

DIE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSWEGE

TEIL 2

Ausschnitt aus der sog. Gyger-Karte von 1667



Die Karte zeigt wie spärlich sich das Strassennetz in der alten Grafschaft Uznach vor etwa 350 Jahren präsentierte. Ausser den wenigen Hauptachsen sind zwischen den einzelnen Dörfern überhaupt keine Wegeverbindungen auszumachen.

Der Ausbau der Strassen geht weiter...

In der letzten Ausgabe des Neujahrsblattes ist der Bau der wichtigen Verkehrsverbindung über den Ricken ausführlich beschrieben worden. Schrittweise folgten dann weitere Ausbauten der eher dürftigen Strassen- und Wegverhältnisse von Eschenbach aus in alle Richtungen, wie auch zwi-

schen den einzelnen Dörfern und Aussenwachen innerhalb der Gemeinde.

Die daraus entstandenen finanziellen Folgen bedeuteten für die Bürgerschaft eine schwere Belastung. Im Gegensatz zum Erlass der Strassenkommission vom 24. Juli 1831, mit welchem die Bürger zu Frondienstleistun-

In dieser Ausgabe: Seite

Der Ausbau der Strassen geht weiter	1
Uznaberg-Neuhaus-Bürg-Diemberg	2
Bürg-Schwärzi	4
Eschenbach-Ermenswil-Rüti	5
Alte Schmerikonerstrasse	7
Ermenswil-Tägerenau	8
Eschenbach-Siessenhöhe	9
Neue Schmerikonerstrasse	10
Erschliessung von Lütschbach	11
Uralte Wegverbindungen	12
Ausbaustandard und Unterhalt des alten Strassennetzes	13
Schlussbetrachtung	14
Waren das noch Zeiten...	15
Ausbau des Strassennetzes; Übersicht	16



gen geradezu gezwungen worden waren, konnten diese ihre Steuerbetreffnisse gemäss einem Protokolleintrag vom 22. März 1846 nun auch durch persönliche Arbeitsleistungen abverdienen. Aufgebote zum Frondienst folgten keine mehr. Fortan konnten sich die arbeitswilligen Einwohner selber melden und so zwischen der Erlegung von Steuern oder dem Abarbeiten durch persönliche Arbeitsleistungen wählen. Arbeiter und Fuhrleute wurden von dem hierfür bestellten Aufseher „billig taxiert und jeden Tag wurde ein Billet mit beigesetztem Betrag erstellt“, welches beim Einzug der speziellen Strassensteuer vorzuweisen und an Zahlungsstatt abzugeben war.

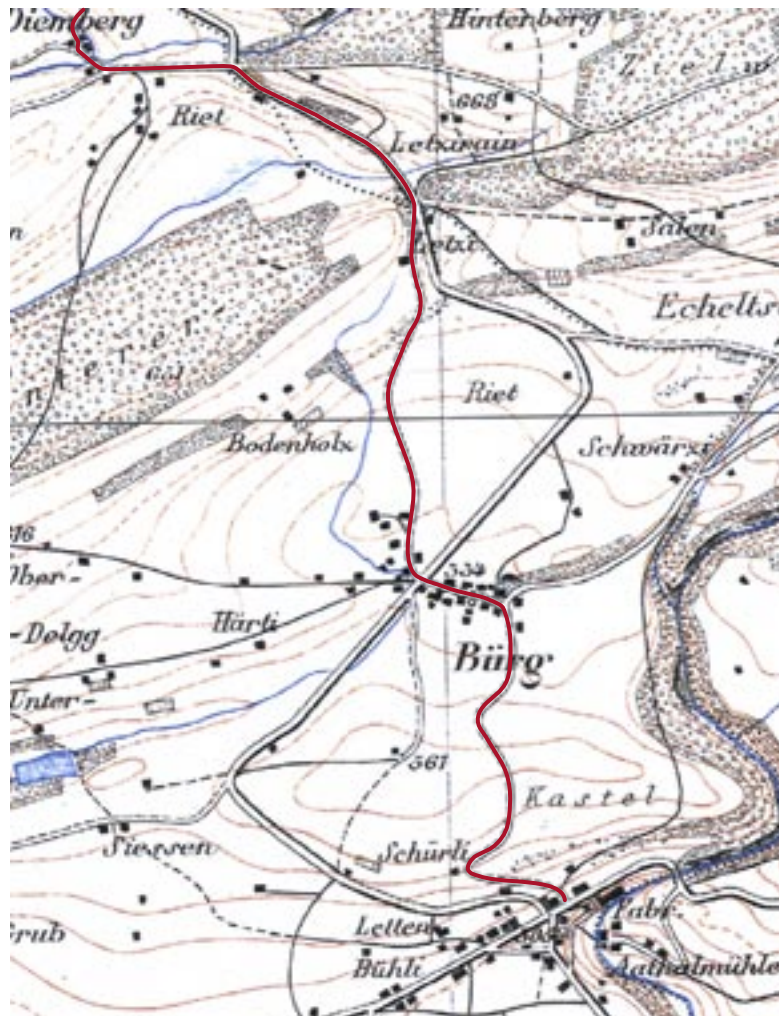
Als nächstes grosses Bauwerk nach der Rickenstrasse folgte 1840 der Baubeginn für die neue Strassenverbindung:

UZNABERG-NEUHAUS- BÜRG-DIEMBERG

Die Bürgerversammlung vom 27. Oktober 1839 genehmigte den Plan und fasste den Baubeschluss mit der Auflage, dass die Ausführung innerhalb von zwei Jahren zu geschehen habe. Zunächst wurde der Anschluss an die von Uznach bereits in Ausführung begriffene Neubaustrecke ab der Gemeindegrenze am Uznaberg bis Bürg in Angriff genommen. Vermutlich haben die Kosten den vorgesehenen Rahmen gesprengt. Jedenfalls bedurfte die



Neuhaus: Der Verlauf der alten Landstrasse über die sog. Steigen bei der Frohburg nach Bürg lässt sich gut erkennen.



