das löbliche Straßen Departement diese unumwundene ~~Aufsätze~~ aus der innigsten Ueberzeugung, und aus einer langen Reihe von Erfahrungen fließende

125/8

Ausdrücken mir nicht mißdeuten! ~~und in dieser Hoffnung zu fordern~~, und sie wünsche als den Ausdruck des guten Willens anzusehen, einem Dorfe [illegible] nützlich zu seyn, der durch seine gastliche Aufnahme auf eine so lange ~~Zeit~~ Reise von Gästen mich zu dieser Dankbarkeit verpflichtet.

Und nun zu den einzelnen Strecken zügen übergehend, die ich nach der Reihenfolge behandeln werde, wie der Augenschein dieß bei der Fahrung ist, ~~folge, so~~ folge ich der Ehre Ihnen über den Straßenzug vom rechten Rheinufer Bolzenbach zu berichten.

Straßenzug rechtes Rheinufer.

Von Zürich bis Erlenbach ist die neue Kunststraße bereits vollendet. Ihre gänzliche Umlagerung dem Bergabhange entlang um die wirklich schädlichen Steigungen von Küsnacht bis Kilch vollend auszuweichen war eine Nothwendigkeit, und die Straße ist gut durchgeführt.

Von Erlenbach bis Meilen kann die alte, fast ebene Straße beibehalten, und an den Stellen wo sie zu schmal ist auf die normalmäßige Breite gebracht werden. In Erlenbach selbst hingegen muß die gefährliche ~~Pass~~ Durchfahrt neben, und nun mit der Kirche ~~an~~ nothwendig ausgewichen werden, und die Straße wird mit Beseitigung eines alten Thurmes bis jenseits der Kirche links gezogen werden müssen, und außer ~~Eingang~~ dem Dorf soll man nun trachten, wo Erweiterungen nothwendig sind in der Kurve dasselbe ~~und~~ von einer Seite der Straße mit Abschneidung ~~der Ecke~~ und Rektifizirung vergrößerung der Krümmungsmäßigkeiten vorzunehmen.

Von Meierhalden bis Hyazelibrg wurde die vorgenommene Correction ebenfalls durch von der Nothwendigkeit gebotan, und ist vortrefflich durchgeführt worden. Von Hyazelibrg bis zur neuen Strasse von Küsnacht ~~wäre~~ könnte hingegen eine gänzliche Umlagerung der Strasse ein rechtfertigt worden, weil die bestehende Strasse einer vollständigen, zeitgemässen Correction wohl fähig ist. Alle Steigungen u. Gegensteigungen, die man an dieser Strassenstrecke findet, lassen sich leicht auf 2 bis 2½ % reduzieren. Die Entwicklung der Strassenrichtung lässt sich ebenfalls sehr zweckmässig ~~durchführen~~ ohne bedeutende Störungen der bestehenden Verhältnisse durchführen. Eine Art und Weise, wie ~~Mit Berücksichtigung einer kleinen Anbaues~~ ich dabey verfahren würde, habe ich in den diesfälligen ~~Plan~~ 10 Blättern der Situation- und Niveauplanes vorläufig nur mit Blaystift angedeutet, und es geht daraus hervor, dass die Correction mit der blossen Berichtigung eines Anbaues in Obermeilen, und einer ~~Strasse~~ unbedeutenden Nebenstrasse bündet in Zollikon vorgenommen werden kann. Hingegen wird man in Meilendorf der Berichtigung des in der Tiefe liegenden Theiles wo jetzt die Postroblerge sich befindet, nicht wohl entgehen können.

Nur eine einzige kurze Strecke 600' Länge bei von Hyazelibrg würde 3 % erhalten – die sie könnte selbst auf 2 % gebracht werden, allein die Kosten würden dennoch in kein Verhältniss mit dem zu erzielenden Nutzen stehen. Die

125/10

Die Verlegung der Straße durch Baumbach
nach Möhrig würde hinzugegen in dieser Straße ~~also~~
~~nicht nachtheilig seyn~~, wo sich fast keine
~~1. weil die jetzt bestehende Straße einer zeit-~~
~~gemäßen Correction fähig ist, und folglich~~
~~2. keine Nothwendigkeit der Störung alter~~
~~und der Straße~~ von Hause aufzuwenden
~~Belegt~~ folgt, unendlichen Schwierigkeiten unter-
worfen seyn, und wird besonders von
Hibikul bis an die Grenze Baumbach
~~auf~~ selbst sehr schwierig ausfallen.
Die ~~Herstellung~~ Durchführung würde entweder die Demolition
vieler und wichtiger Gebäuden, oder die
Herstellung sehr kostspieliger Parallelgrä-
~~ben~~, und fast unerschwingliche Entschädigungs
Art gewärtigen, die gewöhnlichen
Störung alter bestehenden Verhältnisse nicht zu
gedenken, welche auf eine so lange, und
so tief beharrende Dauer als unmittelbare
Folge dieser unnützen Straßenverlegung
nothwendig eintreten würden.
Ueberdieß würde diese Straße ~~um 10~~ wegen
der ~~auf~~ verschiedenen Ein- und Ausbiegungen,
des Baumes um 1000' länger als
die alte werden, und hätte vor dieser
keinen Vorzug, als daß sie nach wäre.
Von Möhrmdorf bis Stäfe ~~ist~~ kommen hingegen
die bereits vorgenommene Correction
des Lottenbergs und eine weiterhin nothwendige,
und ebenso gelungene Correction begriffen
worden.
Nun bleibt auf diesem Zug die Strecke
von Stäfe bis an die Schönenbergstange
zeitgemäß noch herzustellen – und
die ~~4~~ steile Strecken in Oberstäfe, Uriken,
und Schmanden meiden, so können nur

125/11

als welche Hemmungen der Verkehrs ~~im~~ ~~gesehen werden~~ – für mehrere Stellen, besonders zur Winterszeit selbst als lebensgefährlich angesehen werden.

Es ist aber die alte Strasse so beschaffen, daß man unmöglich Nutzen aus derselben ziehen kann, und hier bleibt schlechtweg keine andere Mittel übrig, als die gänzliche Umlagerung der Strasse von Herisau bei Herrlibergen, und Lettenberg bereits geschehen ist.

~~Glüklich~~ Glücklicherweise trifft aber der der Umstand ein, daß # der Bau der neuen Strasse ~~dem~~ von Bergwerk ~~entlang~~ sehr leicht vorzunehmen ist, und daß Lüchlhof, Urnäsch, und Schwellbrunn gerade in die neue Strasselinie fallen, ~~Auch~~ Nur Oberhäusern ~~bleibt ein~~ # davon etwas entfernt. Zu Feldbach hingegen würde es vorzuziehen, bei der Brücke wieder in die alte Strasse einzulenken, welche bis zur Kantonsgrenze durchgehend zu corrigiren wäre, weil ~~die von St. Gallen aus~~ es nicht abzusehen ist, daß St. Gallen seine erst vor wenigen Jahren bis zur Kantonsgrenze hergestellte Strasse auf 3 bis 4000 Lüthgen wieder verändern, um sich mit der neuen Strasse von Zürich in Verbindung zu setzen. Von Feldbach bis zur Kantonsgrenze kann die alte Strasse ~~fast~~ mit einer Steigung die nicht 2 % erreichen wird mit der Strasse von St. Gallen vollständig gut ~~in Verbindung gesetzt~~ vereinigt werden.

das Terrain ~~für~~ sehr günstig ~~ist~~, u ~~daß~~

und wenige von den einzelnen Gebäuden werden

allein dieses ist hier unvermeidlich.

Strasse von Höfen und Mörnadorf nach Ostwegl.

Die Strassen von Höfen und Mörnadorf welche vom Gebiete des Zürichsees östlich in das Gebiet der Glatt, der Kempt, und der Töss führen, müssen gleich von ihrem Anfange an ~~allerdings~~ einen bedeutenden Berg

125/12

7 Die Strasse von Münnerdorf ist ziemlich steil – und ist Bergübergang liegt gegen 30. Fuß, als jener von Stüfer, ~~die~~ übrigens gar nichts weniger wunderbar. Die neue Strasse von Stüfer ist sehr gut entwickelt, und ihre Steigung als Bergstrasse gar ziemlich mässig.

7 Sie muß demnach Ostwegl rechts liegen lassen, und zieht sich immer sanft steigend über Lennzholz, welches sie links ~~liegen~~ bleibt ~~bleibt~~, und sich von der Wasserscheide nach Schombrechtiken bis in die neue bis zu jenem Punkte wollende Strasse von Stüfer hin ~~fällt~~

erstreigen, ~~und~~ vereinigend sich erst in der ~~Gegend von~~ Ostwegl, ~~welches~~ und vorzüglich sich der wieder ganzen Grüningen, und Wegiken, und gegen Ister? Zudem ist die ~~Altenbergen~~ zu tiefen ~~ungünstigen~~ Lage von Ostwegl ~~ist~~ zu ungünstig, um die neue von Weingiken her führende Strasse an den ~~gleichen~~ alten Vereinigungspunkt wieder zu schicken, ~~welche~~ sie muß ~~wieder~~ schon ~~sogleich~~ ~~—~~ ihre ~~—~~ einmal gewonnenen Höhe festzuhalten, um den Bergübergang so leicht als möglich zu bewerkstelligen? Dieser Umstand bringt die Folge mit sich, daß auch der Vereinigungspunkt der beiden Strassen weiter hinauf verlegt werden muß, wenn ~~wenn~~ man die Strasse von Münnerdorf in direkter Verbindung mit der neuen Strasse von Weingiken setzen will. Ich halte dafür, daß dieses Werk am leichtesten zu erreichen seyn wird, wenn ~~von der~~ von der Höhe ~~an der~~ an, die Münnerdorfer Strasse sich gleich rechts wendet, und den sogenannten Romanenweg einzieht ~~da~~ sich ~~am Uebergang~~ mit der Strasse 30. Fuß liegenden der Stüferstrasse an ihrem Uebergangspunkt vereinigt, und mit derselben dann bis unter Lennzholz läuft, ~~wo sie dann~~ wo sie bereits gesteigt ~~wie bereits~~ sich ~~an der~~ die neue Wasserscheide zum besten herstellen läßt. Von dieser neuen Wasserscheide bis Ostwegl würde nur eine kurze Strecke Strasse neu zu bauen, ~~um~~ ~~die übrigen Strecke~~ um im Uebrigen die jetzt bestehende Strasse zu verbessern. Durch diese Einrichtung würden die steilen Abhänge, welche demselben die Münnerdorfer

125/13

Straße von Oetwyl bis zum Höhenübergange zu durchschneiden hat, völlig umgangen worden, ein Umstand, welcher in kürzer Zeit die Folge nach sich ziehen dürfte daß die ~~an~~ ganz öde liegende, und sehr steile Straßenstrecke von Oetwyl bis zum Uebergangspunkt ~~nach~~ von Mönnedorf, eingehen wird, weil jeder die leichtere wiewohl etwas längere neue ~~Str~~ geeinigte Straßenstrecke über Langsalz gegen, u. vorzugsweise befahren wird. Müßte doch auch die Straße von Mönnedorf bis zum Uebergangspunkt nochmal so lang werden, wenn man ihre Anschneidungs ~~Profile~~ von 10 u. 12 % auf 5 und 6 % reduziren wollte!

