

# Historisches vom Zürichsee

---

## Zürcher Stadtleben um 1837



Es war am Neujahrsmorgen 1837, als in der alten Limmat-Stadt Zürich die erste Ausgabe des „*Tagblatt der Stadt Zürich*“ von der Buchdruckerei Berichthaus Zürich herausgegeben wurde. Erstmals wurde ein Verzeichnis der in den Gasthöfen der Stadt Zürich logierenden Fremden mit Namen veröffentlicht. Bis anhin war dies ein streng behütetes Geheimnis innerhalb der muffigen Amtsstuben der Polizeibehörde. Die erwähnte Fremdenliste war der fast ausschliessliche Inhalt der neuen Tageszeitung der Stadt Zürich. Ausser der Fremdenliste enthielt es nur wenige „Vermischte Anzeigen“ aus teils amtlichen und teils privaten Bekanntmachungen. Zu erfahren, wer in Zürich abgestiegen war, mag für unsere Vorfahren ein erwünschter Zeitvertreib und einen dankbaren Unterhaltungsstoff gewesen sein. Am 1. Januar 1837 logierten 59 Personen in den elf Zürcher Gasthöfen, welche bereits in den damaligen Reisebüchern als musterhaft und empfehlenswert bezeichnet wurden.

Die Stadt Zürich, damals entsprach sie ungefähr dem Stadtkreis 1, zählte anno 1837 etwa 14000 Einwohner, worunter 1900 Ausländer. Mit den angrenzenden „Ausgemeinden“ mögen es etwa 30000 Einwohner gewesen sein.



Zürich 1824

Laufend zunehmend waren die Einsendungen beim Tagblatt der Stadt Zürich, die sich auf die öffentliche Ordnung bezogen, wobei es der Bürger zuweilen mit einer Vorliebe, die kaum geringer als Heute, auf die Polizei oder auf einzelne „Tschugger“ abgesehen hatte. (Schon unsere Vorfahren benutzten „Tschugger“ als Übernahme für Polizisten oder wie man sie damals anständig nannte „Polizeidiener“.)

*Zeitungsausschnitte von damals in der alten Fraktur-Schrift*

**Frage an die löbl. Stadtpolizei.** Wäre es nicht thunlich, längs dem Hirschen-graben noch einige Laternen aufzupflanzen, um zu verhüten, daß nicht etwa dieser oder jener diesen Weg bei Nacht Passierender, höhern oder niedern Standes, mit den zahlreich dort luftwandelnden Dulcineen unschuldiger Weise in gefährlichen Konflikt gerathe? Übrigens bleibt es obiger Behörde ehrerbietigst anheimgestellt, das für gut Erachtende zu verfügen.

**Frage.** Warum macht die Stadtpolizei die Polizeiverordnung, welche bestimmt, daß am Tage die f.v.<sup>1</sup> Baugruben nicht geleert werden dürfen, nicht gegen den Herrn Keller, Wirth im Storchengeldend? Hat dieser Herr mehr Recht, als andere Leute?

<sup>1</sup>) s.v. =salva venia = «mit Verlaub zu sagen»

### *Transportwesen aus der Zeit um 1837*

Das Verkehrswesen, das damals noch in den Kinderschuhen steckte, war immer wieder ein beliebtes Zeitungsthema und erschien jeweils in amtlichen wie in privaten Bekanntmachungen. Bis zum Jahre 1835 diente in Zürich und auf dem Lande ausser den Privatfuhrwerken einzig die Postkutsche („Diligence“) als



Beförderungsmittel. Zwischen Zürich und den grösseren Schweizerstädten gab es bereits täglich Eilwagenkurse, wie zum Beispiel über den Albis nach Zug, Schwyz, oder Brunnen, aber auch nach Stuttgart und Karlsruhe etc. Die Passagierfahrten nach Chur Abfahrt 7:30 Uhr morgens und Rückfahrt 8 Uhr abends waren meist gut besetzt.

Täglich verkehrten etwa zwanzig Couriere, Post- und Eilwagen. Nach fast allen Richtungen im ganzen Kanton, vor allem den beiden Seeufnern entlang, gab es alltägliche Postverbindungen sogenannte „Journalièren“<sup>2</sup> und über hundert Fussboten zirkulierten zweimal wöchentlich oder sogar täglich in der Region.