Die bisherige Strecke führte über den Alten Uznaberg nach Neuhaus und von dort über den Hügelzug oberhalb der nachmaligen Wirtschaft zur Frohburg vorbei nach Bürg, dann über Platten und Letzi zur Mühle im Diemberg und weiter bis zur Zürcher Kantonsgrenze bei Laupen.

Weiterführung bei Bürg bis zur Kantonsgrenze im Diemberg im Jahre 1853 eines neuen Bürgerversammlungsbeschlusses.

Die bisherige Strecke führte über den Alten Uznaberg nach Neuhaus und von dort über den Hü-

gelzug oberhalb der nachmaligen Wirtschaft zur Frohburg vorbei nach Bürg, dann über Platten und Letzi zur Mühle im Diemberg und weiter bis zur Zürcher Kantonsgrenze zu Laupen.



Bürg mit einem Teilstück der alten Strasse von der Frohburg her und der Strecke über Platten Richtung Letzi



Bürg: Neue Strassenstrecke Uznach-Wald; im Vordergrund die Kiesgrube „Wässeri“



Vom alten Uznaberg her



Haselholz-Hinterwies



Neuhaus-Steigen



Richtung Bürg



Bürg Ortsdurchfahrt



Platte oberhalb Bürg

Die neue Strassenanlage beinhaltet auf dem Gemeindegebiet von Uznach die Überwindung des vor allem für Fuhrwerke sehr stotzigen alten Uznabergs mittels eleganten Kurvenanlagen. Auf Eschenbacher Boden verlief die Strasse über die Hinterwies nach Neuhaus. Um die starke Steigung vorbei an der „Frohburg“ zu vermeiden

verlief die neue Linienführung über die Siessenhöhe nach Bürg. Das steile Stück über die sog. Platte bis zur Letzi wurde in einem grosszügigen Bogen über das Riet umfahren. Ab der Letzi erfolgte der Ausbau auf dem bestehende Trasse bis Diemberg. Um die steilen Abschnitte hinunter zur Mühle Diemberg und von



gegen Hohle Gasse



Hohle Gasse Blick zurück



Letzi

dort hinauf zur Verbindung nach Laupen zu umfahren, wurde die neue Strasse zwischen den ehemaligen Wirtshäusern zur „Letzi“ und zum „Sternen“ entlang der Gemeindegrenze zu Goldingen direkt zum Anschluss an die Zürcher Kantonsgrenze geführt.



Richtung Diemberg



Mühle Diemberg



Aufstieg zum „Sternen“ Diemberg



Impression von der Landstrasse in Bürg Richtung Diemberg, anno 1911



BÜRG-SCHWÄRZI

In Bürg zweigte die Stasse von der Verbindung Uznach-Wald ab und führte weiter über die Schwärzi nach Echeltswil und über die Egg nach Goldingen. Nach dem Ausbau der Teilstrecke Uznaberg bis Bürg gemäss Projekt Uznach-Neuhaus-Laupen anno 1840 beschloss die Bürgerschaft am 27. September 1846 die Erstellung des Teilstückes Bürg bis Schwärzi als Anschluss an die neue Strasse über Enetbach nach Goldingen.



Ortsdurchfahrt Bürg



Alte Wegverbindung Bürg- Schwärzi



Schwärzi-Echeltswil



Bürg: Rechts der Verlauf der alten Verbindung von der Schwärzi nach Bürg. Das markante Doppelwohnhaus Wey links im Bild fiel zu Beginn der 70-er Jahre des letzten Jahrhunderts im Zuge der Korrektur der Ortsdurchfahrt Bürg leider der Spitzhacke zum Opfer.

ESCHENBACH-ERMENSWIL- RÜTI ZH

Die Strassenverbindung von Eschenbach nach Ermenswil und bis zur Kantonsgrenze zu Rüti war schon im Jahre 1837 als Gemeindestrasse klassifiziert.

Um vom Dorf Eschenbach mit Fuhrwerken nach Ermenswil zu gelangen, bestand ursprünglich ein topographisch umständlicher Fahrweg über Binzen-Gibelsriet-Egg, von wo er unterhalb des Chälienstichs in die bestehende

Strasse einmündete, welche vorbei an den Häusern von Alt-Ermenswil ins Dörfchen und weiter über Sonnenfeld-Rossweid zur Kantonsgrenze führte.