Zu Zollikon fällt die neue Straße in die alte Straße von Oetwyl ein, und verfolgt dieselbe bis Tiefenbrunnen ~~und schneidet~~ ~~[illegible], daß die~~ eine 700' lange Strecke der alten Straße unmittelbar in Wilikon, und eine andere von 2000' Länge von Heispel bis Tiefenbrunnen, wie früher erwähnt wurde, noch mainen begriffen ~~auf eine~~ unnützerweise verlassen worden sind. Auch der fast ebenen ~~Straßen~~ Niveau der alten Straße von No 15 bis außerhalb Hottingen hätte ich gutrechnet mit einer weichlichen oder schärlichen Aufschüttungsmasse Bekiesung zu verpälieren, ohne die langen, u. schwierigen Einschnitte von mehreren Fuß tiefe zu verursachen, weil durch dieselben werden an Zeitzeit, und an Zugkraft ~~und~~ doch gar nichts gewonnen wird. Den scharfen Stich

7 ohne sie jedoch auszubauten, indem

125/4

zwischen Holzhausen und Heisgel wird hinzugezogen gut abgebaut, und die für bezeichnete, tiefe Felsenstrecke war unvermeidlich.

Von Einzikon bis ~~Lufgikon~~ Unterwezikon ist noch nichts verändert worden – und in dieser Strecke befinden sich Stellen, welche ich gerne als Signal des Werkstabs bezeichnen möchte.

Leider liegt in dieser Strecke das Städtchen Grüningen auf der äussersten Seite eines vorgeschobenen Bergrückens, und ist mittelst eines ziemlich breiten, und ~~zum~~ nicht weniger als 94' tiefen Schlundes von der Ebene ~~getrennt~~ ~~und somit~~ von Einzikon getrennt.

~~Bei Fehlikon~~ Nach Fehlikon hinzugegen ist das Terrain ziemlich günstig, und der grosse obigen Schlund geht der ~~bei der~~ so zusagen, dass der Uebergang über denselben mittelst einer nicht bedeutenden Brücke statt findet.

Wenn hier also die Correction der Strasse durchgeführt werden will, geht sie leichter über Fehlikon, als über Grüningen, obschon es vorderhand zu bedauern ist, dass dieser bedeutende Ort seitwärts auf die Seite geschoben bleibt. Von Einzikon bis ~~Hausen~~ Unterwettikon ist indessen die Strassencorrection nicht sehr dringend, und es wäre sehr lohnend hier einen genauen Plan und Kostenberechnungen aufzunehmen, um daraus eine Basis zu ziehen, und zu ermessen, welche Opfer es kosten ~~wird~~ würde, wenn man Grüningen in die Strasse einlenken möchte. Doch

125/15

ist die Korrektion von Lingiton bei ~~Lantrottiton~~ ~~gantz nicht dringend~~ sey es daß man ~~sie~~ über Grüningen, oder sey es daß man über Zizikon fahre, nicht dringend, und ~~so~~ für den Fall jene über Zizikon auf jedenfall weit wenniger kostspielig, weil ~~sich in derselben~~ durch dieselben kein Schlund auszufüllen kommt, und manche Strecke der bestehenden Strasse wieder zu Nutze gezogen werden kann. ~~Auf~~ Auf jeden Fall werden in dieser Section alle tiefen Einschnitte ~~in Auf~~ sorgfältig zu vermeiden seyn, weil der Kargelfluß fast überall ~~den~~ von dem Sorg liegt, und dessen Verbreitung sehr kostspielig ist.

~~Vom Schulhause~~ Nun folgt eben ~~von Lyrenschwendten~~ der Kreuzweg, ~~ein~~ ~~Durchfahrt, welches~~ und auf demselben der Hundsrücken - ~~mit~~ sehr beziehende Bemerkungen für eine äusserst schlechte und beschwerliche Strasse!

Hier muß ~~wohl~~ scharf eingegriffen werden - und die Korrektion dieser zwey schwierigen Durchgänge ~~in gewisse~~ dürfte bei Hauptrottiton Lingiton, ~~Lieli~~ Zieht den Schulhause ~~von~~ Untrottiton in ziemlich gerader ~~Lin~~ ausgezogener Richtung bis vom Fuße des Kreuzweges ziehen. Es sollte sie links vom Lingen, den Berg umgehend unter dem Hause des Ant. Fürrer, und Kindli: ~~so~~ man ~~zwischen Hause~~ sonst Kreuzweg fortziehen. Außerhalb ~~des Hügels durchfahrt~~ der Hügel sollte sie das vorhandene ~~wenig~~ Hölzchen links umgehen, ~~und den~~ ~~Hundsrücken~~ eine sehr gedehnte Cir:

125/16

ganz beschreiben, und in eine gerade Linie übergehen, welche nicht die Steigung von 6 %, statt 20, gegeben worden seyn, und die Schwierigkeiten wären somit überwunden.

Auf gleiche Weise läßt sich auch die ebenso unempfindliche Steige beim Bad: uerhause auf 6 % reduziren. Auf der Höhe gelangt kann die alte Strasse stretenweise wieder benützt werden. Um der einzigen Gegensteigung zu vermeiden, sollte die Strasse unter dem Hause des Heinrich Hollinger in der ~~rechten~~ Rütti gezogen werden, und sobald man die Steige vom Allenberg bezogen, kann links abgeschwenkt, und mit 6 % die Strasse entwickelt, und unten an der Aare wieder rechts um gewendet werden, und kann man wieder die Höhe der Steige in die alte Strasse ~~wieder~~ einfallen. Diese ist kaum von der Art, daß sie ohne allen Nachtheil für den Verkehr bis Lutzenwyl-Bad beibehalten, und mit ~~geringen Mühe~~ wenigen Verbesserungen, und ~~so~~ über: dieß einen Kostenaufwand in ganz guten Stand gesetzt werden kann.

Von Lutzenwyl bis Langenthal bezeichnet man einen Trümmer unsern guten Strasse, und von Langenthal bis Langenstrasse wäre die alte Strasse ~~wieder~~ allein und für sich gut, wenn sie nur ~~beschr~~ gehörig unterhalten wäre. In Langenthal selbst trifft dann diese Strasse mit der Langenstrasse zusammen. Weil aber ihre Richtung östlich zieht, und weiter gegen die Grenzen des Kantons

125/17

welches gegen 500' höher als Rampter-linyl

in die Gebiet der Höfe vordringen will, kreuzt sie die andere Strasse nur durch, und muss nun ist Gerk zu versichern sich verschiedenen, die Höfe von Bärentschwyl # zu versichern, und ihren Vorgebirgen hinzu zu suchen, wo ein Arm der Hofstrasse von Bäumen her die Hand durchstreckt, um sie zu umspannen.

Hierüber sind mehrere Pläne gemacht worden – ich halte aber dafür, dass unter denselben derjenige den Vorzug verdient, der von der Rangtwintertshäuser-Strasse mit ✠24 ~~bei~~ blau bezeichnet ist, und bei ✠23 in die rothe Linie übergeht. Es ist eine Modification der vielen Versuche, die vorteilhafteste über die Entwicklung dieses Strassenzuges gemacht worden sind.

Die Strasse lässt sich nach demselben einem sonnigen Vorgebirge an, ~~bietet dieses Vortheile ohne besondere Fehler~~ erhebt sich demselben anfänglich mit einer Steigung von etwa $6\frac{1}{2}$ %, geht aber steiler in 5, und 5 % über, u. erreicht somit auch ferner die Höfe von Bärentschwyl.

Die Richtung selbst geht bei ✠18 in die grün bezeichnete über, nähert sich den Höfen von Bürgwald, und zieht so nahe als möglich, jedoch ohne schädlichen Niveauwechsel den untersten Höfen von Adetschwyl vorbey bis in der Nähe der Bärentschwyler Mühle. Von diesem Punkt an sind zwey Strassenzüge möglich. Der eine führt links neben Bärentschwyl ~~nach~~ vorbey,

und ist ~~sehr~~ in technischer Beziehung sehr leicht auszuführen – ~~Denn~~ der andere Theil muß gleich über ein tiefes Tobel führen, kostbaren Güter durchschneiden, und einen Umweg von ~~300~~ 8 bis 900' beschreiben, um ~~den Anfang~~ sich mit der bereits fertigen Stellten Straße zu vereinigen. In technischer Beziehung ist von diesem letzteren Straßenzuge der Tobelübergang bei der Mühle etwas schwierig, in kostspielig, und die längere Strecke von 900' erfordert einen mehr Sparsamkeitszweck und Unterhaltungskosten – allein # Hier handelt es sich um die Umgehung ~~über~~ eines bedeutend hohen Bergrückens und die weitere Verbindung einer ~~bedeutenden~~ angrenzenden Gemeinde mit der Straße, besonders in Wintreszeit der Straße selbst von Nutzen sein muß. Wenn von den Entschädigungsforderungen nicht übertrieben gestellt würden, so dürfte ein vorliegender Fall etwaige Berücksichtigung eintreten, zumal bisher die alte Straße das ganze Dorf der Länge nach durchlief, während die neue Straße dieselben ~~an~~ entfernt ~~an~~ der ~~Ausen~~ Ausen nach durchschneiden würde – und es fiele dieser Gemeinde wohl schwer von den Neubau der Straße nach den Bestimmungen des Gesetzes so Vieles leisten zu müssen um das Gemüth der Straße dabey zu verlieren.

~~Wenn nun auf der linken Seite des Tobels würde die~~ Entlasten die ~~Tob~~ Tiefe des Tobels vom rechten Ufer, nach dem linken Ufer entlang über Schwörli führt

er würde auch mitten durch das Dorf treffen, und

der Zug in besonders Wasserfällen unterbrochen. Die Strecke würde in beiden Fällen schwieriger, daher Tobel noch unsicher, und den Lieferanten Ehre noch bedeutend weiter, als nach der ~~Ober~~ vorgeschlagenen Linie ausfallen.

Wir sehen nun aus dem bisher Gesagten, wie schwer es hält, eine Auer-Verbindung von Wasen nach Oberon auszumitteln, und daß bei der Vermeidung bedeutender Steigungen.

Von Bürenthschwyl bis Trachsel ist die Strecke frei, und vergnügt sich der Liebhaber wieder gegen Wiederhör, und rechts gegen Ring, Fischenthal u. ~~Bauma~~. Wild. Die Strecke zwischen Fischenthal u. Rind ist in voller Arbeit begriffen.