In der engen Münsterergasse (Niederdorf) befand sich das Postgebäude, jedoch ohne Hof und Remise. Die von Fuhrwerken vollgestopfte und dadurch den Verkehrsfluss hindernde Münsterergasse konnten Passanten oft nur unter „Lebensgefahr“ durchzwängen, während die Kinder zuweilen spass halber unter den Pferdeböcken hindurchschlüpfen. Im folgenden Jahre wurde jedoch der Neubau an der Postgasse bezogen. Zu jener Zeit gab es in der Stadt nur drei Briefträger. Die Briefe wurden meist unfrankiert spedit; man glaubte, sie würden auf diese Weise umso sicherer an ihren Bestimmungsort gelangen. Bezahlt wurde das Porto auf der Post, da der Kanton Zürich erst im Jahre 1843, übrigens als erster unter den kontinentalen Staaten, Briefpostmarken nach englischem Muster einführt und zwar solche zu 4 Rappen für die Stadt und 6 Rappen für den Kanton.

---

<sup>2)</sup> Journalièren = Postverbindungen

---

Eine sehr zweckmäßige Polizeiverordnung des löbl. Stadtrathes untersagt „das unnöthige und unvorsichtige Knallen mit den Peitschen“; dennoch wird dieser in allen polizirten Städten verbotene Unfug hier fortgetrieben, und zwar besonders von einzelnen Zürcher Postillons auf ihrem Wege zwischen dem Wagenshopf und der Post in wahrhaft ärgerlicher Weise. Es wird daher sehr gewünscht, daß die für Handhabung solcher Verordnungen angestellten und bezahlten Polizeidiener künftighin ihrer Pflicht auch hierhin Genüge leisten.

---

Die Herren Polizeidiener werden sehr gebeten, ein wenig darauf zu sehen, daß das Zugvieh nicht immer an die Kellertüren und in engen Gassen angebunden, und dafür zu sorgen, daß der dadurch verursachte Mist von den Betreffenden weggeräumt werde.

---

Zu den beliebtesten Ausflugspunkten gehörten, abgesehen von solchen am See und auf den Höhen des Zürichbergs, besonders die Waid, die Trichtenhauser Mühle und das Nidelbad. Ein bedeutend reizvolleres Vergnügen war es, den „Hütlberg“<sup>3</sup> zu erklimmen. Pferde und Esel standen stets zur Verfügung, und man versah sich für diese Hochtour mit dem nötigen Proviant, denn erst drei Jahre später sollte der Uto-Kulm, nebst dem Hochwachthäuschen, ein Gasthaus im Stile der Appenzeller Alphütten entstehen. „Bergfexen“<sup>4</sup> und sonstige Fussgänger wurden vor dem schrecklichen Abstürzen, vor allem bei regnerischer oder nebliger Witterung beim vorüberführenden Felsenpfad dem „Leiterli“ eindringlich gewarnt.

---

Es wünscht Jemand in angenehmer Gesellschaft nach Seewen zu reisen.

---

Obiges Gesuch könnte im heutigen, emanzipierten Zeitalter falsch aufgefasst werden. Vermuthlich wollte dieser „Jemand“ für sein idyllisches Fährtden nichts anderes als ein paar biedere, unterhaltsame Reisegegnossen gleichen Geschlechtes.

Auch die Wasserfahrten auf der Limmat nach der weltbekannten aargauischen Bäderstadt waren sehr stark frequentiert. Während der Kurzeit glitt ein von zuverlässigen Schiffern gesteuerter Kahn beinahe täglich früh 6 Uhr, Freitags und Samstags auch um die Mittagsstunde, nach Baden hinunter.

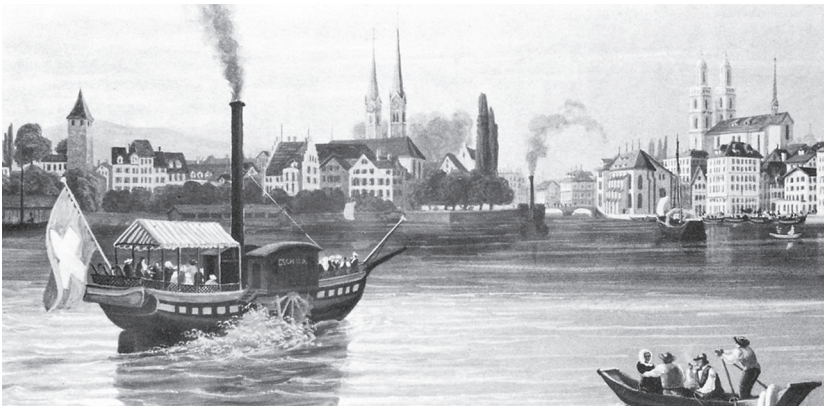
Auf dem Zürichsee verkehrte das einzige Dampfschiff, die „Minerva“, vom Bauschänzli aus während einer zweistündigen Fahrt nach Rapperswil. Da es noch jahrzehntelang an Landungsstegen in den Seegemeinden fehlte, wurden die Passagiere mit Kähnen vom Ufer zum Dampfschiff befördert.

