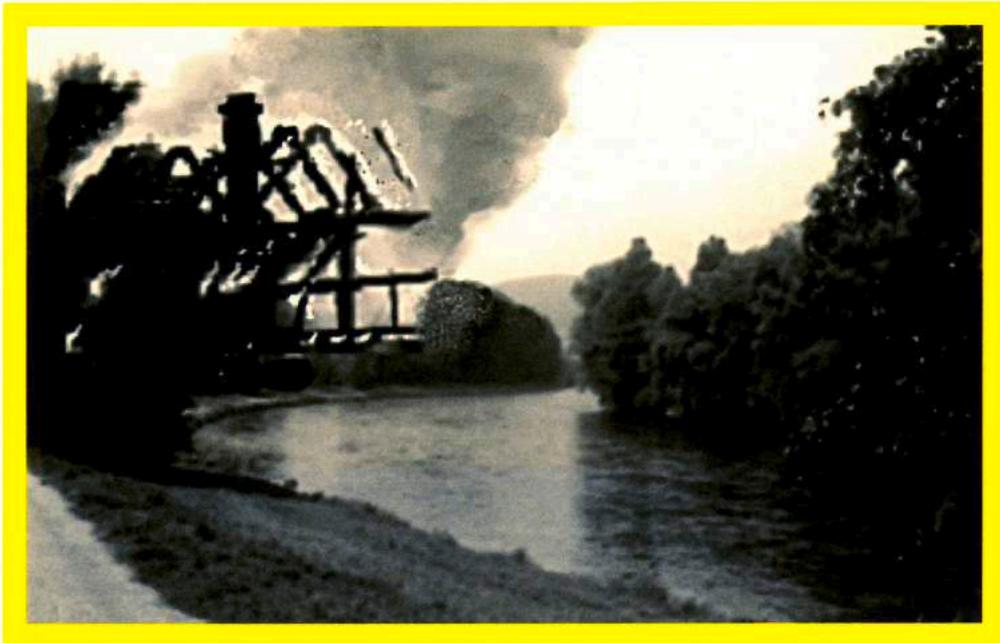




Jahrheft von Schlieren 2002



«Feuer und Wasser»

Die Limmatkorrektur 1876–1912

Die Geschichte der Feuerwehr Schlieren

Die Limmatkorrektur 1876 – 1912

von Philipp Meier

Die Geschichte der Feuerwehr Schlieren

von Robert Binz
und Angehörigen der Feuerwehr

Redaktion, Bildbearbeitung und Layout: Peter Suter

Herausgegeben von der Vereinigung für Heimatkunde Schlieren
und der Arbeitsgruppe für Ortsgeschichte

Druckerei Maier AG, Schlieren

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Präsidenten der Vereinigung für Heimatkunde	3
In eigener Sache	3
Die Limmatkorrektur 1876 – 1912	5 – 47
Satellitenbild des Limmattals und angrenzender Gebiete	6
I. Schauplatz der Geschichte	7
II. Die Zeitumstände	9
III. Die Limmat: Bedrohung und Lebensader	10
Schiffahrt	12
Fischerei	14
Brücken und Fähren	14
IV. Jeder ist sich selbst der Nächste	16
V. Eine Reihe von Katastrophen	17
VI. Das Übel soll an der Wurzel bekämpft werden	19
VII. Endlich: Gesetz und Projekt	20
VIII. So korrigiert man Flüsse in einem ganzen Kanton	21
Persönlichkeiten, Vorgehen	21
Nicht alle Flüsse gleichzeitig	22
IX. Glossar von Fachwörtern	23
X. Die Arbeiten im Limmattal	27
So wurde gearbeitet	27
Arbeitsablauf	29
Landabtretung, Kosten	31
XI. Die Arbeitsverhältnisse	33
XII. Kritische Begleitung und Jubel	35
XIII. Das Bauwerk heute und der Zusammenhang mit der Zürichseeregulierung	40
XIV. Grossschiffahrt auf der Limmat ?	43
XV. Die Zukunft: Wieder etwas zurück zur Natur	46
Geschichte der Feuerwehr Schlieren	49 – 91
Aus der Geschichte des Feuerwehrwesens	51
Das Feuerwehrwesen der Gemeinde Schlieren	53
bis 1899	53
1899 – 2000	55
Betriebsfeuerwehren	56
Die Alarmorganisation	58
Die Ausrüstung der Gemeindefeuerwehr	61
Beschaffung	61
Fahrzeuge und Geräte	62
Persönliche Ausrüstung	69
Feuerwehrgebäulichkeiten	70
Wasserbezugsorte und Hydrantenanlage	71
Schulung	74
Finanzen	79
Ernstfalleinsätze	81
Blick in die Zukunft	86
Personen	87
Technische Angaben zu den Fahrzeugen	90
Quellen	92
Bisher erschienene Jahrbücher	93

Vorwort

Unter dem Titel «Feuer und Wasser» erscheint unser neues Jahrbuch 2002.

Im umfassenden Bericht über die Limmatkorrektion erläutert uns der Autor – bis ins kleinste Detail führend – die anstehenden Probleme und deren Lösungen. Auch die interessanten Fotoaufnahmen aus jener Zeit ermöglichen uns Lesern, die immense Arbeit und deren Ausführungsweise zu deuten und zu verstehen.

Zum Thema «Feuerwehr Schlieren» führen uns die Autoren in minutiösen Ausführungen und zahlreichen Bildern über Brandfälle und andere besondere Fälle durch die Geschichte der Feuerwehr Schlieren.

Den beiden Autoren, Herrn Philipp Meier und Herrn Robert Binz, und deren Mitarbeitern danken wir herzlich. Nicht unterlassen möchten wir es, unseren unermüdlichen Redaktor, Herrn Peter Suter, in diesen Dank einzuschliessen.

Auch der Bürgergemeinde Schlieren danken wir bestens, hat sie uns doch erneut den Druck dieses Werkes ermöglicht.

Vereinigung für Heimatkunde Schlieren
Hansruedi Elmer, Präsident

Schlieren, im Dezember 2001

Um sich ein Bild zu machen ...

Ist es Ihnen – geschätzte Leserin, lieber Leser – aufgefallen? Seit die Arbeitsgruppe für Ortsgeschichte die Jahrbücher – nach elfjährigem Unterbruch – wieder hat aufleben lassen, werden die Bilder darin immer zahlreicher. In diesem Heft sind es 160. Nun ist das nicht allein unser Verdienst, sondern eine Folge der technischen Umwälzung im Druckereigewerbe. Zink-Clichés und Repros sind längst verschwunden. Scanner, Bildbearbeitung am Computer und Offsetdruck machen's möglich.

Den Redaktor freut es natürlich, wenn er der Leserschaft nicht nur interessante und fundierte Texte aus den verschiedensten Bereichen präsentieren, sondern diese auch noch mit Bildern bereichern kann. Bei der «Geschichte der Feuerwehr» war dies kein Problem. Oder eben doch –, weil eine so grosse Zahl Farbfotos zur Verfügung stand, dass die Wahl manchmal fast zur Qual wurde. In der geradezu verschwenderischen Fülle entschied oft nur noch ein Kriterium: Welche Farbaufnahme desselben Sujets eignet sich am besten für die Umsetzung in Schwarz-Druck? Aus Preisgründen können wir eben in unseren Jahrbüchern vorderhand nur ausnahmsweise Abbildungen farbig wiedergeben. Das ist im vorliegenden Fall nicht schlimm. Jedermann kann an einer der regelmässigen Feuerwehr-Übungen oder bei Ernstfall-Einsätzen feststellen, dass die Feuerwehrfahrzeuge längst nicht mehr einheitlich rot lackiert sind, sondern aus Gründen der Verkehrssicherheit auch knallig hellgrün und sogar gelb/violett. Bilder aus alten Chroniken oder Karten jedoch wünschte man manchmal schon in Farbe zeigen zu können.

Auftragsgemäss befassen sich unsere Jahrbücher vornehmlich mit jenen Zeiten, in denen die Fotografie entweder noch

gar nicht erfunden war oder noch in den Kinderschuhen steckte und die Welt in Schwarz und Grau oder Braun- und Gelbtönen wiedergab. Leider sind gerade die ältesten, wertvollsten Fotos – meist private Schenkungen – oft so verbleicht, geknickt, voller Flecken oder gar gerissen, dass selbst stundenlange Bildbearbeitung am Computer kaum befriedigende Resultate bringt. Aber Hauptsache – man hat überhaupt solche Fotos. Gelegentlich helfen auch andere Ortsmuseen und heimatkundliche Vereinigungen freundschaftlich aus. So stellte uns Höngg eine Fotomontage der Überschwemmung von 1910 zu Verfügung, die wir auf zwei Seiten (38/39) verteilen mussten – im Original ist sie 60 cm lang!

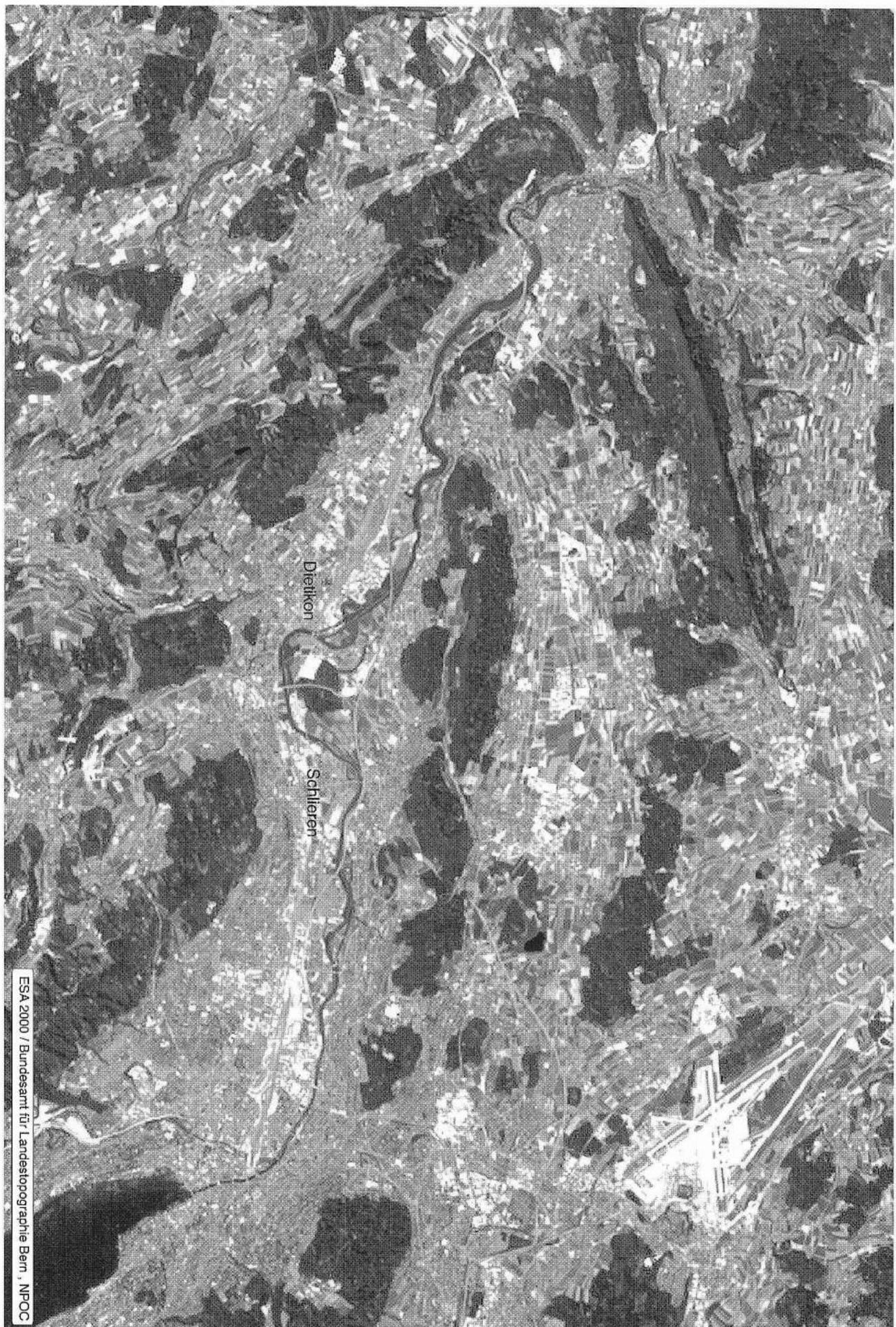
Ab und zu erlebt man auch kleine Wunder: Ph. Meier, Verfasser der «Limmatkorrektur», wusste, dass von diesem Jahrhundertwerk eine Serie von Dokumentaraufnahmen existiert, auf Glasplatten, wie Ende des 19. Jahrhunderts üblich. Nur – wer hat sie? Wo sind sie? Das Staatsarchiv hatte sie weggegeben, besass nur noch schlechte Abzüge. Hochbauamt, Tiefbauamt und Denkmalpflege des Kantons wussten von nichts. Schliesslich erfuhr Ph. Meier über verschiedene Privatpersonen den Namen jener Berufsfotografin des kantonalen Hochbauamts, die im Besitz der Platten ist und uns Kopien herstellte. So können wir voller Stolz von S. 23 bis 37 in diesem Jahrbuch die vollständige Dokumentation präsentieren. Sie ist damit auch im Besitz der Vereinigung für Heimatkunde; nicht nur als Papierbilder, sondern auch elektronisch gespeichert auf CD. Das ist heute in Archiven üblich zur Schonung der empfindlichen, kostbaren Fotos, und hat nun auch im Ortsmuseum Schlieren Eingang gefunden.

Arbeitsgruppe und Redaktion

Die Limmatkorrektur 1876 – 1912

von Philipp Meier

Satellitenbild des Limmatals zwischen Zürich und Baden, aufgenommen am 18. Juni 2000. Gut zu erkennen sind die Altläufe (einstige Flussläufe) der Limmat besonders im Gebiet von Dietikon.



ESA 2000 / Bundesamt für Landestopographie Bern, NPOC

I. Schauplatz der Geschichte

Man kann nicht gerade sagen, dass das Limmattal eine Region wäre, die dauernd im Brennpunkt des Interesses der Weltöffentlichkeit gelegen hat. Fürsten wählten es nicht als Residenz, und Völkerschlachten gab's hier nur eine, die von 1799, von der noch näher berichtet wird. Doch Geschichten und Sagen um Städtchen, Burgen und Klöster sind sehr wohl mit dem Lauf der Limmat verwoben; es ist reizvoll, sich mit ihnen unserm Fluss zu nähern.

Beginnen wir mit dem **Kloster Fahr**.

Die Regensberger waren ein mächtiges Geschlecht mit weit verstreutem Besitz. Freiherr Lütold II. schenkte 1130 seinen ausgedehnten Grundbesitz an der Limmat mit der bereits bestehenden romanischen St. Anna-Kapelle dem Kloster Einsiedeln. Bedingung der Schenkung war, ein Frauenkloster zu errichten. Der Abt von Einsiedeln – vertreten durch einen Probst – führt deshalb auch heute noch die Aufsicht.

Merkwürdig ist, dass das Kloster selbst, die Ökonomiegebäude und die Wirtschaft auf Aargauer Boden stehen. Das hat damit zu tun, dass das Limmattal von Altstetten und Höngg an talabwärts einst zur habsburgischen Grafschaft Baden gehörte. Daraus machten die Eidgenossen nach der Eroberung des Aargaus 1415 eine Gemeine Herrschaft (Untertanengebiet): die Landvogtei Baden. Abwechslungsweise stellten die acht Alten Orte den Landvogt; nach der Niederlage der Katholischen von 1712 im 2. Villmergerkrieg nur noch die reformierten Stände: neben dem paritätischen Glarus in erster Linie die zwinglianisch-reformierte Stadt Zürich. Mit dem Einmarsch der Franzosen wurden alle Untertanengebiete aufgehoben, und während der Helvetik (1798 - 1803) gehörte Schlieren (wie auch Dietikon) zum neuen «Canton Baden». Das Weininger Amt jedoch – unter den Meiern von Knonau längst reformiert – wurde dem Kt. Zürich zugeschlagen, ohne dass man bezüglich des Klosters Fahr eine Regelung traf. Das machte sich der Distriktsstatthalter von Baden zunutze und betrieb erfolgreich die Vereinigung des Klostergebiets mit dem Ct. Baden. 1803 teilte die von Napoleon einberufene Ratsversammlung (die «Consulta» in Paris) Schlieren und Dietikon dem Kanton Zürich zu, den Canton Baden dem neugeschaffenen Kt. Aargau. So wurde das Kloster zur aargauischen Exklave. Als der Kt. Aargau 1841 alle Klöster aufhob, gelangte der Abt von Einsiedeln – als Amtsträger stets Zürcher Bürger – an das zürcherische Obergericht. Dieses entschied im Rechtsstreit gegen die Aargauer Regierung und gestand dem Kloster Einsiedeln Besitz und Verwal-



Das Benediktinerinnenkloster Fahr untersteht dem Kloster Einsiedeln, vertreten durch einen Probst als Verwalter. Die Priorin ist nur für die Klosterordnung zuständig.

lung des Klosters zu. Ironie des Schicksals: Dank diesem Urteil des reformierten Zürich «lebt» das Kloster Fahr noch immer, während die aargauischen Klöster Muri, Wettingen und Gnadental aufgehoben wurden ...

Um die Gründung des **Klosters Wettingen** gibt es eine hübsche Sage:

Es war im Jahre 1227 – zur Zeit der Kreuzzüge. Unter den Rittern, welche im Heiligen Land kämpften, befand sich auch Heinrich von Rapperswil. Auf der Rückfahrt erhob sich ein schwerer Sturm auf dem Meer; alle dachten, sie seien des Todes. Da kniete Heinrich nieder und gelobte, dass er der Mutter Gottes ein Kloster bauen wolle, wenn er nur aus dieser Gefahr gerettet werde.

Wind und Wellen legten sich. Über dem Ritter erschien aus dem Gewölk ein freundlicher Stern. Voll Dankbarkeit beschloss Heinrich, die neue Kirche «Stella Maris» – «Stern des Meeres» zu nennen.

Sicher nach Hause gelangt, stellte sich ihm die Frage, wo denn dieses neue Kloster gebaut werden sollte. Ein Traum gab ihm die Weisung, dem fließenden Wasser zu folgen; dort, wo der Stern wieder leuchte, solle das Kloster errichtet werden.

So sattelte Heinrich sein Pferd und ritt von Rapperswil gen Zürich, wieder in Sturm und Regen. Vier Stunden hinter Zürich hielt sein Pferd an – Heinrich erwachte aus seinen Gedanken. Ueber ihm leuchtete wieder der helle Stern.

Heinrich befand sich bei der Limmatschleife in Wettingen; das Feld gehörte teils dem Kloster Schänis, teils dem Grafen von Dillingen. Heinrich erwarb das Feld und das anstossende Dorf Wettingen und vermachte beides dem neuen Kloster.

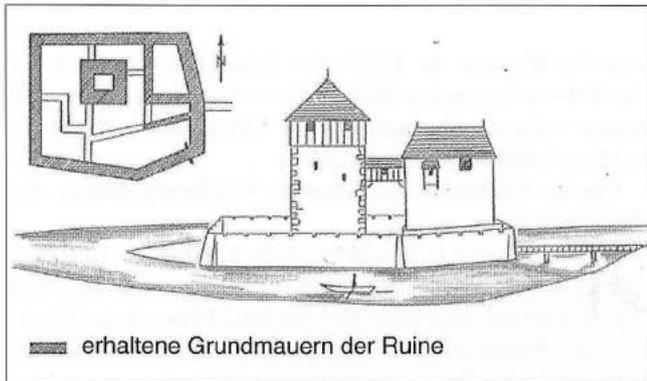
Die Brüder des Zisterzienserordens lebten mehr als 600 Jahre in dieser Abtei. 1841 wurde sie – während des aargauischen Kulturkampfes – aufgehoben und in ein Lehrerseminar umgewandelt. Die Mönche mussten auf österreichisches Gebiet ausweichen; ihr Kloster heisst heute «Wettingen-Mehrerau» und liegt nahe Bregenz.



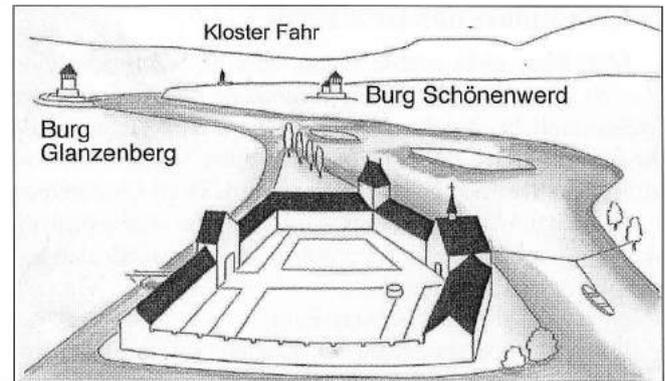
Das ehemalige Zisterzienserklöster Wettingen liegt erhöht in einer Schleife der Limmat, über die eine alte, gedeckte Holzbrücke führt.

An der Grenze zwischen Dietikon und Schlieren, damals auf einer natürlichen Insel in der Limmat ohne künstlichen Graben, stand seit ca. 1100 die **Burg Schönenwerd**. Heute sind von dieser mittelalterlichen Wasserburg nur noch die 1971 restaurierten Grundmauern zu sehen. Wegen der Limmatkorrektur und des Strassenbaus (Bernstrasse) ist die Situation stark verändert.

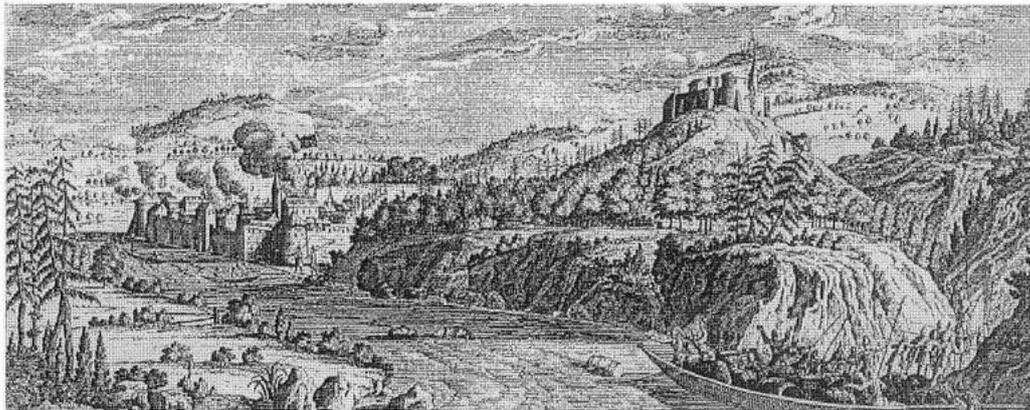
Vermutlich hatten die Habsburger die Burg errichtet, um das Vordringen der Regensberger in den Limmattalraum zu ver-



Rekonstruktion der Burg Schönenwerd. Die Ruine ist auf einem Fussweg von der Brücke der Bernstrasse über die Bahn erreichbar.



So mag das Städtchen Glanzenberg von Westen her ausgesehen haben; wie von der gleichnamigen Burg blieb kaum etwas erhalten.



Eine etwas fantasievolle Darstellung von Burg und Städtchen Glanzenberg von Osten. Stich von 1715

hindern. Die Herren von Schönenwerd, erstmals 1240 erwähnt, waren ihre Dienstleute. Sie waren verbündet mit Zürich und hatten Rechte in Baden und Bremgarten. 1257 schloss Zürich einen Vertrag mit Johannes I. von Schönenwerd, welcher zum Zweck hatte, den Bau einer Brücke durch die Regensberger bzw. die Glanzenberger zu verhindern. Im Jahr 1371 zerstörten die Zürcher die Burg endgültig – nachdem sie schon zuvor zweimal abgebrannt worden war –, um sich den Limmat-Handelsweg freizuhalten.

Sehr zum Ärger der Zürcher hatte Lütolf V. von Regensberg um 1240 die **Burg Glanzenberg** und kurz darauf etwas weiter Fluss abwärts an der Limmat das **Städtchen Glanzenberg** errichtet. Im Städtchen mögen vielleicht 250 Personen gewohnt haben. Die Burg und die Stadt lagen im heutigen Gemeindegebiet von Unterengstringen, rechts der Limmat am Rande des Hardwaldes. Von beiden ist praktisch nichts mehr übrig – nur die neue S-Bahn-Haltestelle trägt noch ihren Namen. Rudolf von Habsburg und die Zürcher zerstörten das Städtlein im Jahr 1268, angeblich durch eine Kriegslist:

Sie hatten ein paar Schiffe mit Kisten und Fässern beladen und darin bewaffnete Männer versteckt. So steuerten sie an der Burg Glanzenberg vorbei, als ob sie nach Basel fahren wollten. Hinter einem Inselchen, gedeckt durch Gestrüpp, warfen sie Kleider ins Wasser und fingen ein grosses Geschrei an, um den Anschein zu erwecken, sie hätten Schiffbruch erlitten. Die Leute aus dem Städtchen eilten heraus, um die in Not Geratenen zu berauben. Die Zürcher wehrten sich, und gleichzeitig drang Rudolf von Habsburg in Städtlein ein, plünderte es und steckte es in Brand. Die Glanzenberger flohen in den nahen Wald, das Städtlein wurde dem Erdboden gleichgemacht, ebenso die Burg Glanzenberg.

Ein einziges Mal – 1799 – war die Limmat Schauplatz auf der grossen Bühne der Weltpolitik: In Europa herrschte Krieg. Eine Koalition England - Russland - Oesterreich versuchte den Einfluss des revolutionären Frankreich mit Napoleon zu stoppen. Am 21. Mai 1799 führte die Koalition ihre Truppen von Süddeutschland her gegen die Ostschweiz. Der französische General Masséna, zog sich hinter die Linie Aare – Limmat – Linth zurück; in Zürich wurden Korsakoffs russische Truppen als Befreier willkommen geheissen.

Nun war die Limmat Grenzfluss. Auf beiden Seiten standen die Posten der jeweiligen Besatzungsmacht von Zürich bis Brugg. Schlieren hatte wie alle Nachbarorte Einquartierungen und Zwangsrequisitionen über sich ergehen zu lassen. Masséna handelte schnell: Er wählte die Fluss Schleife der damals noch ungebändigten Limmat beim Schäflibach als Uebersetzstelle aus. Am 25. September 1799 landeten in einem kühnen Manöver 8 000 seiner Leute auf dem rechten Limmatufer;

die völlig überrumpelten russischen Truppen zogen sich in Richtung Rhein zurück. Damit war die Vereinigung der Truppen Korsakoffs mit denen Suworows verhindert (dessen Zug über die Alpen der Bevölkerung grossen Eindruck gemacht hatte). Für Napoleon Grund genug, den Namen «Dietikon» mit den Namen anderer berühmter Schlachten im Triumphbogen in Paris einmeisseln zu lassen.



General André Masséna
Herzog von Rivoli, 1758–1817

II. Die Zeitumstände

Gehen wir nun von Sagen und Berichten aus längst vergangenen Tagen über zu den Zeitumständen des 19. Jahrhunderts, an dessen Ende das Bauwerk der Limmatkorrektur verwirklicht wurde. Was tat sich denn in jener Zeit, was beschäftigte die Menschen?

	1870	Der Papst wird für unfehlbar in Glaubenssachen erklärt (d.h. wenn er « <i>ex cathedra</i> » spricht).
	1872	Charles Darwin erregt Aufsehen mit seiner Schrift «Von der Abstammung des Menschen».
	1880	Die durchschnittliche Lebenserwartung liegt bei 50 Jahren. Im ersten Lebensjahr beträgt die Kindersterblichkeit 12 %.
	1890	Elektrifizierung, Gasleitungsnetze
Europa		Aus Europa wandern zwischen 1880 und 1890 fast 10 Millionen Personen in die USA aus; es herrschen Armut und Arbeitslosigkeit. Frühindustrialisierung und Kinderarbeit. Die letzten Kolonien werden erobert.
GB		Victoria ist seit 1837 Königin von England und bleibt es bis zur Jahrhundertwende.
D		Hat soeben den Krieg gegen Frankreich gewonnen; Bismarck ist der «Eiserne Kanzler».
CH		1874 wird die zweite Bundesverfassung in Kraft gesetzt. Die Bemühungen der meisten Gemeinden und all ihre Energie gehen dahin, in den Besitz einer Eisenbahnverbindung zu gelangen. Noch gibt es kein Gesetz, das den Wald geschützt hätte. Doch die wachsende Bevölkerung stellt Ansprüche: Für Bau- und Brennmaterial müssen die Wälder erhalten, die rasch dezimiert werden. Unbemerkt wächst die Gefahr von Hochwassern, u.a. durch überdurchschnittliche Regenfälle. Eine Katastrophe ist programmiert.
ZH		Die Entwicklung von Handel und Industrie bringt immer grössere Anforderungen an die Gemeinden, insbesondere im Armen- und im Schulwesen. (Siehe auch «Steuerwesen» S. 20)
Schlieren	1869	die Firma Geistlich zieht nach Schlieren.
	1889	weist unser Dorf 129 Haushaltungen mit 173 steuerpflichtigen Männern auf, dies bei einer Einwohnerzahl von ca. 700 Einwohnern.
	1895	richtet sich die Luxuskutschenfabrik J. C. Geissberger & Cie. – die spätere «Wagi» – ein.
	1896	die Schule führt mit allen Abteilungen eine Schulreise über die Felsenegg nach Zug durch.
	1898	folgt als nächster Industriebetrieb die «Gasfabrik der Stadt Zürich».
	1898	es muss für das Telefon eine «II. Drahtverbindung» Schlieren-Zürich eingerichtet werden. Bedienungszeiten: An Werktagen von 8 bis 12, 2 bis 6 und abends von 8 bis 8½ Uhr.
	1908	Ein Laternenanzünder für die neue Strassenbeleuchtung (Gaslampen) wird gewählt. Auflage: schulpflichtige Kinder dürfen für das Ablöschen nicht verwendet werden.

Es müssen Mitte des 19. Jahrhunderts harte Zeiten gewesen sein, in denen unsere Vorfahren lebten. Der Kampf ums Dasein war schwer. Stellen wir uns vor: Das Limmattal war noch Landwirtschaftsgebiet; die Industrialisierung setzte erst gegen Ende des Jahrhunderts ein. Die Zusammensetzung der Bevölkerung änderte sich: Zur eingessenen, bäuerlichen Bürgerschaft kamen Lohnabhängige. Kinderreichtum, man-

gelhafte Gesundheitsversorgung, fehlende Altersvorsorge belasteten die Menschen. Die Natur wurde oft als feindlich erlebt. Zwar war das Limmattal – wie es in einem älteren Prospekt heisst – eine «*liebliche Landschaft mit blühenden Dörfern*»; das täuscht aber nicht darüber hinweg, dass die Bewohner den Aufbruch in eine neue Zeit herbeisehnten.

Stelle - Gesuch.

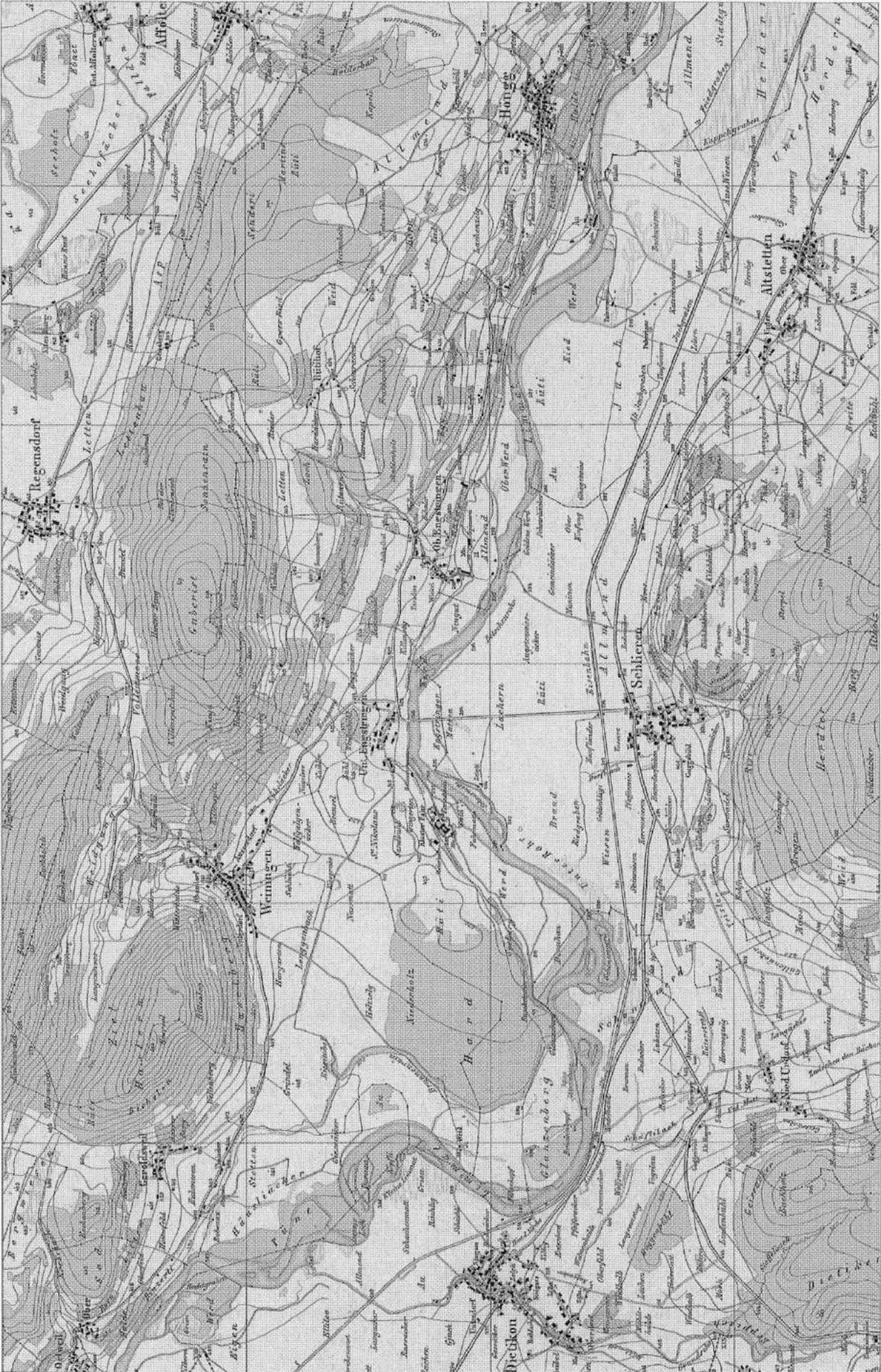
Ein best empfohlener junger Mann, der deutschen, französischen und italienischen Sprache und Correspondenz vollkommen mächtig, mit der Buchhaltung wie der Colonialwaaren und Landesproductenbranche ganz vertraut und zu selbständigen Leistungen darin wie im Expeditionsfache befähigt, sucht eine passende Stelle.