Wir haben gesehen, daß mit Ausnahme der ganzen Strecken zwischen Wiezikon und Wazikon, dann zwischen Langhau u. Bäuentschwyl die östliche ~~Bauma Ober~~ Auer-Verbindung vom Zürichsee bis Bauma hergestellt wird – allein es ist uns doch sicher nicht entgangen, daß von Bauma zu erreichen, nicht weniger als drey bedeutende Gebirgszüge müssen, und daß wenn auch diese auf und absteigungen ~~auch~~ sich durch ~~die~~ die Kunst erweiterungen lassen, die gesetzliche Höhe der Steigungsverhältnisse überschritten, und unerwindbar geblieben ist, und daß eine Tonnenstraße auf einem solchen Straßenzuge fast nicht gerechtfertigt ist. Für die Entwicklung des innern

125/20

Hülftak Strasse.

Vorkehrs wird hingegen der Strassenzug immerhin sogar reich bleiben, nur kann dabey die Meinung nicht unterdrücken, daß dieser Zweck auf eine andere kostengünstigere Weise vielleicht eben so gut ~~zu erreichen gewesen wäre~~ dürfte worden können, u. sollen.

unterl.

Die weitere Entwicklung dieser östlichen Querverbindung würde die Eröffnung einer Strasse von Pfäffikon über die Hülftak nach dem Tagwanberg. Obschon die Hülftak den tiefsten Uebergangspunkt von diesem hiesigen Gebirgszug zwischen dem Pfäffikon und Zürichsee darbietet, so beträgt ~~seine~~ dessen Höhe immerhin über 3000', und ist der westliche Abhang ziemlich rauh gerückt. Im Gebiete des Kantons Zürich würde die Durchführung einer Strasse nicht sogar schwierig. Sie würde in Pfäffikon zwischen der Brücke und der Schmiede anfangen, und beim Schürola mittelst einer kleinen Brücke von 12 bis 14' Spannung über den Fuchsbach fahren. Von da an würde sie sich an den rechtseitigen Bergabhang anlehnen, und sich allmählig bis zur Grenze erheben, und dabey den höchsten Fuchsloch durchziehen. An der ~~Grenze~~ Kantonsgrenze ~~vorüber~~ vorüber sich hinziehen die nothwendigst mit einer etwas breitern Brücke über den vom Storchenrank ~~herfließ~~ in einer tiefen Runst herfließenden Mühlebach, welche die Strasse auf ein ganzes Platzrecht dem Kanton St. Gallen in die Hände bringen würde. Von diesem Punkt bis Moosbinding ist die topographische Gestaltung ganzlich nicht bedeutend, u. der Steigungen

125/21

7 für Fuhrwerke

erreicht sein in sehr kurzer Zeit. Auch zum Einstreichen ist der vorhandene Weg unzulänglich, hinzugegen um den Uebergangspunkt mit vierspänn nur einigermassen mit Vorsicht zu passiren, müsste die Strasse so viele Umzüge erhalten, dass die ~~Entfernung~~ ~~k~~ dadurch künstlich erzeugte Entfernung doch immer bedeutend ~~würde~~ ~~müsste~~ werden würde, und so genauere Messung in der Art, dass der Strassenbau für den Kanton St. Gallen von sehr bedeutender Ausdehnung seyn sollen würde, und von Seite des jetzigen Kantons könnte nur noch einer förmlichen Verständigung mit St. Gallen über die Abnehmen der Strasse und der Grenze zum wirklichen Bau geschritten werden, wobey eine Strassenbreite von 12 bis 14' auf jedem Fall hinreichen würde, ~~und die Strasse neben dem Bache, und der Wiederaufbau Strasse wird immer so von Bedeutung, wenn Kanton St. wird sich dann doch Gewissheit Um, ob es bei der oben Strittenen Nothwendig~~ bei der unbestreitbaren Nothwendigkeit der vielen Umzügen würde übrigens eine förmliche Abstekung der Strasse bis Moosnang bald herausstellen, dass der # Markt von Lichtensteig aber fahlen, oder noch besser über Wald u Langen, als über eine auch Hülfstaxstrasse ~~für die Bewegung des Dorfes~~ von Stäg aus zu besuchen wäre, vorausgesetzt dass St. Gallen sey es über Goldingen, oder sey es nur über Gallenkappel eine Verbindung mit Langen herstellen, wird jedenfalls leichter, als eine Hülfstaxstrasse von St. Gallen zu

welche zweckmässigste Zugelung des Toggenburger-Marktes einzuschlagen

125/22

~~Z und dem Bischofsholz nach~~
~~Zwischen Seit der bisher be-~~
~~handelten~~ **Straße von Wald**
~~und Bischofsholz zu erörtern~~

Z und Kürzeren

~~Zol~~ # als jene über Berneck
und Lutzenkon ~~w~~

verziehen zeigen dürften. Von Lutzold bis Lützen
dürften vorläufig einige nicht wesentliche Ver-
besserungen ~~an~~ und ein vorsichtiger Unter-
halt der bestehenden Strecke genügen.
~~Soll der bestehenden Strecke genügen.~~
~~Und hingegen auch Lutzold mit dem Zürichsee~~
~~in Verbindung zu setzen mit dem Zürichsee~~
Schwieriger ist hingegen die
Frage einer besseren Z Verbindung # von
Lutzold mit dem Zürichsee, indem die bestehende
Strecke ~~wirklich als~~ in mehrere Stellen nur ~~zu~~ als eine
Schlacht bezeichnet werden ~~muß~~ kann, zu
~~das Natürlichste Urtheil~~ eine wesentliche
Verbesserung derselben jedenfalls ~~nicht~~
wünschenswerth ist. Zwar gibt hier die
Zone einen Fingerzeig, wie das Niveau
dieser Strecke um besser zu vertheilen
wäre — allein hier ~~[illegible]~~ stürzt gleich unter
der Fabrik zu Lutzold in solcher Einfalt
~~zwischen~~ zu und ~~zwischen~~ beiden
~~an beiden Seiten von~~ Seiten fast senkrecht nieder gegen:
über stehenden Schluchten, daß dieselben
eine neue Strecke kaum verbreitert
werden darf. An den Wänden selbst
könnte man sie unmöglich verlassen,
und im Thalweg wäre sie einerseits
von den Angriffen des Flußes in ihrem
Bestande, ~~unsicher~~ und andererseits
von dem unaufhörlich Geröllbröckelnden
Vogelfluß-Geröll in ihrer Benützung gefährdet,
und in ihrer ganzen Ausdehnung bei
Nacht immer düster, und schattig.
Die Strecke muß demnach notwendig
weiter über den Rand der Schluchten
hinaus hergestellt werden, und auf
ebenen Grund fort sich die alte Strecke
hinter dem linken Ufer gewöhnt.

125/23

Dem rechten Ufer ist der Theil
Abtenau unter und zwischen Blattenbach
und Stobel demselben zwischen, und
zwischen zwey Schlünden von solchen
Umfang eingeschlossen daß die Ab-
leitung einer sichern und begün-
stigten Strasse von demselben nicht
unsäglichen, ~~und kaum zu über~~ schwierig:
keiten # und verhältnißmäßig unerschwinglich
Kosten ertragt werden könnte, ~~Von~~ und
~~Stobel über Breitenbach~~ die Höhe von Blatten:
bach könnte unter keinen Umständen
mit der neuen Strasse berührt werden,
indem sie zu nahe, und zu hoch über die
Lage von Wald sich befindet, um eine
vorgenommene Strassenrichtung ~~mit~~ mit
~~Ar~~ mäßigen Niveau zu erhalten.
Von Stobel über Breitenmatt nach Tenn
und Dürnten wäre hingegen das Terrain
sehr günstig, weswegen wirklich zu be:
dauern ist, daß die Gegend unter Blatten:
bach keine besseren Aussichten zu einem
neuen Strassenzug darbietet.
Ich glaube demnach, daß die Correction
~~der~~ vollen Stellen der alten Strasse, welche
~~die Steigung von~~ 7 % übersteigen, das
zweckdienlichste, und für ~~die~~ volle Zukunft das
sicherste Mittel seyen wird um den
erwünschten Zweck ~~auf~~ zu erreichen,
da dieselben größtentheils auf leichtes
Terrain umgangen werden können.
~~Die~~ Lüti selbst, fände dann der neue
~~Brücke über~~ ~~die bestehende Strasse~~ einer neuen
Brücke über die Sense nothwendig, ~~welche~~ der
die jetzt bestehende zu dem daß sie sehr
schmal ist, sich auch in baulosem Zustand
befindet, indem sollte eine Gabelung wegfallen
wobei das Niveau der Strasse bedeutend gehoben
werden kann.

125|24

Lüti selbst ist ein alter Strassenknoten, von wo aus über Schönenbuch der Oberhof, ~~und~~ Gipf, u. Glarus zunächst erreicht werden können, u. Schönenbuch im Cant. St. Gallen soll mit der Verbesserung seiner Communicationsstrassen beschäftigt seyn.

~~Zu~~ Unser Strassenzug gegen den eigenen See würde hingegen eine Strasse somit ~~an~~ auf der Strasse gegen Dorfgarschwyl ~~vorüber~~ vorbeistreifen, und würde dann # die vorhandene Strasse über Lernoos Lindberg, Bühl, u. Wolfhausen ~~allmählig~~ ~~wo sie~~ an den Fällen wo sie zu steil, oder zu schmal ist, rektifiziren, und somit so viele Ortschaften aufnehmen bis Zobel, ~~und somit~~ wo sich weiterhin der günstigste Uebergangspunkt vom obigen Plateau bis zum Gürtschen befindet, und folglich ganz nahe ~~bei~~ bei Gyrenbansitzen, ziehen, und von da an ~~sich~~ dem Laufe eines Mühlebachs nachfolgend sich mit sehr günstigen Gefällen nach Feldbach hinab erstreckt. ~~Hier aber liegt nun die~~ Von ~~Zobel~~ Wald bis Zobel sollte indessen der Plan umgegangen, und näher studirt werden, von Zobel bis Feldbach liegt hingegen bereits ein Plan ~~vor~~ No 282 vor, welchem ich beigepflichten zu können glaube, mit Ausnahme der Strecke zwischen No 33, u 45, wo ich ganz ~~wieder~~ ~~d~~ aus der in der Entwickelung der neuen Strasse sehr gut gestandene Strecke der alten Strasse Nutzen ziehen müsste, und eine Abweichung von derselben in keinen Be-

von der Kompondyrung
des Forst ebenen Plateau
Aufschlusses

Strasse von Oetwyl nach ~~Uster~~ Münchaltorf.

ziehung als rathsam, oder nur wünschens:
werth erkennen.

Und nun kehren wir nach Oetwyl zurück, wo die vereinigten Carrystrassen von Stäfa, und Männedorf, in nördlicher Richtung ~~führen~~ nach Münchaltorf, und Uster führen.