---

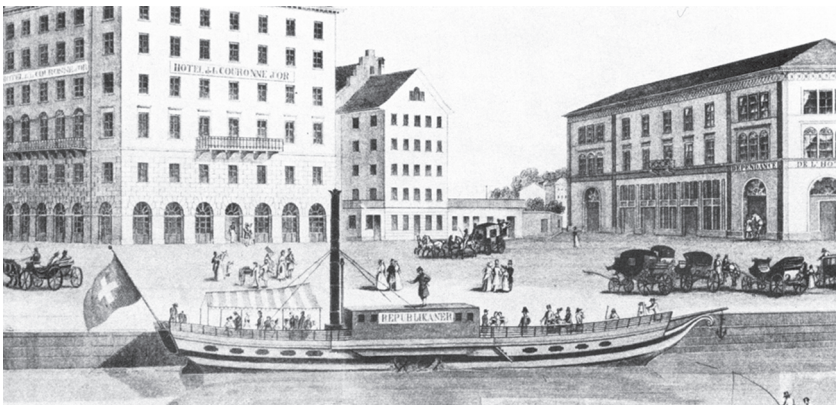
<sup>3</sup>) ehemaliger Name für Üetliberg

<sup>4</sup>) Leidenschaftlicher Bergsteiger (urspr. Bedeutung: „Narr, Dummkopf, Blödsinniger“)

Beim Publikum hatten sich die Wogen des Staunens und der Begeisterung mittlerweile gelegt, wie die Minerva mit einer Stundengeschwindigkeit von 15 Kilometern „dahinflitzte“. Auch die anfängliche Verbitterung bei den altergebrachten Schiffsleuten beruhigte sich über die ihnen entstandene Konkurrenz, da sie bisher mit ihren Kähnen, Fracht- und Ruderschiffen den Verkehr zwischen den beiden Zürichseeufeln allein besorgt hatten. Die Zahl der Dampfschiffgäste stieg übrigens laufend an und wurde zur Herbstzeit, vor allem durch die Pilgerzüge nach Einsiedeln, vom Elsass und dem Schwabenlande her begünstigt. Bald kreuzten zwei neue Dampfer die Fluten unseres Sees, der „Linth-Escher“ und der „Republikaner“.



Linth-Escher um 1850



Republikaner

Ein ganz ausgeprägtes Interesse entstand durch die ersten Berichte über die in anderen Ländern bereits im Betrieb befindlichen Eisenbahnen mit Dampflokomotive, welche Menschen und Waren „mit reissender Schnelligkeit“ von einem Ort zum andern befördert werden sollten. Vorerst mussten sich aber die ungeduldigen Zürcher damit begnügen, ein Miniaturmodell dieses Wunderdings bei einem Messbudenbesitzer am Hirschengraben in Augenschein zu nehmen.

---

## Bekanntmachung.

Mit obrigkeitlicher Bewilligung ist die hier angekommene

### Eisenbahn Deutschlands,

die erste, welche von Nürnberg bis Fürth gemacht worden ist,

nebst einem sehr schönen

### Kunst-Panorama,

während der Messe zu sehen.

Unterzeichneter ladet ein geehrtes Publikum ergebenst ein. Eine genaue Darstellung des Lokomotivs (Dampfwagens) und des Tenders (Kohlenwagens) als auch die getreue Nachbildung der neun wohlbesetzten Passagierwagen, werden die Einrichtung und Eleganz genau präsentiren; selbst derjenige, welcher schon das Vergnügen hatte, den Dampfwagen der Nürnberg=Fürther Eisenbahn mit seinen bunten Schweifen von Wagen, mit Personen aller Stände angefüllt, so majestätisch über seine Schienen dahin rollen sehen, wird sich nicht minder befriedigt finden, diese angenehme Erinnerung durch obige Kunstvorstellung neu ins Leben gerufen zu sehen.