Später wurde diese Wegverbin-

dung durch einen Fahrweg abgelöst, der sich weitgehend an den Verlauf des alten Pilgerwegs hielt. Dieser führte vom Dorf über Riet, Steinenbrugg, Lettengass, Massholderen, Chälen und den Chälienstich. Unterhalb des „alten



Strasse Binzen-Gibelsriet



Oberhalb Binzen



Gibelsriet Richtung Egg



Unteregg-Eggli



Eggli – Richtung Alter Stich



Wegführung unterhalb Eggli



Binzen-Steinenbrugg-Lettengass



Abzweigung Massholderen-Chälen



Blick zurück Richtung Massholderen



Chälen Richtung Schattenweg



Schattenweg



Blick zurück Richtung Chälen

Stichs“ traf sich dieser Weg dann vor der Brücke über den Stigbach mit dem Fahrsträsschen, welches von der Egg her kam.

Weil sich vor allem die betroffenen Grundeigentümer über den Verlauf der neuen, direkteren Linienführung vom Dorf aus Richtung Lettengass nicht einig waren, wies die Bürgerschaft den vorgelegten Plan an der Gemeindeversammlung vom 22. März 1846 zurück. Doch schon am 27. September 1846 erfolgte der Baubeschluss für das geringfügig angepasste Projekt. Im Jahre 1847 begannen die Bauarbeiten für den Ersatz der bestehenden Wegverbindungen bis zur Kantonsgrenze beim Weier in Rüti ZH durch eine gute Landstrasse.

Teilweise lässt sich der Verlauf der alten Verbindungen noch heute im Gelände nachverfolgen. Der Gemeinderat erteilte den Auftrag zur Ausführung an zwei Rütner Unternehmer. Wegen Nachforderungen artete die Abrechnung zu einem handfesten Krach aus. Neben den zugezogenen Rechtsanwälten sah sich



Alter Stich gegen Ermenswil



Alter Stich beim Bodenriet

auch der Kleine Rat des Kantons St. Gallen zum Eingreifen veranlasst und nahm für die Unternehmer Partei. Schlussendlich willigten alle Parteien in einen Vermittlungsvorschlag des Friedensrichters von Hinwil ein und die leidige Streitsache liess sich mit einer reduzierten Nachzahlung beilegen. Allerdings wollten aufgebrachte Bürger die verantwortlichen Behördemitglieder nachträglich noch zur Rechenschaft ziehen...



Stigbachbrücke: Verzweigung Stich-Eggli



Unterhalb von Alt-Ermenswil

ALTE SCHMERIKONERSTRASSE

Der Abtransport des Sandsteins aus den zahlreichen „Brüchen“ in den Wäldern südlich des Dorfes auf die Ledischiffe im Hafen von Schmerikon rief nach verbesserten Transportwegen anstelle der uralten, verschlungenen Wegverbindungen. Schmerikon ging mit dem guten Beispiel voran und erstellte eine neue Zufahrtsstrasse bis an die Gemeindegrenze im Bannwald. Im Jahre 1853 plante auch Eschenbach den Anschluss, wobei die Linienführung der neuen Strecke weitgehend auf die Steinbrüche Rücksicht nahm und beträchtliche Steigungen aufwies. Weil die Gemeinde Eschenbach keinerlei Anstalten traf, das Projekt ebenfalls auszuführen, klagte der Gemeinderat von Schmerikon beim Regierungsrat. Die kantonale Oberbehörde wies hierauf die Eschenbacher Behörde an, endlich für die durchgehende Strassenverbindung zu sorgen.

Es gingen indessen noch zwei Jahrzehnte ins Land, ohne dass



etwas geschah. Noch im Jahre 1874 verweigerte die Bürgerversammlung den veranschlagten Kredit von 20'000 Franken und lehnte die Ausführung ab.

Am 4. April 1875 liessen sich die Bürger umstimmen, fassten den Baubeschluss doch noch und sprachen den notwendigen Kredit. Nicht weniger als 10 Baugeschäfte reichten Angebote ein. Diese bewegten sich zwischen 14'800 und 18'000 Franken. Der

Auftrag ging an einen Unternehmer aus Rüti ZH, der das preisgünstigste Angebot eingereicht hatte. Die Offerte für den Bau der Gublenbrücke aus Sandsteinquadern belief sich auf 250 Franken. Nach der Ausführung der Strassenbauarbeiten entstanden mit dem beauftragten Unternehmer wieder Differenzen, ebenso mit den Grundeigentümern, welche eine Nachmessung des abgetretenen Bodens verlangten. Die „Collaudation“ des Bauwerkes erfolgte deshalb erst 1879.



Der Abtransport des abgebauten Sandsteins erfolgte ausschliesslich mit Ochsenkarren. Obwohl der Automobilverkehr spärlich war, wurde die Benützung der Strasse für diesen verboten. Eine Ausnahmebewilligung gab es lediglich für den Eschenbacher Dorfarzt Dr. med. Anton Hegglin und Herrn Stähelin, einem Teilhaber der St. Galler Feinwebereien...