Nach sorgfältiger Besichtigung des Geländes zwischen Oetwyl und Münchaltorf haben ich mich überzeugt, daß diese ~~gute~~ Strasse ganzen ~~Uster~~ Münchaltorf ~~in~~ ~~ununterbrochen geradeaus~~ nur über Güsch, u. Schlingen mit Vortheil geführt werden kann. Der ~~Stein~~ Bruch, der in der Niederung von Oetwyl ~~fli~~ nach dem Greifensee zu fließt, giebt den ersten Fingerzeig hierzu, und jede andere Richtung, namentlich jene über Lanzüti würde eine eine zweyfache Richtung, weil der Carrizuhen, worauf Lanzüti steht, keine so vorzugsweise, noch und noch auf bedeutende Senkung in der ~~Gebie~~ ~~den~~ Gebiet des Greifensee gewährt, u. zudem die Gelände über Güsch u. Schlingen sehr bevölkert ~~ist~~.

Ueber die Correction von Oetwyl nach Güsch liegt bereits ein Plan vor, dem ist von Oetwyl bis No 25 ~~9~~ beizupflichten ~~würde~~ könnte – doch würde ich vorzuziehen von No 39 bis 33 die Strasse etwas mehr rechts, und den Lauf sofort an der linken Strassenseite zu verlegen, wodurch die Herstellung einer Brücke, u. die

9 wo die Ausarbeitung der neuen Strasse nach Lanzüti beginnt,

125/26

Demolition wird zwar alten Häuser ab:
gewichen werden.

Von № 25 bis ~~Küsch wird es~~
~~vorläufig die alte Strasse, welche durch~~
~~ebenen ist, abgehen~~ so wird es
ebenfalls die alte Strasse benützen,
von da an aber vorziehen, die Richtung
nach # der Glarnerlinie einzuschlagen,
~~und~~ weil kein Grund vorhanden ist
die ganz ebene, à gerade Strasse
von der Glarnerlinie bis Küsch zu verlassen,
zumal dieselbe für die weitere Ent:
wicklung durch die Häuser von Küsch
vortheilhafter, als die rechte Linie
zu dürfte, ~~und weitere Bäuten~~
Von Küsch bis in der Nähe der grossen
Brücke zu Eschlingen ~~selbe die St.~~
kann eine gänzliche Umlegung der
jetzigen schlechten # alten Strasse nicht ver:
gewichen werden. Die neue Strasse
sollte demnach schon vom Platze in Küsch
rechts von ~~[illegible]~~ bauen, und von da an dem
Regime des Berghes ~~folgen~~ bis in der
Nähe der erwähnten Brücke folgen.
Von da an könnte sodann die alte
Strasse mit einigen # geringen Anschnitten benützt werden,
nur die letzte, zu ungünstiger Senkung
unmittelbar von der Ebene von Münchaltorf
wäre dabei auszuweichen, was bei
dem sehr günstigen Terrain sehr leicht
zu bewerkstelligen ist.
In Münchaltorf selbst hat die
Strasse eine hinreichende Breite, ~~und~~
~~à~~ verbunden mit einer zulässigen Richtung,

und noch schlechter unterhalten

partiellen Verbesserungen

Strasse.
Von Münchaltorf bis Uster.

128/27

und sollten nur mittelst geschlossenen Rigolen ~~und~~ und partiellen Vorbereitungen des Terrains rectificirt werden. Von Münchwilerhof gegen Uster segmentirt die dermalige Strasse sein Ser, und stößt ~~trifft~~ in flacher Ebene auf Anhöhen, welche leichter auszuweichen, oder zu treffen ~~gewesen seyn würden~~ gewesen seyn würden. Vom Dorfe bis zur rechten Kleinen Aufsteigung wäre nur eine Rectification der unbeträchtlichen ~~segmenti~~ kleinen Schlangenzügen vorzunehmen, ~~bei~~ die rechte Anhöhe sollte hingegen rechts liegen bleiben, u. die neue Strasse in gerader Linie (durch die Niederung) als Tangente zu dem Fuße des Hügels, worauf das Haus des Hr Doctors Dütler steht, gezogen werden. Der Hügel selbst würde somit umgangen, ~~u. sobald wurden~~ wird. Von diesem ~~Zu~~ ~~tangent~~ tangential-Punkt an sollte die Strasse gerade nach Lindikon ~~gezogen werden~~, und zwar an dem Punkt im Dorfe, wo die Strasse von Niederuster, und der Fußweg von Uster mit der jetzigen Strasse zusammen kommen, gezogen werden, weil kein Grund vorhanden ist, dieses Dorf zu umgehen, und von Lindikon zieht sich durch die Niederung ein herrlicher Weg in einer Linie nach Uster, und zwar in der Richtung auf der Hochgerichts, welche somit auf die zweckmäßigste Weise ~~in~~ ihrer ganzen Länge verfolgt wird.

125/28

Strasse in Wolhausen.

Im Ueber selbst ~~bestehen~~ ist an der Strassenrichtung nicht viel zu verbessern – hingegen kann das Niveau durch etwas Abtragung vor der Linsen, u. Auftragung zwischen den Brücken ~~bedeutend~~ mehr ausgeglichen, u. verbessert werden.

Strasse in Wolhausen.

Im Wolhausen ist die Communication mit Horn wegen des kurzen Punktes beim Wirthshaus notwendig – von dort aus Hagenau ist hingegen die Strasse zwar nicht gerade, aber so eben, dass ich Bedenken tragen würde etwas an derselben zu verändern. ~~weil ich nicht selbst kann~~ Von Hagenau aus Ffann hingegen wo die Strasse nicht sogut eben ist, mag eine Correction eher vorkommen – doch würde ich da rathen den Hügel rechts zu umgehen, und den Niveauwechsel, der sich auch eher vollfüllen, und kaum etwas unmöglichen werden Linie zwischen Hagenau und Ffann angeben würde, dadurch ~~zu umgehen~~. auszuweichen.

obschon sie keineswegs als dringend darzustellt worden kann,

Strasse von Zürich nach Winterthur.

Die Strasse von Zürich nach Winterthur ~~betrachte~~ ist von Zürich aus bis Oberen betrachte ich als die Hauptader der Cantons, von welcher alle andern Adern ihre Zweigverbindung erhalten. Im Grundsatz fähigend

125/28

daß die Beseitigung aller Hindernisse:
nicht im Umfange des ganzen Kantons
allein ~~der~~ vorher ~~geh~~ hätte gehen sollen,
hat es mich ~~wenig~~ gewundert, daß der
an und für sich unbedeutende, ~~für den Ver-~~
~~kehr~~ aber sehr beschwerliche Straßenstrecke
vom Schönenwerd, ~~u~~ der wirklich fast als
ein künstlicher Engpaß das ~~ist~~ ~~tägliche~~
so lebhaften Verkehrs der Schweiz, ~~in~~
~~einer solchen Zeit nach gebildet~~, und
die Strecke von Zürich nach Winterthur,
auf welche ~~wo~~ möglich so viel Zeit, ~~Geld~~, und Zug:
kraft ~~to~~ gewiß ~~u~~ ~~wurden~~ muß
~~wird~~ in einer solchen Zeit der
Straßenmanie ~~to~~ ~~was~~ so lange gebildet
worden konnten.

Mir war demnach der Auftrag,
zur Ausmittlung eines zweckmäßigen
Straßenzuges von ~~Schönen~~ Zürich nach
Winterthur mitzuwirken ein wachsames
aufmerksamer, ~~und~~ um so mehr, als es
sich bei der Untersuchung der Gegend
gezeigt hat, daß diese ~~[illegible]~~ nicht
blos für den Kanton Zürich, sondern
für die ganze Schweiz so wichtige Strecke
ohne wichtige Verkehrs-Schwierigkeiten überwinden
zu müssen sich auf die vortheilhafteste
Weise umlegen läßt.

Von Zürich bis Schwamendingen
~~geht~~ ist diese Strecke ~~jetzt~~ in den letzten
Jahren ~~bedeutend~~ bereits erleichtert worden,
und es wird demnach auf diese Strecke
keine neue Umwindung vorgeschlagen.

Der neue Weg würde also vom Platze zu Schwamendingen bei der Letzigschule nach Dübendorf beginnen, und würde durch die Linder in gerader Linie nach Nie:
derschwanzenbach geführt in der Art gezogen werden, daß diese Linie ungefähr der Alte:
~~bezeichnet über die Glatt~~ von der Brücken:
stelle gebrochen, und dann in winkel:
rechter Richtung über den Fluß zu
stehen kommen. Diese Ausweichung ist
auch nothwendig, um ~~die~~ den der Angen
blicklichen Niveauwechsel der Brücken:
unterstützen dem Gesetze treue in gerader
Linie, zu entgehen.

Jenseits Wallisellen Windischschwanzenbach würde
die Strasse neben dem kleinen Bach zwischen
den Häusern fortgehen, und von da von
dem ~~sich~~ in der Nähe vorüberfließenden Fluß
des Gebirgszuges entlang in sehr gedeh:
nten Richtungen sich ~~dem~~ ~~vorüber~~ immer
neben vorschieben, bis zu Brüttisellen
Baltenschwyl und Bassersdorf vorüber
wird. Von diesem Punkt an ~~sind ganz~~
~~Von~~ ~~sind~~ kann die Strasse noch ganz
Richtungen sehr günstig eingebracht
werden. Sie kann ~~[illegible]~~ die Richtung
über Brüttisellen und Zorgalschwamingen
bis zum Letzigschuldorfel nach Oster, Brüken
und Grossholl, oder ~~über~~ links einbiegen,
und über Crystersdorf, neben Kürnsdorf
und Lindau vorbey zum gleichen Punkt
gelangen. Von der an ~~[illegible]~~ wieder kann
die neue Strasse der Zürcher einen gleichen
und ganz friedlichen Weg fortsetzen
sich ganz sanft und in ungezwungener

Dietlikon und
unweit der Rindmühle

Richtung mit 2½ % bis 3 % Gefälle sich in der Rangtthal hinab lassen, und würde ~~sich~~ Großstadt rechts liegen bestand dem Bergabhang folgend ~~sich ungefähr~~ fort hinter dem Kirchgemeinen ziehen und ~~sich~~ etwa 500' unter demselben in die neue Rangtstrasse einfallen, welche sofort bis in die Nähe der alten Rangtbrücke ~~reichen~~ partiellen Umbauungen unterzogen, und gehörig ameliorirt werden würde. Von der Nähe der alten Rangt Brücke an sollte sie mehr links dem Berg: fuß nach ~~gegangen~~ und zwar so weit ge: gangen werden, bis sie die Richtung gegen das # Haus des Jakob Klein an der gewählten Strasse nach ~~dem Zoll unten~~ Zoll ~~an der~~ einschlagen, und vollständig in dieselben einfallen kann, und zu ~~bis zur Brücke vor der Zollbrücke würde dann die jetzige~~ der bis ~~auf~~ Winter: thür würde dieses die ~~ab~~ bestehende abtragen und der neuen Strasse vollständig beibehalten.