Gef. Offerten sub L W 4729 befördert die Annoncen-Expedition **Haasenstein & Vogler, Zürich.** 4729

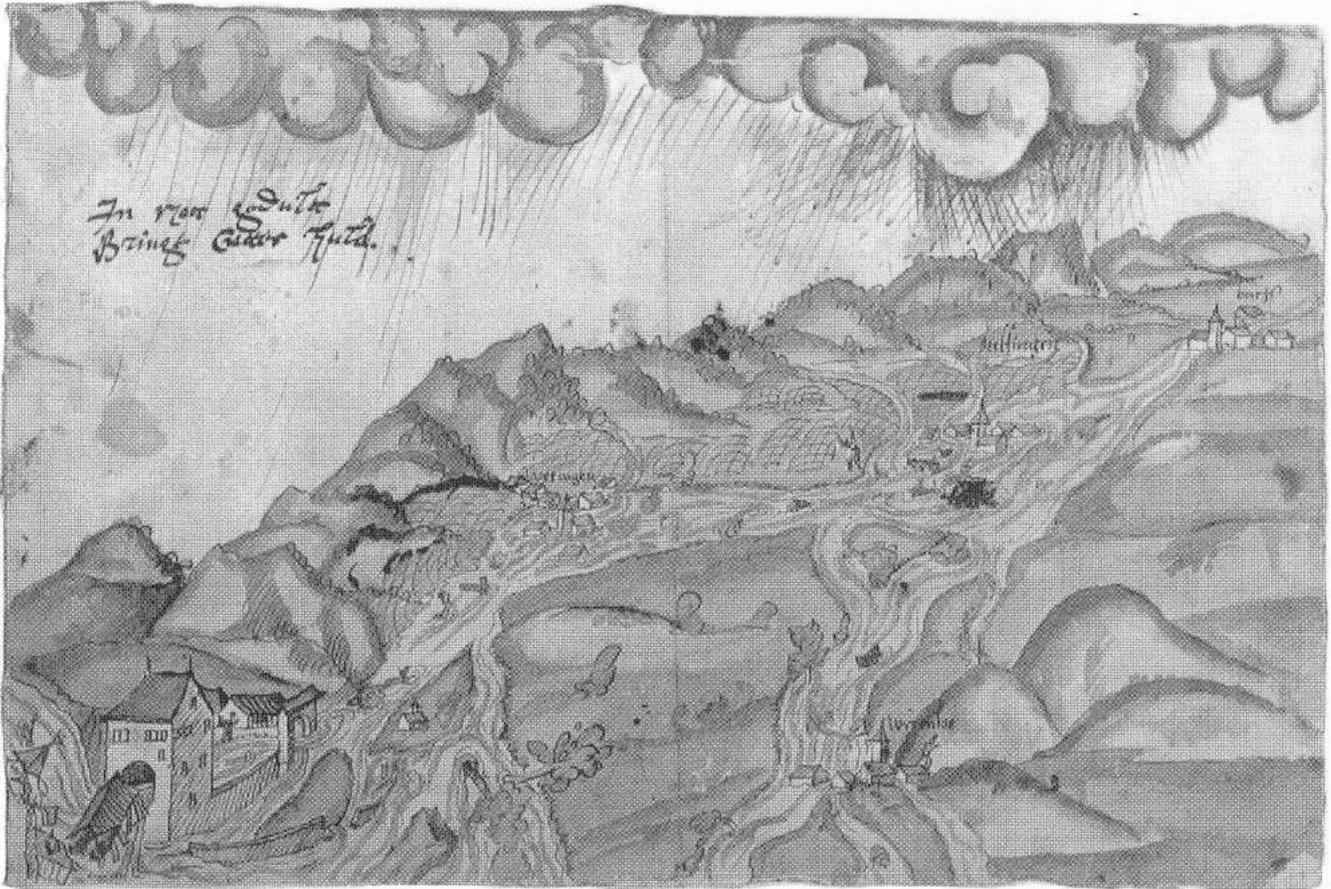
Gesucht: Eine Spinnererei

von 5 à 10,000 Spindeln, eventuell eine Lokalität mit konstanter Wasserkraft.

Frankirte Offerten sub Chiffre L Z 4732 befördern die Herren **Haasenstein & Vogler in Zürich.** [4732



Die nach ihrem Initiator und Gestalter benannte «Wild»-Karte; aufgenommen zwischen 1849 und 1851. Sie war die erste mit Höhenkurven und war ein Meisterwerk, sowohl lithographisch als auch, was die Genauigkeit betrifft. Dennoch dürfte der Lauf der Linnat aus den im Text erläuterten Gründen bei der Herausgabe der Karte bereits ein etwas anderer gewesen sein.



«Grosse Wassernot und Überschwemmung in der Gegend ob dem Kloster Wettingen» betitelt der Maler, der Zürcher Pfarrer Johann Jakob Wick (1522 – 1588), seine Bildberichterstattung. Und ins Bild hinein schrieb er «In Nott geduldt bringt Gottes Huld». Die Katastrophe ist zwar sehr wirkungsvoll dargestellt, wenn gleich der Wolkenbruch und die Hügellandschaft des Limmattals etwas naiv wirken.

Wicks malerisch und zeichnerisches Werk umfasst an die tausend Schriften, Zeichnungen und Aquarelle in 23 Bänden aus den Jahren 1560 bis 1587. Es ist zwar künstlerisch nicht sehr hoch einzuschätzen. Aber es ist eine unerschöpfliche kulturhistorische Fundgrube, ein Sammelsurium von Nachrichten über Unglücksfälle, Hinrichtungen, Morde, Hexengeschichten und andere Greuel – alles auch in Bildern drastisch vor Augen geführt. Die Boulevard-Presse von damals!

Die Schifffahrt lag als eine Art Transport-Monopol bis ins 18. Jahrhundert in den Händen der stadtzürcherischen Schiffer-Zunft. Der Wasserweg Limmat – Aare – Rhein war im Mittelalter Reichsstrasse, und Zürich bekam 1447 von Kaiser Friedrich III. das Recht zum freien Gebrauch. Die Schifflleute gliederten sich in eine Gesellschaft für die «oberen Wasser» (Zürichsee, Linth, Walensee) und diejenige für das «niedere Wasser» (Limmat, Aare, Rhein bis Koblenz). Die Fahrzeuge (Weidlinge) wurden am Bestimmungsort meistens verkauft; bis ca. 1800 durften unterwegs keine Güter oder Personen geladen werden.

Einige Schiffe wurden auch gereckt oder getreidelt, das heisst vom Ufer aus flussaufwärts gezogen; kleinere Einheiten mit Menschenkraft, grössere (ab Einführung des Kummets um 800 n.Chr.) mit Pferden. Zwischen dem Fluss und dem Reck- oder Treidelweg, auch Leinweg genannt, wurde die Ufervegetation natürlich beseitigt. Bei grösseren Schiffen war das Seil am Mastkopf befestigt, damit es nicht ins Wasser hing. Wegen dieser Masten waren die Brücken bei den Schiffen nicht gerne gesehen.

Auch viel Nutzholz wurde die Limmat hinunter geflösst. Zum Teil Spezialhölzer wie grosse Mastbäume für Segelschiffe, Nussbaum- und Ahornholz aus dem Glarnerland für die Tischfabrikation, ferner rohes Holz aller Art, dessen

Gewinnung im Glarnerland zu Kahlschlägen und Waldverwüstungen führte.

Weitere wichtige Güter waren Eisen aus dem Gonzen, aus Glarus und Graubünden, daneben Schieferplatten, Textilfabrikate und sogar der Schabziger.

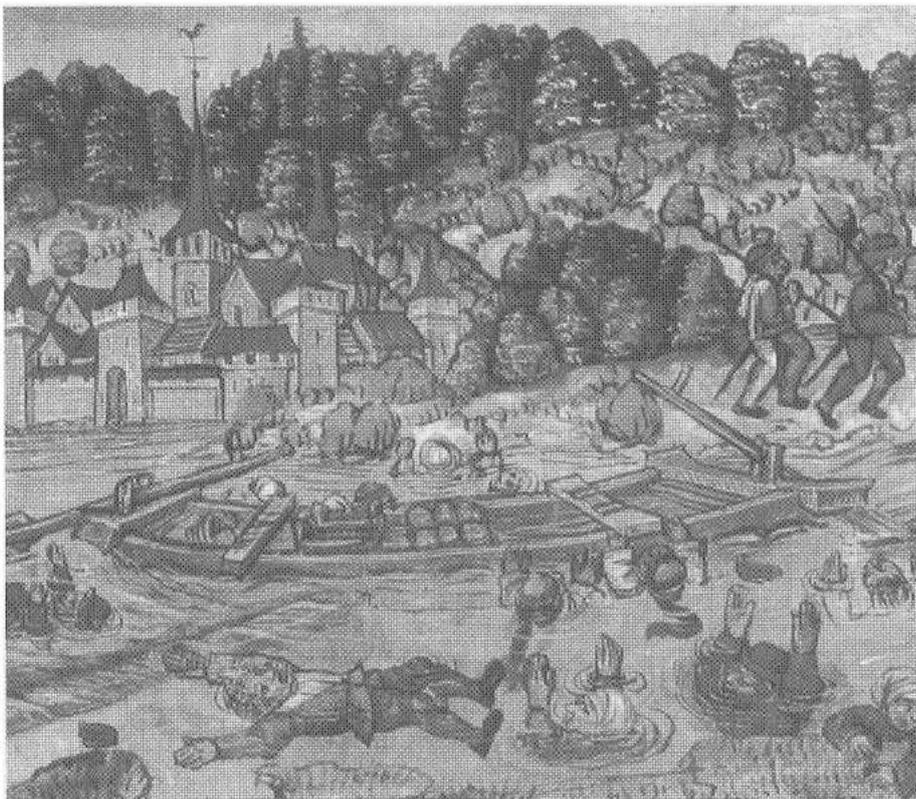
Auch ein reger Personenverkehr von Zürich nach Baden und weiter talwärts wickelte sich auf der Limmat ab. Am Samstag und Sonntag fuhr bis zum Bahnbau (1847) das Badenschiff von Zürich ab. Baden-Fahrten waren damals so beliebt wie heute Ferienreisen oder Skitouren.

Natürlich litt auch der Schiffsverkehr unter dem unstillen Lauf. Für die Weidlinge von ca. 20 m Länge und 2 m Breite musste fast alle Jahre eine neue Fahrrinne gesucht werden. Bald klagten die Fischer, bald die Schifflleute; bald waren die Abschwemmungen des Ufers, bald Wuhrbauten (= einfache Abwehrmassnahmen gegen die bedrohliche Strömung) der Grund zu den Klagen. Die Unterhaltsarbeiten an den Ufern waren einzig Sache der Privaten und Gemeinden.

Um 1870 kam die Schifffahrt nach und nach zum Erliegen; die Eisenbahn war schneller, zuverlässiger und billiger. 1950 entliess der Bundesrat die Limmat, die Linth und die Glatt aus dem Verzeichnis der schiffbar zu machenden Gewässerstrecken; auch die Hochrheinschifffahrt ist kein brisantes Thema mehr. (Siehe dazu auch Kapitel XIV auf S. 43.)



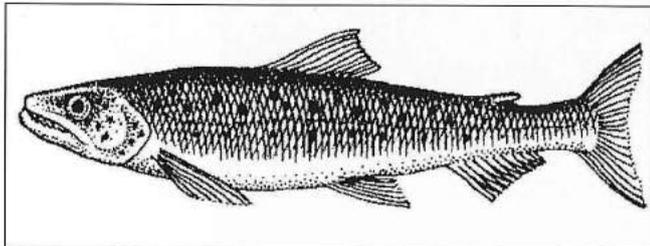
Ein Flussnau mit Waren und zwei Fahrgästen. Dass nur einseitig gerudert wird, spielt keine Rolle. Den Kurs in der Strömung und durch die Strudel des Flusses bestimmt ohnehin der Mann am Heck, der das Boot mit einem Ruder steuert. Daher die Bezeichnung Steuer-«Ruder».



Nicht nur die Natur bedrohte die Schifflente. Auch räuberisches Gesindel lauerte auf die oft kostbare Ladung. Die Glanzenberger zum Beispiel waren berüchtigt dafür.

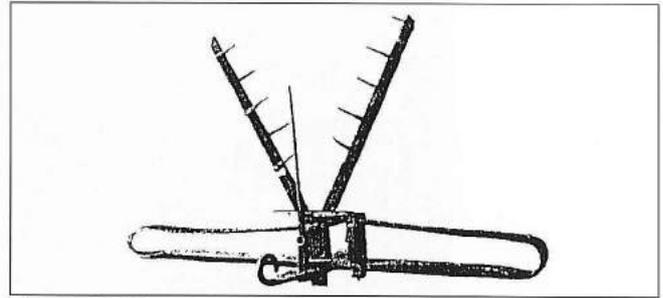
In der relativ träge dahinfließenden Limmat fanden auch die **Zugfische** eine Heimat: Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts kamen ab Mitte Oktober jeweils die Lachse in grosser Zahl aus dem Meer den Rhein herauf und verteilten sich in die Flüsse unseres Mittellandes. Je nach Wasserstand waren die Fischzüge grösser oder kleiner; bei tiefem Wasserstand hatten die Lachse Mühe, die Stromschnellen («Laufen») bei Laufenburg zu überwinden. Bekanntlich kommen die Lachse («Salme») nach vier Jahren, die sie im Meer verbringen, wieder in ihr heimisches Süssgewässer, um hier zu laichen.

Lachse wurden mit Lachsfallen und «Geeren» gefangen. Stattliche Exemplare wurden bis 1,5 m lang und konnten ein Gewicht von 12 kg erreichen. Allerdings wurde der Gebrauch dieser Geräte ab ca. 1880 verboten – ein Verbot, das sich nach der Limmatkorrektur so oder so erübrigte. Denn damit war diesen Zugfischen die Lebensgrundlage entzogen; ebenso durch die Kraftwerksbauten, deren Fischtreppe sie nicht überwinden konnten. Zudem wurden sie auch von der zunehmenden Gewässerverschmutzung abgehalten. Mit dem Erfolg

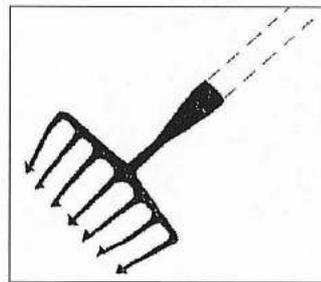


Im Rhein tauchten nur die als besondere Delikatesse geltenden Nordatlantik-Lachse auf.

der Gewässerschutz-Massnahmen werden sie wohl wieder zurückkehren, z.B. mit dem internationalen Programm «Lachs 2000» für den Rhein.



Eine Lachsfalle in gespanntem Zustand. Ein Fisch in ihrer Nähe wird wegen seiner schlängelnden Fortbewegungsart mit Sicherheit den dünnen Stab berühren. Das löst die Arretierung und die beiden ca. 60 cm langen, zahnbestückten «Kiefer» schnappen zu.



Ein «Geeren» – auf eine lange Holzstange aufgesetzt – ist eigentlich eine Mehrfach-Harpune.



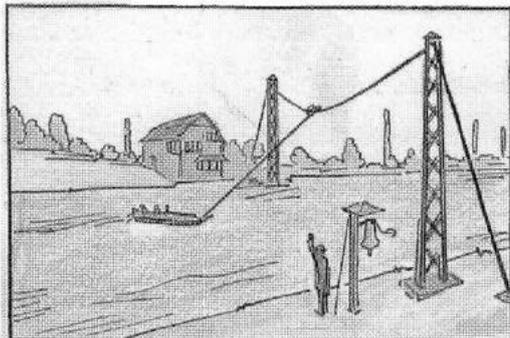
Geroldswil

Entlang der Limmat gab es eine ganze Anzahl von einfachen **Fähren**. Man darf sich dabei aber nicht unbedingt die bekannten Seilfähren vorstellen. Es gab eigentlich drei Arten:

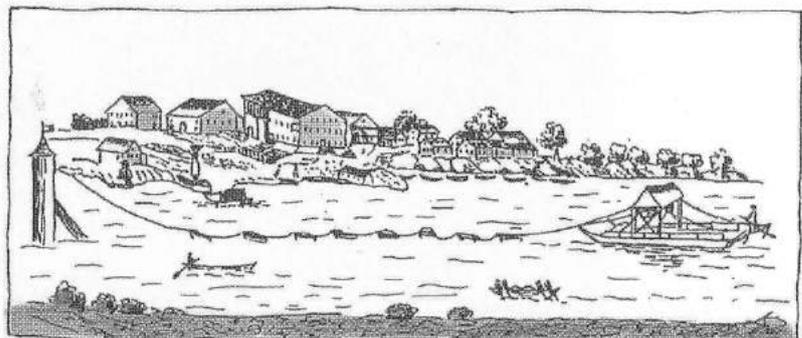
- Boote, die über den Fluss gerudert werden mussten.
- Pendelfähren, die mittels eines langen Seils an einem Pfosten mitten im Fluss befestigt waren.
- Seilfähren, wie wir sie vom Kloster Fahr kennen.

Die für Seilfähren besonders geeigneten Drahtseile kamen erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf; nur sie konnten hoch genug gespannt werden, dass sie die Schifffahrt nicht störten.

Solche Fähren sind äusserst günstig im Betrieb, da sie ohne Motor auskommen. Die Antriebskraft liefert die Strömung, die das Schiff flussabwärts treiben würde, wäre es nicht angebunden. Mit einem Steuerruder am Heck wird die Abwärtsbewegung in eine solche quer zur Strömung umgelenkt.



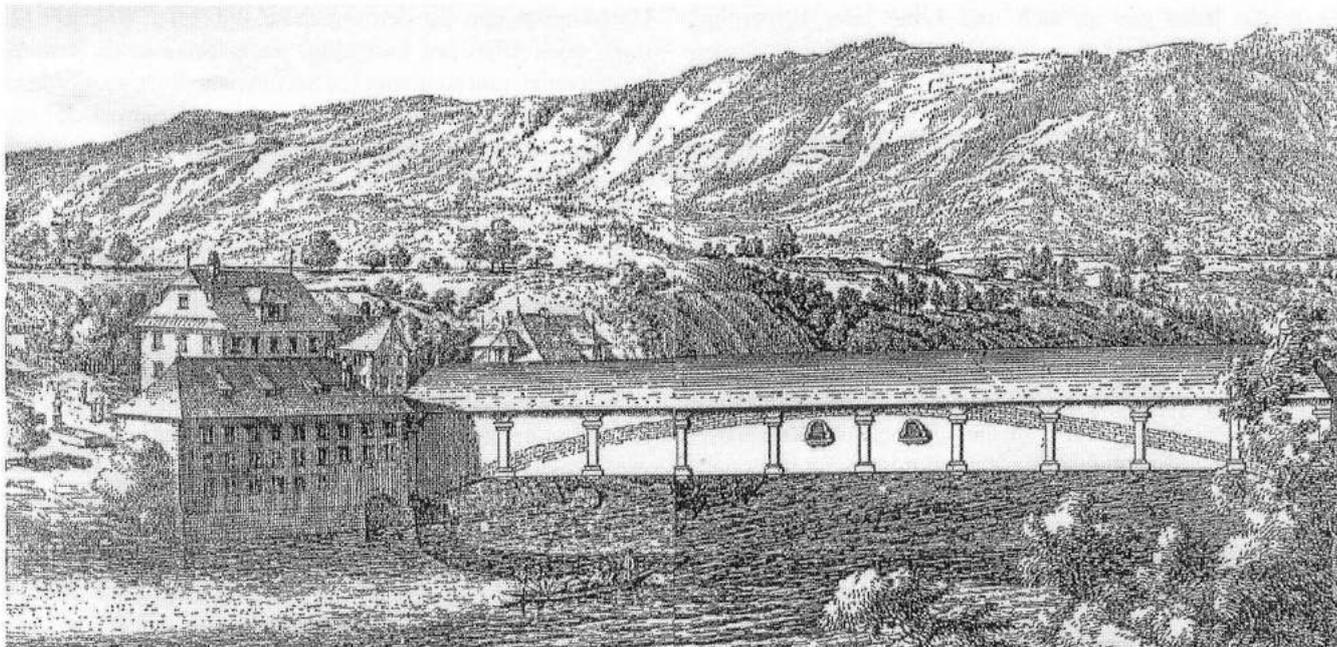
Eine Seilfähre, wie sie beim Kloster Fahr sommersüber in Betrieb ist. In Basel gibt es deren mehrere. Das Seil zur Fähre gleitet an einer Rolle entlang des quergespannten Seils. Dieses muss hoch angebracht sein, um grossen Schiffen Durchfahrt zu gewähren.



Die Pendelfähre bei Stilli (AG). Im Gegensatz zur Seilfähre ist hier das Fährseil – von mehreren Bojen an der Wasseroberfläche gehalten – an einem Pfosten im Fluss selbst fixiert. Flussschiffe fahren links oder rechts daran vorbei, je nachdem, an welchem Ufer die Fähre liegt. Darum sind Pendelfähren – sogar für Fahrzeuge – noch heute an Elbe und Oder mit ihren wenigen Brücken häufig anzutreffen.

Brücken über die Limmat gab es unterhalb Zürich auf eine lange Strecke keine mehr; die nächste schwang sich in Baden über den Fluss. Erst 1765 liess das Kloster Wettingen durch den berühmten Baumeister Grubenmann eine Holzbrücke

bauen, ein Wunderwerk der Brückenbaukunst. Leider liessen es die abziehenden Franzosen 1798 verbrennen. Es wurde erst 1815 ersetzt durch die noch heute stehende Holzbrücke unmittelbar unterhalb des Elektrizitätswerk Wettingen.



Die Grubenmannsche Brücke über die Limmat beim Kloster Wettingen aus dem Jahr 1765, 1798 von französischen Truppen verbrannt.



Die neue Holzbrücke von 1815 noch in mehr oder weniger dem damaligen Zustand; verlängert durch eine einfallsslose Eisenkonstruktion.

IV. Jeder ist sich selbst der Nächste

Seit Jahrhunderten also war die Limmat eine Gefahr. Und wenn man in alten Dokumenten blättert, so kommt einem Verschiedenes bekannt vor: Zum Beispiel das heutige Klagelied, es denke jeder nur an sich und keine oder keiner ans Allgemeinwohl – es hätte schon damals angestimmt werden können ...

Natürlich war das Uebel allen bekannt: Private so gut wie Gemeinden waren sich klar, dass zu handeln war. Wohl konnten die Besitzer der Streuwiesen und der Uferwälder hoffen, dass es im laufenden Jahr ein anderes Ufer treffen würde – aber der Schaden traf immer irgendjemanden, und er war gross: verwüstetes, wertloses oder gar verschwundenes Land, ein hoher Grundwasserspiegel, unsichere Grenzen. Was tun?

Ueber Jahrhunderte fand man sich nicht zu gemeinsamem Handeln. Nicht jede Gemeinde war gleich stark betroffen. Verschweigen wir nicht, dass Schlierens direktes Interesse nicht überwältigend war, weil die Limmat hier tendenziell eher rechtsseitig zuschlug: Die Ueberflutungen im Rohr nahmen ihren Anfang meist auf der Höhe von Aussersihl und Altstetten, so dass Schlieren die «Schuld» leicht den höher liegenden Gemeinden zuweisen konnte.

Ganz anders sahen dies Unterengstringen, Dietikon oder Geroldswil. Es fehlte all diesen armen Landgemeinden, das muss zugestanden werden, auch schlicht an Geld für eine dauerhafte Remedur.

So kam halt St. Florian zum Handkuss – wie das auch heute noch manchmal der Fall sein soll. Jeder baute auf seiner Seite eine Pfählung, ein sogenanntes Wuhr, welches den unberechenbaren Lindwurm auf die andere Seite ablenken sollte. Ein solcher Schutzbau wurde «Schupfwuhr» genannt und war natürlich berüchtigt. Der Drache aber war heidnisch und nicht christlich, hatte mit dem Heiligen St. Florian keinen Kontakt und schlug da und dort zu, riss hier einen Ufersaum mit und brachte andernorts ein Bord zum Einsturz.

Und wenn auch mancher Private und manche Gemeinde taten, was möglich war, so war das doch nur Flickwerk. 1846 wurde erstmals auf dem Gebiet der Gemeinde Unterstrass eine Begradigung durchgeführt, 1863 eine Korrektur vor Spreitenbach. Der Kanton sprach manchmal Beiträge zu; so erhielt Geroldswil 1873 Fr. 500.– an die Kosten des Uferschutzes. Weiningen reklamierte 1874 eifersüchtig, es habe für eine viel längere Strecke nur Fr. 300.– erhalten.

Vier Jahre später wurde in Dietikon ein Uferstreifen von 10 m Breite und 200 m Länge weggespült, weil die Nachbargemeinde Geroldswil sich weigerte, die vom Statthalter aufgebommene Schutzmassnahme zu treffen. Lakonischer Kommentar des Gemeinderates Geroldswil: «Weder wir noch die Anstösser haben Geld.» Nach etlichem Hin und Her liess der Kanton die Arbeiten für Fr. 4 600.– ausführen und verknurrte Geroldswil zu einer Busse von Fr. 50.–

Wie eigennützig und kleinkariert das Denken auch in den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts noch war (als schon der Kanton am Eingreifen war), zeigen Beispiele aus der Region. Unterengstringen bat den «hochwohlloblichen Regierungsrath» noch 1876 fast kniefällig, die erforderlichen Schutzbauten durch einen kantonalen Sachverständigen anzuordnen und zu beaufsichtigen; auch 1880 bat die Gemeinde, die Grundeigentümer zum Uferschutz anzuhalten. «Wir gehen von der Annahme aus, dass einer Aufforderung von Seiten der Oberbehörde bereitwilliger Folge geleistet würde.»

Schlieren wies 1880 den «hohen Regierungsrath» und seine «hochgeachteten Herren» darauf hin, dass man doch in Schlieren anfangen möge mit den Bauten und nicht im Schönenwerd. Das sei zwar gut, um die Notlage mancher Arbeitsloser zu erleichtern. Aber Schlieren habe 1874 einen Schaden von über Fr. 12 000.– erlitten, früher noch mehr. «Das Wasser ergoss sich über unsere ganze Allmend, ein Feld von einigen hundert Jucharten Getreide, Erdäpfel, Gras usw. wurde theilweise verwüstet oder geschädigt. Die Brücke bei der Station wurde beschädigt und die Strasse gegen Unterengstringen, so dass jene 2x neu erstellt, diese bedeutend repariert werden musste.»

Diesem Uebelstand könne man leicht abhelfen: die Limmat trete nämlich immer nur an einigen Stellen in den Gemeinden Aussersihl und Altstetten über die Ufer, von wo aus sich dann das Wasser über die Schlieremer Felder ergiesse.

Der Kanton erwiderte trocken, dazu brauche es umfangreicher Vorarbeiten; bevor diese durchgeführt seien, kämen nur provisorische Bauten in Frage und die seien eben Sache der Gemeinden.

Wie eifersüchtig und rappenspalterisch schliesslich auch der Bau selbst beobachtet wurde, zeigen folgende Episoden:

Noch 1881 (die Korrektur war kantonsweit bereits im Gange) stritt sich Schlieren mit dem Kanton, weil «auf Gemeindegebiet Schlierens Steine vom linken Limmatufer entwendet und per Schiff auf die andere Seite dem dortigen Arbeitslokal zugeführt wurde». Es sei «geradezu unbegreiflich, dass ein Staatsangestellter zu solchem Vorgehen Handbieten konnte». (Es handelte sich um eine vorübergehende Massnahme an einer Stelle, die sowieso zu begradigen war.)

Im gleichen Jahr war auf Altstetter Gebiet gebaut worden; die Steine und das Holz waren zum Teil über Schlieremer Wege zugeführt worden. Der Gemeinderat Schlierens verlangte Entschädigung für den Ausfall von Streue-Ertrag; diese wurde ihm stimrunzelnd zugesichert. Das Begehren sei «jedenfalls nicht aus allzugrosser Bescheidenheit hervorgegangen», wie vermerkt wurde.

Wie kam es nun aber dazu, dass in den Siebzigerjahren die Einsicht reifte, nur ein gemeinsames Handeln könne endgültig Abhilfe schaffen?

V. Eine Reihe von Katastrophen

Manchmal braucht es eine Anzahl schlimmer Ereignisse, bis die Einsicht allseits wächst, dass gemeinsames Handeln nötig ist.

1846 In diesem Jahr traten die Ostschweizer Flüsse über die Ufer, und das Jahr ging mit seinen Missernten als schwarzes Jahr ins Gedächtnis der Menschen ein. Solche Ueberschwemmungen hatte es schon früher gegeben, aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts häuften sie sich.

1870 Wieder folgte eine Ueberschwemmung nach «schrecklichen Regengüssen», wie es damals hiess, und zwar im Gebiet der Töss, der Thur und des Toggenburgs.

1874 Es traf wiederum die Ostschweiz, aber auch den Berner Aargau und das Berner Oberland. Die Bahnlinien waren unterspült, verschiedenenorts unterbrochen und der Bahnbetrieb musste eingestellt werden. Ueber die Verhältnisse in Zürich schrieb die NZZ am 31. Juli 1874:

«In Zürich hat die Sihl aussergewöhnliche Höhe erreicht und nimmt ihren Abfluss den Schanzengraben aufwärts. Der sendet seine trüben Fluten gegen alle Regel in den See. Der Limmathspitz ist im vorderen Teil überflutet. Von Altstetten bis Killwangen steht der Bahnkörper mehrmals in einem trüben See.»

Am 1. August ergoss sich die Sihl in den Sood bei Adliswil und riss 2 Männer mit sich; sie setzte die Häuser 1½ Fuss hoch unter Wasser, es musste «ygeflöchnet» werden.

Am 2. August wurde berichtet, dass auch die Muotha ihre Brücken weggeschwemmt habe. Brunnen war gemäss dem «Boten der Innerschweiz» eine eigentliche Lagunenstadt.

1876 Zwischen dem Abend des 8. Juni und dem Vormittag des 14. Juni fielen in Zürich 314 mm Wasser oder rund ein Drittel des normalen Jahresniederschlages. Die Ufersicherungen von Thur, Töss und Glatt hielten dem Druck des Wassers nicht stand.

Ueberschwemmungen.

Unfall

Wie erlauben uns, das Lit. Publikum darauf aufmerksam zu machen, das Anfälle von Ueberschwemmungen zc. herrührend, in den Versicherungen eingeschlossen werden, vide unsern Prospekt II für Einzel-Versicherungen.
Wir halten uns für Rathschläge empfohlen und stehen zu jeder weitem Auskunft bereit.

General-Agentur

der Schweiz. Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft in Winterthur:
Palmert & Co., 13 Mühlackerhof, Zürich,

3477)

ebenso unsere Spezial-Agenten.

Am 13. Juni 1876 erliess die NZZ einen Aufruf, der uns berührt und zeigt, wie ausgeliefert die Menschen damals der Natur waren; aber auch, wie sie einander zu helfen suchten:

«Wir leben wieder einmal in einer Zeit der schweren Noth. Seit langen, langen Tagen regnet es ohne Unterbruch, die Flüsse und Bäche sind zu gefahrdrohender Höhe angeschwollen und an vielen Orten über die Ufer getreten. Schon haben wir über grossen Schaden zu berichten gehabt und kommen immer neue Hiobsposten, welche uns neue Zerstörungen und neue Unglücksfälle melden. Schon jetzt wissen

Schweizerische Nordostbahn.

In Folge Ueberschwemmung und daheriger Schädigungen des Bahnkörpers ist der Betrieb auf den Bahnstrecken Sulgen bis Kemptthal und Birmensdorf bis Zug unterbrochen.

Es können demnach bis auf weitere Anzeige weder Personen noch Güter von und nach den an den bezeichneten Linien liegenden Stationen und über dieselben transitirend Beförderung erhalten. Insbesondere die Station Winterthur ist lediglich von Schaffhausen her erreichbar.

Zürich, den 12. Juni 1876.

Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

Schweizerische Nordostbahn.

Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee.

In Folge des eingetretenen hohen Wasserstandes und der starken Strömung in der Limmat muß das Anlegen und Abfahren der Dampfboote bei der Wasserklippe (Kurse 14, 22, 24, 28, 32, 36, 5, 23, 27 und 35) bis auf Weiteres eingestellt und auf die Baukanze und das Stadthausquai verlegt werden.

Zürich, den 12. Juni 1876.

Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

wir, dass das entfesselte Element grosse und schwere Opfer gefordert hat: viele Felder sind verwüestet, die Hoffnungen vieler armer Landleute sind für das nächste Jahr zerstört, manche Heimstätten sind entweder schwer beschädigt, oder von den wilden Wassern weggerissen worden, ja selbst Menschenleben sind zu beklagen. Noch aber ist kein Ende dieses Jammers abzusehen, trost- und rathlos stehen wir alle vor diesem Landesunglücke, hoffend, dass die Prüfung endlich ein Ende nehmen werde.

Bei dieser Sachlage thut wohl die Redaktion der Neuen Zürcher Zeitung keine Fehlritte, wenn sie schon jetzt einen dringenden Aufruf erlässt zu milden Gaben für die Armen unter den vielen Wasserbeschädigten. Haben doch die Schweizer schon oft gezeigt, dass sie nicht bloss in guten Tagen zusammenhalten, sondern dass sie namentlich auch in den Tagen der Noth den schönen Wahlspruch bethätigen: Einer für alle und alle für einen!»

Aus Dietikon wurde gemeldet, dass an der Reppisch drei Häuser verlassen werden mussten, weil deren Einsturz befürchtet wurde. In Winterthur benützte die friedliche Eulach die Kasernen- und Eulachstrasse als neues Bett. Sturmglocken läuteten im Kanton St. Gallen, Kanonendonner rief die «Hülfsmannschaften» in Frauenfeld zusammen. In Zuzwil SG stürzte die Kirche ein, Brücken an der Thur brachen zusammen oder wurden durch angeschwemmte Bäume und Gebäudeteile mitgerissen.

Der Regierungsrat (er wurde später hart kritisiert, siehe unten) beauftragte an einer Extrasitzung das Armendepartement, für die vom Wasser heimgesuchten Kantonsteile sofort Experten zu ernennen, welche den Schaden abzuschätzen hatten. Ebenso wurde dem Strassen- und Baudepartement unbeschränkter Kredit erteilt, um die Strassen und Brücken wieder zu öffnen

Am 14. Juni wurde vom weiteren Steigen des Seespiegels berichtet, welcher schon an einzelnen Stellen über die Ufer getreten war. Lorze und Reuss hatten Verheerungen besonders

im Amt verursacht; Glocken und Trommeln riefen die Hilfsmannschaften an die Töss. Längs der Hauptstrasse entlang der Töss gab es, wie der Korrespondent traurig berichtete, «keinen Tropfen Wein mehr zu trinken in den Gaststätten», weil alle Keller 9 Fuss oder noch mehr unter Wasser standen. Unter den Toten befand sich der Gemeindepräsident von Neftenbach, welcher bei der Abwehr der Fluten vor den Augen seiner Mitbürger mitgerissen wurde.

Aus Dietikon wurde berichtet, dass der Reppischhof überschwemmt und alles mit Sand und Kies bedeckt war. Die Reppisch riss auch im Dorf alle Stege mit und füllte die Keller. Nördlich der Eisenbahn stand das meiste Land unter Wasser. Die ganze Gegend glich einem See – welch Bild der Zerstörung! Und immer noch regnete es ...

Wieder musste der Eisenbahnverkehr unterbrochen werden, so in Winterthur, um Frauenfeld und Romanshorn; die Züge Zürich-Zug fuhren nur bis Hedingen.

Es entstanden natürlich auch wilde Gerüchte, u.a. dass die Schleuse des Pfäffikersees nicht standhalte – das hätte für das bereits stark geschädigte Uster Schlimmes bedeutet, denn über das Aathal wäre die Stadt überschwemmt worden. Die Sturmglocken läuteten, Alarmschüsse wurden abgegeben, aber die Schleuse hielt stand.

Trotzdem sprach man von Schreckenstagen und -nächten. Das Hochwasser war schlimmer als das 2 Jahre zuvor, nicht nur in unserem Kanton, auch im Thurgau, Aargau und in Zug.

Die Hilfe der Eidgenossenschaft begann wieder zu fliessen: so beschloss der Grosse Rat von Graubünden, einen «Hilfsbetrag» von Fr. 5 000.– an die Regierungen der von Wasserverheerungen heimgesuchten Kantone; dazu verzichtete er noch auf sein Taggeld.

In der ganzen Schweiz wurde mit Proklamation des Bundesrates vom 24. Juni für eine «Liebessteuer» geworben; dem schloss sich der Regierungsrat (spät) am 29. Juni an und beauftragte die Gemeinden, bis zum 16. Juli die Gaben zu sammeln. Bis im Oktober wurde jedoch keine dieser Liebesgaben und kein Geld an die schwer Betroffenen (vorab im Tösstal) verteilt, was der Direktion des Innern harsche Kritik eintrug. So schrieb die NZZ, es sei nun fast ein Vierteljahr vorbei, seit die Gaben gesammelt wurden, aber noch kein Beitrag sei bei den Bedürftigen eingetroffen. Die Schäden könnten wegen des nahenden Winters nun auch nicht mehr behoben werden, und an vielen Orten sei Gefahr im Verzuge. Wenn der Direktor des Innern, Regierungsrat Ziegler, das in seiner «allbekanntesten Bequemlichkeit» nicht wisse, so solle er sich durch Augenschein und persönliche Information davon überzeugen. Mit «blöden Ausreden» komme man nicht weiter.

Die Liebessteuer ergab im Kanton Zürich 251 000 Franken, in der übrigen Schweiz 549 000 Franken. Vergleiche sind schwierig, aber nach heutiger Kaufkraft könnte man die Beträge wohl bei etwa 25 Mio. bzw. über 50 Mio. Franken ansetzen.