Beim Ersten Wald



Im Brand



Durch den Bannwald

ERMENSWIL-TÄGERENAU- (JONA)

Von Ermenswil führten zwei Wegverbindungen bis zum Übergang über den Lattenbach in der Tägerenau und von dort weiter nach Jona. Es handelte sich dabei einerseits um die Strecke zwischen der alten Sennhütte im Chälénstich über das Stuck bis zum Übergang über den Lattenbach. Andererseits führte eine Verbindung vom Dörfchen Ermenswil ab der Wirtschaft zum „Rössli“ entlang des Waldrandes am linksseitigen Bachufer und vorbei an der alten Mühle in der Tägerenau. Dort vereinigte sie sich mit dem vom Stuck her kommenden Weg vor der Brücke über den Lattenbach.

Als erste Etappe des 1892 erstellten Strassenbauprojektes Tägerenau-Diemberg wurde im Jahre 1894 die direkte Verbindung von der Tägerenau bis zur bestehenden Strasse Eschenbach-Er-



menswil-Rüti bei der Wirtschaft zum „Hirschen“ gebaut. Die Gemeinde Jona hatte ihrerseits den Bau der Strasse durch die Tägerenau beschlossen. Dagegen wurde der weitere Ausbau auf der Strecke von Ermenswil über Lütschbach nach Diemberg nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen wieder aufs Eis gelegt.

Auch hier lässt sich der frühere Verlauf beider Wegverbindungen Richtung Jona recht gut rekonstruieren:



Rössliweg



Rössliweg



Ehemalige Säge in der Tägerenau



Stuck



Blick zurück Richtung Stuck



Richtung alte Sennhütte im Chälénstich

ESCHENBACH-SIessenHÖHE

Zwischen dem Dorf und Bürg bestand laut der aus dem Jahre 1644/1660 stammenden Militärkarte „Grüninger Quartier und angrenzende Landschaften“ von Hans Conrad Gyger schon eine bedeutende Wegverbindung, die weiter ins Zürcher Oberland führte.

Sie verlief ab der Verzweigung der alten Strasse von Eschenbach nach Lenzikon beim Bildstöckli über Lehmgrueb-Oberfeld-Siessen. Die alte Verbindung von der Siessenhöhe über das Erloo ins Dörfchen Bürg wurde bereits im Zuge des Strassenbaus Uznach-Neuhaus-Bürg-Diemberg durch die neue Linienführung der Teilstrecke Neuhaus-Bürg abgelöst.



Bildstöckli mit alter Linde. Als Erinnerung an die Übertragung der Gebeine des Kirchenpatrons St. Vinzentius im Jahre 1668.



Einmündung der alten Bürgstrasse von der Lehmgrueb her



Ehemalige Linienführung im Oberfeld



Alte Strasse mit Blick gegen Siessenhöhe



Siessenhöhe - Erloo; alte Linienführung mit Fragmenten der einstigen Baumallee

Erst 1907/08 erfolgte der Neubau des Teilstücks Dorf bis Siessenhöhe auf der heutigen gestreckten Linienführung. Offensichtlich wurde der Verbindung vom Dorf nach Bürg seitens des Gemeinderates nicht die gewünschte Aufmerksamkeit zuteil. Jedenfalls ging dem Baubeschluss vom 12. November 1905 eine längere Auseinandersetzung voraus. Nachdem geraume Zeit nichts geschah, verlangten die Bürgner Einwohner im Jahre 1898 mittels Petition die Erstellung einer besseren Strassenverbindung vom Dorf bis auf die Siessenhöhe.

1903, also erst fünf Jahre später, legte der Gemeinderat der Bürgerschaft einen entsprechenden Antrag vor. Daraufhin fasste Bürgerversammlung zunächst einen Planungsbeschluss.

Für die Projektierung zeichnete der Kanton verantwortlich, der allerdings die Stellung von Messgehilfen und die unentgeltliche Lieferung der Pfähle für die Aussteckung der neuen Streckenführung zur Bedingung machte. Die Bürgerversammlung genehmigte das Projekt und den Kostenvoranschlag von 14'500 Franken.

Dies jedoch unter der Bedingung der Leistung von freiwilligen Beiträgen seitens der Einwohner von Bürg an die Erstellungskosten der neuen Strasse und der unentgeltlichen Bodenabtretung durch die Grundeigentümer. Verlief die alte Linienführung früher weitgehend den Grundstücksgrenzen entlang, zeugen noch heute die durch den Neubau der Bürgstrasse entzwei geschnittenen Parzellen von den damals erbrachten Leistungen der direkt betroffenen Anstösser.



Ansicht auf Eschenbach vom Brand aus

NEUE SCHMERIKONERSTRASSE

Nur gerade gut 40 Jahre nach der Erstellung einer direkten Verbindung nach Schmerikon wurde diese bereits zur Alten Schmerikonenerstrasse. In den Jahren 1922/23 entstand als Notstandsarbeit eine neue Strasse zwischen Schmerikon und Eschenbach. Um die Steigung zwischen dem Obersee und der höher gelegenen Geländeterrasse von Eschenbach besser zu überwinden, verlief die neue Linienführung ab dem Obstwachs in Schmerikon durch den Bannwald über die Rüti, um sich mit der bestehenden Strasse in der Mettlen zu vereinigen:

Aus 10 Offerten ging der Auftrag an das Baugeschäft Hager in Uznach zum Angebotspreis von 179'468 Franken. Damit war die Verpflichtung verknüpft, die hiesigen Arbeitslosen beim Strassenbau zu beschäftigen. Aufgrund des Verteilschlüssels, nämlich 38 Prozent Eschenbach und 62 Prozent Schmerikon kam unsere Gemeinde recht gut weg,

hatte Eschenbach doch den entscheidend grösseren Nutzen an der neuen Strassenverbindung. Daraus entstand ein handfester Krach:

Die Nachbargemeinde fühlte sich schwer benachteiligt. Die Auseinandersetzungen zogen sich über längere Zeit dahin. Noch 1927 wandte sich der Gemeinderat Schmerikon an den Regierungs-

rat und bat um Vermittlung im Streit um die Kostenverlegung. Letzterer wollte sich jedoch nicht einmischen. Er stellte sich auf den Standpunkt, dass die seinerzeit getroffene Vereinbarung allein Sache der beiden beteiligten Gemeinden sei, was die Schmerkner noch Jahrzehnte lang geärgert haben soll...

Der Kronenwirt

Beim Bau der neuen Schmerikonenerstrasse wurden die Strassenränder mit einer Baumallee versehen. Dies passte einem Anwohner ganz und gar nicht. Einerseits fand er die Strassenbäume für unnötig und andererseits befürchtete er, dass ihm diese mit der Zeit die Aussicht von seiner Liegenschaft aus beeinträchtigen würden. Seine Einwände und Reklamationen nützten indessen nichts. Man wollte die Bäume nicht mehr entfernen, gehörten sie damals doch zu einem neuen Strassenbild.

Da griff der streitbare Zeitgenosse zur Selbsthilfe: Nach einem ausgedehnten Wirtshausbesuch, bei welchem

sich die Gemüter ob der Strassenallee offensichtlich erhitzt hatten, sägte er nach der nächtlichen Heimkehr sämtlichen neu gepflanzten Bäumchen kurzerhand die Kronen ab, was deren Wachstum nicht gerade förderlich gewesen sein dürfte...

Diese widerrechtlich begangene Handlung – nämlich der Eingriff ins öffentlichen Eigentum – brachte dem Täter neben der Schadenersatzforderung nicht nur ein Strafverfahren ein. Vielmehr hielt auch der Volksmund mit seinem Spott nicht zurück: Fortan nannte man ihn spasseshalber nur noch den „Kronenwirt“...

ERSCHLIESSUNG VON LÜTSCHBACH

Zwischen Ermenswil und Diemberg bestand recht früh eine relativ gut zu befahrende Wegverbindung. In Lütschbach stand seit 1842, also lange vor Ermenswil, ein Schulhaus. Der Schulkreis umfasste das ganze obere Gemeindegebiet. Mithin hatten also auch die Kinder von Diemberg, Chraueren, Honegg, Alee und Ermenswil die Schule in Lütschbach

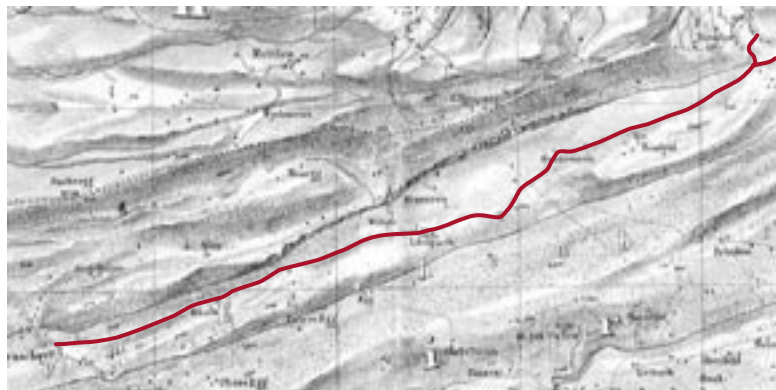


Einmündung beim ehemaligen Schulhaus Lütschbach

zu besuchen, was sich in besser unterhaltenen Wegverbindungen niederschlug.

Die Strasse vom Diemberg her zweigte von der Strecke Bürg-Wald ab, führte hinunter zur Mühle Diemberg und von dort über das Neufeld nach Ober- und Unterlütschbach. Weiter ging es vom Schulhaus Richtung Obere und Untere Bösch nach Ermenswil, wo die Strassen Richtung Tägerenau-Jona oder nach Rüti ZH erreicht wurden.

Die Linienführung der Strassenverbindung zwischen Ermenswil und Diemberg war insofern nicht ideal, weil sie sich zumeist den bestehenden Höfen anpasste und für die Benützung durch Fuhrwerke teilweise ungünstige topographische Abschnitte aufwies. Verschiedene Anregungen und Anstrengungen für einen Ausbau dieser Strecke scheiterten in der Regel an der Finanzierung.



Der Ausbau der Teilstrecke Ermenswil-Lütschbach gemäss dem 1892 zurückgestellten Plan wurde an der Bürgerversammlung vom 13. Oktober 1895 genehmigt und die Erhebung einer Extra-Strassensteuer beschlossen. Fabrikant Giger vom Diemberg stellte vergeblich den Antrag auf Ausführung der ganzen Strecke bis nach Diemberg. Weil die Linienführung gemäss dem vorliegenden Projekt jedoch umstritten war, wurde dem bestehenden Verlauf den Häusern von Ober- und Unterlütschbach entlang der Vorzug gegeben.