Nur in der Nähe der ~~Zollbrücke~~ Zollbrücke: müssen, und ~~verschlimmern~~ schlechten Zollbrücke würde sie an beiden Ufer einer Rektifikation unterzogen werden müssen, und der Bau einer neuen Brücke wäre dann mit in Verbindung zu setzen, welche ~~genau~~ am zweckmässigsten neben der alten Brücke ~~so~~ angebracht werden könnte.

Um nun bei dem Anschlagen zu dieser neuen Brücke zu erhalten, sollte die ~~genaue~~ Strasse am linken Zollufer von

rechts an der Strasse liegenden

125/32

der Brücke und in Vorlängerung der gerade Linie ~~nach~~ etwas mehr Bergwärts gezogen, u. mit einer Wendmauer versehen werden.

Gleichmäßig würde die von Wiebelsheim her ~~in gerader~~ in ganz gerader Richtung durch das Dorf Lösch ziehende Straße mit ihrem unteren Elemente bis zur Brücke fortzusetzen, mit welcher Richtung es zu bestimmen die Beseitigung der Schaum des Herrn Fischer verbunden wäre.

Diese beiden geraden Linien würden dann mittelst der neuen Brücke miteinander verbunden werden, ~~welche ich auch Lösch~~ ~~der Schaum~~ Die Brücke selbst würde ich ~~aber mehr von Stein~~ dann winkelrecht über den Fluß führen, und in Berücksichtigung der hohen Ufer sie nur mit einem Bogen # ~~mit~~ Wasserlosen Stein wölben, und ~~ich~~ die ~~Ba~~ auf Balken zu gründenden Brückenköpfe mit Flügelmauern einfassen.

Da die Lösch unmittelbar ob der Brücke eine Abflußbreite von 70.' hat, so wird ~~der~~ # 80.' Fuß als genügend sein, zumal die Lösch wegen der zunächst liegenden Unbrauchbarkeit ~~ins~~ dieser Gegend einen ganz neuen ~~Ab~~ u. freundlichern Abschnitt ihres Laufes beginnen muß. Ueberdieß besteht das Flußbett aus Felsen, welche von Tag liegen, und diese günstigen Umstände würde ich alle benützen, um der Lösch übergang, der an keinem anderen Punkt in dieser Gegend zweckmäßigere Lage kann, hier zu bewerkstelligen. Die alte Brücke

von 80.' Oeffnung

eine Brückenöffnung von

7 zum freyen ungehinderten Wasserabfluß

125/33

könnte einstweilen fortan u bis zur Hollandsing
der Brücken benützt, und somit die Kosten
einer Interimsbrücke erspart werden.
Und wie zu den ganz Strassenzügen
über Zurgelschwanden, oder Bosterstorf
zurückkehrend sagt sich bei dem Augenschein
gezeigt, dass das Terrain von Brüttisellen
bis Zurgelschwanden von einigen zwar
unbedeutenden Gebirgszügen durchzogen ist ‡
von Zurgelschwanden bis zur Wangschaidi
hingegen ist es ein Niergrosel fast eben,
und ~~fast~~ zu einem Strassenbau sehr günstig.
Die Höhe von Zurgelschwanden mag von
Brüttisellen und mit 3, höchstens $3\frac{1}{2}$ %
Steigung erreicht werden, und die Linie
ist kürzer. In Zurgelschwanden selbst
müsste ein kleiner Damm, u der Brücken
versetzt werden. — ~~und die Rechnung wird~~
~~über jeden Fall über Zurgelschwanden~~
~~kürzer sagen.~~

Ueber Bosterstorf stellen sich Hindernisse
noch leichtern Niveau, u Terrainverhältnisse
in die Wangschaidi, und die Gegend ist
mehr bevölkert. Doch ohne Plan ist es
schwer sich für diesen, oder für jenen Plan
entgegenzusprechen, ~~und~~ doch würde ich mich
lieber für den Zug über Bosterstorf hin-
neigen, wenn der Unterschied der Ent-
fernung nicht allzugross ausfällt,
~~weil~~ indem ich grundsätzlich immer mehr auf Voll-
kommenes Niveau, als auf kürzere Ent-
fernungen halte, weil jenes, und nicht
diese der Moment der Beschleunigung, u
ihrer ~~Bewegung~~ erscheinen, oder beschwerenden
Bewegungen bedingt. Auf jeden Fall
~~ist~~ sind die gemachten Erhebungen sehr

‡ und ~~welche~~ welcher Forderbeiten von Bedeutung erhalten wird

abgetragen

erfreulich, indem weder auf den vielen Werk auf den andern Zügen bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden sind – der Bau überall leicht ~~ist, und mit Ausnahme~~ und

Linthbrücke

der Linthbrücke zur Genügen fortschreiten ist, u mit Ausnahme der Glattbrücke kein weiteres Brücken von Belang ~~[illegible]~~ vorkommt. Die Aufnahmen ganzer Plänen wird übrigens allerdings noch bey der Fremdenstallung und es ist sehr zu wünschen, daß diesen wichtigen Bau auf der Hauptstrasse der Vollendung so bald als möglich zur Vorwirklichung gebracht werde.

Der Versuch die Strasse über Wenigen zu bringen ist ganz gescheitert. Wenigen liegt zu hoch rechts von der Hauptrichtung der Strasse, u der Abhang hebt sich zu schnell vom Rind zur Hochebene in der Art, daß selbst mit Beiziehung des ~~Einst~~ vom Hungerberg ausgefüllten tiefen Einschnitts keine günstigere Steigung als 7 – 8 % zu erreichen wäre.

Strasse von Winterthur nach Schaffhausen.

In der Richtung von Winterthur nach Schaffhausen u Konstanz steigt die Strasse von Winterthur bis an den Hard auf dem Plateau von Embrach bereits fortwährend, hier verzweigt sich aber die Strasse, und geht links nach Embrach, und rechts um die Hardwaldung nach Rorbas hinab, und verliert somit die Höhe des Embracher Plateau wieder, die sie mit so vielen Mühe und Kostenaufwand erreicht hat. Von Rorbas steigt sie wieder über Lufglar in ganz unangenehmen Zügen gegen die Steigenbrücke hinan, welche Ein-

Z in der Tössbrücke, welche ohnedem neu gebaut werden müßte

H und gehörig studierten Plan, und Ausbeutung aller günstigen Terrain-Verhältnissen

~~Zu~~ zeichnung der Strasse sehr gut angezeigt ist. Von der Storgenbrunnen fuhrt sie sich zu rasch in das Plateau der Bülacher Gegend hinab, von wo aus sie dann in ziemlich bequemen Zustand über Glattfelden und Stadel bis an die Grenze des Kantons zieht, und nur in der Nähe von Glattfelden einer neuen Brücke über die Glatt, und einiger partiellen Correctionen von untergeordneten Belangen bedarf.

~~Wenn~~ Wenn die Strasse nun die Gerade Richtung nicht ganz eben wäre, und ~~nicht~~ keine Horizontalgänge noch Einbrüche hätte, ~~so würde ich sie vorschlagen, sie ganz neu~~ sondern nur Winterthur und Glattfelden im Auge zu behalten ~~hätte, so könnte sie bis zum Uebergang, wie~~ und keine weit schlechtern, und der Correction bedürftigern Strassen im Canton mehr vorfanden wären, so könnte in technischer Beziehung eine Strassen Correction durch die Gerade Richtung bis zu Stadelhofen, wo sich die Strasse gegen den von der Nothwendigkeit gebotenen Vorüberzug ~~bei~~ oben am Dorfe zu senken beginnt, gegangen werden, und der Staat müsste sich ~~mit~~ wie jedoch Freiwillen gefallen lassen, seine factische Gerade Richtung durch die neue Strasse in ganz Theilen halten zu lassen.

Allerdings würde durch die Strasse von Winterthur ~~um~~ wohl um 2000' kürzer, aber dieselbe nicht ebener werden, und die Strasse gegen Einbruch müsste doch auch bleiben, wodurch dem Werke nicht nur der Bau einer ganz neuen Strassenstrecke von 6000' Länge, sondern auch ist zukünftiger Unterhalt

125/36

zur Lorst fiele, weil die Einbrucherstrasse unter keinen Umständen eingehen kann. Leicht dürfte es in statischer technischer Beziehung wünschenswerth wären, wenn man strategische Rücksichten ganz, u. ich glaube darunter auch die Correction dieser Strassenstrecke in jener Catagorie fällt, die man vornehmen kann, wenn alle andern schwierigern Strecken nach allen Richtungen des Kantons abgebaut sein werden, welche Erwägungen in weit grösserm Maasse eintreten würden, wenn wir die Strasse ~~der Tössthalung~~ im die Hauptwaldung hinaus, und längst dem Tösstobel hinauf in der Einbrucher Waldung bis gegen Dorbach ~~ziehen wollte~~ und doch zum neuen Uebergang ohne Dorbach zu berühren ziehen wollte, nach welcher Richtung über die Terrain weit ungünstiger, und wenig sicher ist, als nach allen ganz andern Richtungen. Leider kommt Dorbach ~~auf bei~~ welches fort von der Tössl liegt, auch bei dem besten Willen, in diesem Strassenzug nicht aufgenommen werden! die Abhänge, die von beiden Seiten in das Thal hinab ~~zielen~~ und die verkrüppelte Richtung der Strasse selbst, in der Nähe der Tösstbrücke sind einer zweckmässigen Correction nicht fähig!, ~~und der für Lill in entscheidender Stand der Baufond Grundlage ein, daß das Allgemeinwohl~~ Vollkommen Rücksichten eintreten, und die Strasse doch in die Tiefe hinab gesenkt werden, um ebenso steil von der andern Seite wieder hinaufzusteigen, so wäre die Bedeutung des ganzen Zuges ~~ein~~ aufgehoben, und der Zweck den man vor Augen hat, somit gemildert. Eine neue Correction würde demnach unten in der Thalwaldung in der Gegend der

Wunderbare Schluchten beginnen, und über dieselben aufgeschwemmt sich links ziehen, und an einer sehr günstigen Stelle von Felsenwänden eingeschlossenen Standung der Bach ihren Ueberguß bewerkstelligen. Jenseits des Baches würde sie einer sehr günstigen Terrasse folgend, neben einem in Bau begriffenen neuen Hause vorbey ziehen, und sich in den schwarzen Felsen ~~des Berges~~ der Bergwand, an deren Fuß die Kirche u. der Thurm von Dorbach stehen etwas einschneiden, und somit fast in der Höhe des Kirchenthurmes mit der freyesten Aussicht über das ganze Dorf zu stehen kommen.