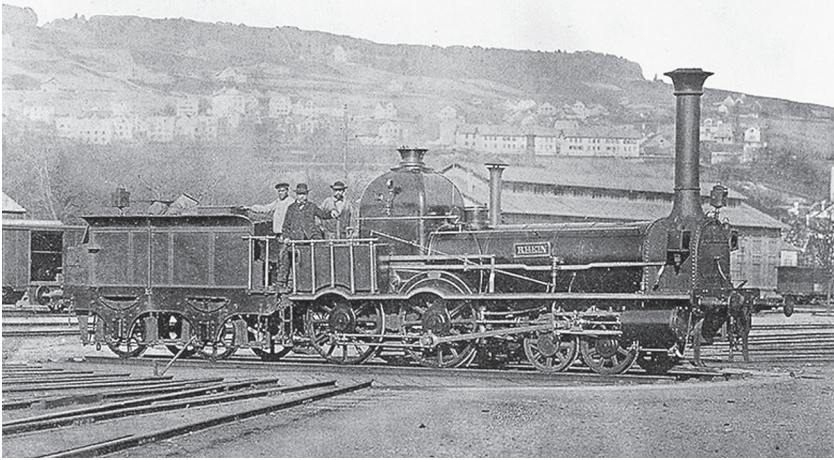
Der Schauplatz ist am Graben in einer erbauten Bude, welche täglich von Morgens 9 Uhr an geöffnet ist.

Mechanikus aus Hamburg

C. Döringer

---

Die erste schweizerische Eisenbahn wurde erst im Jahr 1847 eröffnet. Sie verband Zürich mit Baden im Aargau und der Volksmund verlieh ihr, in Würdigung eines beliebten Badener Gebäcks, den Namen „Spanischbrötlibahn“ Schon zehn Jahre früher war aber im „Tagblatt“ der Aufruf zur Subskription für die Eisenbahn von Basel nach Zürich erschienen, der insofern Erfolg hatte, als sich die Gesellschaft tatsächlich konstituieren konnte. Da aber von 30'000 Aktien nur wenig mehr als 9'000 Stück gezeichnet worden waren, musste die Gesellschaft 1841 wieder liquidiert werden.



1867 eine der 4 Lokomotiven der Spanisch-Brötlibahn

Dem neuen Verkehrsmittel stand man hauptsächlich wegen vielen Terrainschwierigkeiten noch ziemlich skeptisch gegenüber und es brauchte nicht weniger als sechs weitere Jahre, bis der Wunsch der Züricher und des ganzen Schweizerlandes, eine eigene Eisenbahn zu besitzen, endlich in Erfüllung ging.

Schon früh bestanden Pläne, die Goldküste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen. Im 1862 tauchte die Idee für eine Amerikanische Strassenbahn auf, ein Rössliträm, das auf der Seestrasse von Zürich nach Rapperswil fahren sollte.

Der Wunsch aber, den Nordost-Bahnhof mit dem See zu verbinden und die Verbindung durch eine normalspurige Eisenbahnstrecke zu erschliessen war enorm. Der Zürcher Kantonsingenieur und Eisenbahnpionier Kaspar Wetli wurde beauftragt, eine solche Bahn zu realisieren. Um die Linienführung durch das städtische Gebiet entstanden verschiedene Ideen, wie den Bau einer Bahn durch die jetzige Bahnhofstrasse oder von Zürich Enge her mittels einer Brücke und quer durch die Quaianlage nach Tiefenbrunnen. Die städtischen Planer hingegen bevorzugten einen Riesbachtunnel von Tiefenbrunnen bis nach Stadelhofen und daran anschliessend einen Zürichbergtunnel zum damaligen Schlachthaus, von wo aus die Züge mittels einer Spitzkehre den Nordost-Bahnhof erreichen konnten.

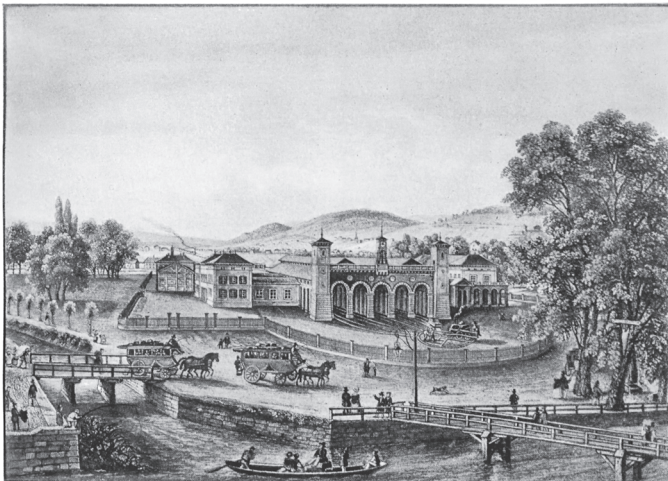
Am 30. April 1871 konstituierte sich die Gesellschaft zur Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn. Zuerst wurde der Firma Kuchen & Napier der Bahnbau übertragen, aber die Gesellschaft war nicht fähig, die Arbeiten auszuführen und lieferte nur die Bahnschwellen. So übernahm die Schweizerische Nordostbahn (NOB) den Bau der Strecke und im 1873 erfolgte der Baubeginn.