<p>Warenverteilungswasser verteilt binnen 8–14 Tagen jede Warze, auch wenn die ganzen Hände damit bedeckt sind und zwar ohne jede Gefahr und ohne den geringsten Schmerz; in Flacon No. 2, in Karlsruhe bei Th. Drögler, Wallstraße Nr. 10, in Zürich bei Cour. Gottl. Waser, in Feuerthalen bei E. Keller zur Morgenlonne. [H688Y]</p>	<p>Ein schönes Racepferd, 6 Jahre alt, 162 Centimeter hoch, ganz mildefrömm und gut zugeritten (auch eingeschrieben), ist zu verkaufen oder gegen ein junges unversetztes oder bisfettes Pferd zu vertauschen. Dasselbe würde für einen höheren Offizier gut passen. Schöne Gänge. Jede Garantie. Hoff. Offerten beliebe man an die Annoncen-Expedition der Herren Haasenstein & Vogler in Genf zu adressieren unter Chiffre U P 446. [H4379X]</p>
--	---

Anzeige & Empfehlung.
Alpenkurort Parpan.
Hôtel & Pension zur Post.

1531 Meter über Meer. — Engadiner-Strasse.

Nachdem das bisher von Herrn Vendi in Parpan geführte Pensionshaus eingegangen, wird dasselbe nunmehr in dem hiezu neugebauten, bequem eingerichteten Hotel des Herrn Kreispräsidenten Andreas v. Sprecher fortgeführt. Lage, am Fuße des bekannten Stägerhornes (Bändner Rigi), 8000 Fuß über Meer; Luft und Umgebung des Ortes verleihen demselben alle Eigenschaften eines wirklichen und angenehmen Kur- und Aufenthalts- resp. Erholungsortes. Die Leitung des neuen Etablissements läßt sich angelegen sein, das ihr zugewendete Vertrauen in jeder Richtung durch solide und billige Bedienung zu rechtfertigen. Dieß läßt auch um so zuberlässlicher auf zahlreiche Frequenz hoffen.
Anfragen über Pensionpreise zc. sind zu adressieren an
Emil Wolf, Gerant,
Kurhaus 1. Post in Parpan (Graubünden).
647R]

Das Leben ging dennoch weiter, wie die Zeitungsausschnitte aus der NZZ von Freitag, 26. August 1876 zeigen.

– L i m a t f l u b. (Vofales.) Laut Publikation im „Tagbl.“ feiert der zürcherische Vimmatklub nächsten Sonntag sein dreißigjähriges Wettfahrtenfest. Das wohlgeordnete Programm verspricht Stachel- und Ruder-Wettfahrten und Wettschwimmen. Der ersteren sind zwei, nämlich die Sektions-Wettfahrten, wo je zwei und die Einzel-Wettfahrten, wo nur je ein Mann die Aufgabe zu lösen hat; für diese gilt die Strecke vom alten Schützenhaus nach dem Schlachthaus und zurück. Bei der Abfahrt muß das dortige Joch der Bahnhofbrücke einmal ganz umfahren werden, für Viele eine harte Aufgabe; wohl der Eine oder Andere dürfte mit dem steinernen Pfeiler in Berührung kommen, was bei höherem Wasser unangenehme Folgen haben kann. Der Einschwenkungspunkt beim Schlachthaus, von wo die Wiederauffahrt beginnt, ist mit der Aufstellung eines Schiffes bezeichnet, nach dieser geht's mit dem Stachel hinüber an die Platzpromenade, von da aufwärts bis unterhalb der Bahnhofbrücke – eine harte Strecke –, dann hinüber auf die rechte Seite und wieder aufwärts bis zum „deckte Brüggli“ – abermals eine äußerst anstrengende Strecke – und dann querüber dem „unteren Schutz“ an den Abfahrtspunkt. – Wir erfahren, daß einer der besten Stacheler die Tour dieser Tage in 10 Minuten gemacht hat. Ihr Wettstacheler, macht's nach!

Sind die Stachelfahrten vorbei, geht's hinab nach der Platzpromenade zur Ruder-Wettfahrt, dreimal über die Vimmat, als Wettfahrt immerhin eine ordentliche Arbeit gegenüber früheren Aufgaben, bei denen wie bei der Stachel-Wettfahrt auch auf die Zeit gefahren wurde – wird dieses Jahr der Versuch gemacht, in der Ruder-Wettfahrt auf den Höhepunkt am Ende der Tour zu fahren, d.h. der, der am höchsten aufwärts landet, ist der Erste, also je mehr Einer gegen die Strömung aufwärts zu arbeiten vermag, desto näher erreicht er die Aufgabe.

Für das Wettschwimmen haben sich 10 Konkurrenten eingeschrieben. Festgesetzt ist die Tour 2mal über die Vimmat und zwar in Kleidern, ohne Zweifel eine äußerst anstrengende Aufgabe, besonders wenn man bedenkt, daß alle Bewerber die Stacheltour bereits zwei- und die Rudertour einmal gemacht haben; wer zunächst, d.h. am höchsten landet, ist der Erste.

Ist das Wettschwimmen vorbei, geht's wieder aufwärts, zurück nach dem alten Schützenhaus und nach mühevoller Arbeit an die „freien Übungen“ im „unteren Schutz“ zu den nautischen Spielen und Wasserpringer-Künsten; nach ersten Übungen kommen wir an den komischen Teil des reichen Programms; der Entenfang mit den unfeindlichen Purzelbäumen in's Wasser darf nicht fehlen, ein Schiffuntergang, der fliegende Holländer u. s. w. – Viel Arbeit von 1 – 7 Uhr. Wir wünschen ein gutes Gelingen des Festes und können nicht genug wiederholen, wie sehr die Anstrengungen dieses Vereins Unterstützung und Anerkennung verdienen: möge Jeder, der an diesen kühnen Übungen, die einen nützlichen Zweck verfolgen, sein Gefallen und seine Freude hat, nicht verfehlen, das Fest zu besuchen; wir sind überzeugt, er wird den Platz mit Befriedigung verlassen.

VI. Das Uebel soll an der Wurzel bekämpft werden

Am 17. Juni 1874 wurde aus Glattfelden gemeldet, dass die seit einer Woche «rastlos, Tag und Nacht arbeitende Mannschaft trotz augenscheinlicher Erschöpfung immer noch thätig war. So sehr aber die Bevölkerung Glattfeldens den zur Hilfe herbeigeeilten Mannschaften der Nachbarschaft Dank und Anerkennung zu zollen weiss, so ist überall nur eine

Missstimmung über die zu Tage getretene Thatlosigkeit der Regierung zu spüren ... Die Regierung des Kantons Thurgau scheint die Interessen ihrer Landeskinder besser wahren zu wissen.»

Die Bevölkerung war den Ereignissen wehrlos ausgeliefert und musste die Folgen in mehrfacher Hinsicht tragen:

- Die Nahrungsmittel wurden knapp und noch teuer. Dies zu einer Zeit, wo der Anteil der Ernährungskosten am Monatsbudget viel höher war als heute. Durch Urbarmachung von Land in den Sumpfbereichen (Innenkolonisation) konnte diesem Druck etwas begegnet werden.
- Die aufkommende Industrialisierung wurde massiv bedroht. Die Spinnereien und Webereien waren auf die Wasserkraft angewiesen und demzufolge entlang der Aa, der Glatt und der Töss gebaut worden. (In geringerem Masse gab es auch Textilfabriken an der Limmat, so in Dietikon und Wetzikon.) Die vorerwähnten waren nun aber mehrmals arg beschädigt oder gar weggeschwemmt worden, so dass viele Arbeiter und Arbeiterinnen ihren Erwerb verloren.
- Die Verkehrswege (Strassen, die neuen Bahnen) waren massiv gefährdet.
- Verschiedenorts trat Faulfieber auf, eine Abart der Malaria, so u.a. 1772 und 1797 im Kanton Zürich, aber auch im Linthgebiet und im Seeland. Die Sümpfe als Brutgebiete der Malaria-Mücken waren zwar noch nicht als Ursache definiert, hingegen führte man das Faulfieber auf giftige Dünste dieser Moore zurück. Ein gemeinsames Werk sollte das Uebel an der Wurzel packen und die allgemeine Apathie und Hoffnungslosigkeit der Landbevölkerung beseitigen.

Im Kantonsrat 1865 wurde daher durch den Sozialisten Karl Bürkli allen Ernstes angeregt, die Sihl bei Schindellegi in den Zürichsee umzuleiten. Dieser Vorschlag wurde 1898 erneuert, diesmal für eine Hochwasserableitung, aber durch ein Expertengutachten u.a. mit dem berühmten Geologen Albert Heim abgelehnt. (Heute führt die Druckleitung des Eitzelwerks bei Lachen einen grossen Teil des Wassers aus dem Sihlsee direkt in den Zürichsee ab.)

Im ganzen Lande fanden Veranstaltungen statt, Chorvorträge, Hilfsversammlungen, welche Beiträge zugunsten der Geschädigten sammelten. Auch der Bundesrat rief zu einer Sammlung auf. Doch die Häufung der Katastrophen führte dazu, dass man sich auf die Ursachen der vielen Ueberschwemmungen in kurzer Zeit (vier grosse Ereignisse innerhalb von etwa 25 Jahren) zu besinnen begann. Schon bald aber waren Stimmen zu hören, die davon abrieten, «Liebesgaben zu verteilen und sich nachher befriedigt wieder abzuwenden», wie ein Korrespondent der NZZ wohl hart und nüchtern, aber zutreffend warnte.

Es setzte sich die Auffassung durch, dass nicht der Einzelne, auch nicht die Gemeinden, sondern nur der Staat (hier also der Kanton) eine Lösung finden konnte.

Die NZZ orientierte ihre Leser in einer fünfteiligen Folge von Beiträgen (heute würden wir wohl sagen «in einem Dossier») über Ursachen und mögliche Massnahmen; dabei wurde auf geologische Gegebenheiten (Schwemmlandschaften, mäandrende Flüsse, Ablagerungen) hingewiesen, aber auch auf Folgen der unvernünftigen Waldnutzung.

Die Serie schloss am 5. Juni 1876 mit folgendem Aufruf:

«Wollen wir der gewaltigen Zeit, in der wir leben, würdig sein, so ist es nothwendig, zuerst nach den Ursachen der verhängnisvollen Erscheinungen zu suchen, bevor wir das Unterstützungswerk beginnen.»

Dazu gehören:

- Aufforstungen,
- Flechtwerke,
- Thalsperren im Quellgebiet,
- gradlinige Kanalführung mit Doppelprofil.

Wenn nichts dergleichen geschieht:

- werden die Ueberschwemmungen häufiger,
- kann sich die Industrie nicht halten.»

Der Verfasser wies darauf hin, dass die «Liebessteuer», für welche im ganzen Lande gesammelt wurde, auch wenn sie die grosse Summe von 1 Million Franken erbrächte, doch nur momentan helfen könne. Diese eine Million sei nach den Schätzungen des Bundesrates gerade mal 10 % des Schadens der Einzelnen, und das nächste Unwetter komme bestimmt.

Wie recht der unbekanntere Verfasser hatte, zeigte sich schon im Februar 1877, und erneut 1878, als die Thur die Ebene unterhalb von Frauenfeld überschwemmte. Neue Unweterschäden brachten in der Schweiz wieder über eine Million Franken Schaden.

Im August 1876 gab die Regierung bekannt, dass die Gesamtkosten für die Behebung der Schäden an Strassen, Brücken und Wuhungen weit über eine Million Franken betragen würden – dies nur die Kosten für den Kanton. Die übrigen Schäden wurden auf 4 Millionen Franken geschätzt. Nimmt man als Vergleichsmassstab den damaligen Tagelohn eines Arbeiters von 2 Franken an, so würden die Schäden nach heutigem Geldwert bei 500 Millionen Franken liegen. Das Übel sei, erklärte die Regierung, dass die Verantwortung geteilt sei zwischen Privaten, Gemeinden und dem Kanton.

Schweizerische Nordostbahn.

Dem 13. d. M. an wird Zug Nr. 17 (Karas-Görsch) um 1^h Nachmittags auch in Schilleren anhalten.

Görsch, den 12. Juni 1876.

3473) Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

VII. Endlich: Gesetz und Projekt

Am 22.8.1876 wurde im Kantonsrat die Motion Strohecker für ein neues Wasserbaugesetz einmütig angenommen. Sie forderte, dass die Wasserhoheit beim Kanton liegen und einheitliche Regelungen gelten müssten, welche insbesondere auch der Verhütung von Wasserschäden dienten. Es wurde grob mit Kosten von etwa 6 Mio. Franken gerechnet. Durch (viel) Schaden war man endlich klug geworden; nun galt es, die gewonnene Einsicht in einem grossen Gemeinschaftswerk umzusetzen. Doch soll hier nicht verschwiegen werden, dass der Gemeinsinn nicht überall das Eigeninteresse überwinden konnte; kleinliches und eigensüchtiges Verhalten musste von den kantonalen Stellen noch öfters gerügt und (manchmal erfolglos) moniert werden. Das kantonale Wasserbaugesetz wurde schliesslich in der Volksabstimmung vom 23. Okt. 1876 mit 35 615 gegen 11 075 Stimmen angenommen – nur gerade drei Monate nach der Katastrophe! Es sah die Korrektur der Gewässer I. Klasse (Rhein, Töss, Thur, Glatt, Limmat, Sihl) für 8 – 9 Millionen Franken vor. Finanziert wurde die gewaltige Arbeit durch

Anleihen (bis 6 Mio. Fr.),

Beiträge der Gemeinden

(Töss 1,333 Mio. Fr., Thur 400 000 Fr., Glatt 800 000 Fr., Sihl 166 000 Fr. und Limmat 400 000 Fr.)

sowie durch einen erhofften Beitrag des Bundes.

Dieser wurde mit etwa 3 – 4 Millionen veranschlagt, fiel dann aber mit etwa 1,8 Millionen viel geringer aus – und war zudem erst ab 1885 in 10 Raten zu bekommen.

Am kostspieligsten insgesamt erwies sich die Korrektur der Töss. Diese, obschon bedeutend kleiner als die Thur, war – mit den Worten des Regierungsrates – ein *«böartigerer Fluss und schwerer zu beherrschen»*. Die Tösskorrektur kam bis 1885 auf etwa 4,5 Mio. Franken zu stehen; die Limmatkorrektur im Vergleich bis 1910 auf etwa 1,6 Mio. Franken.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen wurde später nicht nur der Bau, sondern auch der Unterhalt der Wasserschutzanlagen (Deiche, Wehre usw.) unter die Obhut des Staates gestellt und ihm auch gleich die Trägerschaft für die Kosten übergeben.

Der Anteil der Gemeinden (ursprünglich war er auf einen Drittel der Kosten angesetzt; 1886 wurde dieser Satz auf einen Sechstel reduziert) wurde von diesen vorerst überhaupt nicht bezahlt. Der Chronist der NZZ berichtete 1882 traurig, dass die Staatskasse von *«all den Gemeinden noch nichts erhalten hat»* und dass sie *«auch nicht so leicht etwas erhalten wird»*.

Diese nüchterne und resignierte Feststellung traf wohl zu: Erstens hatten die meisten der betroffenen Gemeinden wirklich kein Geld, und zweitens dachten sie, dass die Hilfe des Bundes für ihren Anteil gelten könnte. So hätten z. B. Wyla 94 000 Franken, Turbenthal 180 000 Franken und Zell 233 000 Franken bezahlen müssen – dies bei einer Vermögenssteuer von vergleichsweise hohen 12% (siehe auch Kasten «Finanzlage der Gemeinden»).

Eigentlich wäre der Anteil der Gemeinden schon während der Bauzeit fällig gewesen, aber keine bezahlte. Die Anleihen (insgesamt drei zu total 6 Millionen Franken) wurden während 40 Jahren amortisiert. Es lässt sich also leicht erkennen, dass wirklich in keiner öffentlichen Kasse irgendwelches frei verfügbares Geld für das grosse Werk lag.

Im genaueren Kostenvoranschlag der Regierung rechnete man 1877 etwas präziser; die Rede war nun von Kosten von 9,3 Millionen Franken für die Gewässer I. Klasse und etwa 700 000 Franken für jene II. Klasse. Später, 1885, wurde die Schätzung nach oben auf 10 560 000 Franken korrigiert.

Wenn man bedenkt, dass das ganze damalige kantonale Budget um die 7 000 000 Franken lag, so kann man ermes- sen, dass das eine ganz gewaltige Ausgabe war – denn die Staatskasse war so leer wie heute, bei den grossen Ausgaben für Schule, Gesundheit und Armenfürsorge! Immerhin konnte so auch etwas gegen die Arbeitslosigkeit getan werden, denn an der Gewässerkorrektur durften nur inländische Arbeiter beschäftigt werden.

Für die Bauzeit rechnete man mit etwa 10 – 12 Jahren. Für Töss, Glatt, Sihl und Thur traf das zu. Für die Limmat reichte es nicht; es mussten, auch im Zusammenhang mit einem ausserordentlichen Hochwasser, noch bis 1910 Arbeiten vorgenommen werden.

Die Finanzlage der Gemeinden und das damalige Steuergesetz

Im letzten Jahrhundert kannte man für die Gemeinden (gemäss dem Gesetz über die Gemeindesteuern von 1835) keine Einkommenssteuer, sondern nur eine Vermögens- und eine Kopfsteuer. Die Einkommenssteuer gehörte dem Staat (Kanton); dies seit 1832. Dieses System erwies sich mit der gesellschaftlichen Aenderung (immer mehr Lohnabhängige mit zum Teil gutem Einkommen; immer grössere Lasten in den Gemeinden durch Schulen usw.) als mehr und mehr unzweckmässig. Die Vermögenssteuer betrug in den wohlhabenderen Gemeinden um die 6%, in den ärmeren aber war sie höher (bis 12%), was natürlich wiederum keine vermöglichen Bürger anzuziehen vermochte. (Das kommt Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, vielleicht irgendwie bekannt aus unserer Zeit vor ...) Die ärmeren Gemeinden befanden sich daher, wie die NZZ am 12.12.1885 vermeldet, *«in erdrückenden Verhältnissen. Die Hilfe, welche z.B. Aussersihl beansprucht, ist nur ein Palliativ-Mittel und hilft nicht auf die Dauer.»* Auch wenn Aussersihl eingemeindet werde mit Zürich, so werde eben dann das gesamte Gemeindegewesen krank werden. *«Zur Zeit sind es 82 Gemeinden, welche acht bis zwölf vom Tausend Vermögenssteuer erheben müssen. Die Schuld daran liegt beim Staat, welcher alle Steuerquellen für sich in Anspruch genommen hat. Man müsste den Gemeinden einen Teil der Einkommens- und Erbschaftssteuer abtreten. Es gibt viele Gemeinden, in welcher manche Einwohner dem Staat wohl Einkommenssteuer, aber den Gemeinden keine Vermögenssteuern zahlen und doch all die Vortheile geniessen, welche die Gemeinden ihnen bieten. Dem Staat wäre Ersatz durch indirekte Steuern zu bieten, z.B. Tabaksteuern, Wechselstempelsteuern, Erhöhung der Hundesteuer usw.»*

Erst das Steuergesetz von 1917 setzte klar auf das Einkommen als Hauptsteuerquelle, womit erstmals auch die Gemeinden Einkommenssteuern bezogen.

Schlieren war in einer vergleichsweise passablen Situation. So weisen die Steuerzahlen von 1889 für Schlieren einen Steuerbezug von 6% aus für für Armen-, Schul- und politische Gemeinde. Dietikon bezog 7,9%, Birmensdorf 10%, Uitikon 4,4%.

VIII. So korrigiert man Flüsse in einem ganzen Kanton

Persönlichkeiten

Die Leistungen der damaligen Ingenieure und Arbeiter können auch aus heutiger Sicht nicht hoch genug eingeschätzt werden. Das Wissen dazu war zunächst in der Schweiz nicht vorhanden und kam vor allem aus Deutschland.



Johann Gottfried Tulla
1770 – 1828

Der badische Ingenieur-Offizier Johann Gottfried Tulla (1770-1828) verwirklichte zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Auftrag des Grossherzogs von Baden die Korrektur des Oberrheins unterhalb von Basel. Er wurde in freundschaftlicher Weise gewissermassen den Schweizern «ausgeliehen», und zwar als sich bei der Linth-Korrektion (1807-1816) zeigte, dass sich in unserem Land der Flussbau auf einer niedrigen Stufe befand und Hydrotechniker, Bau-Aufseher und geschulte Arbeiter fehlten, wie es in einer zeitgenössischen Studie hiess.

Die Tagsatzung berief nun Ingenieur Tulla.

Dieser nahm sofort die nötigen Messungen an der Linth vor, liess durch badische Arbeiter die einheimischen unterrichten und erstellte ein baureifes Korrektionsprojekt. Hans Conrad Escher, die treibende Kraft hinter dem grossen Werk der Linthkorrektur, lernte in bewundernswerter Weise in kürzester Zeit von Tulla, der nur zeitweise anwesend war, und hatte so neben der administrativen auch die technische Leitung inne. Beide erwarben sich höchsten Dank und Anerkennung der Eidgenossenschaft.



Hans Conrad Escher
von der Linth
1767 – 1823

Im Kanton Zürich gebührt diese Anerkennung Kantonsingenieur Kaspar Wetli (1822-1889) von Männedorf. Ausgebildet als Mathematiker an der Universität Zürich wirkte er vorerst im Dreieck Winterthur – Neuenburg – Lugano im



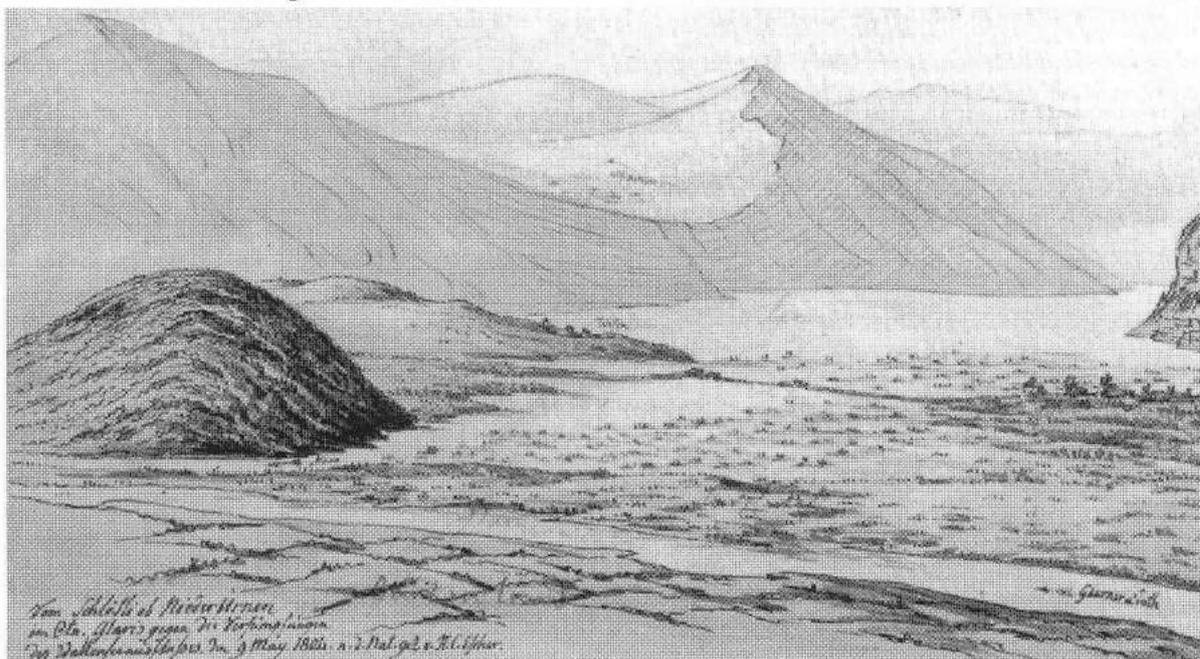
Kaspar Wetli
1822 – 1889

Bahnbau. Erwähnenswert sind vor allem die Geländeaufnahmen und Projekte für die Alpentransitstrecken von Chur über die Greina und von Brunnen über den Gotthard ins Tessin.

1876, im Jahr der grossen Wassernot, wurde er vom Kanton Zürich als Strassen- und Wasserbauinspektor gewählt. In den folgenden Jahren befasste er sich mit Thur, Hochrhein, Limmat, Sihl, Glatt und Reuss und führte rund 120 km Flusskorrekturen durch. Er diente auch andern Kantonen und dem Bund als Experte.

Das Vorgehen

Wie wir gesehen haben, waren die Arbeiten zum Schutz und zur Sicherung von Fluss- und Seeufern während Jahrhunderten die Sache von Privaten gewesen. Jedermann hatte das Recht, die Wasserkraft seiner Liegenschaft frei zu nützen. Die Eigentümer taten, je nach ihren Möglichkeiten und Einsichten, was sie konnten: Sie schützten ihr Ufer (und ausschliesslich dieses) durch Befestigungen oder sie versuchten, den Lauf des Wasser zu ihren Gunsten zu verändern. Dass dadurch unter Umständen den Nachbarn oder den Anstössern weiter unten am Fluss Nachteile entstanden, war in dieser eigennützigen Sichtweise unwichtig. Eifersüchtig wachte man hingegen über die entsprechenden Aktivitäten am Oberlauf des Flusses. Die Gerichte hatten viel zu tun mit Streitfällen aus dem Wasserrecht.



Die Linthebene bei Niederurnen vor der Flusskorrektur, Richtung Walensee, Amden. (Zeichnung von H. C. Escher 1804)

Im Grunde genommen geht es bei Schutzbauten immer darum, ein Uferstück mit entsprechenden Verbauungen (Wuhren, Dämmen) aus Stein oder lebendem Material zu schützen. Im grösseren Zusammenhang will man – wie es bei der Limmat geschah – einem mäandrierenden Fluss einen kürzeren Lauf und damit mehr Gefälle geben.

Durch solche Verkürzungen, auch Durchstiche genannt, entstehen jeweils auch Altläufe, wie zum Beispiel diejenigen in Dietikon bei der Kehrlichtverbrennungsanlage oder beim Uebergang der Autobahn bei Glanzenberg. Diese Altläufe sind heute geschützte Biotope und für Vogelkundler sehr interessant; sie erhöhen den Reiz der sonst eintönigen Kunstlandschaft um einen Kanal.



Auenlandschaft an der Limmat nahe der Kantonsgrenze

Nicht alle Flüsse gleichzeitig

Die Arbeiten der kantonalen Gewässerkorrektur wurden im Jahr 1878 aufgenommen, aber nicht an allen Flüssen gleichzeitig. Als vordringlich galten die Thur, die Glatt und vor allem die Töss. Die Limmat war in dieser Sicht weniger bedrohlich, was auch aus dem Bericht des Regierungsrates von 1884 hervorgeht:

«Mit Ausnahme der oberen Glatt sind alle zürcherischen Flüsse Wildwasser mit starker Geschiebeführung. Die Flussbett und Gefälle sind darum in steter Umbildung begriffen; die Flüsse können in folge dessen auch nicht in der Weise korrigiert werden, dass man eine Strecke um die andere fertig baut, etwa wie ein Strassenstück. Vielmehr wird die Korrektur in grosser Ausdehnung zugleich vorgenommen und an einer und derselben Strecke werden successive nur diejenigen Arbeiten ausgeführt, welche passend scheinen, um die zunächst beabsichtigte Aenderung bezüglich Austiefung, Erhöhung, seitliche Verlandungen u.s.w. herbeizuführen und welche dann nach eingetretener Wirkung fortgesetzt und ergänzt werden. Weil sich der Einfluss der Aenderungen an einer Stelle auf weite Entfernungen fortpflanzen kann, dafür aber eine ganz unbestimmbare, bald kürzere bald längere Zeit, je nach eintretenden Wasserständen und der örtlichen Materialbeschaffenheit, erforderlich sein kann, so ist der Baufortschritt und die Zeit der Vollendung unmöglich genau zu bestimmen.»

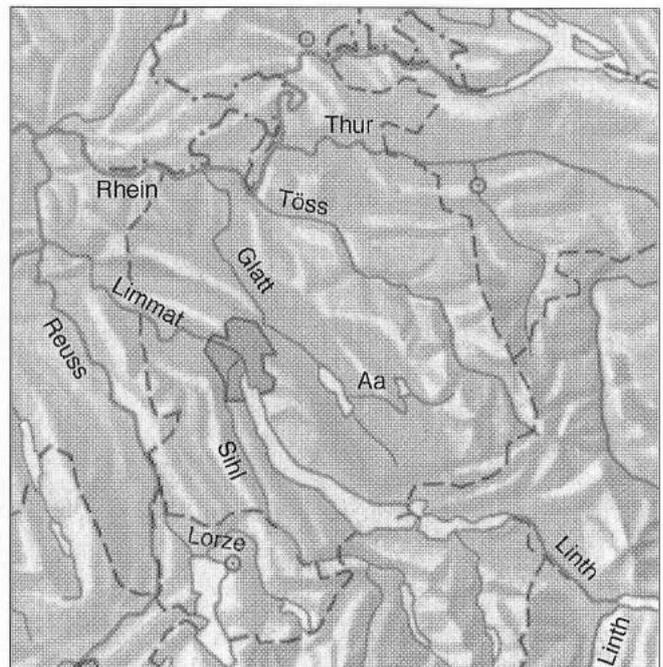
Die Limmat wurde in 5 Abschnitte aufgeteilt, beginnend bei Spreitenbach/Oetwil (Kantonsgrenze = km 0,000) bis Mitte Bahnhofbrücke Zürich (= km 17,124). Daran erinnern

Es versteht sich, dass solche umfassenden Massnahmen nicht von Einzelnen, sondern nur von der Gemeinschaft getroffen werden können. Ebenso ist klar, dass diese «Korrekturen» infolge der damit verbundenen Landumlegungen und Landabtausche nicht einfach durchzuführen sind: die Interessen des einen mögen oft den Interessen des anderen entgegenstehen und das übergeordnete Gesamtwohl wird nicht leicht von allen Betroffenen eingesehen. Die gesamte zürcherische Gewässerkorrektur wurde daher von allen Seiten mit Argwohn verfolgt, und nicht jeder Zeitgenosse vermochte den höheren Nutzen sogleich einzusehen. Vielmehr wurde versucht, für sich selbst oder die eigene Gemeinde Vorteile zu schinden. Menschliches, Allzumenschliches! – davon später mehr.

Die anfallenden Kosten setzen sich im Wesentlichen zusammen aus den anteilmässigen Vorarbeiten, den Entschädigungen für Landabtretungen (siehe weiter unten), aus den Erdarbeiten, den Faschinenarbeiten, den Pflasterungen und der Bauaufsicht.

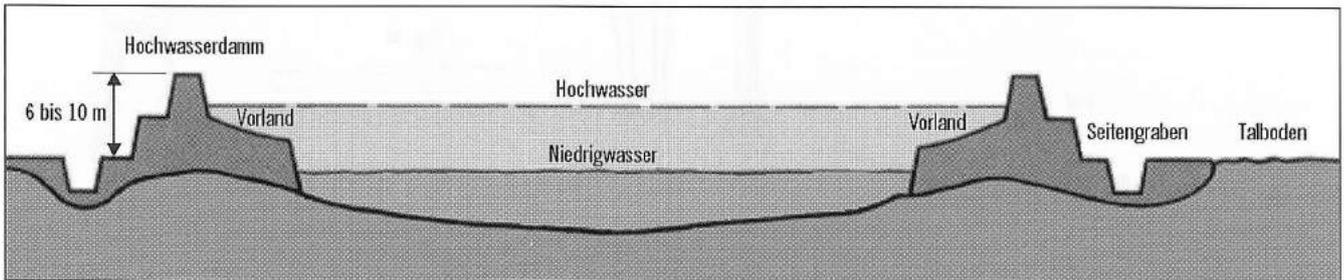
noch die blauen Markierungen an den Betonpfosten auf den Dämmen. Mit den Arbeiten begann man hier im Jahr 1880.

Schlierens Gemeindebann wird flussaufwärts begrenzt von km 10,999 und talwärts von km 6,760. Der direkte Uferanstoss ist nur 1,545 km, weil um die Engstringerbrücke ja Unterengstringer Gebiet liegt. Bei dieser Brücke wurden 1885 die Arbeiten aufgenommen; 1890 folgte die Korrektur beim Kloster Fahr.



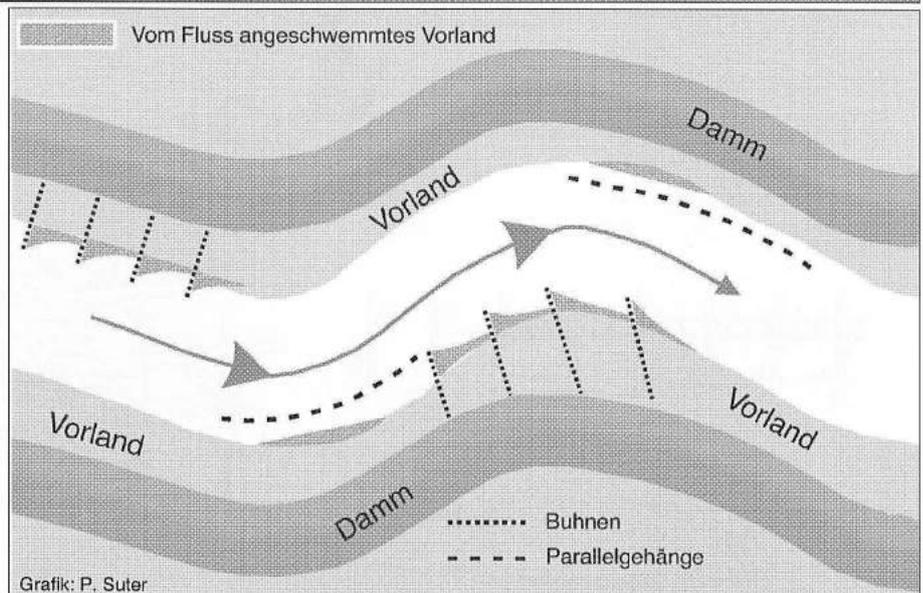
IX. Glossar von Fachwörtern

- Das Vorland** Ein Landstreifen zwischen Fluss und Dämmen, der bei mittleren Hochwassern überflutet werden soll.
- Die Buhne** Damm oder Pfahlreihe quer zur Strömung. Zwischen Buhnen lagert der Fluss sein Geschiebe ab, füllt die Räume auf und gestaltet so sein neues, schmaleres Bett selber. Der Fluss macht sein eigenes Vorland.
- Der Damm** Links und rechts des Flusslaufes wird ein Damm aufgeschüttet, wo nötig wird er um einen Kern mit Pfosten und Parallelgehänge erstellt, welcher ihm anfänglich die nötige Stabilität sichert.
- Die Dammkrone** Oberster Teil des Dammes, befahrbar oder begehbar, z.B. für Unterhalt und Dammverteidigung.
- Die Flusssohle** Flussboden; bei der Korrektur mehr oder weniger ausgebnet, um eine gleichmässige Fliessgeschwindigkeit zu erreichen. Eventuell ist er zur Sicherung mit Steinen beworfen.
- Der Durchstich** Kürzt eine Schlaufe des Flusses ab und erhöht damit Gefälle und Fliessgeschwindigkeit.
- Das Profil** Querschnitt durch den Fluss. Die Limmat weist an ihrer Sohle eine Weite von mindestens 50 m auf; der Abstand der Dammkronen liegt zwischen 64 und 76 m.

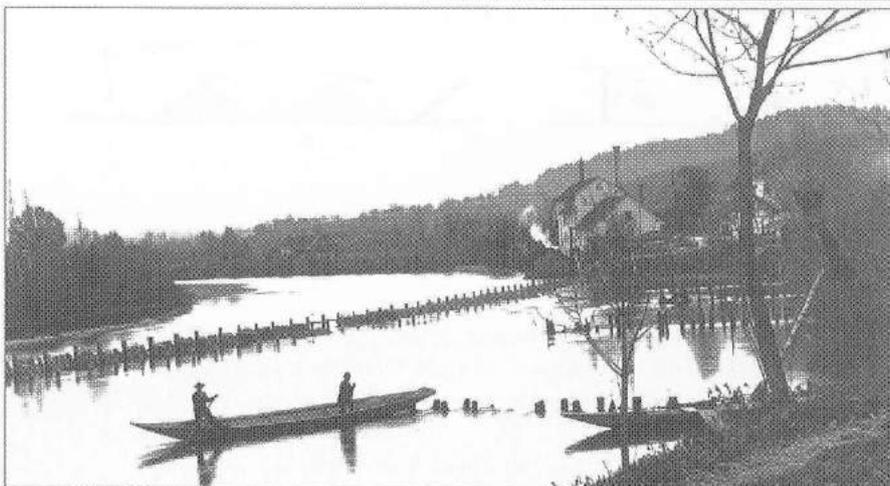


Flusskorrektur im Querschnitt

Flusskorrektur im Grundriss



Grafik: P. Suter



Am rechtsseitigen Ufer bei Oberengstringen. Ein Parallelgehänge lenkt einen Teil der Limmat noch in ihren Altlauf, verlangsamt aber den Rücklauf in den Hauptarm. Buhnen (quer im Bild) verhindern einerseits, dass die Strömung die Uferböschung abgräbt, fördern andererseits die Ablagerung von Geschiebe zu neuem Vorland.