Diesem Einschnitte würde eine kurze Auf- Wärmung und einen Tollen folgen, und hierauf würde die Strasse in sehr geduldsamen # Windungen neben der Schullehrerwohnung gegen Wylar gezogen werden, wo sie außerhalb dem Dorfe und neben einem einzelnen stehenden Hause in die alte Strasse wieder einfallen würde, die sie dann ~~auf d. so~~ bei dem dem Fuß der weichsten Steige gänzlich benützen ~~könnte~~ sollte. Der Steige weicht sie hinzugegen rechts und läßt sie links liegen, dem Fuße des kleinen Abhanges folgend, ~~in dem~~ sie ~~vor gewin~~ mit einer Steigung von 3 bis $3\frac{1}{2}$ % ausbaubar.

und sehr weichen

An dem hierauf folgenden Tobel wird sie gerade über geführt u. erhält einen Tollen ~~und feinen~~ Auf dem jenseitigen Plateau angelangt läßt sie die alte Strasse rechts liegen, u. sucht ~~[illegible]~~ in sehr günstiger Richtung den dortigen sanft ansteigenden Abhang zu gewinnen, über welchen sie mit einer ~~[illegible]~~ Steigung, die kaum 4 % erreichen wird, ganz u. leicht bis zum Uebergangspunkt von der Wurzbrücke geführt werden kann.

125/38

der durch welchen Brückenbilder bestehende Uebergangspunkt könnte dann selbst um 6 bis 7' tiefer gelegt werden, wodurch auch die Absenkung ganzen die große Ebene der Bülacher Gegend gemildert werden würde. Der untere Theil derselben ist indessen von der Art, daß dessen Gefälle wenigstens um die Hälfte gemildert werden sollte, was durch die Auflösung der in eine Wendung in zwei Bogen, wobei die untere Bogen im Fuße der Anhöhe wieder in die alte Strecke mit einschen würde, am leichtesten zu erreichen wäre, weil ich es doch für bedenklich hielte die alte Strecke von der Anhöhe schon zu verlassen, und rasch zieheud den Abhang noch eine ganz neue Strecke anzulegen, welche dann die Umlegung der alten sehr brauchbaren Strecke über bis gegen Glattfelden noch sich ziehen würde, welche Arbeit keineswegs in keinem Verhältniß mit dem zu erwartenden Nutzen stehen, welchen wir bereits geschildert auf weit einfachere Weise erreicht werden könnte.

Die alte Strecke würde dennoch # bis in Glattfelden beibehalten werden. Zwar könnte die untere Strecke unmittelbar vor dem Dorfe bei der Kiesgrube leicht umgangen werden — ~~[illegible]~~ allein ich halte dieselbe nicht für ~~[illegible]~~ dienlich. In Glattfelden selbst wäre hingegen die Strecke theilweise der Richtung und Niveau zu verbessern, und über die Glatt wäre eine ~~hölz~~ hölzerne Brücke von 50' Spannung ~~herzustellen~~ unmittelbar ob der alten Brücke herzustellen, welche inzwischen die Dienste einer Notbrücke vorstehen würde: durch die hohen Haltung dieser Brücke wird die letzte Steigung im

vom jenseitigen Fuße der Uebergangsbrücke

Dorfe gemildert werden könnte, und um den Bestand der Brücke selbst zu sichern, und um der Gewalt einen bestimmteren Lauf anzuweisen, wäre eine Einsprengung und Fortschwemmung dieses oberen und unter der Brücke sehr zu wünschenswerth, ja nothwendig.

Jenseits der Brücke sollte bei Aarüti die Strasse ~~etwas umgelegt~~ von Richtung und Niveauverhältnis regulirt, der grelle und beschwerliche Zerrt im Tobel von Gewidlen sollte hingegen ganz aufgegeben, und die Strasse mittelst einer etwa 6' breiten, gewölbten Zelle und einer einzelnen verschoppten, aber leicht, und mit den best zu Disposition stehenden Aufhülfsmittel zu bewerkstelligenden Aufhülfsung in ~~gerade Richtung~~ gerade Richtung auf das Plateau jenseits des Tobels geführt werden. Von hier an ist hingegen die Strasse bis zur Grenze so gut, daß sie ohne alle Veränderung beibehalten werden kann.

Der Sternenfels.

~~Die gegenwärtige Hauptverbindung mit dem Sternenfels findet der Verfasser~~ Unter den Gegenden im Oberamt, ~~welche~~ wo die Höfe einer bequemen Communication am meisten bedürftig ist, kann allerdings der Sternenfels gezählt werden — ~~denn sie liegt~~ An drey Seiten von Gerichtl, und dem Goldenberg, ~~und~~ eingeschlossen, und von drey Hauptflüssen umgürtet, ~~sind~~ ist dieser Theil fast ganz auf sich selbst angewiesen — ~~daher~~ und außer allen industriellen Vortheilen gesetzt — daher aber mit einem so ~~wenigen~~ geringen Boden gesegnet, daß ~~dessen~~ seine Insistenz nur durch ~~dessen~~ die eigenen Produkte vollkommen gesichert ~~sind~~ ist.

Allein der oben bezeichnete doppelte Gurt von Bergen und Flüssen sind ihm hinderlich in dem ~~Aus~~ Absatz, und Austausch seiner Produkte mit anderen, sind nicht zerrüttet, und

125/40

7 Allerdings kann man über Lorbeer und Tauchan in das Flußthal gelangen – doch kommt die erstere Verbindung nur als eine nothzeitige bezeichnet worden. Die andere Verbindung über Lorbeer nach Hunnigvart ist hingegen so übel nicht, und beider jedenfalls als manche andere ~~Straße~~ selbst ~~auch~~ außer dem Hauptstrom des Flußtals, ~~weil beide~~ ~~bergauf~~ nur ist die Straße, wie im Flußthal überhaupt, sehr schlecht unterhalten. Allein diese Verbindung führt leider nur etwas zu weit weg von den Punkten, ~~wo~~ wo das Flußthal seine Produkte gewöhnlich absetzt – sonst wäre dieselbe ~~die~~ vom Einsten ~~zu~~ vollständig gut zu machen. Einen

einer Verbesserung dieses Zustandes kann nur als eine Nothwendigkeit eingesehen werden. ~~Die Hauptgebrechen des Flußthales, so der Wein das Fehlen dessen Abfuhr wegen der Höhe von Hochkirchen~~ Zu bedauern ist es, daß die Ortschaften des Flußthales zum Theil bergan, und zum Theil ganz in der Tiefe des Flußthales liegen. Vorzüglich liegt Euch sehr hoch, und die Entwickelung eines Straßenzuges, der allen Gemeinden convenirt, wird wohl schwer zu treffen ~~zu treffen~~ wenn nicht unmöglich zu treffen seyn.

7 Es bietet sich der Uebergang über Hunikon, dem die Straße stets immer fort von Osten gegen Nordwesten, und bietet von Hunikon weg ~~hinan~~ gegen Euch hinan so tiefen Einschnitt macht, wo der Uebergang mit Vortheil bewerkstelligt werden könnte, und ~~daß die~~ dessen Umgehung an der nördlichen Seite den Rhein ~~entlang~~ und der Höhenentfernung wäre ~~technischer Beziehung~~ ~~sind~~ in geognostischer technischer Beziehung wenn nicht unmöglich doch mit solchen Schwierigkeiten verbunden, daß die hierfür nothwendigen Kosten, abgesehen von der wenigen Sicherheit, welche die Straße darbieten würde, ~~dürfen und die~~ durchaus in keinem lohnenden Verhältniß mit dem Gewinn zu erwartenden Nutzen stehen würden. Zu dem würde diese Communication von äußerstem Rande des Landes sich ziehen, während das Flußthal seine Absatzwege gegen das Innere des Landes, und den Gegenden, die keinen Letzen erzeugen suchen muß. Noch

~~Zwar ist in diesem Betracht~~ meiner Ueberzeugung ist der Uebergang von Hunikon und ~~den~~ den entwickelten Gründen ~~die~~ allen andern Uebergängen vorzuziehen, ~~und zwar bilden die Hauptpunkte~~

125/41

Die Strasse würde von Flurlingen über Volkan nach Dorf ziehen, ~~wo sie dermalen wirklich hinführt~~ Von Flurlingen bis oben am Volkan kann die alte Strasse theilweise beibehalten – von Volkan nach Dorf sollte sie hingegen ganz corrigirt werden, u. die neue Strasse sollte in der Nähe der Kirche in ~~den~~ Dorf einmünden.

Von da sollte ~~sich~~ sie sich dann ~~an~~ dem Bächlein von Lauingrüti folgend in sehr gedehnten Windungen ~~nach~~ gegen Hemishofen ~~zu gehen~~ fortbewegen, und wenn von Freier Stelle glaube ich wird man in Folge der Strasse über 5% Steigung zu geben. Berg, Grändlikon u. Buch sollten dann trachten sich ~~auf der~~ mittelst Seiten-Communicationen mit der Hauptstrasse ~~von~~ in Schaffhausen in Verbindung zu setzen, um die einmal für alle Gemeinden Höfe nicht mehr zu verlieren.

Von Schaffhausen würde sich dann die Strasse mit ~~mäßiger~~ eben so mässigen Steigungen nach Aesch, und zwar neben der Eisenbahn gegen Hettlingen hinabziehen, und würde dann über Nestenbach, die Rosenschwänze, und Embrach nach Zürich, und über Wülflingen nach Winterthur, Frauenfeld, u. Kempttal, ~~und Toggenb dann~~ neu zweckmässige, u. bequeme ~~Co~~ Verbindung erhalten.

Von Aesch nach Nestenbach, ~~so~~ kann die alte Strasse nicht beibehalten werden – ~~Es~~ kann ~~aber~~ indessen in einer sehr zweckmässigen geraden Linie von einem Dorf in's andere gezogen werden. Durch Nestenbach sollte in der Nähe des Schulhauses eine kleine Correction nothwendig, dann aber kann die alte Strasse bis in die Nähe der Rothförbe ganz beibehalten werden. Von da an muß hingegen

Es weil sie bei einer ungeschickten Richtung auch schlechte, u. immer wechselnde Niveau Verhältnisse hat. Sie /

125/42

Kürzere aber bis ins Gebiet der Höfe

die steile Strecke umgangen werden, wird mit der Rectification der Linie bis in die Nähe der neuen Schwingen-Brücke über die Höfe in Verbindung gesetzt werden sollen.

Minder dringend, obschon doch wünschenswerth ist die Correction der Strecke von Aesch nach Hemmgart, wobei indessen ein Theil mit der Strecke, die von Hemmgart aus, vereinigt werden kann. Ueberigens wäre die Correction gegen Henggart in einer halb erhabenen Stellung dem Ausgang des Bergabhanges entlang zu halten, weil beide Dörfer selbst etwas bergan liegen, u. der Bau unter dem Steinen, einzelnen stehenden Hauses oberhalb Aesch ~~leicht~~ würde vorzunehmen ist. Von Hemmgart bis in die Hemmgarterstrasse ~~bei Hemmgart~~ gegen Lindelfingen würde es hingegen an der alten Strasse gar nichts verändern, indem sie ganz eben, und hinreichend breit, u. geradewegs, nur ~~wäre~~ schlecht zu halten ist.