Doch schon bald wurde die NOB durch eine Finanzkrise am Weiterbau gehindert und während mehr als zehn Jahre blieben alle Bauarbeiten dieser Gesellschaft eingestellt.

Ab Frühling 1889 wurde an der Strecke wieder weitergebaut. Nach der Zwangspause machte sich dieser Bauunterbruch aber nachteilig bemerkbar, besonders in Stadtgebiet, wo sich ein Hausbesitzer vor Bundesgericht erfolgreich gegen die Unterquerung seines Kellers durch den Zürichbergtunnel wehrte. Auch waren in der Nähe des Hauptbahnhofes auf dem früher vorgesehen Bahntrasse Häuser gebaut worden. So blieb den Bahnbauern nichts anderes übrig, als einen neuen Letten-Tunnel von Stadelhofen nach Letten zu bauen und von dort mittels einer Schlaufe die Strecke in den Hauptbahnhof einzuführen.



Werkzug bei Station Männedorf 1892



1847 Erster Hauptbahnhof Zürich

Am 12. März 1894 konnte die 30,3 Kilometer lange Strecke von Stadelhofen nach Rapperswil amtlich abgenommen und zwei Tage später eingeweiht werden. Am Eröffnungstag, dem 14. März, fuhr ein Festzug mit zwei



bekränzten Lokomotiven und 14 Wagen um 12:20 Uhr von Stadelhofen aus dem See entlang nach Rapperswil. Unterwegs wurde der Zug überall herzlich willkommen geheissen und es wurden längere Halte eingeschaltet. In Herrliberg regte sich ein Unmut, weil der örtliche Bahnhof, die heute noch bestehende Station Herrliberg-Feldmeilen, auf Gemeindeboden von Meilen angelegt worden war. Bereits am Morgen wurden schwarze Fahnen und Flaggen ausgehängt, und im Unter-Grüt begrüsst zwei Masken-Puppen (Bööggen) den Extrazug. Auf der Rückfahrt des Extrazuges wurden diese Bööggen mit Petrol begossen. Als der Zug vorbeifuhr, wurden brennende Torfstücke auf die Eisenbahnwagen geworfen und durch Steine gingen gar einige Scheiben zu Bruch. Es entstand ein Schaden von 7 Franken. Diesen Zwischenfall bezeichnete man später als Herrliberger Eisenbahnkrawall und acht Herrliberger kamen in Untersuchungshaft, von denen drei zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt wurden.



Bahnhof Herrliberg - Feldmeilen um 1900

### *Wohnungswesen aus der Zeit um 1837*

Der Wohnungsmarkt spielte zu jener Zeit noch keine grosse Rolle. Man pflegte in seinen vier Wänden sesshafter zu sein als heute, umso mehr, als das Verlangen nach mehr Komfort noch in ferner Zukunft schlummerte und deshalb zu einem Wohnungswechsel nicht verlocken konnten. Immerhin gab es recht praktische Einrichtungen, die andererseits heute, wenigstens in der Grossstadt Zürich kaum mehr anzutreffen sind. Zu diesen gehörte jenes an der Aussenseite eines Wohnzimmerfensters angebrachte Spiegelchen, „Spion“ genannt, mit welchem man, nicht zuletzt die Hausfrau, die einen grossen Teil des Tages an ihrem Nähtischchen neben dem Fenster zu verbringen pflegte,

Gelegenheit hatte, die Passanten unten auf der Strasse vorüberdefilieren zu sehen. Ein nicht zu unterschätzende Kurzweil! Zudem ermöglichte diese sinnreiche Einrichtung, zu kontrollieren, wer etwa vor der stets geschlossenen Haustüre Einlass begehrte, ob es ein willkommener Besuch oder ein ungebetener Gast sei. Ebenso war es unnötig, bei Kälte, Sturm und Regen das Fenster zu öffnen und jedes Mal hinunterrufen zu müssen „Wer lüet?“