Buhnen können ihre Aufgabe nur dort erfüllen, wo eine Strömung vorherrscht, sei es in einem Fluss oder an der Meeresküste. Hinter jeder Buhne reiss die Strömung ab, so dass mitgeschwemmter Sand und Kies abgelagert werden. Derselbe Vorgang spielt sich auch hinter einer Mauer ab, wenn in deren Windschatten sich herbeigewehtes Herbstlaub oder herantriebener Schnee sammelt.

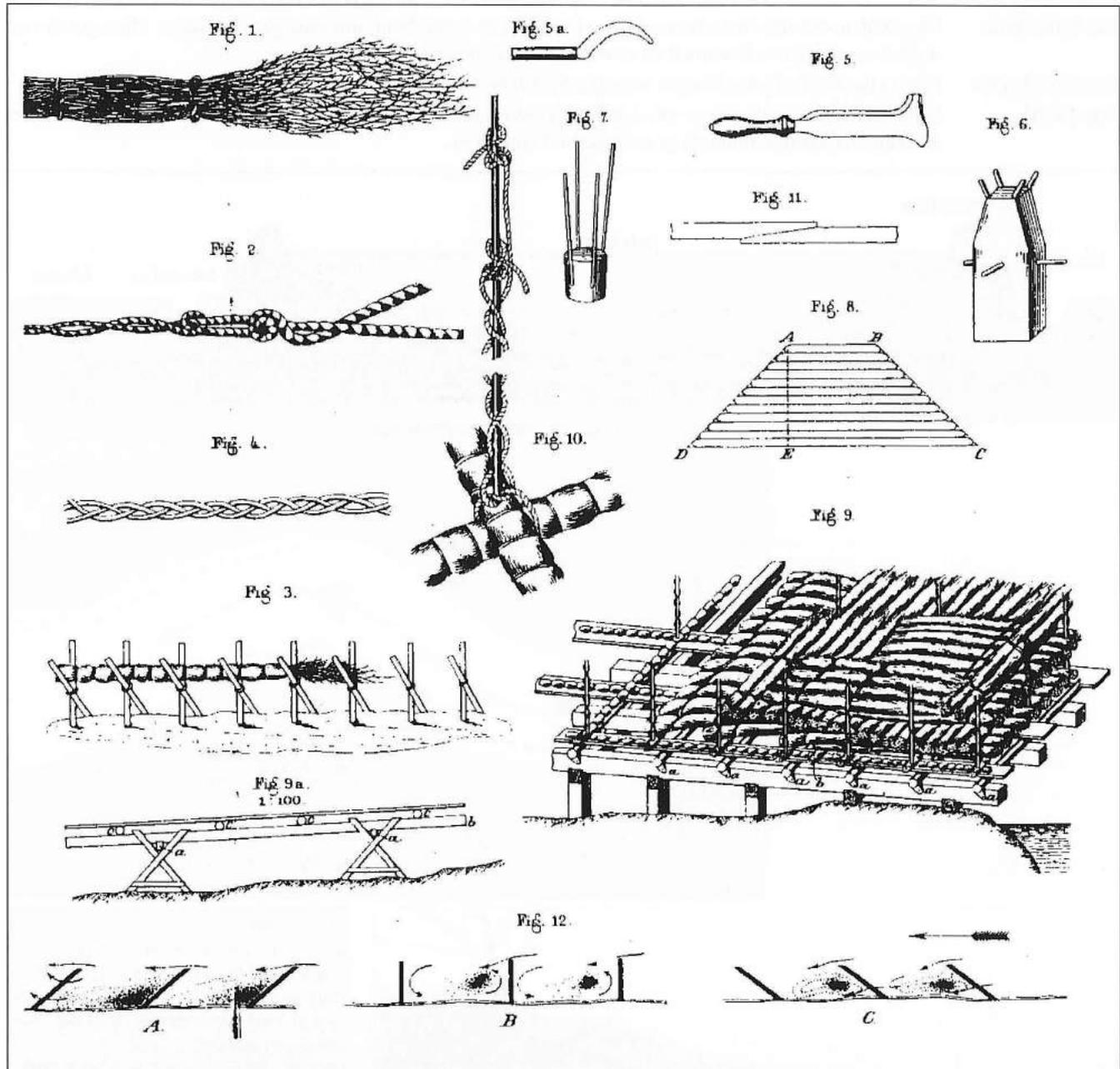


Buhnen an der Ostseeküste

Die Faschinen

Das sind lange Reisigbündel aus Weidenstämmen junger Weiden mit Geäst. Die Faschinen können auch «schwimmend» verlegt werden, damit das geschiebeführende Flusswasser die Verlandung des alten Flussbettes fördert.

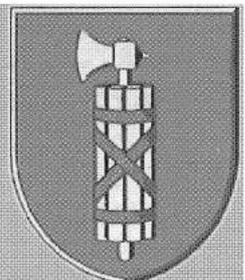
Sollen sie nicht davonschwimmen, haben Reisigbündel entweder einen Steinkern oder werden mit Steinen beschwert. Die Faschinen können aus totem oder ausschlagfähigem Material bestehen. Im heutigen Wasserbau sind die Faschinen durch den Blockwurf von Natursteinblöcken verdrängt worden, aber der früher übliche Lebendverbau kommt wieder in Schwung.



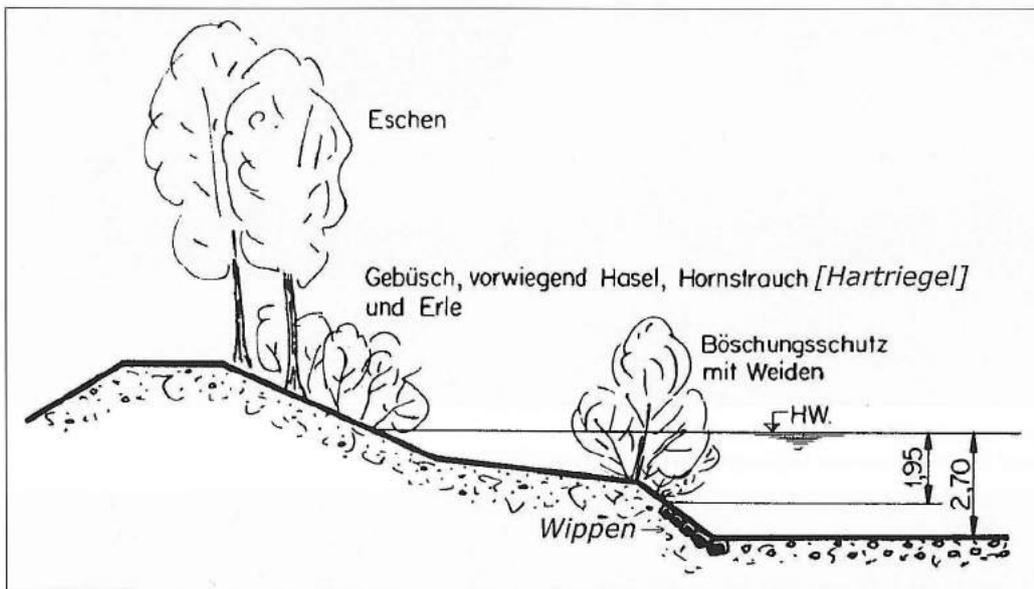
Faschinen-Herstellung. (Aus der «Anleitung zur Ausführung und Veranschlagung der Faschinenbauten» von Schreck, 1885)

Die Bezeichnung «Faschine» ist aus dem Latein über das italienische «fascina» zu uns gekommen. Die römischen Feldzeichen waren mit einem Bündel (*fascis*) dünner Stämme umwickelt; als Symbol für die Idee «vereint sind wir stark». Dieser Gedanke steckt auch hinter der umwickelten Streitaxt im St.Galler-Wappen.

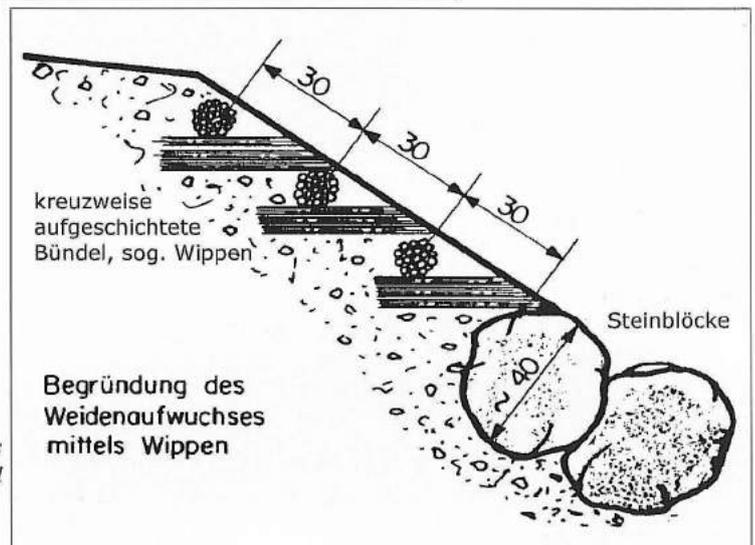
Mussolini, der ja das römische Weltreich wieder errichten wollte, liess seine Partei bei öffentlichen Auftritten Feldzeichen ähnlich den römischen herumtragen. Daher die Bezeichnungen «Faschist» und «Faschismus».



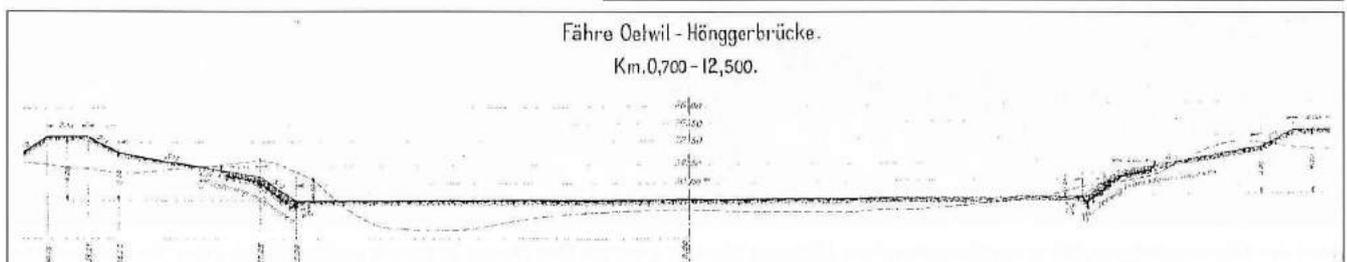
- Die Pflästerung** Die Seitendämme werden zum Schutz vor Abschwemmung mit Steinen belegt; an der Limmat vor allem mit Kalksteinen von Baden, Siggenthal und dem Lägersteinbruch in Regensberg. Zur Anwendung kamen regelmässige, 35 cm starke Steine.
- Die Senkwalze** Das ist ein zylindrischer Körper (Faschine) von beliebiger Länge, 80 – 120 cm dick; ein Kern aus Grobkies oder Bruchsteinen ist umhüllt von 15 – 20 cm Reisig. Früher häufig zur Sicherung des Böschungsfusses verwendet und dorthin versenkt.
- Das Wehr** Eine Sperre oder Schwelle aus Stein oder allenfalls aus Holz. Sie soll das Wasser aufstauen und z.B. in einen Fabrikkanal ablenken.
- Das Wuhr** Von *wehren*. Das ist eine Uferverbauung, meist mit natürlichem Material, z.B. Holzpfeilen und Flechtmaterial (Gehänge) Es soll ein Ufer vor dem Abschwemmen schützen (Längswuhr) oder auch die Strömung anders lenken (Querwuhr)
- Ein Wippenwuhr** ist ein 10-20 m langer, zylindrischer, mit Draht zusammengebundener Körper aus Reisig.



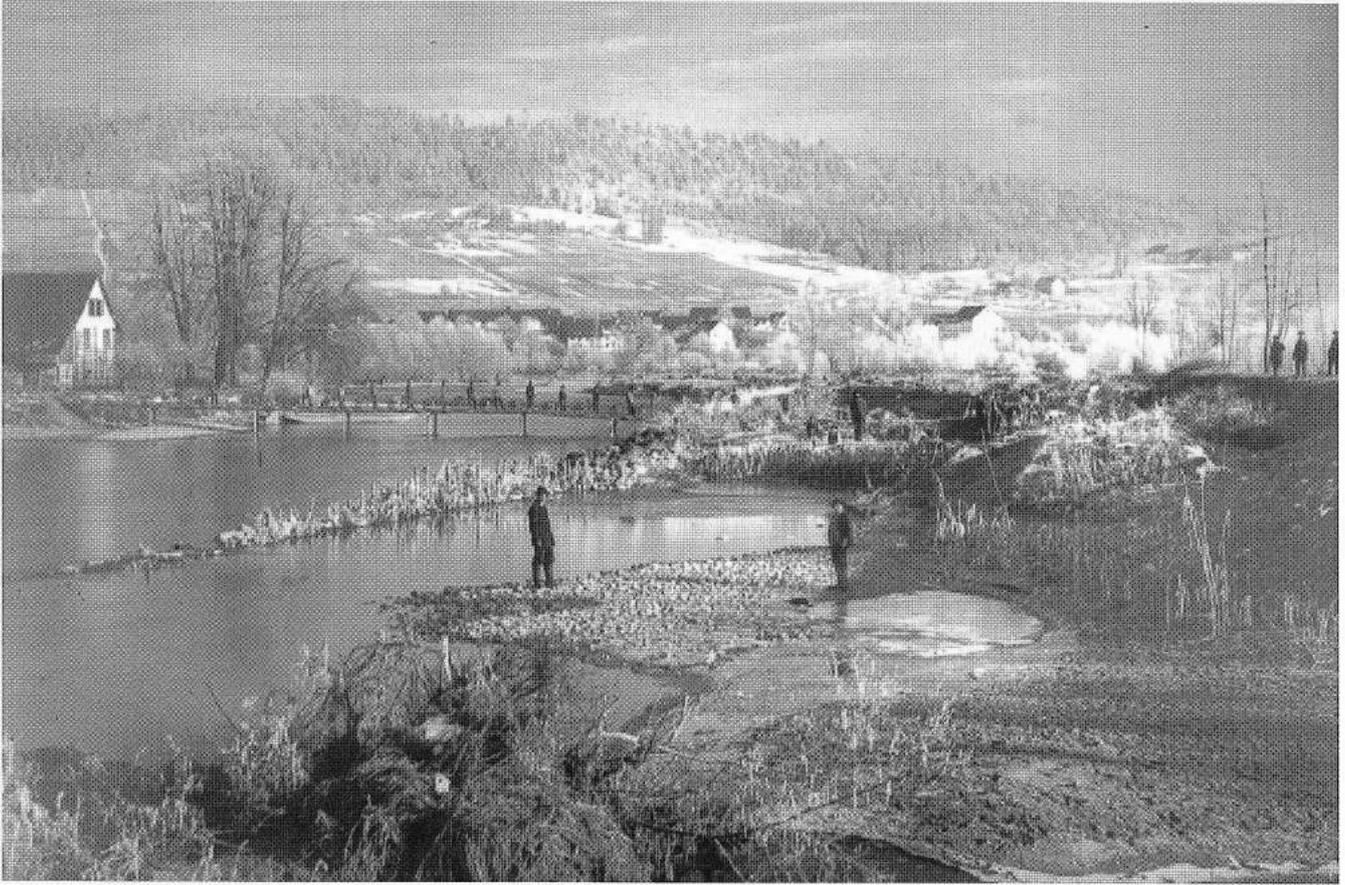
Schnitt durch ein Normalprofil eines Dammes mit Vorland.



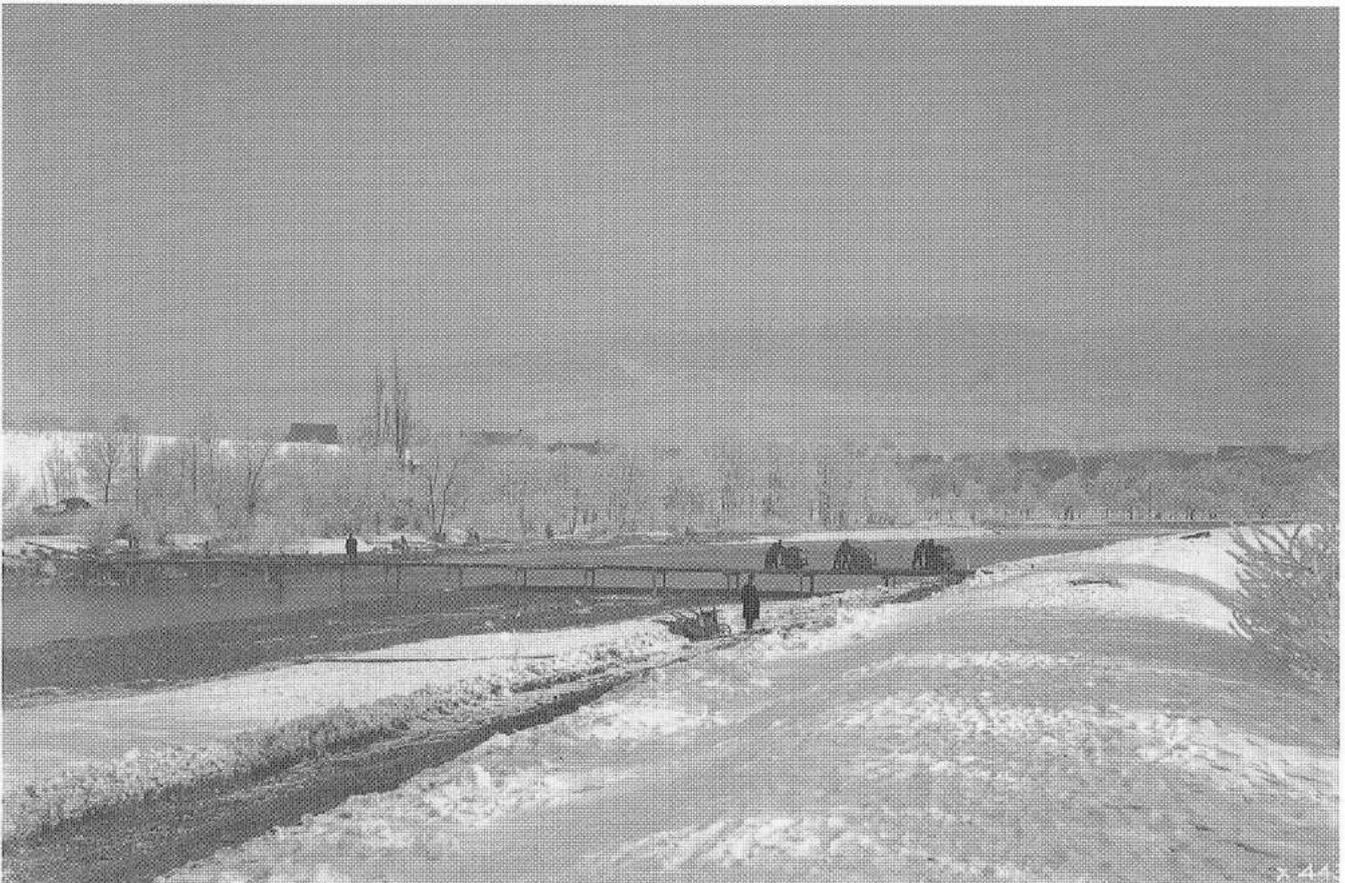
Schnitt durch ein Normalprofil eines Dammes mit Böschungsschutz und Wippen



Schnitt durch ein Normalprofil der korrigierten Limmat von Oetwil bis Hönngg, also auch auf Schlieremer Gebiet.



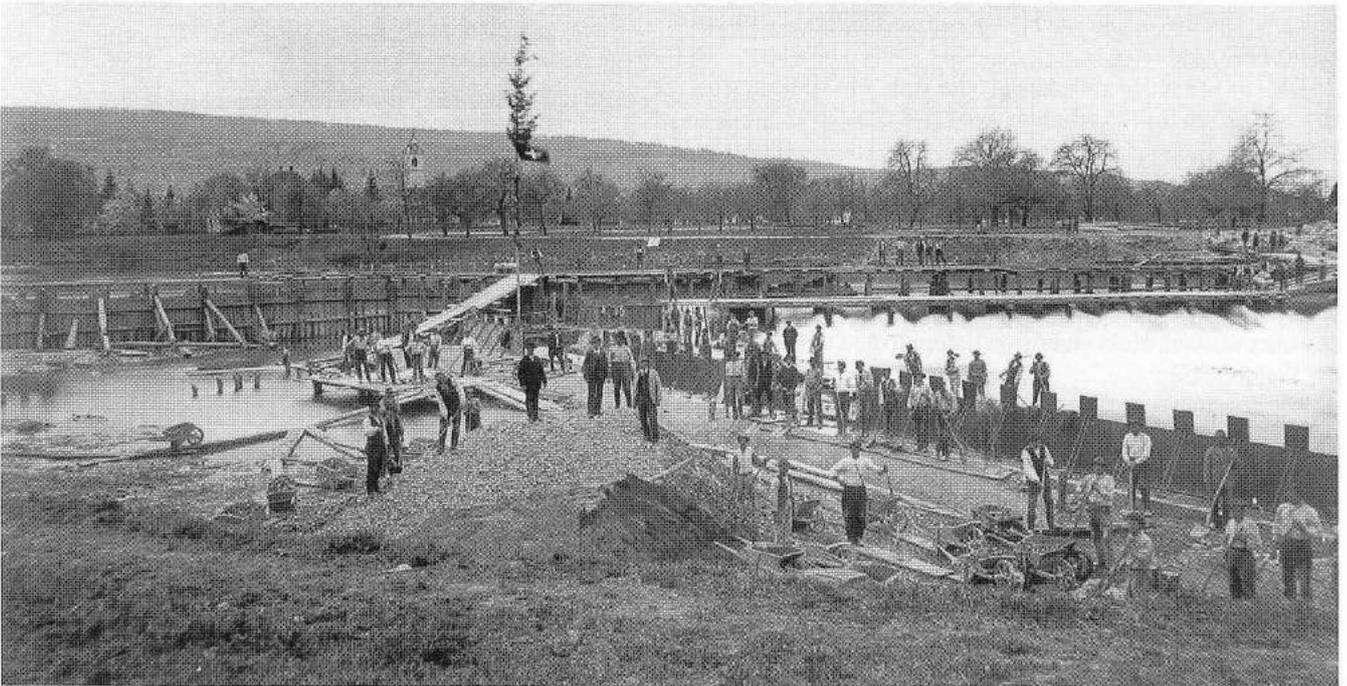
*Winterliche Stimmung an der Limmat beim Fährhüsi nahe dem Kloster Fahr.
Der Flussübergang im Hintergrund ist ein temporärer Hilfssteg während der Bauarbeiten.*



Auch bei Oberengstringen führte vorübergehend ein Hilfssteg über die Limmat. Der Dam ist bereits aufgeschüttet. Trotz des Schnees wird der Fuss des Dammes flussseitig mit Kalksteinen befestigt. Es gilt das extreme Niedrigwasser der Limmat auszunützen..

X. Die Arbeiten im Limmattal

So wurde gearbeitet



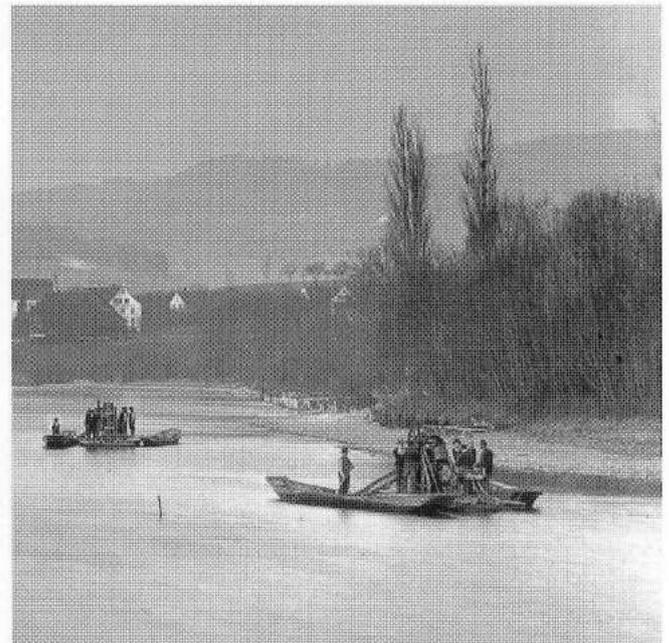
Wenn die Arbeit bei der Korrektur auch hart und schmutzig war, für die Arbeitslosen (ohne Arbeitslosenversicherung!) war sie lebenswichtig, für viele andere ein willkommener Zusatzverdienst. Heute sähe man hier Maschinen und viel weniger Leute.



Das schwimmende Schlagwerk zum Einschlagen von Pfählen ist die handbetriebene Ausführung einer heutigen Ramme.

Gearbeitet wurde vornehmlich im Winter. Erstens war dann der Wasserstand tief, weiter waren die Landschäden gering auf dem gefrorenen Boden und drittens waren genug Arbeitskräfte vorhanden.

Die Arbeitsweise war denkbar einfach, für uns fast unvorstellbar simpel. Der einzig verfügbare Motor war damals die Dampfmaschine. Es gab als Hilfsmittel eine 300 m lange Rollbahn mit Karren für Stein- und Aushubtransport, 2 Transportschiffe, 1 Hand- und 1 Motorbagger (beide von der Weberei Grüneck Thurgau gemietet), 1 Schlagwerk zum Einrammen der Pfosten – der Rest war Handarbeit mit Pickel, Schaufel und Karrette!

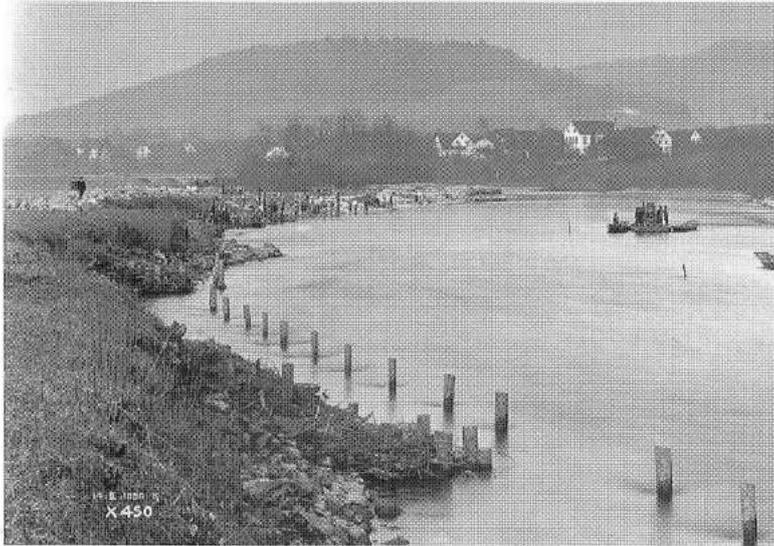


Im Vordergrund der motorgetriebene Schwimmbagger, im Hintergrund jener, der von Hand betätigt werden musste.

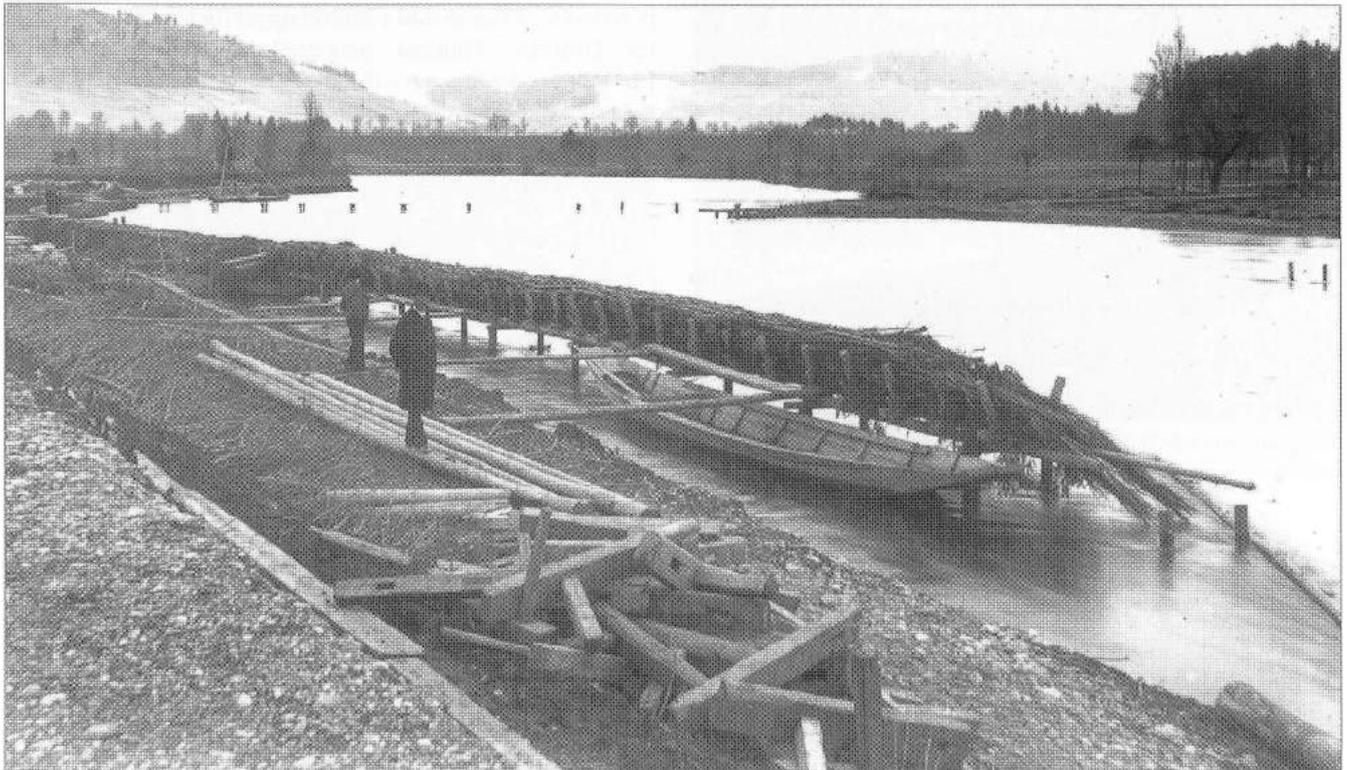
Für die Längswuhren wurden entlang der zu begradigenden Strecke Pfähle von 12 bis 18 cm Dicke wie Palisadenreihen in den Flussboden gerammt und diese mit Draht verbunden. Darüber hängte man sogenannte Faschinen-Bündel (siehe Glossar).

Die so entstandenen Gehänge oder Parallel-Gehänge wurden aufgefüllt mit Aushubmaterial zum Beispiel aus der Flusssohle. Solches wurde auch mit den Transportschiffen herbeigebracht. Es entstand ein Damm von 4 bis 4,80 m Höhe über der Flusssohle mit einer Krone von 2,5 bis 3 m Breite.

Die Steine kamen per Bahn zur nächstliegenden Station und wurden von dort aus per Fuhrwerk von lokalen Unternehmern an die Baustelle geliefert, wo sie an Ort und Stelle behauen wurden. Holz und Aeste lieferten die Dorfsägen und die Waldbesitzer.



Eine Reihe von Pfählen parallel zum Ufer (hier vis-à-vis Unterengstringen) bildet den Anfang eines Parallelgehänges oder Langwuhrs.



Auf Längshölzer, die die Pfahlreihe verbinden und festigen, sind Reisigbündel (Faschinen) gelegt und gebunden worden (bei Dietikon). Im Hintergrund ist eine Reihe von Pfählen quer über den Fluss zu erkennen: die Pfeiler für einen provisorischen Steg.

Aus Schlieren tauchen folgende Lieferanten auf:

1883 ein Hch. Bräm 100 q Tannäste à Fr. 1.40.

1883 ein Hch. Ritzmann, Zimmermeister, offerierte Erdarbeiten, wurde aber nicht berücksichtigt.

1887/89/92 Joh. Frei, Holzhändler, 500 q zu 1.40

1889 ein Alfred Hollenweger 50 q Tannäste zu 1.40

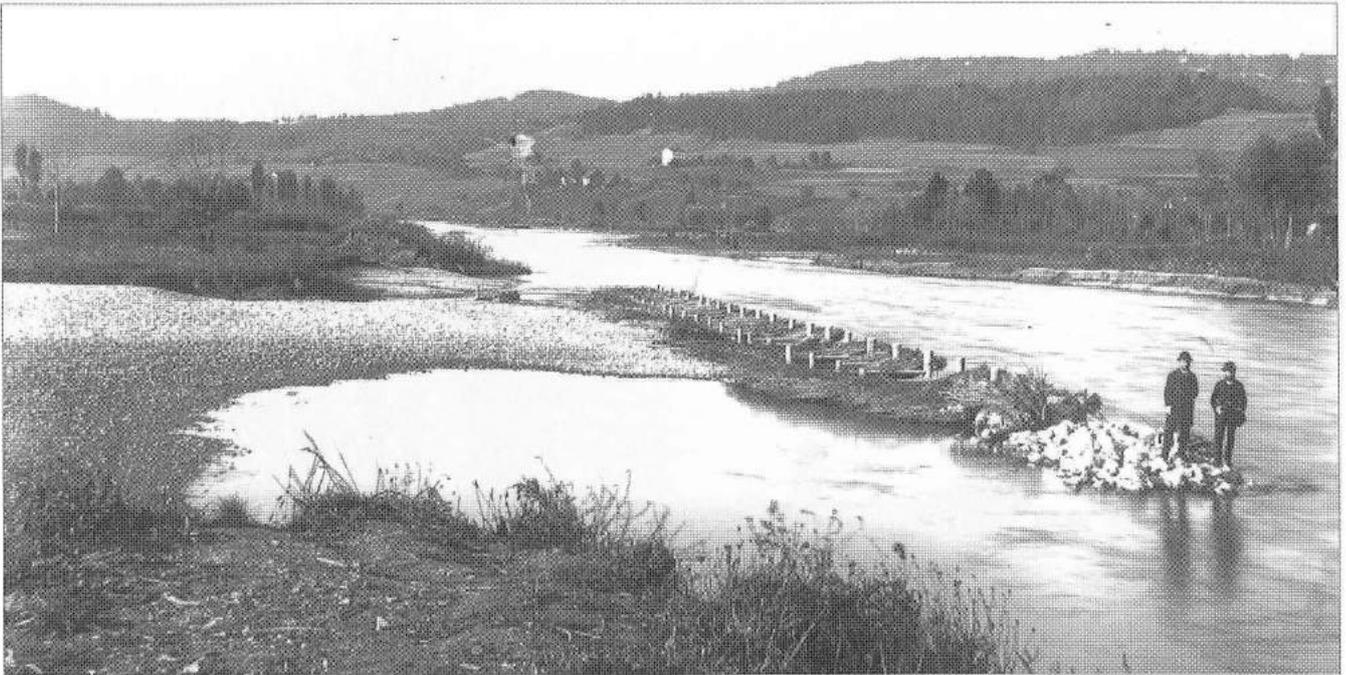
1889 ein Hch. Ritzmann wird wieder nicht berücksichtigt, weil sein «Compagnon Gut, welcher früher Aufseher war, ihm in keiner Beziehung Hilfe wäre».

1894 Präs. Frey 1 250 t Steine zu Fr. 2.– bis 3.–/t von der Station zur Baustelle.

1895 Präs. Frey & Cons., Hch. Bräm, Alfred Wetter: Steintransport

1886 ebenso [q = Zentner, vermutlich noch zu 50 kg]

Detail-Projekte, Landabtretungen und Expropriationen wurden erst nach und nach durch die örtlichen Ingenieur-Büros durchgeführt. Das Büro in Schlieren unter Leitung von Sektionsingenieur Schaffner führte die Arbeiten der Sektion 3.



Das Parallelgehänge bildet das Fundament für den Damm (hier bei Dietikon), der mit Aushubmaterial aufgeschüttet und dessen wasserseitige Böschung mit Kalksteinblöcken (auf denen die beiden Männer stehen) bedeckt wird.

Arbeitsablauf

Es wurden von 1880 – 1912 praktisch jedes Jahr grössere oder kleinere Arbeiten ausgeführt. Hier folgt eine Aufstellung der grösseren Arbeiten im Limmattal:

1880

Durchstich bei der Halbinsel Schönenwerd (ein Kanal von 400 m Länge und 15 m Breite), Ausbau und Erweiterung des Durchstichs, Fixierung des neuen Flussbettes.

1883

Am 11. Dezember genehmigte die Gemeindeversammlung von Schlieren die Pläne für die Korrektur oberhalb der Engstringerbrücke.