Strasse von Lüfingen bis Aloten.

Auf der Richtung vom Klosterthal nach ~~Alo~~ Hürich kann die alte Strasse von der Höhe der Kohlenschwätze an, ~~und bis Lü~~ über Embrach bis Lüfingen mit geringen Zusätzen und spezieller Vorbehrungen beibehalten werden – von Lüfingen bis Aloten ist sie hingegen ~~nicht~~ bei vor hinzutretenden Vorbehrung fehlig und unpassend umgelegt worden, wozu die Lage nicht ungünstig ist.

Von der ~~obersten Hemmgart~~ ersten Brücke oberhalb Lüfingen an müsste zu diesem Zweck die jetzige Strasse rechts liegen bleiben, u. die neue Linie würde in ~~ganz~~ die Wiesen einfallen, u. in gerader Richtung durch dieselben ziehen, ~~und dann~~ ~~sie würde die jetzige bis~~ ~~jetzige Strasse~~ ~~Ob~~ bis sie die Windrichtung verrichtet, der in Nun sowohl Steigung folgen würde.

125/43

Oben vor der zerstörten, und sehr schrafen Brücke würde sich dann in die alte Strasse wieder einbauen, dieselbe eine Strecke weit folgen, und sich dann wieder links gegen die Ein-drung bei Marchlan wenden, wo sie ihren ~~Uebergang~~ bedeutend tiefer als der alte

Linienübergangspunkt

finden würde, in der Art ~~wenden~~, daß die Häuser von Marchlan fast ~~strasse~~ neben der Strasse zu stehen kommen würden. Vom Uebergangspunkt an würde sich auf der Bann des Canyons eine Strecke weit gerade fortlaufen, und sofort das Gebiet eines kleinen Bächleins gewinnen, der sich in sehr gedehnten Windungen gegen das Gebiet der Glatt hinab senkt. Mit über diesen kleinen Bach bei der letzten Terrasse vor der Ebene von Rlotzen sich ~~[illegible]~~ zu weit rechts von der Hauptrichtung der Strasse entfernt, würde die neue Strasse in die ~~Richtung der~~ alte wieder einfallen, ~~sich dann~~ welche dann von der Schweizerhof der Strasse um 6 bis 8' vertieft, und dann die Bahnen ~~[illegible]~~ weiter links mit einem Fall von 5 % bis in die Ebene verschieben würde, von welchem Punkt an die Einfahrt in Rlotzen von der Hauptstrasse in gerader Linie zwischen ~~[illegible]~~ wandern ~~sollte~~ könnte, und ~~und~~ die zwischen den Bahnkörpern entstehende einzige Verbindung ~~der~~ mit dem nördlichen Theilen des Kantonsrichtes nur vom Flughof, sondern selbst von ~~Ago~~ Zurzach her wäre somit fer: gestellt.

Linienübergang bei Engstringen.

~~Unser~~ Obschon ich nur alle Mühe gegeben habe, um mir die Nothwendigkeit zu verhüten, die Möglichkeit einer Brücke über die Limmat

125/44

bei Langstringen, wo eine gute und sichere Brücke bereits vorhanden ist, klar zu machen so wollte es mir doch nicht gelingen, zumal die von der Brücke selbst einzuziehende Erkundigung ~~eine~~ dergleichen Farben, daß die Breite der Brücke von der Art ist, daß sie unterhalb bestritten werden kann.

7 und der Tarifzu bestimmen

Hierüber wird ~~Bauamtliche Erfahrungen~~ indessen freylich einzuwenden, daß solange keine ~~Chaussee~~ Strasse von Regensdorf her geführt wird, sich auch die Frage nicht aufstellen kann.

Allein man scheint dabey ganz zu übersehen, daß zwischen dem Gebiet des Kanzenhan und der Glatt sich 5 bis 600 Fuß der Höhe erhebt, dessen Ueberwindung keine Kleinigkeit ist, und der Strasse eine solche Entwicklung gegeben werden müßte, daß die vermeintliche ~~Brücke~~ nahe Länge von Regensdorf her sey ab von Weiningen, sey ab Langstringen und ~~eine~~ illusorisch ~~ist~~ wäre, zu besorgen aber eine weite, überschwerliche ~~Ex~~ Länge sey würde. Der Höhenzug, der sich von Unterstrass bis Würenlos erstreckt kann wohl mit Vortheil umgegangen, aber nie mit ~~A~~ gleichem Vortheil überstiegen werden, und ich kann mir nicht vorstellen welche Gattung von Vortheil neben dem natürlichen Ueberwurf bei der Einsenkung von Unterstrass, über einen unnatürlichen und zu wählenden Berg ~~Ueberwurf mit Vortheil~~ gesucht ~~und in Schwunden Verhältnisse zu den verschiedenen Systemen~~ betrieben werden könnte.

Allein ~~aber~~ indessen ein solcher Berg gesucht mit Hintansetzung aller Gegenbemerkungen dennoch ~~dem~~ hergestellt werden wollte,

125/45

würde ich immer rathen, dieselben über den Gaisberg, und nicht ~~über~~ in der Richtung gegen Lutzenzingen ~~durch~~ durchführen, ~~und~~ die Brücke selbst dann in Untermenzingen herzustellen, und von der Brücke bis Pfleiderer dann eine ganz neue Strasse in gerader Richtung zu ziehen, ~~das wiederhole ich~~ der größte Nutzen, der übrigens aus dieser Brücke zu erwarten wäre, dürfte darin bestehen, daß die Gemeinden am rechten Ufer des Limmat dieselben benützen würden, um sich gegenseitig auszuweichen. Würmlos, Oetwyl, Geroldswyl, und Weiningen würden in der Richtung nach Zürich ~~die~~ und Wipkingen und Höngg in der Richtung nach Baden ~~übrigens~~ diese Brücke benützen, und somit die obern Strassen suchen — ~~doch aber dieses~~ kann aber nicht begreifen, wie dieses Volk eine Verwendung des Vortheils ansehen würden könnte. Von kantonaler Ueberzeugung kann eine solche Strassenverbindung nie werden — und die einzigen Rechtfertigung ~~die sie~~ derselben kann in der ~~Rechtfertigung~~ Argumentirung gefunden werden, daß sie ~~gebaut~~ gebaut werden, es mit einem Theilen des Kantons

Strasse von Eglisau.

Andere ~~ihre~~ verfiel sich mit der Strasse von Eglisau, einer der wenigen, und von jener von allen Theilen des Kantons, und der Ausländer benützten Strasse übergehen, deren zeitgemässe Verbesserung als eine ~~wahrer~~ wahrer Ge-

~~Strasse in Eglisau.~~

noch Untermenzingen

sich gegenseitig auszuweichen

~~Strasse in Eglisau.~~

wenn mit a[illegible] Argumentirung begründete

obschon sehr beschwerlichen, u selbst gefährlichen

125/46

dürfnisse der Gegenwart umgestaltet werden kann, doch ist die Errichtung dieses Punktes mit ~~großen Opfern~~ bedeutenden Ausgaben verbunden, und die Localitäts-Verhältnisse ~~sind so, daß~~ gebieten ein kräftiges Einschreiten.

Immerhin ist ~~es tröstlich, daß sich~~ ~~bei der Entschädigung der Lo~~ die Wahrnehmung sehr erfreulich, daß man nicht in den Fall kommt, bei Durchführung der nothwendigen Correction die jetzige ~~der~~ Rheinbrücke verlassen, und ~~einen~~ ~~Brücke bei~~ den Bau einer neuen Brücke vorzunehmen zu müssen – auch liegt es in der Möglichkeit die meisten von der jetzigen Brücke Nutzen ziehenden Verhältnisse verschonen zu können, insofern der Staatsverwaltung bei Durchführung dieses großen Punktes von Seite der betreffenden Bürgerschaften in den Umstand erheblich Erleichterungen gelangt werden, in welchem Falle der Staatsverwaltung möglich sein würde, ~~ihrem~~ diesen Hauptzweck mit Umgehung des Städchens doch zu erreichen.

Merkwürdigerweise spricht sich zu der Hofe der Bürgerschaft Hyrod, und zwar von der Höhe der Antoniushaide gegen Westfalen eine liebliche Thalebene: bung bis in die Mitte von Bylingen herab, welche die Verlegung der jetzigen, sehr beschwerlichen Strasse mit einem ~~Steigung~~ Fall von 3 bis 3½ %, und mit sehr geringen Steigungen ~~bei~~ auf das Vortheilhafteste begünstigt. Die neue Strasse würde

Beim Brunnen würde sie ~~das~~ ~~Haus~~ die Schaum der Dorothea Franz in Anspruch nehmen.

in dem Mittelkrotten von Zeglingen beim Brunnen in die ~~alte~~ alte Strasse wieder einfallen, die sie gegen 200' lang benützen, aber in ihrem Niveau etwas variiren würde.# Wo sie gegen das letzte, u. steilste, und gefährlichste Stück ~~zu~~ beginnt, würde sie links einbiegen, das Gehäuse des Schmiedes Lauser aus dem Lehn räumen, und sich an dem linksseitigen Abhang in der Art entwickeln, dass die Steigung bis zum Zollhaus ~~auf 5%~~ vom Brunnen an auf nur 5% reduzirt würde. Ich halte dafür, dass an dieser schwierigen Stelle für die Strasse die Breite von 24' hinzusollen – in den Wendungen ~~ein~~ sollte hingegen diese Breite bis auf 36' gebracht werden. Diese neue Strassenrichtung ist im Plan approximativ in Blau ausgedrückt, und geht aus derselben hervor, dass vom linken Ufer weder an der Mühle, noch an andern Gebäuden bei einer solchen Strassenbreite die Zu- u. Abfahrten in geringster Weise gestört werden, weil die alte Strasse an allen Stellen wo es nöthig ist, daran bleiben kann.

Um indessen die neue Strasse in allen Beziehungen fest, u. dauerhaft herzustellen, sollte sie von beiden Seiten mit Stütz- u. Wandmauern versehen werden, wobei die erhaltenen alten Stellen, wo es immer möglich ist, ~~für~~ auch daran fundamentirt werden sollten, wobei viele Fuhren

Beim Brunnen würde sie ~~das~~ ~~Haus~~ die Schaum der Dorothea Franz in Anspruch nehmen.

125/48

bereits eine Tonne hinzugen.

Die Quellen, welche von diesem Abgange verschwoppt, u. zur Mühle geleitet ~~werden~~ sind, können durch die tiefen Einschnitte, welche die Entwickelung der Strassenlinien nothwendig machen, nur gewinnen, und da die Strasse gegen die Mühle sich senkt, so wird durch die Fortbeschaffung der Wasserleitung ~~nicht~~ keineswegs nicht gefährdet werden. ~~Die Thür und Alle~~ Zu den Thür- u. Wandverzierungen wird der Thon, u. die ~~vorhandenen~~ vorhandenen Angabbünden, welche sonst von Salzburg erst abgetragen werden müssten, und zum Theil in die neue Strasse fallen ~~und~~ vorhandlichen Bauschuttes ~~die~~ mehr als hinreichender Menge abgeben.