Mit Ausnahme einer direkteren Linie zwischen Diemberg und Neufeld und vom Grosswisli bis zur Wüeri, welche Teilstücke nach einer weiteren Planung erst viel später etappenweise zur Ausführung gelangten und die Umfahrung von Ober- und Un-



Abzweigung Büten- Oberlütschbach

terlütschbach mit sich brachten, verläuft die heutige Lütschbachstrasse weitgehend auf ihrem angestammten Trasse.

Lange Zeit fehlte eine direkte Verbindung zwischen dem Dorf und Lütschbach gänzlich. Grund dafür bildete die geographische Lage dieser Aussenwacht mit ihren zum Teil ziemlich weit verstreuten Bauernhöfen hinter dem Hügelzug des Eggwaldes. Zwar bestanden von altersher die traditionellen „Kirchwege“ als reine



Neufeld-Mühle Diemberg

Fusswegverbindungen. Mit Fuhrwerken war es unmöglich, diese Wege zu benützen, konnten doch die grössten Steigungen im Bereich sog. „Binzenrains“ teilweise nur mittels Treppen überwunden werden.

Entweder musste man den Umweg über Diemberg oder über Ermenswil unter die Räder nehmen, was umständlich und zeitaufwendig war. Aufgrund wiederholter Bestrebungen der Lütschbacher Einwohner musste der Gemeinderat selber eingestehen, dass die direkte Wegverbindung in diese Aussenwacht als absolut unmöglich zu bezeichnen war. Die Bewohner waren sich in-

dessen lange nicht einig, ob der bestehende Weg mit der Treppe ausgebaut, oder aber eine neue Strasse ab der Verzweigung Gibelsriet-Egg über die Chlausenhöchi nach Lutschbach erstellt werden soll.

Am 15. Januar 1922 fasste die Bürgerversammlung dann endlich den Beschluss für den Neubau der genannten Teilstrecke im Rahmen von Notstandsarbeiten, nachdem die weltweite Wirtschaftskrise auch in Eschenbach ihre Spuren hinterlassen hatte. Für den Neubau dieses Strassenstücks konnten zudem

Bundessubventionen geltend gemacht werden. Damit rückte auch Lutschbach mit einer direkten Verbindung endlich näher ans Dorf Eschenbach.

URALTE WEGVERBINDUNGEN

Neben den entweder als Staats- oder als Gemeindestrassen eingeteilten Strecken des Strassennetzes gibt es in der Gemeinde noch immer etliche alte Wegverbindungen, die heute meist nur noch im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung befahren werden. Zum Teil gelten

sie aber weiterhin als öffentliche Wege und dürfen so von jedermann – zumindest als Fuss- und Wanderwege – benützt werden.

Stellvertretend seien ein paar wenige davon hier kurz im Bild vorgestellt:



Schwärzi-Chastel-Neuhaus



Echeltschwil-Letzi



Mettlen-Herrenweg-Lenzikon/Hinterwies



AUSBAUSTANDARD UND UNTERHALT DES ALTEN STRASSENNETZES

Bei ihrem ersten Ausbau verfügten die öffentlichen Strassen ursprünglich über ein blosses Schotterbett. Das Material hiefür konnte aus einer der zahlreichen Kiesgruben in der Umgebung beschafft werden. Die zur Verfügung stehenden technischen Mittel waren äusserst primitiv. Handarbeit war gefragt. Maschinen standen praktisch keine zur Verfügung. Für die Schwerarbeit waren die Kräfte von Mensch und Tier gefragt.

Gegenüber der herkömmlichen Beschaffenheit der Strassen und Wege gab es auch bei den Neubaustrecken kaum grosse Unterschiede. Weiterhin handelte es sich ausschliesslich um reine Naturstrassen mit einem mehr oder weniger guten Unterbau. Von einem staubfreien Fahrbahnbelag oder gar einer Pflasterung konnte nicht die Rede sein. Auch eine gehörige Entwässerung fehlte.

Den einzigen Luxus bildeten die Baumalleen entlang der Strassen. Diese bestanden in der Regel aus Holzapfel- oder Vogelbeerbäumen und besaßen die Aufgabe, neben der Wegbegrenzung den Strassenbenützern zur Sommerzeit als willkommene Schattenspender zu dienen. Erst in späteren Jahren wurden die alten Arten durch Platanen abgelöst. Ein überliefertes Beispiel einer nahezu geschlossenen Wegrandbepflanzung bildet noch heute der sog. „Schattenweg“ entlang der ursprünglichen Strassenverbindung zwischen Chälen und Chälentich.

Für die notwendigen „Kunstabauwerke“, wie Brücken, Bachdurchlässe, Böschungs- und Stützmau-



Stimmungsbild auf einer Strassenbaustelle von anno dazumal

ern usw. stand der in den nahen Steinbrüchen reichlich vorhandene Sandstein zur Verfügung, der zu rohen Blöcken behauen eingebracht wurde. Selbst die Ortsdurchfahrten wiesen den gleichen Ausbaustandard auf, weil das Geld für eine Pflasterung zumeist fehlte. Nachteilig wirkten sich neben der holperigen Fahrbahn die Staubentwicklung in der trockenen Jahreszeit wie auch Schlaglöcher und Wasserpfützen als Folge von Schlechtwetterperioden aus. Von Fussgängerschutz war nicht die Rede. Der war schlichtweg auch nicht nötig, denn an den paar Fuhrwerken kam man jederzeit vorbei.