1884

Beginn des Durchstichs bei der Brücke Engstringen.

1885/6

Verstärkungen des Durchstichs, Quer- und Längswahren im Schönenwerd.

1887

Zwei grosse Durchstiche bei Oetwil in Angriff genommen; Korrektur der Reppisch von der Eisenbahnbrücke bis zur Einmündung in die Limmat.

1888

Zwei Durchstiche von der Reppisch-Mündung bis zur Station Dietikon.

1889

Korrektionsarbeiten vom Schäflibach bis Schönenwerd. Am 5. November genehmigte die Gemeindeversammlung von Schlieren die Pläne für die Korrektur von Engstringen bis Oetwil.

1890

Korrektur zwischen Kloster Fahr und Schönenwerd, Abgrabung des vorstehenden rechten Ufers bei der Station Dietikon; Abgrabung des linken Ufers bei Oberengstringen.

1891

Beendigung der Baulose Oberengstringen – Kloster Fahr – Schönenwerd rechts und links.

1892

Vollendung des Loses Werd – Altstetten.

1893

Vollendung des Loses Altstetten.

1894/5

Uferschutz und Steinvorlagen von km 3,16 bis km 10,2.

1896

Dammauffüllung, Steinvorlage von km 2,35 (Oetwil) bis 10,65 (Oberengstringen); Vollausbau der Reppischdämme, Dammauffüllung zum Abschluss des alten Flussbettes im Antoniloch bei Dietikon.

1897

Infolge Sohlenvertiefungen musste an verschiedenen Stellen der Steinwurf verstärkt werden.

1898

Wiederherstellung unterspülter Steinvorlagen und Verstärkung des Steinwurfes von km 3,1 bis km 11,5, linkes Ufer.

1898-1910

Verschiedene Vorland- und Dammauffüllungen, Ergänzungen und Reparaturen an Steinwurf und Pflästerungen, Abbruch der Fähre bei Oberengstringen (1904).

1912

Infolge der Ueberschwemmungen 1910 wurden die linksufrigen Hochwasserdämme bei der Trambrücke Unterengstringen bis zum Fussgängersteg Oberengstringen und im Altstetter Werd erhöht. Vorlandauffüllungen in Ober- und Unterengstringen.



Das rechte Limmatufer beim «Fährhüsl» nahe dem Kloster Fahr vor der Limmatkorrektur ...



... und nachher.

Landabtretung, Kosten

Das Gesetz sah vor, dass das Land für das Korrektionswerk enteignet werden konnte. Wie üblich wurde aber versucht, mit den Landeigentümern eine gütliche Einigung zu erzielen. Dazu gab es Schätzkommissionen mit einem Bezirksrichter.

Extensiv genutztes Streuland wurde mit 30 bis 40 Rappen pro m² entschädigt, Wald mit etwa 20 Rappen pro m². Für einen Apfelbaum zahlte der Kanton Fr. 50.–, für einen Nussbaum Fr. 40.–, während ein Kirschbaum noch Fr. 15.– galt.

Wegen des «hohen Landwertes» wurde bei der Limmattkorrektur auf die Schaffung von Vorländern weitgehend verzichtet. (Vorländer sind Gebiete, die bei Ueberschwemmungen überflutet werden sollen, eine Art Pufferzone).

Schlieren stritt sich mit der Kommission um den Landpreis. Die Gemeindeversammlung vom 27. Oktober 1889 wollte die ausgehandelten 30 Rappen pro m² nicht akzeptieren. 1891 wurde neu verhandelt; es schauten jetzt 35 Rp. heraus. Es handelte sich dabei um eine Fläche von etwa 10 000 m² im Unterrohr. Schliesslich wurden vom Anteil der Gemeinde (die Entschädigung belief sich auf etwa Fr. 3 770.–) der Grossteil, nämlich rund Fr. 3 000.–, an die Korrektionsarbeiten angerechnet, der Rest von Fr. 770.– ausbezahlt.

Der Anteil von Schlieren an den Gesamtkosten betrug bis 1904 Fr. 20 382.–, zu bezahlen in 15 Raten, erstmals am 31. Dezember 1905.

Wie bereits erwähnt, fanden alle Limmattaler Gemeinden, so auch Schlieren, ihren Kostenanteil natürlich zu hoch

(anfänglich vorgesehen war ja «ein Drittheil»). Schlieren machte geltend, die Seelenzahl sei seit 1895 massiv von 700 auf 1 700 angewachsen, und neue Bedürfnisse (Schulen usw.) an die Gemeinde herangetragen worden. Im Jahre 1901 war ja das neue Schulhaus Grabenstrasse eingeweiht worden. Der Steuerfuss habe erhöht werden müssen von 7 auf 10‰. Auch wurde vermerkt, dass von Schlieren aus der Fluss noch nie über die Ufer getreten war (was stimmt; die Ueberschwemmungen waren immer von Altstetten ausgegangen – was indessen nicht sehr solidarisch gedacht ist ...)

Der Regierungsrat lehnte vorerst alle diese Gesuche und Einwände ab und führte an, dass insbesondere die linksufrigen Gemeinden durch die Senkung des Grundwasserspiegels und damit verbundene Wertsteigerung des Landes stark profitieren würden. Er unterliess es nicht, den Schlierern dank ihrer guten verkehrsmässigen Erschliessung und der Stadtnähe eine rosige Zukunft vorauszusagen.

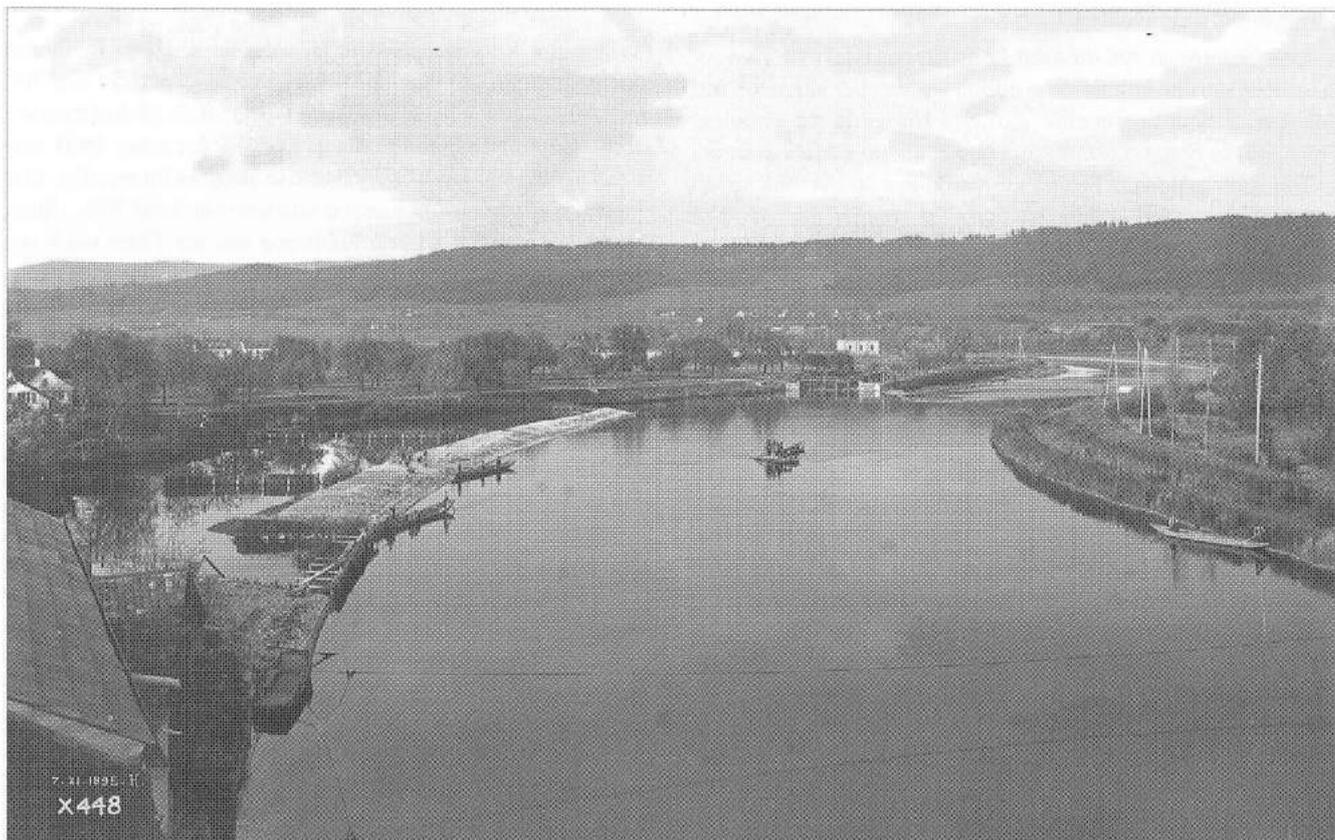
Es blieb Schlieren nichts anderes übrig, als 15 Jahre lang getreulich die Raten zu bezahlen. Ein geringer Teil der Kosten konnte den Anstössern auferlegt werden. Da die Gemeinde das meiste Land jedoch selber besass, brachte das keine Linderung. Als Perimeter wurden die Gemeindegrenzen gegen Altstetten und Dietikon angenommen und die Grenze der Aargauerlinie (d.h. die heutige SBB-Linie Zürich – Baden, Anm. d. Verf.). Man bedenke, dass das Budget der Gemeinde sich damals auf eine Summe von etwa Fr. 35 000.– belief.

Das von Herrn Gemeindegutsverwalter Meier aufgestellte Budget des Gemeindegutes pro 1905 wird durchstriben & festgestellt wie folgt:

<u>Einnahmen</u>	
<u>Steuergut</u>	<u>Steuern</u>
1. Zinsen von angelegten Kapiteln	7088 fr.
2. Ertrag der Wasserversorgung	5588 -
3. " " Gastverehrung	649 -
4. " " übrigen Grundstücke	4558 -
5. Gemeindesteuern	2000 -
6. Grundrente Steuern, Steuern, Zinsen	2000 -
7. Staatsbeiträge & Leistungen aus anderen Gemeindegütern	8210 -
8. Verschmelzung	430 -
Summe der Einnahmen: 35507.-	

<u>Ausgaben</u>	
<u>Steuergut</u>	<u>Steuern</u>
1. Besoldung & Entschädigung für die Verwaltung	3610 fr.
2. Allgemeine Ausgaben der Verwaltung	200 -
3. Zinsen für entlehnte Kapitel	615 -
4. Abbezahlte Pensionen	200 -
5. Bestellung & Unterhalt von Gebäulichkeiten	640 -
6. Ankauf & Bewirtschaftung anderer Grundstücke	2500 -
7. Waisenwesen	1250 -
8. Waisenüberwachung	3229 -
9. Kosten des öffentl. Waisens	200 -
10. Sicherheitspolizei	1545 -
11. Sumpfpolizei & Feuerlöschwesen	855 -
12. Landratspolizei, Rindhörsen	1205 -
13. Öffentliche Steuern	435 -
14. Beiträge an andere öffentl. Gütern	4000 -
15. Verschmelzung	2155 -
Summe der Ausgaben: 37139	
Summe der Einnahmen: 35507	
Ueberschuss der Ausgaben: 1632	

Das Budget der Gemeinde Schlieren für das Jahr 1905 – das waren noch übersichtliche Verhältnisse und bescheidene Zahlen!



Dammbau am linken Limmatufer beim Bahnhof Dietikon (Stand 7. November 1895). Im Hintergrund ist am unruhigen Wasser das Wehr zu erkennen, das einen Teil des Limmatwassers zu den Webereien Boller und Syz ableitet. Links davon ist der Eingang zu diesem Kanal – einem einstigen Seitenarm der Limmat – erkennbar. Er ist durch ein Klappenwehr verschlossen.



Nur die vollständige Schliessung des Klappenwehrs machte den Ausbau und die Neugestaltung des Fabrikkanals zu den Webereien und dem späteren Elektrizitätswerk möglich. Erstaunlich, dass die weitgehend abgetragene rechtsseitige Kanalmauer entlang der Limmat den Wassermassen des Flusses ohne Spundwände standzuhalten vermochte.

XI. Die Arbeitsverhältnisse

Ein kleines Denkmal für die Arbeiter

Wir sprechen ja oft von der «guten alten Zeit» und machen uns Vorstellungen von der geruhsamen Lebensweise jener Tage, die nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmen.

Die beschäftigten Arbeiter wurden entweder von örtlichen Baufirmen gestellt oder blieben während Jahren im Taglohn beim Kanton, d.h. bei der Gewässerkorrektion angestellt. Je nach Voranschreiten der Projekte wurden sie an verschiedenen Flüssen eingesetzt. Ihre Arbeit im Nassen, jeder Witterung ausgesetzt, von Tagesanbruch bis zum Einbruch der Nacht, mit gesamthaft 1 1/2 Stunden Pause, war nicht attraktiv und wurde wenig geschätzt. Ein paar Beispiele mögen Schicksale jener Menschen in Erinnerung rufen.

1899 monierten die Regierungsräte Locher und Kern, dass die Arbeitsmoral der an der Limmatkorrektion Beschäftigten sehr zu wünschen übrig lasse. Eine Untersuchung durch Kantonsingenieur Schmid ergab:

«Baustelle Oberengstringen: Vorarbeiter Müller ist mit 17 Mann beschäftigt. Mittelst der Handbaggermaschine wird Material aus dem Limmatbett in Waidlinge gebaggert, dieses ans Ufer geführt und das Material mittelst Carretten an die Verwendungsstelle zur Auffüllung von Vorland und Damm am rechten Ufer befördert. Von weitem sieht es aus, als ob die Leute zeitweise unbeschäftigt «herumstehen» würden. Bei näherem Zusehen ergibt es sich, dass diese Pausen bedingt sind durch den Wechsel der Schiffe. Einige Mann, die den Bagger treiben, machen den Eindruck, dass sie kaum zu einer anderen als dieser mechanischen Arbeit verwendet werden könnten.

Baustelle Schäfli bach: Vorarbeiter Bachmann erstellt

mit 23 Mann die linksseitige Uferpflasterung. Es wird auf der ganzen Strecke fleissig und tüchtig gearbeitet. Ich fuhr 2 Mal im Eisenbahnzug an der Baustelle vorbei und habe nicht beobachten können, dass auch nur ein Mann von der Arbeit aufgeschaut hat, um den vorbeifahrenden Zug zu beobachten.»

Der Kantonsingenieur stellte bei dieser Untersuchung lakonisch fest, dass eben Arbeiter, welche schon seit 20 Jahren bei der Gewässerkorrektion arbeiten, bei dieser «ungesunden Arbeit am und im Wasser nicht jünger und nicht arbeitsfähiger» würden. «Nun ist bekannt, dass man eine Sache, die man bezahlen soll und nicht bezahlen will, nicht rühmt, sondern nach Möglichkeit verschimpft. So geht es auch bei den Flusskorrektionen.»

Weiter hielt er fest:

«Es ist ganz richtig, dass bei den Flusskorrektionen einzelne Leute beschäftigt werden, welche vielleicht ihren Lohn nicht verdienen, das sind aber Leute, welche seit vielen Jahren beschäftigt waren & im Dienste des Staates teilweise arbeitsunfähig geworden sind. So treffe ich an der Thurkorrektion noch viele Arbeiter an, welche vor 20 Jahren ... schon hier beschäftigt waren. Ein rücksichtsloser Unternehmer würde diese Leute wahrscheinlich einfach wegschicken; wir halten uns aber zu einer solchen Massregel nicht für verpflichtet. Uebrigens würden gerade diejenigen, die jetzt über schlechte Arbeiter schimpfen, sich sofort beschweren, wenn solche Leute, die jetzt noch ihren kargen Lebensunterhalt verdienen, in Folge Entlassung den Gemeinden zur Last fielen.»



Hoher Besuch: Kantonsingenieur Wetli (Mitte) besichtigt mit Beamten und Damen eine Baustelle unterhalb der Engstringerbrücke. Dass die Herren Beamten in Cut, Stehkragen und mit Melone erscheinen, ist zu jener Zeit nicht aussergewöhnlich. Ebenso wenig die langen schwarzen Roben der Damen (schlank dank Korsett!). Nur dürfte das kaum die geeignete Kleidung für eine Baustellenbesichtigung gewesen sein.

Man darf sich wohl vorstellen, dass nicht alle Verunfallten, Kranken oder sonstwie aus dem Arbeitsprozess Gefallenen solch verhältnismässig soziale Arbeitgeber hatten damals!

Für die Arbeiter gab es auch keine Versicherung oder Lohnfortzahlung im Krankheitsfalle. So stellte der Gemeinderat von Dietikon am 21. April 1881 das Gesuch um Unterstützung «*einer Parthie mittelloser Arbeiter*», welche bei der Limmatkorrektion infolge «*Erkrankung für kürzere oder längere Zeit erwerbsunfähig geworden sind*». Es handelte sich um 7 Männer mit Verletzungen durch den Rammbar (Fallklotz des Schlagwerks), Verstauchungen, Quetschungen und Schleimfieber.

Die Antwort bestätigte, dass man bei der Flusskorrektion bekanntlich keine Krankenkasse habe, dagegen waren bei der Limmat die Tagelöhne entsprechend niedrig. Es sei aber «*auch im allgemeinen billig, dass den im Dienst des Staates verletzt oder krank gewordenen Arbeitern eine Entschädigung verabreicht werde*». Es wurden daher die Arzt- und Apothekerkosten auf die Baurechnung übernommen, und den Arbeitern eine Unterstützung von Fr. 6.– bis 15.– pro Woche ausgerichtet. (Die Fr. 15.– beziehen sich auf einen Arbeiter Brun aus Dietikon mit 5 Kindern).

1895 ertrank ein unverheirateter Arbeiter Näf aus Unterengstringen beim Abbruch eines Hilfssteiges. Seine Leiche wurde nicht gefunden. Sein Taglohn betrug Fr. 3.50. Der Regierungsrat zahlte eine Entschädigung von Fr. 3 500.– an die Hinterbliebenen.

1896 verlor ein Arbeiter Fischer bei Unterengstringen durch eine zurückschnellende Staude ein Auge; er erhielt Fr. 1500.– als Entschädigung.

Unmittelbar nach der Jahrhundertwende erlitt Tagelöhner Leuthard eine Rückenmuskelverletzung. Er war seit 1884 ununterbrochen bei der Zürcherischen Gewässerkorrektion tätig gewesen, zuerst als Erdarbeiter, dann als Pflasterer, zeitweise als Vorarbeiter. Nach Wiederaufnahme der Arbeit hatte er, nunmehr immerhin 75 Jahre alt, ständige Schmerzen. Sein Taglohn betrug Fr. 5.– Der Regierungsrat bestimmte, dass ihm eine Unfallentschädigung von monatlich Fr. 60.– ausgerichtet werde und befand, dass «*er zu dem Stock von Arbeitern gehörte, welche ... mit Interesse gearbeitet und nach Kräften zum Gelingen des Werkes beigetragen haben. Solche Arbeiter sollten, wenn sie infolge ihres hohen Alters arbeitsunfähig geworden sind, nicht einfach auf die Seite gestellt werden*».



Dammbau beim Antoniloch in Dietikon



Limmatkorrektion bei Dietikon

Über schmale Hilfssteige ohne Geländer eine vollbeladene Karrette zu balancieren, ist nicht jedermanns Sache.

XII. Kritische Begleitung und Jubel



Ein Luftbild aus dem Jahr 1932. Brav und ordentlich, weil zwischen zwei noch immer recht kahle Dämme gezwängt und gezähmt, fliesst die Limmat in ihrem künstlichen Bett entlang Schlierens nördlicher Gemeindegrenze. Noch ist das einstige Ried- und Schilfland wenig genutzt, es fehlt insbesondere die grosse GEWOBAG-Kolonie westlich der Engstringerstrasse. Und das Gebiet herwärts bis zum Gaswerk – grösstenteils in stadtzürcherischem Besitz – trägt seinen Namen «Brachweg» zu recht; noch wachsen hier keine Erdbeeren zum Selber-Pflücken. Hingegen steht bereits das erste Pumpwerk im Betschenrohr, Schlierens grossem Grundwasser-Reservoir. Die künftige Industrie wird sich vor allem zwischen Bahnlinie und Bernstrasse niederlassen. Letztere wird dann in den Dreissigerjahren im Zuge eines Arbeitsbeschaffungs- und Konjunkturförderungs-Programms vierspurig ausgebaut, ebenso ihre Weiterführung von der Hallerkreuzung zum Schönenwerd. Die Überführung über die Industriegleise ist jedoch schon erstellt – auf Kosten des Gaswerks. Denn dessen erste grosse Ausbau-Etappe zum modernen Kokereibetrieb steht kurz vor dem Abschluss; es wird noch eine zweite folgen. Aber 1974 gingen die Öfen endgültig aus. Der Schliessung des Gaswerks folgte das Ende der Wagonsfabrik, der Färberei, des Aluminium-Schweisswerks und weiterer Betriebe, die im Laufe des 20. Jahrhunderts Schlieren zur Industriestadt gemacht hatten. Geblieben ist einzig die Fa. Geistlich (am Bildrand oben Mitte); Nachfolgerin des Pioniers Heinrich Glättli, der 1869 als Erster das viele Grundwasser für seine «Lymhütte» nutzte.

Wie wir gesehen haben, wurde das notwendige Werk nicht überall mit Begeisterung verfolgt, schon gar nicht, wenn es dann ums Zahlen ging.

In der Budgetdebatte vom 24. Oktober 1882 beschloss der Kantonsrat wieder einmal, die Arbeiten an der Limmat zugunsten der dringenderen an Glatt und Töss auf das nächste Jahr zu verschieben. Kantonsrat Pfarrer Wolff wehrte sich vergeblich dagegen mit dem Argument, das untere Limmattal werde «vom Staat immer vernachlässigt, sowohl was die Strassen als auch was die Flusskorrektur betrifft» ...

Hatte man in Zeiten der Not noch dringend nach Intervention des Staates gerufen, so pressierte es später dann nicht

mehr so sehr. So vermeldete die NZZ am 12. November 1884, dass zwar die technischen Vorarbeiten für die Korrektur zwischen Dietikon, Geroldswil und Oetwil erfolgt seien. Indessen sei das Weitere nicht sehr dringend, was nur schon am «Verhalten der mitbetheiligten Anstösser» zum Ausdruck komme: Die Gemeinden seien «theils indifferent, theils geradezu ablehnend. Die einen haben sich noch gar nicht ausgesprochen, andere sich gegen eine Kostenaufgabe verwehrt». Kritische Zufriedenheit drückte der Regierungsrat auch aus mit seinen Bemerkungen zur Budgetdebatte 1884, nicht ohne dabei seinen Pappenheimern noch etwas ins Gewissen zu reden:

«Die Durchführung der grossen Unternehmung geschah selbstverständlich zum Wohl und Gedeihen der Thalschaft. Aber es darf nicht verschwiegen werden, dass nebenbei die Tendenz, unmittelbaren Gewinn aus der Unternehmung zu ziehen, etwas stark hervortrat, sei es bei Abtretung von Land und Material, sei es bei Arbeitsleistungen, die der Natur der Sache nach wohl in der Pflicht der Anwohner gelegen hätten.

Bei allen Wechselfällen während dem Verlaufe des Baues, bei mehr oder weniger gefährlichen Hochwassern wie bei den gewöhnlichen Anforderungen für den Unterhalt überliess man die Sorge der Unternehmung oder stellte bei ausnahmsweiser Unterstützung besondere Rechnung.

Die Landschaft entledigte sich damit für viele Jahre der Lasten des Unterhaltes, während aus der Unternehmung eine reichliche Verdienstquelle floss.»

Immerhin schloss der hohe Rat stolz und versöhnlich:

«Unternehmungen wie die zürcherischen Flusskorrekturen gehören der Neuzeit an, es liegen daher hinsichtlich Bau und Unterhalt wenig Erfahrungen vor. Immerhin ist es in letzterer Hinsicht anzunehmen, dass es vielleicht leichter sein wird, für den guten Fortbestand regelmässiger Flussbette zu sorgen, als sich gegen den Wildlauf fortwährend zu schützen und zu vertheidigen.

Die schaffenden und zerstörenden Kräfte, wie sie in diesem Gebiet besonders auftreten, werden immerfort thätig sein: aber es dürfte nicht allzu schwer fallen, durch aufmerksame Beobachtung und sorgfältige Nachbesserung des Mangelhaften die Werke für Generationen zu erhalten und nützlich zu machen. Es wird deshalb auch die Tilgung der Anlagekosten zur Entlastung der Gegenwart mittelst Amortisation auf längere Zeit zu verlegen sein.»

Der Kantonsrat hatte im Jahr 1886 eine Kommission unter Präsident Oberst Vögeli-Bodmer zur Prüfung der Vorlagen und der Ausführung der Korrektur eingesetzt. Im Frühling 1886 hatte ein neuerliches Hochwasser nämlich Schäden an Arbeiten der Korrektur hervorgerufen. Auch dieser Kommission fiel ein gewisser Eigennutz der Bürger auf, welcher doch sehr an Gottfried Kellers Seldwyla erinnert:

«Schon im Geschäftsbericht sah sich der Regierungsrath veranlasst zu betonen, dass ein grosser Theil der im Februar eingetretenen Verheerungen der Gleichgültigkeit vieler Uferanstösser zuzuschreiben gewesen sei, denn von den ganz erklecklichen Summen von Liebesgaben, welche an die Geschädigten vom Jahr 1876 ausbezahlt worden, sei fast nirgends etwas an die so dringende, auch nur provisorische Sicherung der Ufer verwendet worden; alles wollte dem Staate überbunden werden.

Selbst während der Katastrophe seien an vielen Orten ohne Zusicherung von Bezahlung weder Arbeiter noch Material erhältlich gewesen, um den Verheerungen des Stromes Einhalt zu thun, und sogar die Gemeindebehörden hätten wenig gethan.»

Wir haben nun das wechselhafte Schicksal der zürcherischen Gewässerkorrektur über einen längeren Zeitraum begleitet und sind dabei Krämergeist, Kleinmut und Eigennutz begegnet. Viele unserer Vorfahren waren eben nicht besser als wir: Wem ein Plan keinen direkten Nutzen bringt, der beeilt sich nicht, daran teilzunehmen. Umso höher wollen wir den Blick für das Ganze einschätzen, den die verantwortungsvollen Männer jener Zeit hatten.

Es gab aber nicht nur Kritik in der Bevölkerung. Für die Menschen des Limmattals war jedenfalls der 10. April 1888 ein Freudentag, wie einem damaligen Bericht in der NZZ zu entnehmen ist.

(Wir haben den Original-Zeitungs Ausschnitt für die vielen Leser, denen die damals übliche Fraktur-Schrift nicht mehr geläufig ist, den Text in eine zeitgemässe «überschrieben», weil er ein einmaliges Ereignis, nämlich einen gewollten Dammbau und das Umlenken eines Flusses in ein neues Bett, sehr eingehend und anschaulich beschreibt.)



Das Limmattal zwischen Weiningen und Dietikon vor Ausführung der Limmatkorrektur, ...

Kantone Zürich

(Korresp.) «Der 10. April 1888 darf als ein denkwürdiger Tag für das Limmatthal verzeichnet werden. Wer schon eine Spezialkarte der Gegend zwischen Dietikon und Oetwil aufmerksam betrachtet oder den Weg von Weiningen nach letzterem Orte gemacht hat, der erinnert sich, welches großes Gebiet hier die Limmat mit ihren Krümmungen und vielen Armen in Beschlag genommen hat. Jedes Hochwasser setzt einen grossen Theil des Thales unter Wasser und verursacht durch Uferabbrüche und Neubildungen von Flussrinnen den Verlust von grossen Flächen kultivirten Landes.

Während des Winters wurden für einen neuen Flusslauf, welcher den alten mehrmals schneidet und um etwa 1500 Meter verkürzt, längs den künftigen Ufern zwei Leitkanäle, ein breiterer und ein schmalerer, gegraben und mit Schutzbauten versehen, zwischen welchen die vollständige Öffnung durch Abschwemmung bewirkt werden soll.

Am 10. April wurde nun unter Anwesenheit des Herrn Regierungspräsidenten Hauser der Hauptleitkanal eröffnet. Dabei bot sich ein Schauspiel wie bei einem Dammbbruch an einem hochgehenden Strome. Nachdem eine kleine Öffnung gegraben worden, stürzte das Wasser aus der Limmat mit Macht in den anderthalb Meter tiefen Kanal, so dass die Arbeiter kaum entfliehen konnten. Von Minute zu Minute erweiterte sich die Bresche durch Unterspülung und Einsturz des Zwischendamms und in kurzer Zeit füllte das Wasser den Kanal, dessen Erweiterung durch Abschwemmung bereits beginnend.

Bei den Kreuzungen mit dem alten Bett bewirken geeignete Vorkehrungen, dass die trübe Fluth sich in dasselbe zur Verlandung ergiesst, während das klare Wasser der Fortsetzung des Kanals zugetrieben wird, um seinerseits sich mit neuer Abschwemmung zu sättigen.

Diese Abschwemmung und Verlandung wird voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen, bis das neue Flussbett vollständig ausgebildet und das alte durch Anschwemmung kulturfähig sein wird. Indessen wird das schliessliche gute Gelingen des Werkes zum Nutzen und zur Freude der Anwohner kaum in Zweifel zu ziehen sein.»

Kantone Zürich

(Korresp.) «Der 10. April 1888 darf als ein denkwürdiger Tag für das Limmatthal verzeichnet werden. Wer schon eine Spezialkarte der Gegend zwischen Dietikon und Oetwil aufmerksam betrachtet oder den Weg von Weiningen nach letzterem Orte gemacht hat, der erinnert sich, welches großes Gebiet hier die Limmat mit ihren Krümmungen und vielen Armen in Beschlag genommen hat. Jedes Hochwasser setzt einen grossen Theil des Thales unter Wasser und verursacht durch Uferabbrüche und Neubildungen von Flussrinnen den Verlust von grossen Flächen kultivirten Landes. Während des Winters wurden für einen neuen Flusslauf, welcher den alten mehrmals schneidet und um etwa 1500 Meter verkürzt, längs den künftigen Ufern zwei Leitkanäle, ein breiterer und ein schmalerer, gegraben und mit Schutzbauten versehen, zwischen welchen die vollständige Öffnung durch Abschwemmung bewirkt werden soll. Am 10. April wurde nun unter Anwesenheit des Herrn Regierungspräsidenten Hauser der Hauptleitkanal eröffnet. Dabei bot sich ein Schauspiel wie bei einem Dammbbruch an einem hochgehenden Strome. Nachdem eine kleine Öffnung gegraben worden war, stürzte das Wasser aus der Limmat mit Macht in den anderthalb Meter tiefen Kanal, so dass die Arbeiter kaum entfliehen konnten. Von Minute zu Minute erweiterte sich die Bresche durch Unterspülung und Einsturz des Zwischendamms und in kurzer Zeit füllte das Wasser den Kanal, dessen Erweiterung durch Abschwemmung bereits beginnend. Bei den Kreuzungen mit dem alten Bett bewirken geeignete Vorkehrungen, dass die trübe Fluth sich in dasselbe zur Verlandung ergiesst, während das klare Wasser der Fortsetzung des Kanals zugetrieben wird, um seinerseits sich mit neuer Abschwemmung zu sättigen. Diese Abschwemmung und Verlandung wird voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen, bis das neue Flussbett vollständig ausgebildet und das alte durch Anschwemmung kulturfähig sein wird. Indessen wird das schliessliche gute Gelingen des Werkes zum Nutzen und zur Freude der Anwohner kaum in Zweifel zu ziehen sein.»



... und der Blick auf den Durchstich bei Oetwil unmittelbar nach seiner Öffnung, die im obenstehenden Text beschrieben wird.



Die Überschwemmung vom 15. Juni 1910: Blick von Höngg in südlicher Richtung über das Limmattal ...

Die zürcherische Gewässerkorrektur hat sich im Grossen und Ganzen bewährt, wenn auch im Unterlauf der Thur noch gegen Ende des 20. Jahrhunderts Aenderungen vorgenommen werden mussten. Auch die Limmatkorrektur erfüllte die Hoffnungen mit zwei Ausnahmen: Am 15. Juni 1910 trat die Limmat bei Höngg auf der linken Seite wieder über die Ufer und – uns allen noch in starker Erinnerung – beim Jahrhundert-Hochwasser von Pfingsten, 23. Mai 1999.

Bei diesem letzten Ereignis wurden besonders die tiefliegenden Teile Dietikons betroffen; bei der Ruine Schönenwerd entstand ein See; der Hof «Far» gegenüber Oetwil musste evakuiert werden. Das Trinkwasser der Gemeinden Geroldswil, Oetwil und Weiningen wurde verschmutzt. Die in Sanierung befindliche Limmatbrücke zwischen Schlieren und Engstringen wurde gesperrt, weil man befürchtete, dass die provisorischen Träger beschädigt werden könnten.



Das Hochwasser Pfingsten 1999: Blick vom Fussgängersteg unter der Autobahnbrücke flussaufwärts. Der Wasserspiegel der Limmat hat die Dammkrone erreicht, ...



... und in südwestlicher Richtung.

Ein Bericht über die Limmatkorrektion kann nicht mit deren Abschluss enden. So wenig, wie dieses Jahrhundertwerk für sich allein Erfolg haben kann, wenn nicht auch flussaufwärts Massnahmen ergriffen würden. Ohne solche betriebe man sonst – einfach über ein grösseres Gebiet – wieder «Pflästerli-Politik» wie einst die Limmat-Anstösser, die nur gerade vor ihrer eigenen Tür wehrten und die Schuld «denen weiter oben» gaben. Denn das Wasser – und ganz besonders ein Zuviel an Wasser – entsteht ja nicht hier im Limmattal, sondern hat seinen Ursprung weit weg: dort wo es als Fliess-

gewässer zu Tage tritt. Auch wenn die Linth in den Walensee geleitet wurde, durch Linthkanal und Zürichsee gelangt ihr Gletscherwasser letztlich doch in die Limmat. Und diese nimmt das Sihlwasser aus den vernässten Hängen der Schwyzerberge so oder so auf, ob direkt oder über das Etselwerk und den Zürichsee. Dass aber alle menschliche Anstrengung und Technik letztlich gegen die sogenannten «Launen der Natur» machtlos ist, zeigen gerade die Bilder dieser Doppelseite. Sowohl 1910 wie 1999 fielen starke, fröhsommerliche Regenfälle mit einer späten Schneeschmelze zusammen.



... und hat – zusammen mit den zurückgestauten Dorfbächen – die Auen (hier am rechten Ufer) unter Wasser gesetzt.

XIII. Das Bauwerk heute und der Zusammenhang mit der Zürichsee-Regulierung

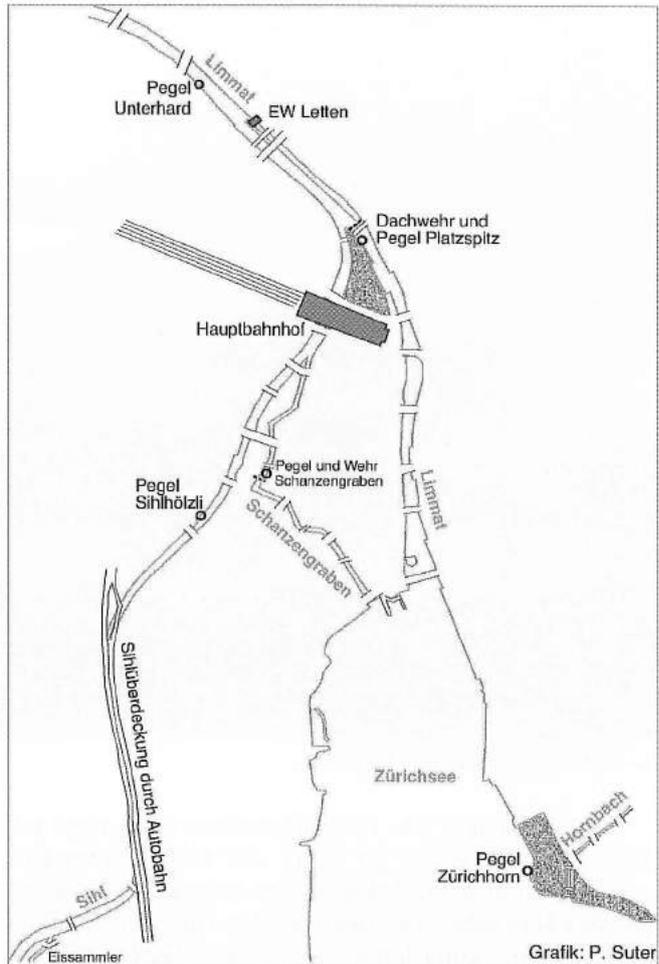
Im 19. Jahrhundert wurden auch Stimmen laut, die den Wasserablass aus dem Zürichsee kritisierten. Der Verdacht lag nahe, dass die Zürichseegemeinden auf Kosten der Limmataler sich des vielen Wassers entledigt hätten. Doch die Verhältnisse sind komplizierter:

- Schon im Mittelalter wollte man durch Verbesserung der Abflussverhältnisse im Limmatbett die Hochwasserstände des Zürichsees möglichst tief halten. Trotzdem gab es im 19. Jahrhundert extreme Seespiegelschwankungen bis zu 2,5 m.
- Der Wasserstand des Zürichsees wird gemäss einem Reglement des Bundesrates im Einvernehmen mit den Anstösserkantonen Aargau, St. Gallen, Schwyz und Zürich eingestellt. Er wird seit 1951 durch das neue Dachwehr beim Platzspitz reguliert.
- Der Pegel des Zürichsees liegt bei 406 m.ü.M. Ueberschreitet der Zürichsee den Stand von 406,10 m.ü.M., so sind die Wehrklappen weitgehend abzusenken, so dass das Limmatwasser ungehindert abfliessen kann. Erreicht aber der Limmatabfluss beim Escher-Wyss-Platz den Wert von 600 m³/s (Limmat inkl. Sihl), so ist das Wehr beim Platzspitz so zu heben, dass diese Menge nicht überschritten wird.