Vor der ~~Einfahrt in die~~ Brücke sollte die Strasse auf 50' Länge ganz horizontal hergestellt werden, wodurch die Einfahrt in dieselben vollkommen gut werden würde.

Jenseits der Brücke sind zwar Wasserläufen zum die Strasse Correction durchzuführen. ~~Es werden die~~ Sie kann ~~die~~ nämlich durch das ~~Städtchen~~ Städtchen, oder ~~und~~ hinter denselben durch die Gärten dem Thale entlang gezogen werden, in welchem letztern Fall die Errichtung eines ~~neuen~~ neuen permanenten Niveau in Aussicht steht. Zuletzt scheint es mir, dass ein Ort, welcher von jeher im Genuss ~~einer~~ voller von einer so lebhaften Verbindung herrührend

möglich

Und ihre Futtermauern des erforderlichen Materials zum Steinbruch

Es über einzelnen, oder alle ~~Verhältnisse~~ Strecken übersteigende

Vorsprünge gestrandet, und deshalb Existenz fast sorgenvoll begründet ist, erst dann beseitigt werden kann, wenn Schwierigkeiten der Entwicklung einer zeitgemässen Strecken Correction entgegen gestellt werden.

~~Gedenfalls und~~ Für beide Fällen sind bedeutende Opfer ~~nothwendig~~ unvermeidlich, u können ~~bestimmt~~ vorläufig erleichtert werden, wenn guter Wille von der gesammten Bürgerschaft, u von den einzelnen Ausschüssen der Stadtverwaltung in ihrem gemeinnützigen Bestreben entgegen kommt.

~~Um die Correction~~ Das ~~maximum~~ minimum der ~~Steigung Steigung~~ erreichbaren Steigung, wenn die Correction durch das Rückhen geführt wird, ist 7 % jedoch kann auf 600' Länge, und vom oberen Thor an gehalt bei wie am linken Ufer ~~al~~ auf 5 % herab. Das Maximum der Ausgrabung beim Schiffen beträgt bei dieser Steigung von 7 % nur 4½', welche ~~am~~ Tiefe aber vorherrschend auf Null übergehet. Allerdings wird diese Vertiefung manche Veränderung in der inneren Einrichtung der vorstehenden Gebäuden verursachen, doch sollte man glauben, daß jeder Eigenthümer dieselben gerne von sich aus vornehmen sollte, weil jedes Haus durch Beibe-

haltung ~~der Thore~~ oder Verlust der Stadt von Werth gewinnen, oder verlieren muß.

Um nun auch nebst dem sogenannten Niveau auch eine hinreichende Straßenbreite, und eine leichtere Einfahrt in die Brücke zu erhalten, soll das erste Gebäude ganz geschleifen, und der Felsen ganz gemacht werden — da von den Mitteren unterstoßenden Häusern bis zum Thiersteinen wäre hinzugegangen nur der Umbau zu beseitigen. Am oberen Thor sollte ~~das~~ ein Theil des Gebäudes der Frau Theresia Gottiger, und ein unbedeutendes Thürmchen in die Straßenlinie, welche ebenfalls beseitigt werden sollten, in der Straße ~~an~~ mit dem Schutt ausgefüllt werden.

Von der ~~von~~ wurde eine Straße weit, und so lange es das Niveau gestattet, die alte Gasse benützt — so wie es aber wieder zu steilgo werden beginnt, biegt die Correction links aus, wodurch die Beseitigung des Schanzes des Schützenhauses Breitfeld, und folgt dann mit sehr mäßiger Steigung, und in zweckmäßiger Entwickelung dem Rabengraben nach und führt ihm Ausgang auf das Glacis von Neisse

Das Terrain ~~von die Stadt~~ an dem Spital die Abgeschwärzte nach Gnadenfrei, und nach Schoffhausen zu Stehen kommen würde.

Auf diese Weise läßt sich ~~das~~ der: wohlan so beschwerlichen, u gefährlichen

125/51

J. v. Escher

Vielbahnstrasse.

~~Hoffnung~~ Hinüberjung von Eglisau ~~überwinden~~ auf eine zeitgemässe Weise zu überwinden, und ich würde nur dann zur Ausweichung des Städtchens ~~sei~~ rathen, wenn von Seite der Bürgerschaft solche Forderungen gestellt würden, ~~die~~ deren Annehmen von Seite des Staates vielzu aufmerksamen Opfer erheischen möchte. Uebrigens würde auch mit dem ~~der~~ unteren Zuge die Beseitigung des Hauses vom Thurach Strüdli unvermeidlich. ~~und selbst mit dem wäre die Einfahrt in die Brücke nicht so günstig, als wenn die~~ ~~Als~~ Wichtig für den Staat ist jedenfalls der Umstand, daß die Pulvermagazine durch die Beibehaltung der jetzigen Brücke gleichzeitig ihre Nähe ~~von~~ der ~~Lon~~ Hauptstrasse behalten, und dem Staat in dieser Beziehung keine unerwartete Verschwendung erwächst.

Vielbahnstrasse.

~~Wichtig~~ ~~Gewiss hält ich~~ Schliesslich erlaube ich mir, obschon ich darüber keine bestimmte Ansichten vorgenommen habe, ~~wieder~~ Sie, hochgeachtete Herren, darauf aufmerksam zu machen, daß der Kanton Zürich ~~der~~ bisher keine leichte, südwestliche Hauptverbindung mit den Kantonen Zug, Schwiz, Luzern, Uri, und dem Gottthard besitzt — daß die Ueberjochung ~~ganz von Albisrieden~~ der Albiskette von Albis, und Albisrieden ~~sehr schwer~~ ~~der Gewalten~~ aus dem Kanton einer innern Verbindung, wie aber jenem einer Hauptverbindung nach Außen entgegen werden, und daß diese Hauptverbindung einzig in allem dem des Vielbahn zu suchen ist, welches bei meiner Untersuchung keine ganz Schwierigkeiten darbietet, vor welchen man zurückschrecken sollte. Vielmehr halte ich das Terrain mit einigen wenigen Ausnahmen als sehr günstig für einen Bahnbau dieser Art, und glaube, daß der Kanton Zürich namentlich wenn sich die Aussichten für die Eisenbahn von Basel nicht bald, ~~so~~ ~~gestalten~~ ~~sollten~~ ~~wird~~ werden nur zu seinem großen Vortheil die Ausführung eines solchen Bahnbaues unterlassen kann.

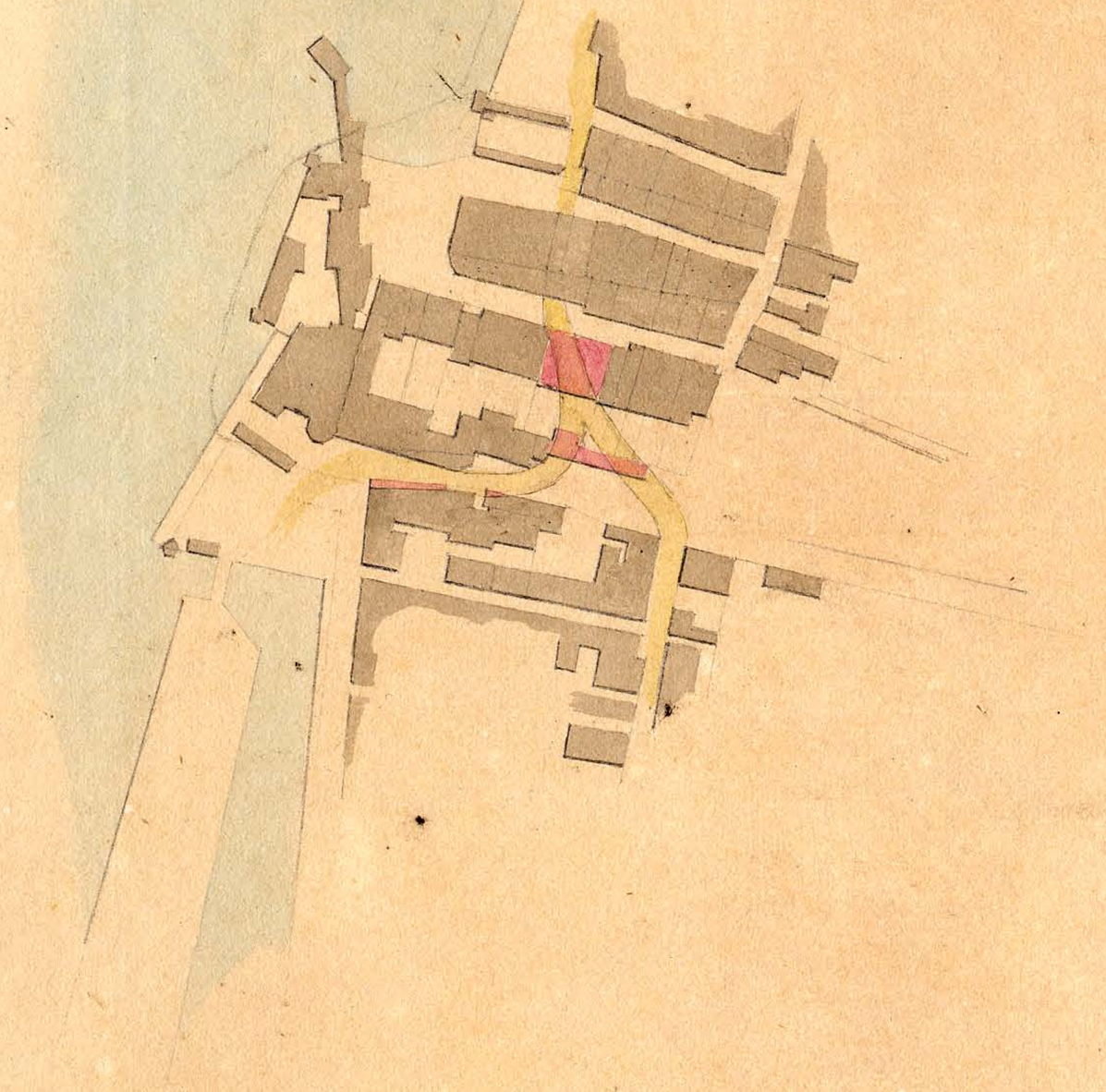
Hochgeachtete Herren

Mit diesen unmaßgeblichen Aussprüchen meiner Ansichten, und gemeinigen Entschuldigungen für diese unbewundene Aussprüche meiner einzigen, hochachtungsvollen Ergebenheit.

Sie gleichzeitig der Versicherung meiner

L. N.

125/52



55/521