Dem Unterhaltsdienst, neben den kantonalen Wegmachern auf den späteren Staatsstrassen zumeist nebenamtlichen Wegknechten auf den Gemeindestrassen, ging daher die Arbeit nie aus. Kaum war ein Teilstück des Wegnetzes instandgestellt, rief der schlechte Zustand einer anderen Strecke nach Abhilfe. Für die Erfüllung der allernotwendigsten Aufgaben fehlte es vor allem den Gemeinden vielfach an den notwendigen Mitteln, so dass das Strassenwesen im Argon lag und immer wieder zu Reklamationen und Kontroversen an den Bürgerversammlungen führte. Mit

dem Aufkommen des Asphalts wurde eine wesentliche Vereinfachung der Voraussetzungen für dauerhaftere Strassenbeläge und damit weniger Aufwand beim laufenden Unterhalt erreicht. Die ersten Teerbeläge erwiesen sich jedoch als ziemlich kostspielig, weshalb sich deren Einbringung anfänglich ausschliesslich auf die Ortsdurchfahrten beschränkte.

Der Winterdienst auf dem Gemeindestrassennetz erfolgte mittels hölzernen Schneepflügen und Ochsgespanssen. Ein Umgang um unsere Gemeinde dauerte – je nach Schneemenge und Zwischenhalten – oftmals einen ganzen Tag. Gepfadet wurden nur die wichtigsten Strassen. Alle übrigen Strecken mussten von den Anstössern – zudem meistens in mühsamer Handarbeit – selber vom Schnee geräumt werden, um wenigstens einigermassen passable Wegverhältnisse zu erreichen. Dafür entstanden überall längere Schlittelwege, die bei anhaltenden Kälteperioden sowohl von den Kindern – und abends auch von Erwachsenen – während Wochen eifrig benützt werden konnten.

Weil der Fahrzeugverkehr eher die Ausnahme bildete – Autos kamen erst gegen Mitte des letz-

ten Jahrhunderts so richtig auf – und der Strassenraum vorwiegend von Fussgängern und Fuhrwerken benützt wurde, dienten die Strassenflächen den Kindern auch ausserhalb der Winterszeit als Spielfelder. Jedenfalls erinnert sich die ältere Generation heute noch gerne daran zurück, dass die Ortsdurchfahrten selbst an Sonntagnachmittagen für Spiele, wie „Chügele“ (Marmelspiel), Völkerball, „Balleschlegeris“ (eine Abart des amerikanischen Baseballs) wie auch für allerlei andere Belustigungen problemlos benützt werden konnten. So befand sich die Freiluftkegelbahn bei der ehemaligen Wirtschaft zum „Kreuz“ in Bürg auf der gegenüberliegenden Seite entlang der Strasse durchs Dörfchen.



Idylle im Dörfchen Bürg

Kam einmal ein Fuhrwerk oder eine Gruppe Spaziergänger vorbei, so unterbrach man das Spielgeschehen kurz, um dann wieder dort fortzufahren, wo man aufgehört hatte.

Erst mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs hörte diese alte „Herrlichkeit“ auf. Die neuen Strassenbenützer forderten bessere Ausbauten. Die Ausdehnung von komfortableren Belägen auch auf die Strassen ausserhalb der Ortschaften rief

nach baulichen Vorkehrungen für die Verkehrssicherheit. Signalisationen und Markierungen mussten angebracht werden, Trottoirs und Gehwege wurden gefordert, Verbreiterungen und Korrekturen drängten sich laufend auf und Strassenkanalisationen mussten erstellt werden. Und so drehte sich die Spirale der strassenbaulichen Aufgaben immer schneller und schneller – bis in die heutige Zeit...

SCHLUSSBETRACHTUNG

Wenn man einen Vergleich zwischen den ursprünglich recht dürftigen Wegverhältnissen und dem heutigen, ausgebauten Strassennetz anstellt, ist eine fast unglaubliche

Entwicklung festzustellen. Früher schon eine berechtigte Forderung der Bevölkerung nach

besseren Verkehrsverbindungen sowohl innerhalb der Gemeinde als auch nach aussen, rief vor allem die aufkommende Motorisierung gebieterisch nach immer sichereren und breiteren Strassen. Hinzu kam, dass die Bevölkerung auch in den Landgemeinden ständig zunahm.

Heute hat die Mobilität einen Stand erreicht hat, der bald einmal ans „Zurückbuchstabieren“ denken lässt. Selbst die bestens ausgebauten Hochleistungsstrassen vermögen den Verkehr kaum mehr zu bewältigen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass neben den flankierenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und für den Fussgängerschutz nach Vorkehrungen für die Eindämmung des Individualverkehrs gesucht wird. Neben einer weiteren Förderung des öffentlichen Verkehrs denken die Politiker über verschiedene Möglichkeiten, wie Verteuerung der Treibstoffe, Erhebung von Strassengebühren auf stark frequentierten Strecken etc. laut nach.