*Technische Erläuterungen zu nebenstehender Zeichnung:
Der <Eissammler> in der Zürcher Allmend ist ein Rückhaltebecken für treibende Eisschollen, die die zahlreichen Brückenpfeiler in der Sihl beschädigen könnten.*

Ein <Dachwehr> hat seinen Namen vom dreieckigen Querschnitt. Da sein «First» auch unter dem Wasserspiegel fixiert werden kann, reguliert es nicht nur die Stauhöhe, sondern davon unabhängig auch die Menge des überfliessenden Wassers.

Beim <Schützenwehr> (Beispiel: Wettingen S. 42) wird im Gegensatz dazu durch Heben oder Senken der Tore (Schützen) die Stauhöhe verändert und damit der Wasserabfluss.



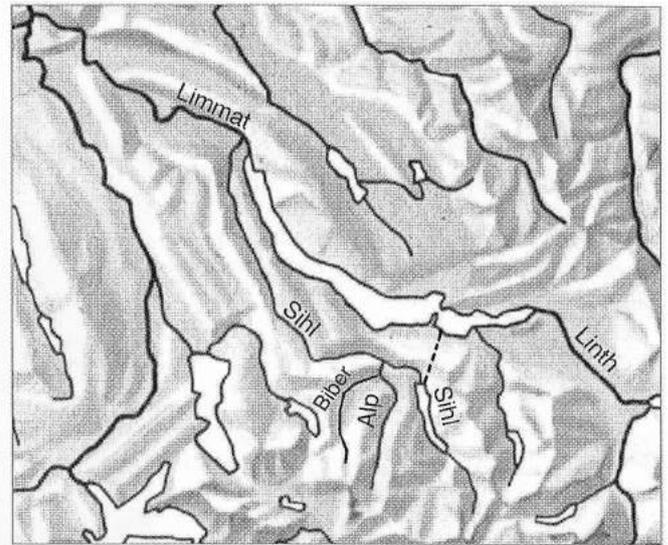
Die heutige Zürichseeregulierung ist ein kompliziertes Zusammenspiel von Messstationen (Pegeln) und Wehren. (<Pegel> wird sowohl der Wasserstand als auch die Einrichtung für dessen Messung genannt.)



Das alte, hölzerne Nadelwehr (um 1875) am Platzspitz diente nicht der Regulierung des Seespiegels, sondern lenkte nur einen Teil des Limmatwassers in den Wasserwerkkanal zum Elektrizitätswerk «Letten». Letzteres ist noch immer in Betrieb und wurde kürzlich modernisiert.

- Für den Limmatabfluss ist nicht nur der See, sondern auch die Sihl verantwortlich. Zwar verursacht sie seit dem Aufstau des Sihlsees und der Inbetriebnahme des Etzelwerks 1937 weniger häufig Hochwasser als vorher. Aber die Alp und die Biber, welche unterhalb des Sihlsees in die Sihl münden, können immer noch jederzeit zu grossen Hochwassern im Unterlauf der Sihl und in der Limmat führen.

Die durchschnittliche Wassermenge der Limmat beträgt knapp $100 \text{ m}^3/\text{s}$. Der grösste Abfluss wurde im Juni 1953 mit $560 \text{ m}^3/\text{s}$ gemessen. Am 22. Mai 1999 betrug er rund $550 \text{ m}^3/\text{s}$.

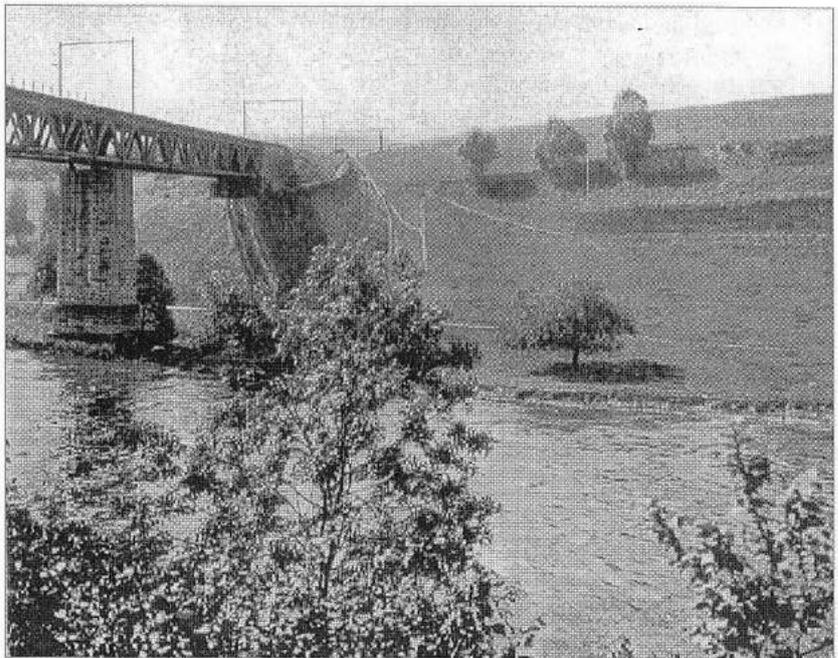


Das Einzugsgebiet der Sihl und der Limmat



Blick von Westen auf Einsiedeln mit seinem grossen Kloster. Der Wallfahrtsort liegt im Tal der Alp. Diese fliesst von Süden her (rechts unten im Bild) unter den Baumreihen am Bahnhof vorbei. Ihr Lauf ist längst begradigt, damit Einsiedeln nicht gefährdet ist. Denn die Alp bringt nach längeren Regenfällen oder nach einem heftigen Gewitter im Quellgebiet grosse Wassermassen mit reichlich Geschiebe. Dasselbe trifft auch auf die Biber zu. Sie fliesst noch weiter westlich (noch weiter herwärts im Bild). Beide Wildbäche münden gemeinsam bei Biberbrugg in die Sihl. Bei Hochwasser füllen die beiden Wildbäche (auch mit Geschiebe) das fast leere Bett der Sihl. Denn diese hat an der Einmündungsstelle bereits den Sihlsee passiert, der als Ausgleichsbecken funktioniert. Er ist durch einen Erddamm künstlich gestaut und ist im Bild hinter dem Freiherrenberg – dem bewaldeten Höhenzug in der Bildmitte – zu erkennen. Der Sihlsee reguliert nicht nur die Wassermenge der Sihl. Der grösste Teil davon stürzt durch einen 10 km langen Stollen 480 Höhenmeter hinunter auf die Turbinen im Etzelwerk zwischen Pfäffikon SZ und Lachen und fliesst dann in den Zürichsee ab. Nur wenig Wasser verlässt den Sihlsee auf dem alten, natürlichen Weg. Nicht mehr so sehr die Sihl, sondern hauptsächlich ihre Zuflüsse – auch solche vom Albis herunter – verursachen heute allfällige Hochwasser.

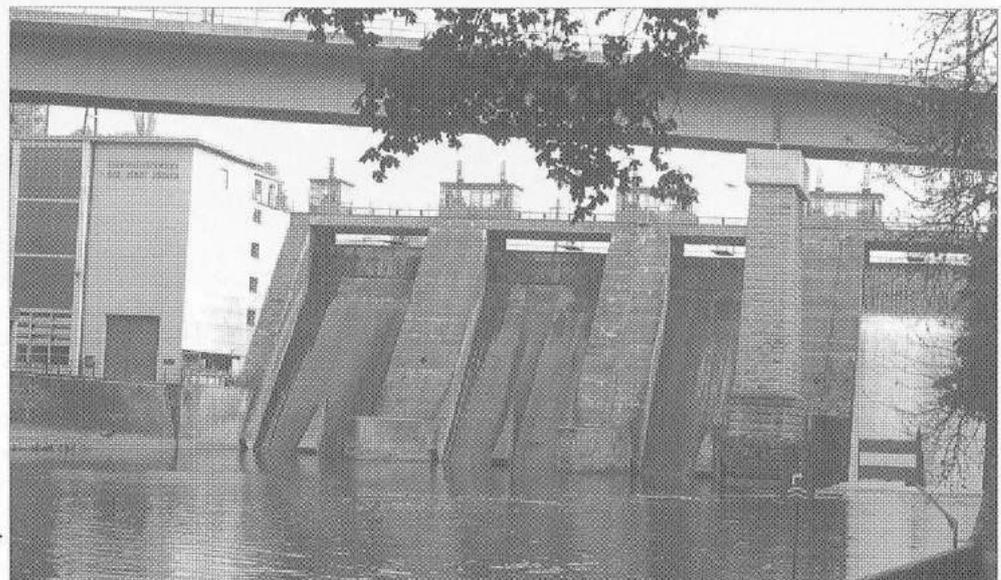
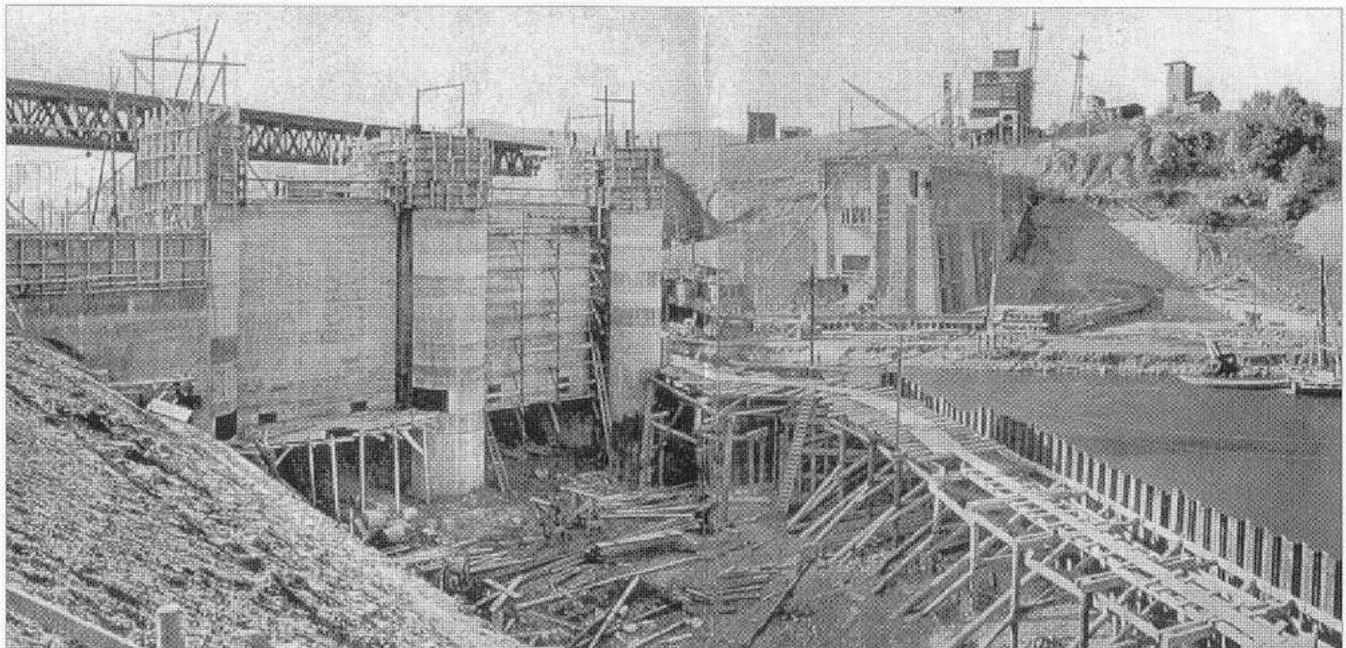
Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Konzession des Stadtzürcher Kraftwerks Wettingen wurde die Hochwassersicherheit der Limmat untersucht. Zuständig ist die Stadt Zürich als Betreiberin. Dabei ergab sich, dass diese Sicherheit nach wie vor weitestgehend gewährleistet ist. Dämme müssen keine erhöht werden, da und dort wird ein Objektschutz für einzelne besonders gefährdete Gebäude nötig sein.



Das Stadtzürcher Elektrizitätswerk Wettingen

rechts: Die Stelle an der Limmat vor dem Bau

Mitte: Die Werkanlage im Bau, von der Oberwasserseite aus gesehen.



Stauwehr und Turbinenhaus von der Unterwasserseite her gesehen.

XIV. Grossschifffahrt auf der Limmat ?

Seit der Limmatkorrektur ist viel Wasser unseren Fluss hinunter geflossen, und nur noch einmal trat er ins Rampenlicht der Öffentlichkeit: bei der Diskussion um die Schiffbarmachung der schweizerischen Gewässer.

Während in den umliegenden Ländern im 19. Jahrhundert die Binnenschifffahrt grossen Aufschwung nahm, tat sich in dieser Beziehung in der Schweiz nichts. Die Eisenbahn trat ihren Siegeszug an und zerstörte die da und dort noch vorhandenen Reste des Wassertransports (siehe Kapitel III).

Erst zu Anfang des 20. Jahrhunderts trat eine Wende ein. Lange Zeit hatte man gedacht, die Rheinschifffahrt sei nur bis Mannheim oder Strassburg möglich. Doch Ingenieur Rudolf Gelpke, ein Selfmademan und Querdenker, bewies um 1903, dass Schleppdampfer bis nach Basel verkehren können. Der Hafen St. Johann wurde gebaut, 1908 setzte ein regelmässiger Schleppdienst ein, und der alle Erwartungen übertreffende Erfolg der Basler Rheinschifffahrt nahm seinen Anfang.

Im Schlepptau dieser Entwicklung entstand grosses Interesse in der ganzen Schweiz zunächst natürlich an der Hochrheinschifffahrt (bis Bodensee / Vorarlberg), dann aber auch an der Freihaltung der übrigen Flüsse. Vergessen wir nicht, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts viele Kraftwerkbauten projektiert wurden.

1918, gegen Ende des Ersten Weltkrieges also, wurde ein erster Anlauf unternommen. Das Projekt hiess «Hochrheinschifffahrt-Glatt-Linth» und hätte den Anschluss Zürichs via Eglisau über die Glatt (!) vorgesehen, weil die Situation um Turgi und Baden herum (wo die Limmat ja in einem eigentlichen Canyon fliesst) als «nicht schiffbar» beurteilt wurde. Im Raum Oerlikon wäre ein grosser Hafen entstanden; und für den Anschluss an die Limmat war unter dem Käferberg hindurch ein Stollen vorgesehen (siehe die Karte auf der nächsten Seite). Von einem zweiten Hafen in Altstetten aus (östlich des Gaswerks Schlieren, im Raum Juchhof), wäre mit einem Kanal über die damalige Wiedikonener Allmend der Anschluss an den Zürichsee bei Wollishofen geschafft worden. Von hier an hätte die Wasserstrasse ihre Fortsetzung auf dem Zürichsee bis zum Walensee gefunden.

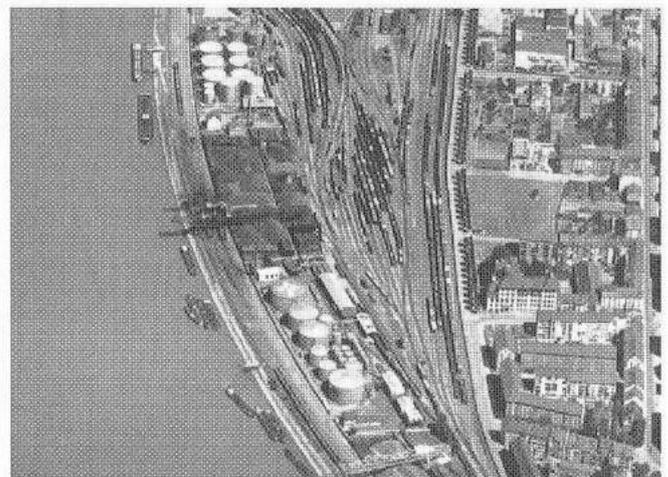
Vorsorglich unterstellte der Bundesrat in den nächsten Jahrzehnten alle Flüsse der Freihaltung für den möglichen Ausbau als Wasserstrassen.

Ein zweites Projekt aus dem Jahr 1936 hiess «Grossschifffahrt auf der Limmat» und wurde von Ingenieur O. Höhn, Küssnacht, ausgearbeitet. Das Projekt ging von einer grossen Hafenanlage bei Brugg aus, was für den Raum Baden (bei Zu- und Wegtransport über Land) «sehr unerfreuliche Verhältnisse» erwarten liess. Höhn sah daher die Schiffbarmachung der Limmat weiter flussaufwärts vor, und zwar mittels verschiedener Begradigungen (u.a. im Raum Turgi) und Schleusen. Ziel wäre nur noch der Anschluss Zürichs gewesen. Eine Hafenanlage I war bei Schlieren vorgesehen im Betschenrohr; eine Anlage II bei Altstetten, nordöstlich des Gaswerks. Der Schlieremer Hafen hätte die Industriegleisanlagen des Gaswerks verwendet (Karte Seite 45).

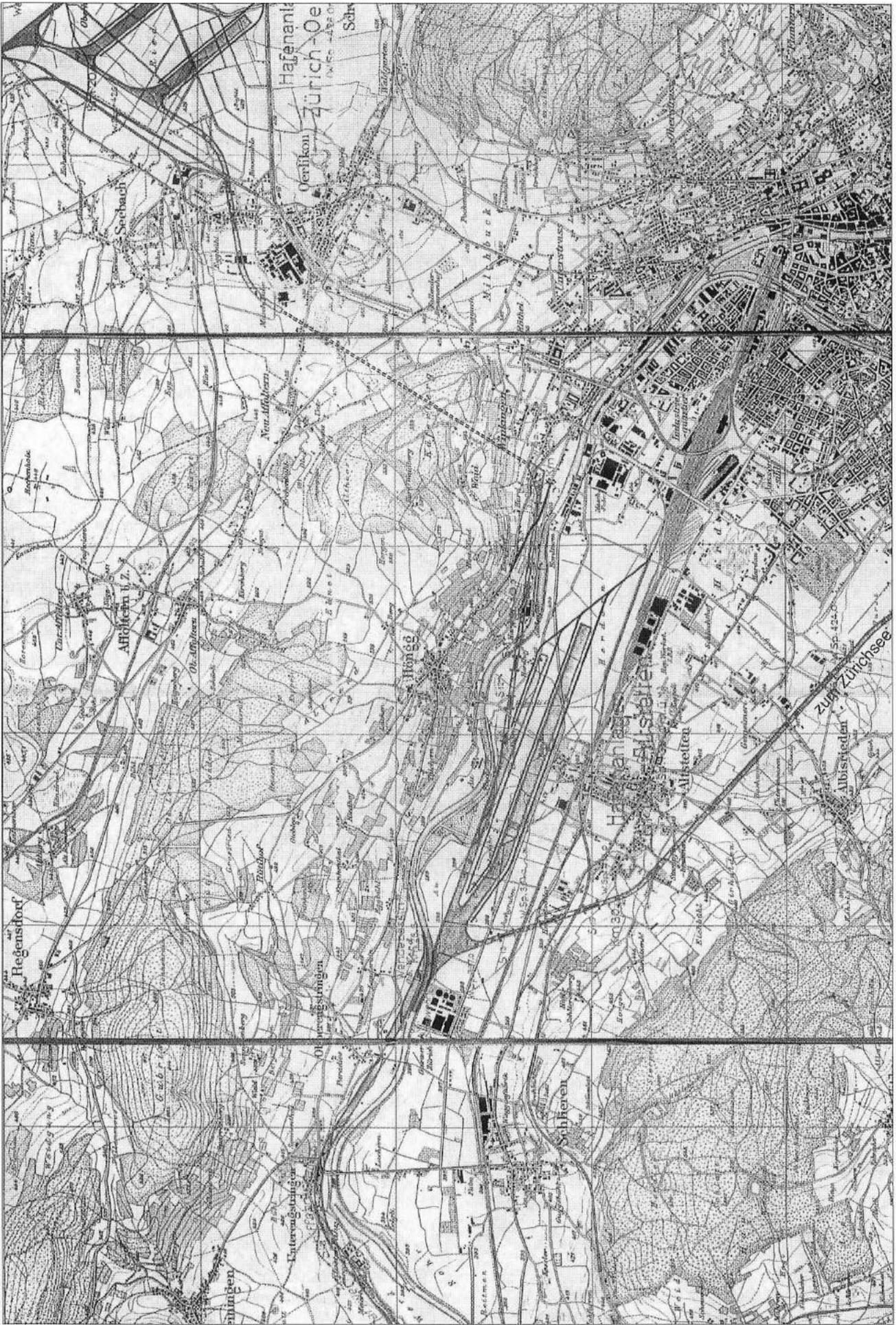
Damalige Berechnungen liessen einen Güterumschlag von etwa 500 000 t Güter erwarten. Die Transportkosten zwischen Basel und Zürich hätten um etwa die Hälfte gesenkt werden können. Die Reisezeit für einen Schleppzug von Turgi bis Altstetten veranschlagte man mit 9 Stunden. Der Zweite Weltkrieg zwang indes dazu, diese Pläne aufs Eis zu legen.

1949 arbeitete das Zentralbüro der Landesplanung dazu ein Gutachten aus, welches für die Schiffbarmachung der Limmat mit Kosten von 110 Millionen Franken rechnete. Es kam zum Schluss, dass das Projekt eigentlich machbar wäre, aber dass es noch andere Faktoren zu berücksichtigen gebe. So sei «der räumlich-wirtschaftliche Einfluss der Stadt Zürich ständig im Wachsen», und das Projekt diene «der Förderung einer Entwicklung, die im Endpunkt auf eine für unser Land ungesunde Konzentration gesamt-kultureller Kräfte hinausläuft». Das Gutachten kam zum Schluss, dass das Projekt nicht weiter zu verfolgen sei.

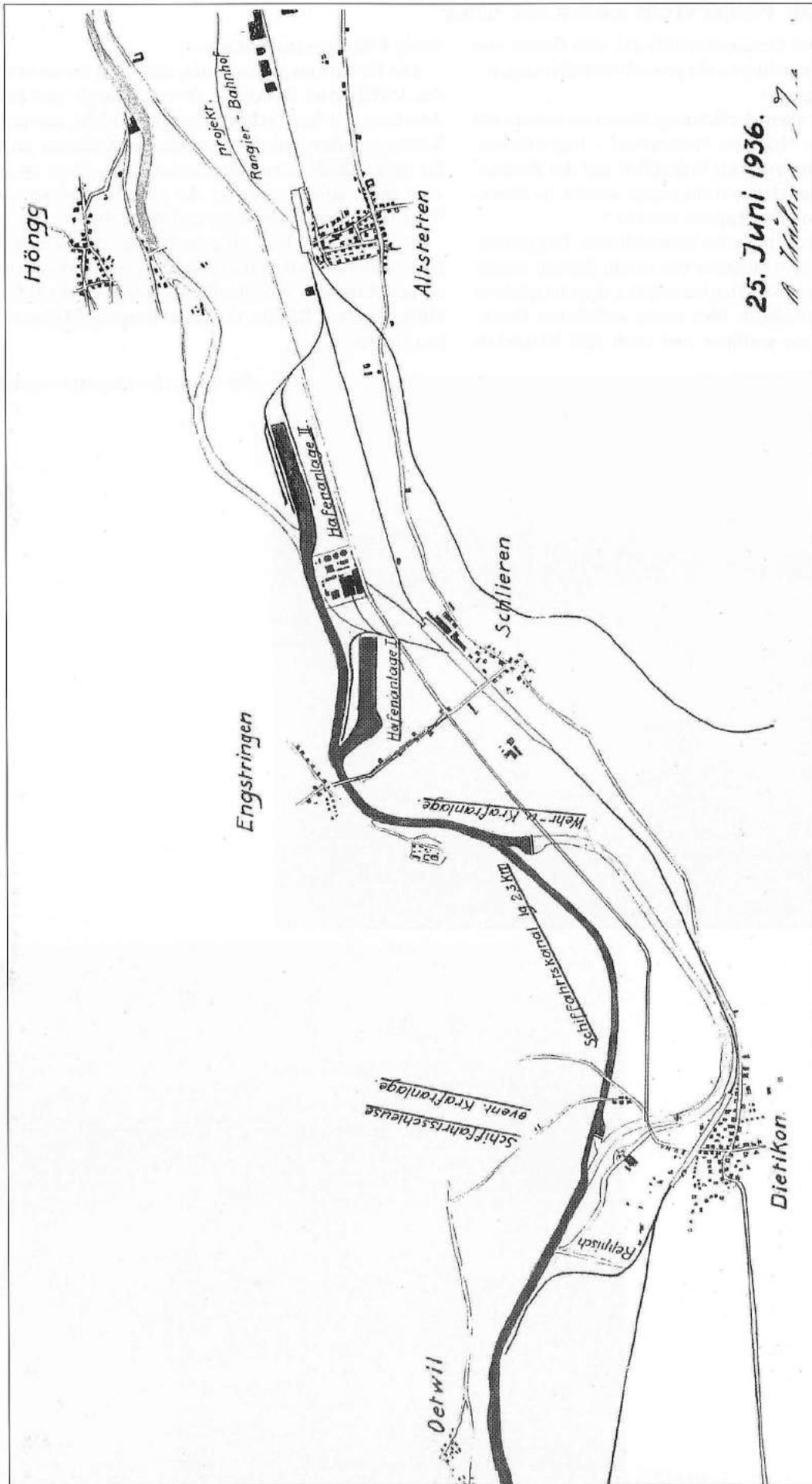
Unschwer ist herauszulesen, dass man Angst vor der Macht Zürichs hatte und diese nicht noch durch den Anschluss an ein leistungsfähiges Transport-System vermehren wollte. Der Anti-Zürich-Reflex war es also wohl, der aus der Limmat kein schiffbares Gewässer werden liess; denn in den Fünfzigerjahren wurde sie endgültig aus dem Verzeichnis der schiffbaren Flüsse gestrichen. Natürlich gab es auch natur- und landschaftsschützerische Bedenken, doch traten die beim späteren Ausbau von Strasse und Bahn seltsamerweise nicht mehr in den Vordergrund. Nachher ist man immer klüger, ist man geneigt zu sagen.



Wenn wir uns heute das überlastete Limmattal vorstellen, mit Autobahn, Strassen und Rangierbahnhof – was wäre wohl erst geworden, wenn Schiffe in einen Hafen Schlieren eingelaufen wären ?



Das Projekt Hoahrheinschiffahrt-Glatt-Linith von 1918. Ein Stollen unter dem Käferberg hindurch hätte die Hafenanlage im Limmattal angeschlossen.



25. Juni 1936.
 A. Hahn 1 - 7.2

Beim Projekt «Grossschiffahrt auf der Limmat» wären die Hafenanlagen I (Schlieren-Gaswerk) und II (Altstetten) vom Rhein her über die Aare und die Limmat angeschlossen worden.

XV. Die Zukunft: Wieder etwas zurück zur Natur

Der Unterhalt aller Gewässer wurde mit dem Gesetz von 1876 – in weiser Erinnerung an die gemachten Erfahrungen – dem Kanton übertragen.

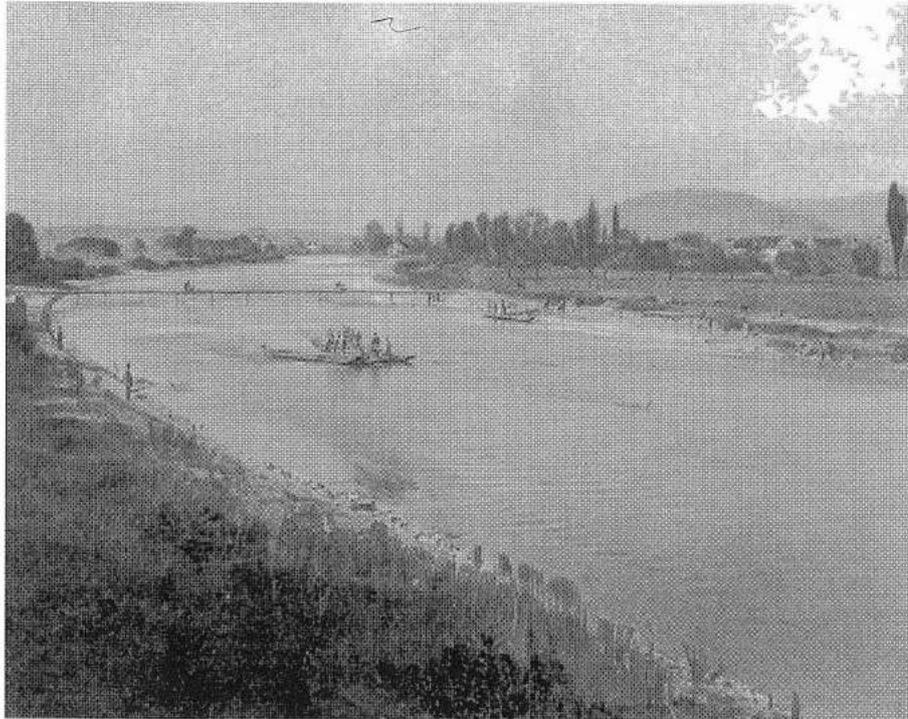
Damals stand vor allem der Schutzgedanke und sicher auch das Beherrschen der Natur im Vordergrund – begreiflicherweise; denn die Natur erschien bedrohlich und der Zivilisation feindlich gesinnt. Hatten nicht immer wieder die Naturgewalten das mühsam Geschaffene zerstört?

Doch wie das so ist bei allen menschlichen Tätigkeiten: Das Pendel bewegt sich meistens von einem Extrem wieder weg; und so ist es auch hier. Man hat erkannt, dass kanalisierte Flüsse sehr monoton wirken, über wenig natürlichen Reichtum an Lebensformen verfügen und auch dem Menschen

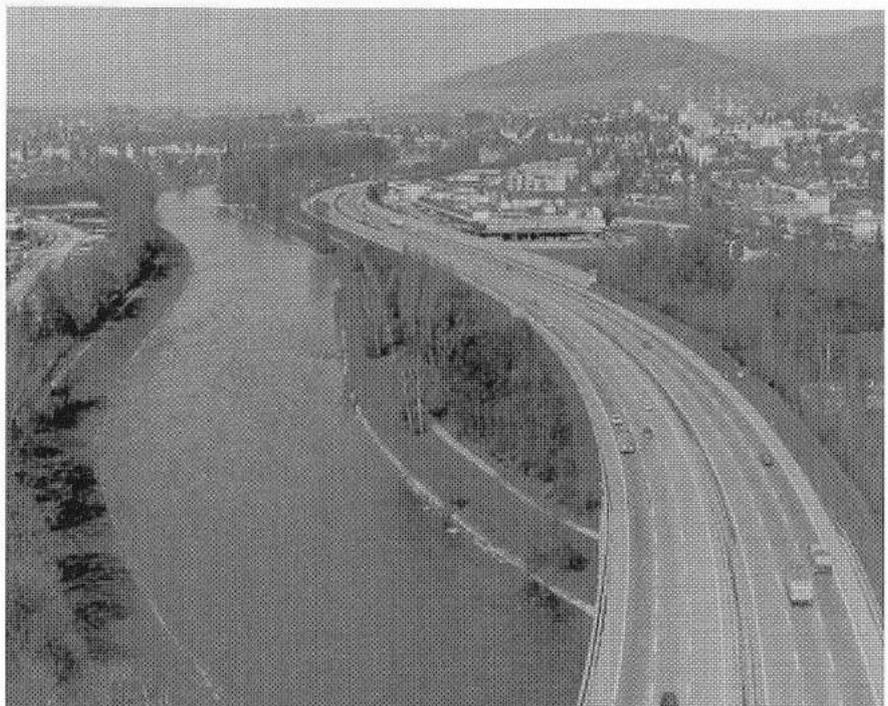
wenig Erholungsraum bieten.

Die Entwicklung geht dahin, dass man versucht (konkret das AWEL, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, eine Abteilung der Baudirektion des Kts. Zürich), einerseits dem Schutzgedanken gerecht zu werden, andererseits auch etwas für die Landschaftsvielfalt und den Artenschutz zu tun. Das wird auch gefordert durch die neuen Bundesvorschriften (Gewässerschutzverordnung und Wasserbauverordnung).

So geben wir denn unseren Gewässern einen Teil ihres Lebensraumes zurück. Bäche werden ausgedolt (d.h. man holt sie aus Röhren an die Oberfläche zurück) und wiederbelebt. Flüsse erhalten Räume, in denen auenartige Gebiete entstehen können.



Die Limmat bei Oberengstringen 1895 ...



... und 1987

Ziel all dieser Massnahmen ist:

- Gewährleistung und Verbesserung der Hochwassersicherheit
- Kapazitätsverbesserung (in der Breite, nicht in der Tiefe)
- das Erreichen eines naturnahen Zustandes

Das gilt natürlich auch für unsere Limmat, welche sich wirklich als kanalisierter Strom präsentiert wegen der verschiedenen Staustufen in Zürich (Lettenkraftwerk des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich), in Dietikon (Elektrizitätswerk des Kantons Zürich) und in Wettingen (Elektrizitätswerk der Stadt Zürich). Weiter unten im Kt. Aargau folgen dann noch die Kraftwerke Aue, Baden und Kappelerhof Turgi. Auf der jeweiligen Konzessionsstrecke sind die Kraftwerke für den Unterhalt zuständig.

Bei der anstehenden Erneuerung der Konzession wird zum Beispiel das Kraftwerk Wettingen mehrere Massnahmen zur ökologischen Aufwertung durchführen müssen:

- Der monotone, 700 m lange Abschnitt der Limmat bei Geroldswil soll durch Ausweitung der Limmat zu einer dynamischen Flussaue werden. Die strenge Uferverbauung wird aufgebrochen. Dadurch wird das freie Mäandern der Limmat wieder möglich. Und damit dürfte im Verlauf von 10 bis 20 Jahren eine abwechslungsreiche Landschaft mit

Kiesflächen, Flussinseln, Feuchtgebieten und Auenwald entstehen.

- Das 18 m hohe Wehr beim Stauwerk Wettingen wird mit einer Fischtreppe versehen.
- Der Abfluss in die Limmatschleife beim Kloster Wettingen wird von 0,3 m³/s auf etwa 7,5 m³/s erhöht.

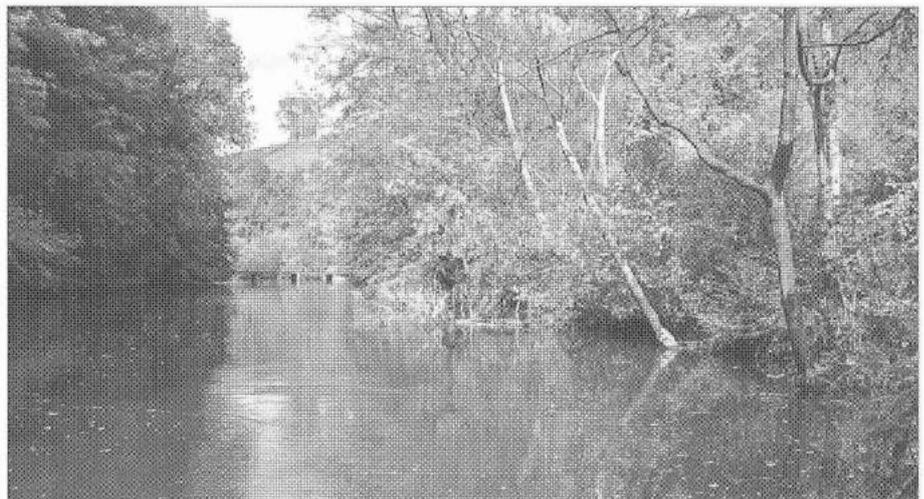
Ein Stück weit gehen wir also den Weg wieder zurück. Während unsere Vorfahren vor mehr als hundert Jahren in der Natur in erster Linie eine feindliche Macht sahen, die es nach Möglichkeit zu beherrschen galt, möchten wir in unserer technisierten Welt der Natur wieder etwas mehr Platz einräumen.