Die unregelmässige Anlage der Stadt mit ihren krummen und engen Gassen, wovon einzelne für Wohlbelebte kaum passierbar waren, wurde als Schönheitsfehler betrachtet, was man auch in allen Städten feststellen konnte. Zu den frei und luftig gelegenen Quartieren zählten besonders Stadelhofen, Talacker, Hirschengraben, Neumarkt und die beiden Zäunen. An diesen Strassen befanden sich auch hauptsächlich die von schönen Gärten umgebenen Herrenhäuser der Aristokratie und des Patriziats. Durch die Erstellung der neuen Quais vom Schlachthaus bis zum Hafen (alter Tonhalleplatz) wurde der Verkehr ausserordentlich erleichtert, standen doch die dort gelegenen Häuser bis anhin meist sehr nah am Wasser.

Eine Einsendung „Wann werden endlich die Strassen und Gassen Zürichs bei ihrem Namen bezeichnet, um sich besser auszufinden?“ zeigt, dass die Namen sämtlicher Strassen, Gassen und Plätze, die übrigens schon damals durch ihre Sauberkeit berühmt waren, ausschliesslich im mündlichen Verkehr existierten. Erst seit dem Jahre 1853 traten die bekannten blauen Täfelchen mit den Strassennamen in Zürichs Stadtbild.

Die an der Peterhofstatt gelegene „Reblaube“ wurde 1260 erbaut und hatte einst während fünf Jahren Johann Kaspar Lavater als Wohnung gedient. Das Haus steht heute noch und ist ein sehr gepflegtes und adrettes Restaurant. Im Goethe-Stübli dem ehemaligen Schlafgemach von J.W. von Goethe stehen heute Sechs Tische für eine gehobene Gastlichkeit.



Sehr oft waren Zimmer gesucht und wurden auch angeboten. Man hielt bewusst Ausschau, speziell nach seriösen Leuten; damals wollte man es mit „honetten“<sup>5</sup> Personen zu tun haben.

---

**Zu entleihen.** Ein honetter Herr wünschte innert 10 Tagen zwei gut möblierte Zimmer bei einer honetten Familie mit guter Kost und Aussicht auf den See in Empfang zu nehmen. Man würde es sich auch gefallen lassen, in der nächsten Umgebung der Stadt, gegen Hottingen oder am Mühlebach.

---

Nicht uninteressant ist es, zu erwähnen, dass seinerzeit schon Bestrebungen zur Erhaltung der Bäume am Fröschengraben, jetzige Bahnhofstrasse, geltend gemacht worden sind:

---

**Frage.** Mit welchem Rechte entzieht die Stadtbehörde dem Publikum den Genuß der schönen Linde am Fröschengraben, um denselben einem Partikularen<sup>6</sup> zu überlassen? Ist dieser Genuß zum Besten des schwindfüchtigen Stadtrars<sup>7</sup> verkauft oder gar etwa verschenkt worden? Einer für Viele

---

Gegenstand dieses Protestes war zweifelsohne jene stattliche, zu einer gewissen Berühmtheit gelangte Tiefenhoflinde am Neuen Markt (früher Säumarkt, seit 1865 Paradeplatz) vor der Liegenschaft des Seidenindustriellen Oberstlieutenant Johann Georg Bürki-Füssli, des Hauptgründers des einstigen Stadttheaters. Heute ist dieses Gebäude das Sprünglihaus. Durch den Bau des neuen Postgebäudes gefährdet, wurde die Linde in das Bürkligut einbezogen, blieb aber Eigentum der Stadt und der besorgte Einsender des Alarmrufes hatte noch volle zwanzig Jahre hindurch Gelegenheit, sich ihres Anblicks und ihrer süßen Düfte zu erfreuen.

---

**Verloren.** Dienstag, den 28. November, verlor der Bote von Meilen eine gelblederne Briefftasche, mit einem messinigen Schloßchen versehen. Der redliche Finder ist gebeten, solche gegen ein anständiges Trinkgeld bei Herrn Graf Benzel=Sternau auf Maria=Halden bei Erlenbach oder im Berichthaus in Zürich abzugeben.

---

Quellen:

- Zürcher Kleinstadtleben, Buchdruckerei Berichthaus, Zürich, 1937
  - Wikipedia: Rechtsufrige Zürichseebahn
- 

<sup>5</sup>) anständig, aufrecht, ehrenhaft

<sup>6</sup>) Einzelnen oder Minderheit

<sup>7</sup>) Stadteigentum