Es ist indessen kaum zu erwarten, dass durch derlei Methoden den Leuten die Lust am eigenen Motorfahrzeug und an der individuellen Unabhängigkeit in der Mobilität „abgekauft“ werden kann. Und so werden eben die Forderungen nach noch mehr und noch besseren Strassen, ungeachtet aller versuchten Einschränkungen, kaum verstummen!



Sternenplatz

WAREN DAS NOCH ZEITEN...



...als der Eschenbach noch offen durchs Dorf floss...



Lenzikon



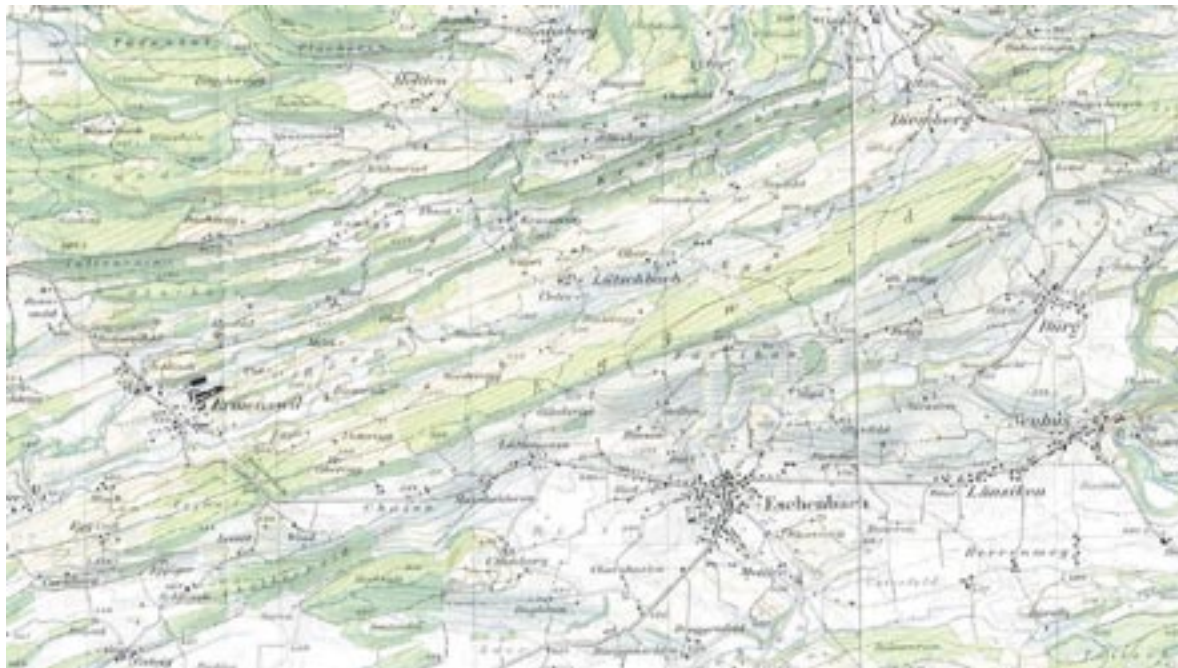
Neuhaus



Diemberg



Ermenswil



Ausschnitt aus Landeskarte M 1 : 25000 (ca. 1960)

...und ganz zum Schluss nochmals eine **Übersicht** über die Gestaltung des Eschenbacher Strassennetzes:

Etappe	Jahr	Strasse
1	1840	Uznaberg-Neuhaus-Bürg-Diemberg-(Laupen ZH)
2	1846	Bürg-Schwärzi-(Goldingen)
3	1847	Eschenbach-Ermenswil-(Rüti ZH)
4	1875	Eschenbach-Schmerikon; alte Schmerikonstrasse
5	1894	Ermenswil-Tägerenau-(Jona)
6	1895	Ermenswil-Lütschbach
7	1907	Eschenbach-Siessenhöhe
8	1922	Gibelsriet-Lütschbach
9	1923	Eschenbach-Schmerikon; neue Schmerikonstrasse
10		etappenweise Lütschbach-Diemberg



Baumallee am Schattenweg in der Chälen

Nach Erstellung der wichtigen Strasse von Rapperswil über den Ricken um 1830 folgte zwischen 1840 und etwa 1930 der schrittweise Ausbau des Strassennetzes sowohl innerhalb der Gemeinde und wie auch als Anschluss an die übergeordneten Verkehrsbeziehungen.

Quellennachweis:

Gemeindearchiv Eschenbach: Bürgerversammlungs- und Ratsprotokolle; Custor-Chronik; A. Stadler/ H. Kägi: Geschichte von Eschenbach. Kartenausschnitte: H.R. Gyger; 1667; Eschmannkarte 1850; Siegfriedkarte 1888; Landeskarte 1: 25000, Blatt „Schmerikon“ 1881 bzw. Blatt „Ricken“ 1960.

Impressum:

Text: Arbeitsgruppe „Literatur“
Jörg Frei
Ital Gähwiler
Martin John
Gottfried Kuster
Werner Kuster

Fotos: Christian Kuster
Othmar Müller

Gestaltung: Gottfried Kuster

Layout: Ralph Rüegg

Druck: Rüegg Druck Eschenbach

Auflage: 600 Exemplare

Herausgeber:
Gemeinde Eschenbach
Kulturkommission