Fast kommt man, wenn man die Entwicklung in den letzten bald 150 Jahren betrachtet, ein wenig ins Philosophieren: Menschenwerk ist stetem Wandel ausgesetzt; was gestern richtig war, sehen wir heute vielleicht mit andern Augen – und was wird morgen sein ?

Dennoch: unsere Vorfahren haben in schwierigen Zeiten ein grosses Werk begonnen, zu Ende geführt und durch all die Jahre unterhalten. Einzelinteressen traten zugunsten des Gemeinwohls zurück; der Egoismus wich einer Gesamtsicht des Problems. Grund genug, um mit Achtung an diese Menschen zu denken – vielleicht bei einem nächsten Spaziergang in einem unserer Naherholungsgebiete an unserer Limmat.



Wird es an den Gestaden der Limmat bald wieder so aussehen, wie das der Maler Adolf Stäbli Ende des 19. Jahrhunderts sah ?



Altwasser und Auenwald an der Limmat nahe der Kantonsgrenze zum Aargau

Die Geschichte der Feuerwehr Schlieren

von Robert Binz
und Angehörigen der Feuerwehr



Sankt Florian beschütz dich Hus!



Wo Feuer ausbricht, ruft man gerne Sankt Florian an, den Schutzheiligen gegen Feuergefahr. Nach der Legende war er ein römischer Krieger, stationiert in der österreichischen Provinz. Weil er Christ geworden war und seine gefangenen Glaubensbrüder befreien wollte, liess ihn Aqulinus, Statthalter Kaiser Diokletians in dieser Gegend, im Jahr 304 in den Fluten der Enns ertränken. In seiner Jugend soll Florian ein brennendes Haus durch sein Gebet gerettet haben. Im 15. Jh. führte dieser Legendenteil zum Wasserkübel in den bildlichen Darstellungen.

Aus der Geschichte des Feuerwesens

Die Feuerwehr ist eine Einrichtung, die über alle Grenzen und Ideologien hinweg nur ein Ziel hat: Hilfe zu leisten. Frauen und Männer der freiwilligen und Berufsfeuerwehren stehen rund um die Uhr bereit zum Einsatz.

Die Aufgaben haben sich in den letzten 100 Jahren stark gewandelt. Heute sind es mehrheitlich Einsätze technischer Art. Der klassische Feind – das Feuer – ist in den Hintergrund getreten. Die Feuerwehr ist zu einer Sicherheitstruppe geworden, die gegen vielerlei Auswirkungen unserer Zivilisation zu kämpfen hat.

Mit dem Element Feuer aber waren die Menschen seit jeher konfrontiert und von ihm herausgefordert.

Schon die Pfahlbauer hatten Mühe, ihr Feuer unter Kontrolle zu halten. Oft gingen ganze Siedlungen in Flammen auf. Das beweisen die Brandschichten in Ausgrabungen solcher Dorfanlagen. Die Vergangenheit ist reich an Stadtbränden.

Der wohl bekannteste, derjenige von Rom 64 n. Chr. – angeblich von Nero gelegt – dauerte sechs Tage. Unter den schweizerischen sind die Brände von Zürich 1286, von Bern 1405 und von Glarus 1861 erwähnenswert.

Der Brand von Zürich war eindeutig Brandstiftung. Der vermutliche Täter ist mit Namen bekannt: ein Bäckermeister namens Wackerbold, der wegen eines Vergehens zur Strafe in der «Trülle» verurteilt worden war. Das war ein hölzerner Käfig am Limmatufer, den man in Drehung versetzen konnte, was jedem Vorbeigehenden erlaubt war. Als einziger Fluchtweg blieb dem Bestraften nur, in den Morast zu springen, was Wackerbold tat. Er soll daraufhin sein Haus im Niederdorf mit Holz gefüllt und angezündet haben mit der Begründung, er sei beim Sprung aus der «Trülle» arg nass geworden und habe sich trocknen müssen. Angesichts der hölzernen Bauten stand bald der ganze rechtsufrige Stadtteil in Flammen.



1405 erfuhr Bern eine harte Prüfung: Am 28. April wurden in der Junkerngasse 52 Firste eingäschert und am 14. Mai brach an der Brunngasse Feuer aus. Schliesslich lagen 600 Häuser in Schutt und Asche. Über 100 Menschen kamen im Feuer um.

(Aus der amtlichen Berner Chronik des Diebold Schilling von 1478)

Von 1300 an wurde es darum üblich – mancherorts sogar Vorschrift –, wenigstens das Erdgeschoss zu mauern und das Dach mit Ziegeln oder Steinplatten zu decken. Dennoch wurden 1666 beim Stadtbrand von London innert vier Tagen 13 000 Häuser ein Raub der Flammen. Seit dem Brand von Rom unter Nero war nichts Vergleichbares mehr geschehen. Auch deutsche Städte wie Dresden, Berlin, Hamburg, Köln, München und andere wurden immer wieder von Grossbränden heimgesucht.

Vorbeugen ist besser als heilen.

Die erfolgreichste Brandbekämpfung bestand schon immer darin, das Feuer gar nicht erst aufkommen zu lassen. Schon von alters her scheinen aber Vorsicht, Sorgfalt und Wachsamkeit rare Eigenschaften gewesen zu sein. Das zeigt die unermessliche Zahl von Feuerordnungen, die zu allen Zeiten erlassen, verteilt und jeweils sogar auf der Kanzel verlesen wurden. In den mittelalterlichen Städten machten die Nachtwächter mit ihrem Ruf die Einwohner darauf aufmerksam, Herd- und Ofenfeuer zu löschen.

Wer auf dem Lande wohnte, hatte bei einem Brandausbruch das Schlimmste zu befürchten. Er musste froh sein, ausser dem nackten Leben wenigstens das Vieh und die Fahrhabe retten zu können. Gewöhnlich kamen die Löschmannschaften zu spät. Oft fehlte es an Leuten, Geräten und am geordneten Vorgehen. In der Regel beschränkte sich die Löscharbeit darauf, dem Feuer mit Haken die Nahrung zu entziehen.

Entwicklung des Löschwesens

Bereits das antike Rom kannte eine feste Organisation zur Brandbekämpfung. Trotzdem fielen ganze Stadtteile in Schutt und Asche.

Unter dem römischen Kaiser Augustus gab es eine Löschmannschaft von 600 Sklaven. Im Jahre 6 n. Chr. wurden aus 7000 Freigelassenen 7 Kohorten zu je 1000 Mann gebildet. Sie waren eine Art Sicherheitspolizei, ausgerüstet mit Spritzen, Eimern, Äxten und Feuerpatschen

Die Chance, einem Brand Herr zu werden, war früher eindeutig geringer als heute. Für die Betroffenen steht immer die Frage offen, was aus den Flammen gerettet werden kann. Dies veranlasste 1811 den Rat zu Bern, die Einwohner zu ermahnen, sich im Falle eines Brandes mit dem Hinaustragen der kostbaren, leicht tragbaren Effekten zu beschäftigen.

Mit der Zeit bildeten sich Rettungsmannschaften, zusammengestellt aus Vertrauensmännern der Handwerkerzünfte. Für die Transporte aller Art waren die Wirte, Müllermeister und Kutscher der Stadt gehalten, im Brandfall ihre Zug- und Fuhrpferde anzuschirren und mit Fuhrleuten an einen im Voraus bestimmten Platz zu schicken.

Nach Brandfällen halfen freundnachbarliche Gaben die härteste Not lindern. Nach einem Brand in Bern im Jahre 1535 kamen Materialien und Lebensmittel aus dem Emmental und den zugewandten Orten der Eidgenossenschaft. Aus Freiburg, Genf, St. Gallen und Zürich flossen namhafte Geldbeträge. Ein Nürnberger Kaufmann griff ebenfalls tief in den Geldsäckel.

Vom Feuerrufer zum automatischen Feuermelder

führt ein langer Entwicklungsweg. Während Jahrhunderten waren es die Nacht- und Turmwächter, die bei Entdeckung eines Feuers unverzüglich Alarm auslösen mussten. Das hiess je nach Ort und Vorschrift: die Glocken läuten, eine Trommel

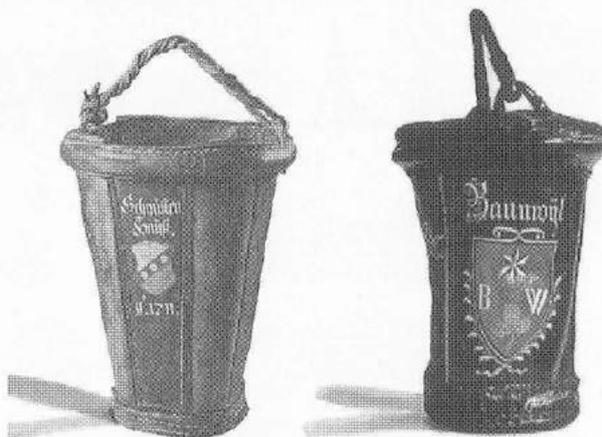
schlagen oder das Feuerhorn oder die Trompete blasen.

Ende des 19. Jahrhunderts war man einer raschen Alarmierung mit Riesenschritten näher gekommen. Telegraf und Telefon wurden der raschen Einsatzmöglichkeit dienstbar gemacht. Die Entwicklung blieb nicht stehen; Funk löste Telegraf und Telefon ab.

Zur Bildung einer Löschmannschaft waren Städte und Dörfer auf alle männlichen Einwohner angewiesen. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte konnte man sich bei der Zusammensetzung der Löschmannschaften mit einer Auswahl von Spezialisten begnügen.

Lange Zeit bildete der Feuereimer das wichtigste Gerät zur Feuerbekämpfung. Wasser wurde aus Feuerweihern, Brunnen, Bächen, Flüssen und Seen geschöpft, getragen, auf Karren oder Schlitten herbeigeschafft.

Im Laufe des 15. Jahrhunderts wurden die hölzernen Gefässe durch lederne abgelöst. Der Besitz eines Eimers war für jeden Haushaltsvorstand eine Notwendigkeit.



Von Stadt zu Stadt und von Jahrhundert zu Jahrhundert zeichneten sich die Kommandoverhältnisse durch eine gewisse Schwerfälligkeit aus. Auf den Brandstätten fehlte es an einheitlichen Richtlinien. Befehle für nahezu alle Aktionen mussten beim Bürgermeister eingeholt werden. Die herkömmlichen Organisationsformen haben sich überlebt. Sie wurden laufend der Entwicklung angepasst.

Die ältesten Handfeuerspritzen, Klistierspritzen ähnlich, stammten aus Nürnberg. Die 12 Feuerspritzen, die Luzern 1499 anschaffte, wurden vermutlich auch dort bestellt. Mit Sicherheit weiss man dies von den bernischen Geräten, weil sie in der Staatsrechnung von 1521 aufgeführt sind. Noch 1616, 100 Jahre später, brauchte man in Bern die gleichen Spritzen.

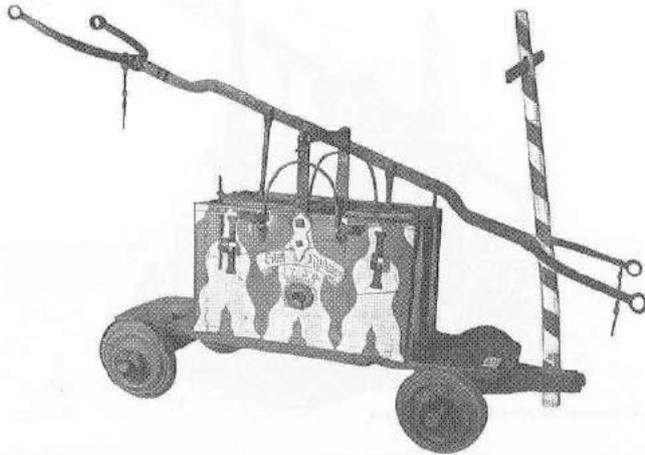
Vom 17. Jahrhundert an bildete die mechanische Spritze das Kernstück aller Löschgerätschaften. Bern und Zürich verfügten als erste Schweizerstädte über Schlauchspritzen aus Holland. 1829 wurde die Dampfspritze erfunden und von Braithwaite und Ericson in London hergestellt.

Sieht man von selbstfahrenden Dampfspritzen früherer Jahrzehnte ab, so kann das Jahr 1900 als Beginn der Umstellung der Feuerwehrfahrzeuge auf Kraftfahrzeugbetrieb bezeichnet werden.

Jedes Dorf, jede Stadt hat heute eine modern ausgerüstete Feuerwehr mit lokalen Unterschieden. Auf engem Raum die Geschichte der Feuerwehr umfassend darstellen zu wollen, wäre ein hoffnungsloses Unterfangen.

Das Feuerwehrwesen der Gemeinde Schlieren

Die Zeit vor 1899



Die Feuerspritze von Nidau (BE) von 1730. Etwa so dürfte auch Schlierens Spritze von 1751 ausgesehen haben.



Blick vom Stadthaus zur Zehntenscheune und den Anbau mit dem Pultdach, in dem die erste Spritze untergebracht war.

1751

Die Gemeinde erwirbt eine fahrbare Feuerspritze, die bis 1845 in einem Anbau der Zehntenscheune gegenüber dem Stadthaus untergebracht wird.

1845

An der Ecke Freiestrasse/Sägestrasse (damals noch Heingasse und Dorfstrasse) wird ein Spritzenhaus mit Arrestzelle als Backsteinbau errichtet.

1873

Erstmals wird eine Feuerspritzen-Kommission erwähnt, die sich mit dem Kauf einer neuen Spritze befasst. Der Regierungsrat genehmigt die Feuerwehrordnung. Der Gemeinderat stellt dem Regierungsrat das Gesuch um einen Beitrag an die neue Feuerspritze. (Abbildung S. 54)

1891

Der Gemeinderat wählt die Mannschaft für die Pikettspritze (von 1873) und die Reservespritze (von 1751).

1893

Die Mannschaft wird mit der Pikettspritze zur Hilfeleistung auf eine Brandstätte in Urdorf aufgebeten.

1894

Der Gemeinderat wählt vier Männer zur Ergänzung der Schlauchmannschaft, einen Mann für das Rettungskorps und einen Pompier für die Pikettspritze. Am 27. Oktober 16.00 Uhr findet für die Mannschaft der Pikettspritze eine Übung statt. Von 40 Mann sind 38 anwesend.

Die zentrale Wasserversorgung mit Hydrantenanlage nimmt ihren Betrieb auf.

IX. Das Gesuch um einen Staatsbeitrag an die Kosten der Anfertigung der neuen Feuerspritze geht an den Regierungsrath ab, die von Seckelmeister Locher darüber gestellte Rechnung zeigt Fr. 4438,95 R. Ausgaben:

Vermögen des Gemeindegutes laut der 1871 ^{er} Rechnung	—	—	Fr. 99669,89
in welchem die Liegenschaften inbegriffen sind!			
Steuerkapital der Gemeinde (ohne das Gemeindegut)	—	—	589500,—
Anzahl der Haushaltungen	—	—	143 —
" der Aktivbürger	—	—	188 —

Der Wortlaut des Protokolleintrags:

IX. Das Gesuch um einen Staatsbeitrag an die Kosten der Anfertigung der neuen Feuerspritze geht an den Regierungsrath ab, die von Seckelmeister Locher darüber gestellte Rechnung zeigt Fr. 4438,95 R.[p.] Ausgaben:

Vermögen des Gemeindegutes laut der 1871 ^{er} Rechnung	Fr. 99 669,89	R[p.]
in welchem die Liegenschaften inbegriffen sind!		
Steuerkapital der Gemeinde (ohne das Gemeindegut)	589 500,—	
Anzahl der Haushaltungen	143 —	
" der Aktivbürger	188 —	

1896

Zur Hauptübung vom 3. Oktober sind aufgeboten:

- das Hydrantenkorps
- das Leiternkorps
- das Wacktkorps
- das Pikettspritzenkorps
- das Rettungskorps
- und das Hakenkorps

Bis 1893 werden noch die neue (von 1873) und die alte Spritze (von 1751) erwähnt. Bald danach verliert sich die Spur der alten.

Eine sogenannte «zweistieflige Feuerspritze», wie sie die Feuerwehr Schlieren 1873 beschaffte. Das Wasser wurde in Eimern herbeigeschafft oder mittels Ansaugschlauch einem Bach oder einem Weiher entnommen und in den Wasserkasten gefüllt.



Anlässlich einer Hauptübung kurz nach 1900 stellte sich die Feuerwehr Schlieren fast vollzählig und mit ihrem gesamten Material dem Fotografen. Übungsobjekt war das Schulhaus Badenerstrasse, abgebrochen 1970.

Ganz links ist über den Köpfen des Spritzenkorps der Hebel der neuen mechanischen Spritze (von 1873) zu erkennen. Der grosse Bestand des Spritzenkorps von 41 Mann erklärt sich aus der Tatsache, dass ja während eines Brandes 4 Mann ununterbrochen mit aller Kraft pumpen und deshalb häufig abgelöst werden mussten. Unmittelbar neben der Spitze ragt die tragbare, ballonförmige Kommandolampe heraus. Beachtenswert ist auch, mit welchem Stolz die zwei jungen Leute je an den Flanken der Gruppe ihren «Sabel» (der damals zur Ordonnanz gehörte) geschultert haben. Obwohl die Strassenbeleuchtung noch mit Gaslaternen erfolgte, gab es offensichtlich doch schon einen Elektrospezialisten in der Feuerwehr; er hat sich hier am Leitungsmast der Limmattal-Strassenbahn hochgehakt und gesichert. Deren Geleise sind im Vordergrund in der gekiesten bzw. geschotterten Strasse zu sehen. Der Mann mit dem Velo ist ein Alarmist. Der Mast am rechten Bildrand beweist, dass das Telefon in Schlieren Einzug gehalten hatte. Noch 1923 lehnte es aber der Gemeinderat (die damalige Exekutive) ab, beim jeweiligen Kommandanten das Telefon zu installieren. Erst 1931 wurde die erste Alarmzentrale in der «Linde» eingerichtet.

Die Zeit von 1899 bis 2000

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts liegt die Ausbildung in den Händen der Gemeinden. Die Feuerwehr als lebendige Organisation muss mit der rasanten technischen Entwicklung, der Zunahme der Bevölkerung und der Gebäude und dem zunehmenden Gefahrenpotenzial der Industrie Schritt halten.

Organisation

1899

An der Sitzung vom 25. April wählt der Gemeinderat erstmals die Mitglieder der Feuerwehrkommission. Auf Einladung des Kommandanten der Gemeindefeuerwehr versammelt sich am 26. April die Feuerwehrkommission zur Organisation der Feuerwehr, und am 3. Dezember genehmigt die Gemeindeversammlung die Feuerwehrverordnung. Sie bildet die Grundlage zur Organisation der Feuerwehr. Nach der Genehmigung durch den Regierungsrat erteilt die Feuerwehrkommission an der Sitzung vom 10. Mai 1900 den Druckauftrag für 500 Exemplare.

Die Verordnung wurde laufend den Neuerungen angepasst und erst mit Stadtratsbeschluss vom 6. Dezember 1999 in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften ersatzlos aufgehoben.

Es wird folgende Einteilung vorgenommen

Spritzenkorps	41 Mann
Hydrantenkorps	20 Mann
Leiternkorps	9 Mann
Wachtkorps	16 Mann
Baukorps	10 Mann
Alarmierung	2 Mann

Der Sigrüst wird als Verantwortlicher für den Alarm mittels der Kirchenglocken ebenfalls eingeteilt.

Seit dem 16. Juni ist die Feuerwehr Schlieren als Sektion Nr. 1131 Mitglied des am 19. Juni 1892 gegründeten Schweizerischen Feuerwehrvereins und seiner Hilfskasse, womit alle in der Feuerwehr Eingeteilten gegen Unfälle bei Übungen und Brandfällen versichert sind

1901

Initiative Feuerwehr-Kommandanten gründen am 3. Februar den Feuerwehrverband Limmattal. Am 14. April 1901 findet in Schlieren die erste Delegiertenversammlung statt. Die ausserordentliche Delegiertenversammlung vom 30. Juni 1907 beschliesst die Auflösung des Verbandes zu Gunsten des am 25. November 1906 gegründeten Feuerwehr-Verbandes des Bezirks Zürich. Zweck und Ziel des Verbandes sind in den Statuten umschrieben.

Statuten

des

Feuerwehr-Verbandes des Bezirkes ZÜRICH

§ 1.

Der Verband bezweckt:

- Förderung und Unterstützung des Feuerwesens im Bezirke Zürich;
- Ausbildung der Mitglieder im Feuerwehrdienst;
- Beratung von Feuerwehrfragen;
- Pflege des kollegialischen Geistes.

§ 2.

Dem Verbands gehören an:

- a) Die Feuerwehrkorps der Landgemeinden des Bezirkes Zürich.
- b) Die Chargierten derjenigen Feuerwehren, welche dem Verbands noch nicht angehören.
- c) Nichtaktive Feuerwehrmänner.

§ 3.

Die Organe des Verbandes sind:

- a) Die Delegiertenversammlung, umfassend sämtliche Feuerwehrkommandanten, deren Stellvertreter, die Komp.- oder Korpskommandanten der Feuerwehren des Verbandes.
- b) Der Vorstand von 5 Mitgliedern.
- c) Die 3 Rechnungsrevisoren.

§ 4.

Das Arbeitsprogramm umfasst:

- Instruktoren-, Kommandanten- und Chargierten-Kurse, Feuerwehrtage, Einzel- und Gesamtübungen;

Belehrungen und Wegleitungen an die Sektionen; Inspektionen bei Übungen der Orts-Feuerwehren.

§ 5.

Die Organe des Verbandes werden nach Bedürfnis einberufen.

Es liegt denselben ob:

Der Delegierten-Versammlung: Wahl des Präsidenten und 4 weiteren Mitglieder des Vorstandes und der 3 Rechnungsrevisoren auf eine Amtsdauer von 3 Jahren; Rechnungsabnahme; Festsetzung der Beiträge; Aufnahme der Sektionen und Mitglieder in den Bezirksverband; Wahl des Abgeordneten in den kant. Vorstand; Aufnahme der Mitglieder in den kant. Verband; Festsetzung von Kursen und Feuerwehrtagen.

Dem Vorstand: Vorberatung und Ausführung der Verbandsgeschäfte. Durchführung von Kursen und Feuerwehrtagen.

§ 6.

Die Sektionen zahlen für ihre Mitglieder einen jährlichen Beitrag, dessen Höhe durch die Delegiertenversammlung jeweils festgesetzt wird. Beitragspflichtig sind alle bei den Feuerwehrkorps eingeteilten Chargierten und Mannschaften.

Die Kassa bestreitet die Kosten über Veranstaltung von Kursen, die Entschädigungen an Experten und Instruktoren, die Beiträge seiner Mitglieder an den kant. Feuerwehrverband, die Auslagen des Vorstandes.

§ 7.

Vorstehende Statuten werden durch Protokollbeschlüsse der Delegiertenversammlung ergänzt.

Beschlüsse erhalten Gültigkeit und sind für alle dem Verbands angehörenden Feuerwehren verbindlich, durch Zustimmung der Mehrheit der anwesenden Abgeordneten.

Also beschlossen von der Delegiertenversammlung in HÖNGG, am 4. August 1907.

Der Präsident:

Hans Sutter
Höngg

Der Aktuar:

Alb. Frei
Schlieren

1922

wird die Feuerwehr in 2 Löschzüge unterteilt

Löschzug I	Löschzug II
Hydrantenkorps 1. u. 2. Zug	Hydrantenkorps 3. Zug
mechanische Leiter	Handschiebeleiter
2 Alarmisten	Spritzenkorps
1 Sanitäter	2 Alarmisten
	2 Sanitäter

Das Wacht- und das Baukorps bleiben zur Verfügung des Kommandos.

1930

Bedingt durch die baulichen Veränderungen und durch das Entstehen von neuen Wohnquartieren an der Peripherie von Schlieren wurde eine Dezentralisation und eine erneute Umgruppierung der Feuerwehr auf Frühjahr 1930 notwendig. Das neue Reservoir «Länzel» und der Ausbau des Hydrantennetzes ermöglichten dies.

Auf diesen Zeitpunkt wurde je 1 Schlauchwagendepot an der Engstringer- und an der Zürcherstrasse «Im Boden» erstellt und das Spritzenkorps in 2 Hydrantenzüge aufgeteilt. Von nun an standen 6 Hydrantenzüge zur Verfügung, die sich aus folgenden Gemeindeteilen rekrutierten:

		Depot
1. Hydrantenzug	Engstringerstrasse	Engstringerstr.
2. Hydrantenzug	Uitikonstrasse	Spritzenhaus
3. Hydrantenzug	Bahnhof-Schulstr.	Spritzenhaus
4. Hydrantenzug	Allmend-Schulstr.	Spritzenhaus
5. Hydrantenzug	Zürcherstrasse	Zürcherstrasse
6. Hydrantenzug	Berg	Berg

Die Feuerspritze blieb Reserve.

Das Baukorps wurde aufgehoben. Gleichzeitig bildete man einen Pikettzug, um bei kleineren Brandfällen nicht mit der ganzen Feuerwehr ausrücken zu müssen. Den Mannschaftsangehörigen stand es frei, in ein anderes Korps eingeteilt zu werden oder auszutreten und Feuerwehr-Steuern zu zahlen.

Schon 1936 war Schlieren verpflichtet worden, eine eigene Luftschutzorganisation aufzubauen. Die Ausbildung begann im März 1939. Denn über Europa zogen dunkle Wolken auf; man musste mit einem Krieg rechnen.

Am 28. August 1939 wurde die Luftschutzkompanie mobilisiert und am 2. September die Generalmobilmachung der Schweizer Armee angeordnet.

Rund 600 in Schlieren wohnende Männer mussten das feldgraue Gewand anziehen und sich an ihren Einrückungsort begeben.

Von dieser ausserordentlichen Lage war auch der Mannschaftsbestand der Gemeindefeuerwehr (Kriegsfeuerwehr) betroffen. Um die Einsatzbereitschaft zu gewährleisten, zog man Männer aus der Luftschutzkompanie bei. Es galt zudem, die Sicherstellung und die Kontinuität der Führung zu überprüfen.

1940

Dank der Anschaffung eines Pikett-(Hand-)wagens kann die Zahl Hydrantenzüge auf 4 reduziert werden.

1944

In Berücksichtigung der im selben Jahr angeschafften Motorspritze ergibt sich für die Gesamtfeuerwehr folgende neue Aufteilung:

Abteilung I

Hydrantenzüge I + II + Motorspritze

Abteilung II

Hydrantenzüge III + IV + Rettungskorps

Die Mannschaft der Motorspritze umfasst

1 Offizier

1 Geräteführer

1 Stellvertreter

1 Maschinist

Jeder Einzelne von ihnen muss in der Lage sein, die Motorspritze zu bedienen.

1965

Die Gebäudeversicherung teilt mit, dass sie mit der Anschaffung eines Staublöschfahrzeuges grundsätzlich einverstanden sei, unter der Bedingung, dass ein eigentliches Pikett geschaffen werde. Aus finanziellen Überlegungen ist die Feuerwehr-Kommission davon nicht begeistert.

1967

Die Feuerwehr Schlieren wird als zuständige Oelwehrorganisation bestimmt.

1968

Der Pikettdienst wird neu organisiert, und 1969 das Reglement durch Gemeinde- und Regierungsrat genehmigt. Um die Ausbildung effizienter zu gestalten, wird das Pikett ab 1973 in 2 Gruppen aufgeteilt, die ein Jahr zusammen bleiben.

1992

Mit dem Feuerwehrkonzept 2000 entfallen die Ränge Oberkommandant, Kompanie- und Pikettkommandant. Neu gibt es einen Kommandanten der Feuerwehr im Grade eines Hauptmanns. Das Pikett wird aufgehoben.

Ab 1. Januar 1993 wird die Feuerwehr in folgende Formationen unterteilt

Pikettzüge 1, 2, 3, 4

Kompaniezug

Elektrikergruppe

Sanitätsgruppe

Verkehrsgruppe

Die Betriebsfeuerwehren

Mit der Ansiedlung verschiedener Industrien musste sich das Kommando der Gemeindefeuerwehr mit unterschiedlichen Ernstfallszenarien auseinandersetzen. Davon waren auch die Geschäftsleitungen der Betriebe betroffen, denn sie trugen die Verantwortung für die Betriebssicherheit.

1902

Die **Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG**, (in der Folge SWS genannt) gründet eine Betriebsfeuerwehr. Im gleichen Jahr erfolgt die Umteilung von Betriebsangehörigen aus der Gemeindefeuerwehr in diese Betriebsfeuerwehr.

1959

führt die SWS den Gasschutz ein.

1977

feiert die Betriebsfeuerwehr ihr 75-jähriges Bestehen.

Am 23. November 1984 findet die allerletzte Schlussübung statt.

Mit der Fabrikschliessung am 31. August 1985 wird die Betriebsfeuerwehr aufgehoben.



Die Betriebsfeuerwehr der SWS 1902

1913

Das **Gaswerk** der Stadt Zürich in Schlieren gründet zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Einvernehmen mit der Gemeinde Schlieren eine Betriebsfeuerwehr.

Entsprechend dem Gefahrenpotenzial gehören bereits bei der Gründung Dräger-Atemschutzgeräte zur Ausrüstung. Ab 1929 steht zur Bekämpfung allfälliger Chemiebrände ein Schaumgenerator zur Verfügung.

1939

wird eine an der Landesausstellung in Zürich als neue Motorspritzengeneration ausgestellte Pumpe angeschafft. Für Ernstfalleinsätze kann sie von der Gemeindefeuerwehr angefordert werden.

1919

Die Firma **Geistlich** gründet nach einem verheerenden Brand eine Betriebsfeuerwehr. (Für die Hilfeleistung bei diesem Brand spendete übrigens die Geschäftsleitung der Gemeindefeuerwehr 1 000 Franken.)

In den Vierzigerjahren wird diese Betriebsfeuerwehr infolge ungenügenden Bestands durch die Gebäudeversicherung aberkannt. Nach einiger Zeit wird dieser Beschluss jedoch wieder aufgehoben. Mit dem Kommando gibt es Diskussionen wegen Engpässen im Kader. In den Jahren 1966/67 und 1978 stellt die Gemeindefeuerwehr jeweils einen Offizier zur Leitung der Mannschaftsübungen zur Verfügung.

1996

Die Betriebsfeuerwehr Geistlich AG wird auf den 31. Dezember 1996 aufgehoben. Im Betrieb besteht heute noch eine Sicherheitsgruppe.

1920

Die **Färberei** Schlieren, vormals Baumann & Roeder AG, gründet eine Betriebsfeuerwehr, die mit der Schliessung des Betriebes am 31. Dezember 1985 aufgehoben wird.

1955

Die Firma **Schlatter** organisiert eine Sicherheitsgruppe, die heute noch besteht.

1976

Das **Spital Limmattal** baut eine Sicherheitsgruppe auf, die heute noch besteht.

Die Ausrüstung der Betriebsfeuerwehren entspricht weitgehend dem neuesten Stand der Brandbekämpfung und ist dem Gefahrenpotenzial der Betriebe angepasst.

Die Gemeindefeuerwehr und die Betriebsfeuerwehren unterstehen der Aufsicht der Exekutive (Gemeinderat / Stadtrat). Die Zusammenarbeit bei Alarmübungen und Hilfeleistungen bei Brandfällen ist in einer Vereinbarung festgelegt.

Jede Betriebsfeuerwehr oder Sicherheitsgruppe war und ist eine wertvolle Verstärkung der Gemeindefeuerwehr, die sich vor allem bei Ernstfalleinsätzen während der Arbeitszeit positiv auswirkt.

Die Alarmorganisation

Eine gut organisierte Alarmierung ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Ernstfalleinsatz jeder Feuerwehr.

1899

Der Kommandant verteilt an der Sitzung der Feuerwehr-Kommission den Alarmbefehl an die anwesenden Abteilungsleiter.

Kurz danach, an der auf Sonntagmorgen einberufenen kombinierten Mannschaftsübung, verliest er der Mannschaft den Alarmbefehl und lässt die beiden Alarmsignale, die im Brandfall und bei Alarmübungen zu geben sind, vortragen.

Zur Überprüfung der Alarmorganisation werden in der Folge zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten Alarmübungen durch Blasen der Alarmhörner durchgeführt.

1923

Die Alarmisten erhalten den Plan der Alarm-Routen mit dem Verzeichnis der Feuermeldestellen gegen Empfangsbestätigung.

Feuerwehr Schlieren		August 1923
Verzeichnis der Feuermeldestellen		
1. Telephon- Centrale		
2. Linemann Emil	Telephon No.	46
3. Meier J., Notar	"	4
4. Frey Ernst, Sägerei	"	60
5. Meier Heinrich, Civilstandsamt	"	23
6. Keller-Kueser, Engstringerstr.	"	112
7. Bickel, Osw., Kirchgasse	"	69
8. Pestalozzistiftung	"	20
9. Frey Albert, z. Linde	"	18
10. Kappel/er J., Baumeister	"	39
11. Boillat, Restaurant Freihof	"	79

Feuerwehr Schlieren .

Alarm-Route der Alarmisten .

1. Linemann E., Zürcherstr. 17, Telephon No. 46.

Von zu Hause weg : Zürcherstr. bis Wohnung Keller, Alarmist, -
Gärtnerei Hardmeier - Römergasse - Restaurant Central - Linde -
Bäckerei Stahl - Dr. Kuhn - Zwiegartenstr. - alt Zürichweg.

2. Keller Robert, Zürcherstr.

Von zu Hause weg: Restaurant Central - Dr. Kuhn - Schulstr. -
Allmendstr. - Zürcherstr. - Boden - Pestalozziweg und zurück
bis Linde.

3. Frey Ernst, Sägestr., Telephon No. 60 .

Feuerwehrlokal - Sägestr. - Uitikonerstr. bis Linde - Badener-
strasse - Kirchgasse - Stationsstr. - und zurück bis Bäckerei
Stahl.

4. Hofmann Fritz, Kirchgasse 7., Telephon Osw. Bickel No. 69.

Badenerstr. - Bahnhofstr. - Engstringerstr. bis Fabrik Geistlich
und zurück bis Linde.

5. Gimin Xaver, im Kessler

Kesslerstr.

6. Farrer Albert, Engstringerstr. Telephon No. 112 Keller-Kueser

Engstringerstr. - Brandstr. - Wiesenstr. (eventl. Kesslerstr wenn
noch nicht alarmiert)

7. Pestalozzistiftung (Alarmstelle) Telephon No. 20 .

Alarmiert den Berg .

Mei 1923.

Der Kommandant .

A. Frey

Längst nicht alle Feuerwehr-angehörigen besaßen einen Telefonanschluss. Es gab auch keine Rufnummer für die Feuerwehr, denn die automatische Selbstwahl existierte noch nicht. Man musste sich die Verbindung über «das Fräulein vom Amt» herstellen lassen. Dort – oder bei den auf der Liste angegebenen Nummern – meldete man einen Brandausbruch. Diese Stellen boten ihrerseits die Alarmisten auf. Diese riefen dann die Feuerwehrleute entlang ihrer Route – die sie auf dem Velo absolvierten – durch drei kurze Stösse mit dem Feuerhorn zum Einsatz auf. Gleichzeitig läutete der Sigrüst mit allen Kirchenglocken.

1924

Die Feuerwehr-Kommission beschliesst, jeder Liegenschaft ein Alarmstellenverzeichnis abzugeben, und beantragt dem Gemeinderat, es sei dem Feuerwehr-Kommandanten das Telefon einzurichten, was aber vom Gemeinderat abgelehnt wird.

1926

Die vom Gemeinderat und von der Direktion des Innern genehmigte Fassung der «Bestimmungen für das Melde- und Alarmwesen der Gemeinde Schlieren» liegt vor.

Feuerwehr Schlieren.

März 1926.

Bestimmungen für das Melde- und Alarmwesen der Gemeinde Schlieren.

Gemäss Art. 34 der Feuerwehrordnung werden für die Gemeinde Schlieren über das Melde- und Alarmwesen folgende Bestimmungen erlassen:

1. Allgemeines.

Grundbedingung für erfolgreiche Brandbekämpfung ist rasche und genaue Feuermeldung.

Wer einen Brandausbruch bemerkt, ist verpflichtet, sofort die Bewohner des brennenden Hauses und die Nachbarn zu alarmieren, unverzüglich das Feuerwehrkommando und die in der Nähe wohnenden Feuerwehr-Chargierten zu benachrichtigen und soweit möglich bei der Rettung von Personen und Tieren zu helfen.

Zur Feuermeldung bediene man sich des nächstgelegenen Telefons sofern nicht eine der besonders bezeichneten Feuermeldestellen sich in der Nähe befindet.

Während der Tageszeit ist die Feuermeldung der Gemeinderatskanzlei (Telephon No. 28) zu übermitteln.

2. Meldewesen.

Die durch Tafeln bezeichneten Feuermeldestellen, sowie sämtliche Telephoninhaber sind zur Entgegennahme und unverzüglichen Weiterleitung von Feuermeldungen gemäss Art. 25 der Feuerwehrordnung verpflichtet. Bei Feuermeldungen muss sowohl der Ort als auch die Art des Brandes (ob Grossbrand, Dachstuhlbrand, Zimmerbrand, Kellerbrand) genau bezeichnet werden.

Das Verzeichnis der Feuermeldestellen wird jedem Telephoninhaber gratis zugestellt, und ist dasselbe beim Telephonapparat sichtbar anzubringen.

3. Alarmierung.

Dieselbe erfolgt durch Hornsignale, Sturmgeläute mit sämtlichen Glocken der reformierten Kirche, event. durch Dampfsirenen.

Das Recht zum Aufgebot der Gesamtfeuerwehr für Grossalarm stellt nur dem Präsidenten und den Mitgliedern des Gemeinderates, sowie sämtlichen Chargierten der Feuerwehr zu.

Zum Anruf auswärtiger Hilfe ist jedoch nur der Kommandant bezw. dessen Stellvertreter zuständig.

Zur auswärtigen Hilfeleistung hat die Piquetspritze auszurücken, die durch Quartieralarm auf Anordnung des Kommandanten der Ortsfeuerwehr oder dessen Stellvertreter angeboten wird.

4. Alarmbläser.

Das Gemeindegebiet ist in Alarmkreise eingeteilt, in jedem derselben sind mit Alarmhorn ausgerüstete Alarmbläser bestimmt.

Sobald ein Schadenfeuer gemeldet wird, haben die Bläser in den ihnen zugeteilten Quartieren sofort intensiven Alarm zu machen.

Der Alarm bei Brandausbruch in der Gemeinde erfolgt durch drei lange, rasch aufeinanderfolgende Stösse, unter gleichzeitiger Bekanntgabe des Brandausbruches, das gleiche gilt für Dampfsirenen.

Für auswärtige Hilfeleistung sind nur zwei Stösse abzugeben.

Die Alarmisten sind dem Wachtkommandanten unterstellt und genau über ihre Alarmrouten orientiert.

Schlieren, den 11. Januar 1926.

Namens der Feuerwehrkommission:

Der Präsident: **A. Meier.** Der Aktuar: **Ad. Moos.**

Vorstehendes Reglement ist in der Gemeinderatssitzung vom 22. Januar 1926 genehmigt worden.

Schlieren, den 23. Januar 1926.

Im Namen des Gemeinderates:

Der Präsident: **J. Wismer.** Der Schreiber: **Böhlinger.**

Der Feuerwehrordnung, nebst den Bestimmungen für das Melde- und Alarmwesen der Gemeinde Schlieren, wird die Genehmigung erteilt.

Zürich, den 9. Februar 1926.

Direktion des Innern: **Wettstein.**

Verzeichnis der Feuermeldestellen.

1. Telephon-Zentrale		7. Bickel Osw., Kirchgasse	Tel. 69
2. Gemeindebureau	Tel. 28	8. Boillat A., Rest. Freihof	„ 79
(Nur während der Bureauzeit)		9. Pestalozzistiftung	„ 20
3. Meier J., Notar	„ 4	10. Frey Albert, Linde	„ 18
4. Frey Ernst, Sägerei	„ 60	11. Kappeler J., Baumeister	„ 39
5. Meier Hch., Civilstandsamt	„ 23	12. Kümin Xaver, Kesslerstr. 19	
6. Bräm Ernst, Engstringerstr.	„ 59		

1931

Ab sofort wird im Alarmfall der Pikettzug von der Alarmzentrale im Restaurant Linde aus aufgegeben.

1934

Eine teilweise Neuorganisation des Alarmnetzes und die damit verbundene Überarbeitung des Alarmroutenverzeichnisses wird notwendig.

Feuerwehr Schlieren

Alarm - Routen.

1) Meier, Hans, Gfgr. Kocherweg 1, Tel. 917.360
 von Hause weg: Kocherweg - Engsdorferstr. (bis Hans Cappelle) - Centromarsch - Bahnhofstr. - bis Linde

2) Keller, Fritz, Kirchgasse 14, Tel. 917.354 (Wegmann).
 von Hause weg: Kirchgasse - Stationsstr. - Urdorferstr. - Brunnengasse - Bodenerstr. - Kesslerstr. - u. zurück bis Linde.

3) Muschel, Hans, Hüblerweg 10, Tel. 917.244
 von Hause weg: Quartier Hübler - Botolzstr. - Bodener - Zürcherstr. - bis Linde.

4) Khoch, August, Schulstr. 18 Tel. 917.260 (Epple).
 von Hause weg: Grabenstr. - Zürcherstr. - Allmendstr. - Schulstr. - Bäckerstr. - Römergasse bis Linde.

5) Byger, Joseph, zur Mühle, Tel. 917.157
 von Hause weg: Sägerstr. - Damweg - Brunnackersteig - Ziegartenstr. - Schulstr. - Urdorferstr. - bis Linde

6) Kümin, Xaver, Kesslerstr. 19 Tel. 917.339 (Kohmann).
 alarmiert Kesslerstrasse.

7) Bräm, Hartm., Urdorferstrasse
 (im Brandfalle auf Anordnung des Kommandanten rufen)

8) Botolzstr. 14, Telefon Nr. 917.405
 alarmiert Berg u. alter Zürcherweg nachher zur Linde.

Im Brandfalle sammeln sich die Alarmisten auf der Brandstelle!

Schlieren, den 15. Mai 1935.
 Der Kommandant.



Schon 1893 existierte in Paris ein Feuermeldesystem von Rufsäulen über Telephon direkt in die Feuerwehrekaserne – mit automatischer Aufzeichnung über Morsetelegraf.

1940

Nach der Bildung der Kriegsfeuerwehr muss wie bei der Ortsfeuerwehr der Pikettalarm sicher funktionieren. Um in jedem Fall genügend Alarmisten zur Verfügung zu haben, werden zusätzlich Kriegsfeuerwehrlaute ans vorhandene Alarmnetz angeschlossen.

1942

Das neue Feuermeldestellen-Verzeichnis ist erstellt. Dessen Verteilung durch den Gemeindefeuerwehrlaute an ca. 400 Adressen wird vom Gemeinderat abgelehnt. Sie wird durch die Schule organisiert, mit Rechnungsstellung an die Gemeinde.

1947

Der Regierungsrat lehnt das Gesuch ab, die Sirenen für Alarmzwecke einzusetzen.

1950

Die Alarmisten müssen mit ihrem persönlichen Fahrrad an die Übungen einrücken. Dafür erhalten sie 1 Fr. pro Jahr.

1955

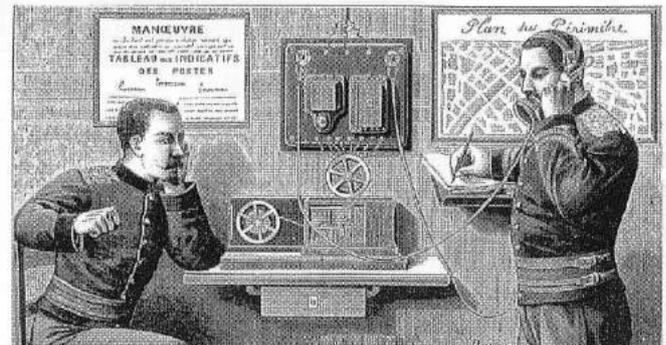
An der Sitzung der Feuerwehr-Kommission äussert alt Oberkommandant Hans Frey den Wunsch, die Alarmzentrale, die er seit 1931 ohne grosse Entschädigung bedient hat, auf Ende 1955 abzugeben.

Dieser Wunsch löst Überraschung aus, denn eine neue Alarmstelle muss gefunden werden. Die zur Diskussion stehenden regionalen und örtlichen Projekte können aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden.

Kurzfristig übernimmt Herr Leo Vogt, Wirt des Restaurants Gaswerk, die Alarmstelle. 1967, nach dem Tod ihres Ehemann, verlangt Frau Vogt schriftlich die möglichst rasche Aufhebung. Nach verschiedenen Gesprächen stellen sich die Herren Karl Meier, Restaurant Frohsinn, und Josef Küng zur Verfügung. Nach dem Rücktritt von Herrn Josef Küng kann die Alarmstelle im Laufe des Monats Juni 1975 ins Restaurant Nassacker verlegt werden. Dies ist die letzte Verlegung.

1975

Mit der Brandwache der Stadt Zürich zeichnet sich eine Zusammenarbeit ab, denn sie beabsichtigt ihre Alarmanlage auszubauen. Mit Stadtratsbeschluss vom 27. November wird ein Vertrag mit dem Feuerwehrinspektorat Zürich unterzeichnet. Die letzten technischen Probleme können mit der Kreistelefondirektion zufriedenstellend gelöst werden. Ab 1. Juni 1976 übernimmt die Brandwache der Stadt Zürich die Alarmstelle, die rund um die Uhr über den Feuerwehr-Notruf Nr. 118 erreichbar ist.



Die Ausrüstung der Gemeindefeuerwehr

Die Beschaffung

Die Geräte- und Fahrzeugbeschaffung ist eine anspruchsvolle Aufgabe, mit der sich die Feuerwehr-Kommission stets neu auseinandersetzen muss. Die Beurteilung umfasst unter anderem die Bauentwicklung der Gemeinde, ihre topographische Lage, die verschiedenen Produktionstechniken der Industriebetriebe sowie Vorschriften und mögliche Schadenlagen. Die finanzielle Lage der Gemeinde und die Wirksamkeit und Lebensdauer der Geräte müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Bei grösseren Anschaffungen erteilen die Gemeinde-Exekutive, die Gemeindeversammlung oder das Gemeindeparlament sowie die Gebäudeversicherung (bezüglich Subventionierung) die Genehmigung.

Von der Feuerspritze zum Tanklöschfahrzeug

1894

Die neu erstellte, zentrale Druckwasserversorgung mit Hydrantenanlage nimmt den Betrieb auf. Die allererste mechanische Feuerspritze (von 1751) wird entbehrlich.

Auf Antrag des Gemeinderates beschliesst die Gemeindeversammlung, diese Feuerspritze zum Gebrauch und Unterhalt den Bewohnern im Berg zur Verfügung zu stellen. Dieses Gebiet ist nämlich noch nicht an das Hydrantennetz angeschlossen, verfügt aber über eigene Quellen. Gleichzeitig wird aber der Gemeinderat ermächtigt, die Spritze bei Nichtgebrauch zu verkaufen. Bald danach verliert sich jede Spur von ihr. In der Folge kommt die zweite mechanische Spritze (von 1873) an Übungen immer wieder zum Einsatz.

1928

Die Firma Schenk Worblaufen wird beauftragt, diese Spritze zu untersuchen. Sie schätzt die Revision auf Fr. 400.- bis 500.-, bemerkt aber, dass die Revision nicht dringend sei, da sich die Spritze in gutem Zustand befinde. Gestützt auf diesen Bericht wird auf die Revision verzichtet, denn vordringlich ist die Regelung der Wasserbezugsverhältnisse im Berg Schlieren.

Dank der ausgedehnten Hydrantenanlage im Dorfkern der Gemeinde wird der Einsatz der Spritze praktisch hinfällig.

1941

Die Feuerwehr-Kommission befasst sich mit der Anschaffung einer eigenen Motorspritze.

Ein Mitglied der Gebäudeversicherung unterbreitet der Gaswerkdirektion den Vorschlag, die 1939 angeschaffte Motorspritze gemeinsam mit der Gemeindefeuerwehr zu benutzen und im Depot der Gemeinde zu stationieren.

Die Gaswerkdirektion sichert schriftlich zu, dass wie bis anhin alle ihre Gerätschaften im Notfall der Gemeindefeuerwehr zur Verfügung stehen, die Motorspritze aber im Gaswerk stationiert bleibt.

1943

Die Feuerwehr-Kommission diskutiert die ungenügenden Wasserbezugsverhältnisse bei der Farbenfabrik Sax gegenüber der Station Urdorf. Der Gemeinderat erwartet Vorschläge von den Feuerwehrorganen, wie dieser Übel-

stand behoben werden könnte.

Als mögliche Lösung wird die Anschaffung einer eigenen Motorspritze vorgeschlagen. Um in dieser Frage Klarheit zu schaffen, wird mit der Feuerwehr Urdorf eine gemeinsame Übung auf den 22. März angesetzt.

Sie wird unter Beizug der Motorspritze Gaswerk vom Pikett der Feuerwehr Schlieren durchgeführt. Dieses erstellt ab dem letzten Hydranten an der Stationsstrasse eine 500 m lange Wasserbezugsleitung.

Der Gemeinderat Schlieren (Exekutive) ist an der Übung anwesend und kann feststellen, dass das Auslegen der Leitung sehr viel Zeit in Anspruch nimmt und der Hydrant trotz günstigem Standplatz der Motorspritze für 2 Strahlrohre nicht genügt.

Nach Rücksprache mit Statthalter Herrn Dr. Dürst befürwortet dieser ein Gesuch an die kantonale Gebäudeversicherung zur Subventionierung einer Motorspritze. Der Gemeinderat empfiehlt die Anschaffung einer Motorspritze. Dies auch im Hinblick auf eventuelle kriegerische Ereignisse, die zur Folge haben könnten, dass das Wasser-Netz ausser Betrieb gesetzt wird.

Die Gemeindeversammlung bewilligt einen den Kredit von 10 000 Franken zum Kauf einer Motorspritze.

Gleichzeitig muss die Erstellung von Grundwasserschächten als Wasserbezugsorte geprüft werden.

1944

Die alte Feuerspritze (von 1873) wird infolge Platzmangels im Depot zur Aufbewahrung in die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik überführt. Aus den Akten geht nicht hervor, was mit der Spritze danach geschehen ist.

Die Abnahme der neuen Motorspritze erfolgt durch den Chef der Brandwache Zürich. Der Gemeinderat bestimmt, dass bei einem Hilferuf aus den Gemeinden Urdorf oder Unterengstringen mit der Motorspritze auszurücken sei.

1965

25 Jahre später stellt sich die Frage, die vorhandene Motorspritze durch eine neue zu ersetzen. Vom Zivilschutz liegt keine Zusicherung zur Benützung einer Motorspritze aus seinen Beständen vor.

1966

wird eine neue Spritze in Auftrag gegeben, die im gleichen Jahr zur Ablieferung gelangt. Die alte Motorspritze kann für 1 500 Franken der Firma Walo Bertschinger, Werkplatz Limmat, verkauft werden.

1977

Der Stadtrat stimmt dem Antrag der Feuerwehr-Kommission auf Anschaffung eines Tanklöschfahrzeuges (TLF) zum Preis von 200 000 Franken zu. Dieses wird am 19. Dezember 1977 abgeliefert, am 8. Mai 1978 dem Gemeinderat vorgeführt und am 9. Mai 1978 durch die Gebäudeversicherung abgenommen.

1982

wird ein Sprechfunkgerät als Fahrzeugstation eingebaut. Der Ersatz dieses Fahrzeuges ist auf das Jahr 2002 geplant.



Das Tanklöschfahrzeug mit 7 Mann Besatzung und einem Gesamtgewicht von 13 000 kg ist ein schnelles, von einem Wasserbezugsort unabhängiges Löschfahrzeug. Es ist mit einem 204-PS-Dieselmotor, mit einer Pumpe, einem Tank mit 3 000 Litern Wasser und 60 m Schlauch für einen Schnellangriff ausgerüstet.

Fahrzeuge und Geräte

1899 – 1939

1899

Die Firma J. Geissberger & Cie, nachmals Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, überreicht zur Ausrüstung des Rettungskorps einen zweirädrigen Leiternwagen.

1903 – 1912

Kauf eines dritten Schlauchwagens mit 50 m Schlauch, einer Anstellleiter (Preis pro Meter 6 Franken), einer Schiebeleiter, von 3 Rettungsseilen à 20 m und Beilen. Alles zusammen zum Preis von 2 500 Franken.

1916

Infolge enormer Preissteigerungen wird auf Anschaffungen verzichtet.

1925 – 1938

Zur Reparatur der mechanischen Leiter wird dem Gemeinderat ein Nachtragskredit von Fr. 400.– beantragt; 1930 ein weiterer Kredit von Fr. 1 550.– zur Erhöhung der Schlauchtrocknungsanlage im Feuerwehrdepot um 2,5 m. Es folgt die Anschaffung eines Rettungsapparates System Wessbecher, von 10 Rettungsseilen, einer Heustocksonde System Lauper und eines Rettungsschlittens; schliesslich noch der Kauf von 19 Feuerlöschern, Typ Brullex, die in die Depots verteilt werden.

1939

Kauf eines gummibereiften Pikett-(Hand-)Wagens mit Anhängervorrichtung und Inventar, Preis 1 240 Franken. Der Wagen, der mit einem Motorfahrzeug transportiert werden kann, steht auch der Luftschutzorganisation zur Verfügung.



Der Hydrantenzug mit einem Hydranten- oder Schlauchwagen (um 1925) noch ohne Gummibereifung und Anhängervorrichtung vor dem einstigen Gebäude der ZKB, Zürcherstrasse 20.

1942 – 1971

1942

Ein Schaumlöschgerät wird angeschafft und auf dem Pikettwagen montiert.

1944

Kauf von 1 000 m Schlauch. Diese Anschaffung stützt sich auf Erfahrungen bei der Bombardierung der Stadt Schaffhausen am 1. April 1944. Damals wurden 12 000 m Schlauch ausgelegt, wovon mehr als 2 500 m defekt waren.

Angeichts der ständigen Verletzungen unseres Hoheitsgebietes durch fremde Flugzeuge ist es angezeigt, das Reserve-Schlauchmaterial dezentralisiert zu lagern.

1949

Infolge Ausschöpfung des Budgets wird die Anschaffung eines Schlauchwagens – Preis 950 Franken – auf das folgende Jahr verschoben.

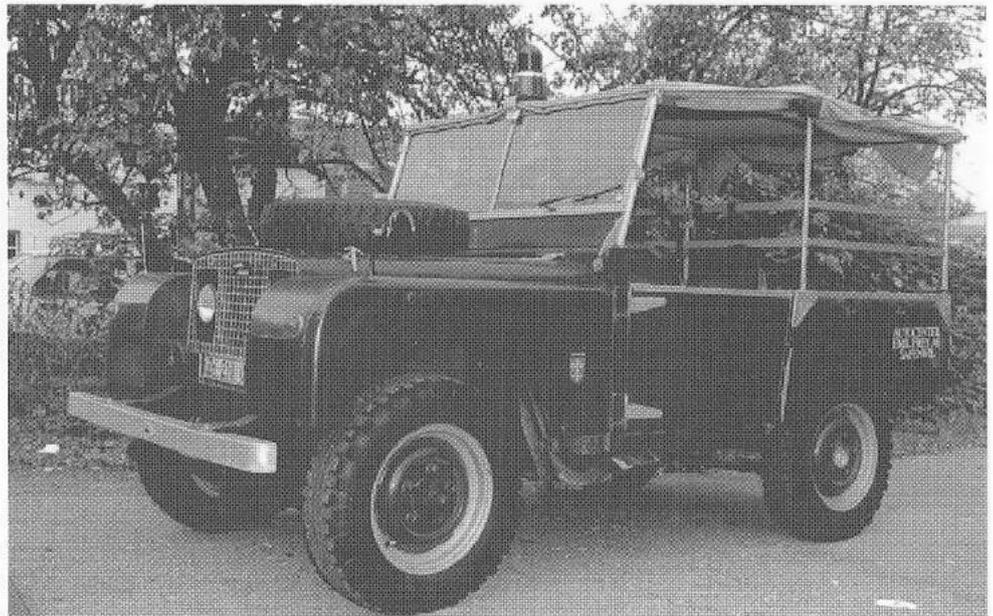
1950

Kauf des ersten Feuerwehr-eigenen Transportfahrzeuges, eines Land-Rovers, Jahrgang 1949, inklusive Ausrüstung zum Preis von Fr. 10 972.–.

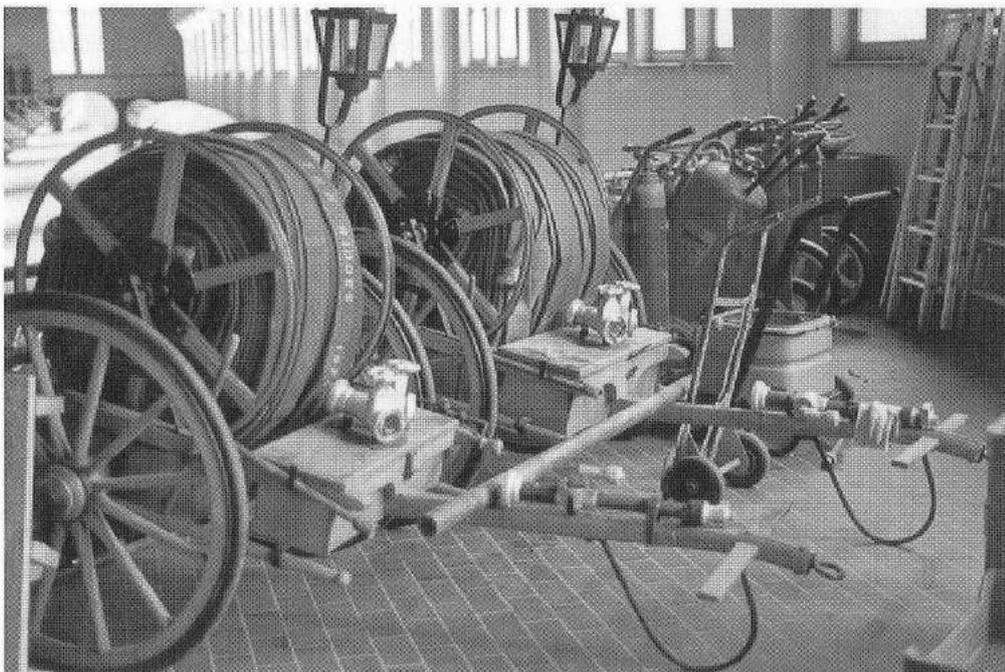
Der Wagen mit Material für den Umgang mit Elektroapparaturen bei Brandfällen wird wegen Nichtgebrauchs an die SWS verkauft.

1951

Damit die Hydrantenwagen den gesteigerten Anforderungen für den Zug mit Motorfahrzeugen genügen, müssen sie mit Gummibereifung ausgerüstet werden, was pro Wagen Kosten von Fr. 470.– verursacht.



Ein Land-Rover, Jahrgang 1949, war das erste Motorfahrzeug der Feuerwehr Schlieren.



Das Motorfahrzeug brachte die Schlauchwagen natürlich viel rascher zum Brandort. Aber sie mussten dafür mit einer Anhängervorrichtung und Vollgummibereifung ausgestattet werden.

1955

Kauf von 3 AGA-Pressluftbeatmern mit Zubehör für den Einsatz in raucherfüllten Räumen zum Preis von 3 490 Franken. Die für die Bedienung vorgesehenen Leute werden einer ärztlichen Untersuchung durch Dr. med. R. Egli unterzogen.

1960

Kauf einer neuen mechanischen Leiter, Preis Fr. 11 905.-. Die alte Leiter bleibt als Reserve im Depot.



Die neue mechanische Leiter im Schlepp zum Einsatzort ...

1961/1962

Ablieferung des Spezialanhängers für Schaumlöschgeräte. Anschaffung eines Ambu-Wiederbelebungsgerätes, Preis 559 Franken.

1963

Ablieferung des Pikettfahrzeuges «Willys Jeep».

1964

Das Platzkommando Zürich erteilt die Bewilligung, dass das Pikettfahrzeug im Mobilmachungsfall für die Kriegsfirewehr reserviert bleibt.

Ein Hydrantenwagen zum Preis 1500 Franken wird angeschafft.

Umstellung der Schläuche und Hydranten auf «Storz»-Kupplungen.

Der alte Pikettwagen wird für 200 Franken an die Feuerwehr Malters LU verkauft.

1965 – 1968

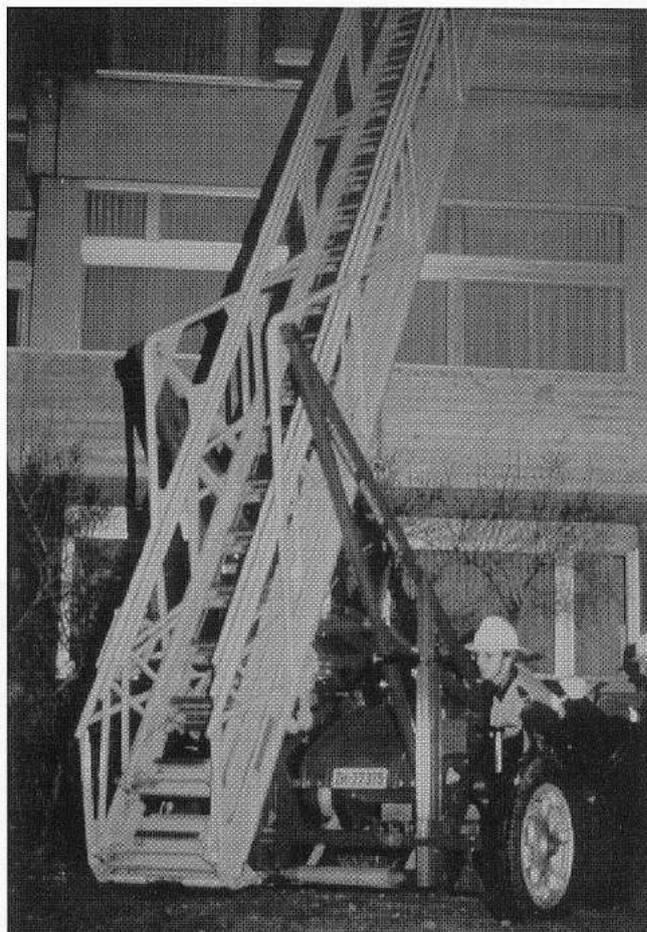
Mit dem Kauf von 2 neuen Hydrantenwagen sind alle alten Hydrantenwagen ersetzt; Anschaffung von 1 AGA-Gerät, Preis 2 360 Franken, 3 Gasschutzgeräten mit Reserveflaschen und 1 Trennscheibe mit Zubehör: Fr. 2 080.-

1969

Antrag an den Gemeinderat auf Anschaffung eines Staublöschfahrzeuges.

1971

Ablieferung des Pikettfahrzeuges «Landrover 71-2».



... und im Einsatz zur Personenrettung

1972 – 2000

1972 – 1974

Einbau von Funkgeräten in alle Fahrzeuge. Die Zentrale bleibt provisorisch im alten Feuerwehr-Depot.

Der Anschaffung eines Oelwehrfahrzeuges, Preis 41 300 Franken, wird zugestimmt.

1973

Der alte Land-Rover LR 50 sollte infolge Reparaturbedürftigkeit ersetzt werden; es wird aber nur eine Reparatur bewilligt.

1974 – 1978

Anschaffung von 10 Taschenrufempfängern, zum Preis von 12 700 Franken und 1 Hydroschild, Preis 483 Franken.

1981

Kauf einer Strebenleiter aus Holz, Preis Fr. 2 190.-, und eines Mobilfunkgerätes, Preis Fr. 5 134.-.

1982

Ablieferung des Pionierfahrzeuges, Gesamtgewicht 13 t, 7 Mann Besatzung, ausgerüstet mit einem 256-PS-Dieselmotor, Preis 225 000 Franken.

1983 – 1984

Anschaffung einer Holz-Handschiebeleiter, 8 m lang, Preis 1 040 Franken und eines Hydraulik-Rettungsgerätes, Preis 25 500 Franken.



Das Pulverfahrzeug Marke Land-Rover aus dem Jahre 1978, das dann später nach Gambia verschenkt wurde.



Das Pionierfahrzeug ...

... und sein reiches Innenleben

1985

Anschaffung eines Funkruf-Empfängers inkl. Ladegerät, eines Rauchgerätes mit Zubehör und von 2 Transportschläuchen, Preis 13 850 Franken.

1986

Anschaffung von Lungenautomaten und 6 Manometerschläuchen, Hebekissen und Powerbags inkl. Grundausrüstung und Schlauchmaterial, Preis 26 300 Franken.

1987 - 1988

Anschaffung einer Motorkettensäge zum Preis von 1 225 Franken und eines Dräger Combiwarn C-Gerätes zum Preis von 4 335 Franken.

1989

Gemäss Verfügung des Strassenverkehrsamtes muss das Pulverlöschfahrzeug ausser Betrieb gesetzt werden. Die 1972 angeschafften Funkgeräte SE 18 und SE 19 können ab 1. Januar 1990 nicht mehr repariert werden. Sie werden ersetzt durch 1 Hand- und 3 Mobilfunkgeräte, Kosten 14 500 Franken.

1990

Anschaffungen
 30 Atemschutzmasken und
 3 Hörsprech-Funkgarnituren Fr. 27 200.-
 1 ELRO-MASTER-Schlauchpumpe Fr. 12 120.-
 4 Schwimmwesten Fr. 485.-
 (Beim Einsatz der Motorspritze an einem fliessenden Gewässer muss die Bedienung mit einer Schwimmweste ausgerüstet sein)
 Anstelle der 1974 angeschafften NEC-Geräte und weiterer Handfunkgeräte, die nicht mehr repariert werden können, Kauf von 41 Funkruf-Empfängern; Preis 57 300 Franken.

1993

Auf Grund freundschaftlicher Beziehungen des Materialwartes ergibt sich die Gelegenheit, folgendes Material dem westafrikanischen Staat Gambia gratis zu überlassen:
 Ein Feuerwehrfahrzeug Marke «Land-Rover» (Pulverfahrzeug).
 Ein Luftschaumgenerator Marke Primus auf Fahrgestell.
 50 Stück Feuerwehrschräuche Ø 55 mm, Länge 10 m mit Kupplungen, Jahrgang 1964.
 Je 100 Stück Uniformjacken, Uniformhosen und Uniformgurten.
 Diverses Kleinmaterial

REF: FS/2B/01.

Brigade Headquarters,
 Buckle Street,
 Banjul.

2nd: June, 1993.

Dear Sir,

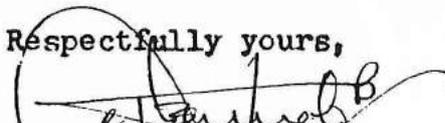
DONATION OF FIRE WAGGON - LAND ROVER AND
 FIRE EQUIPMENT FROM THE CITY OF SCHLIEREN/
 ZURICH TO THE GAMBIA FIRE & AMBULANCE
 SERVICES

I wish to convey to you and through you to the people of SCHLIEREN/ZURICH, our sincere thanks and appreciation for the above mentioned donation.

Whilst I wish to thank you for the special assistance MR HILTEBRAND has given I want to assure you that the gifts will be put into the best use for which they are intended.

Finally, on behalf of the Government and people of The Gambia and on my own behalf and whilst I trust the already excellent relationship between us will grow from strength to strength I thank you.

Respectfully yours,



Stadthaus, Freiestrasse 6
Postfach, 8952 Schlieren
Telefon 01-736 79 33
Fax 01-731 02 27

Stadt Schlieren



Feuerwehr

Kostenlose Abtretung von Feuerwehrmaterial an den Staat Gambia

Der westafrikanische Staat Gambia erhält von der Feuerwehr Schlieren:

- Ein Feuerwehrfahrzeug Marke "Land-Rover", Typ Pulverfahrzeug, Jahrgang 1970, komplett mit 500 kg Pulver. Mechanisch und technisch i.O. Ca. 40'000 km.
- Ein Luftschäumgenerator Marke Primus auf Fahrgestell, komplett mit 500 Liter Schaumextrakt, Jahrgang 1962.
- 50 Stück Feuerwehrschräume \varnothing 55 mm, Länge 10 m, mit Kupplungen, Jahrgang 1964.
- 100 Stück Uniformjacken schwarz
- 100 Stück Uniformhosen schwarz
- 100 Stück Uniformgürtel schwarz/rot
- Diverses Kleinmaterial

Empfänger des Materials:

Z.B. King (Rex), Chief fire officer
Brigade Headquarters
Buckle Street
Banjul Republic of the Gambia

Der verantwortliche Unterzeichnete, Vertreter der Republik Gambia bestätigt und akzeptiert was folgt:

- Die Übernahme des unter a) bis d) aufgeführten Materials erfolgt kostenlos.
- Der Transport ab Schlieren und die Versicherung des Materials erfolgt zu Lasten des Empfängers.
- Mit der Abtretung des Materials wird die Feuerwehr Schlieren, bzw. die Stadt allen Teilen entlastet. Der neue Besitzer übernimmt jegliche Ver-

Das Geschenk aus Schlieren war in Gambia sogar ein «nationales Ereignis».

DAILY OBSERVER, Monday, June 7, 1993

NATIONAL NEWS

Swiss Donate Fire Fight Equipment to Gambia Brigade

by Fatmata Singhatch

The Chief Fire Officer (CFO) of the National Fire Brigade, Mr. Rex King has denied allegations that the country's firemen most often arrive late at fire scenes. He said records do not support these allegations and advised the public to always inform his department no matter how small the fire is.

Mr. King was speaking to our reporter at the presentation ceremony Thursday of some fire-fighting equipment donated to the Fire Brigade by the Swiss Government.

The gifts included a fire vehicle (Land Rover) fireman gear, fire hoses, fire extinguishing powder, trailer and foam. They were presented to the CFO by Mr. Othmar Hiltbrand, a professional fireman, on behalf of his government.

Mr. Hiltbrand, who spearheaded the donation of the equipment, is married to a Gambian, Yamsoumou Jammeh of Banjul. "Although the gifts were donated by the Swiss Government, its shipment to The Gambia was paid for by Mr. and Mrs. Kufner a Swiss couple. Mr. Hiltbrand's return ticket was donated by Swiss Air, Zurich, he said.

Prior to the presentation ceremony, Mr. Hiltbrand gave demonstrative lessons to the Gambian firemen on how to operate the donated fire equipment. The lessons, Mr. Hiltbrand told our reporter, are essential to the

proper handling of the equipment, especially the fire extinguishing powder which is capable of putting out petrol related fires, he added. Earlier last week, Divisional Fire Officer David Hutchins of the Bristol Fire Service, England, also donated two fire vehicles to the Gambia Fire Brigade, on behalf his Brigade.

Mr. King who received the gifts on behalf of his Brigade, described them as "timely". The Fire Chief said he believed that the equipment will go a long way in fighting fires in the country.

When asked what plans are in progress to make the Brigade more effective, Mr. King replied that already Government is endeavouring to provide nation-wide fire control, especially in the urban centres. There are fire stations in Banjul, Bakau, and Kotu. There is also one under

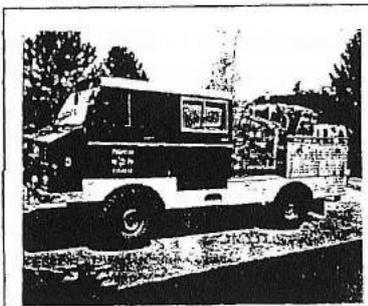
construction in Brikama.

One will also be constructed in Serekunda pending availability of adequate funds, he added.

On the increasing destruction of our forests by bush fires, Mr. King said such matters are under the jurisdiction of the Forestry Department of the Ministry of Natural Resources and Environment. He said the Forestry Department has its own fire service unit but can call on his Brigade if the need arose.

Present at the ceremony were Mr. Alasan Jammeh, Gambia Airways, Alhaji Bah, brother-in-law to Mr. Hiltbrand, Divisional Fire Officer Roger Bakwin of the Gambia Fire Brigade and some members of the Fire Brigade.

Messrs. Hiltbrand and Hutchins have since returned home.



The new fire brigade van with accessories presented to the Gambia Fire Service Brigade

Datum:

Stempel / Unterschrift:

4. Mai 1993

Rex King



1990

Das erste Fahrzeug der Feuerwehr Schlieren, ein Land-Rover Jahrgang 1949, wird für 1000 Franken der Firma Auto-Center Emil Frey AG in Safenwil für deren Oldtimer-Sammlung verkauft. Es steht der Feuerwehr für Spezialanlässe jederzeit zur Verfügung.

1994

Auf Grund der Vorschriften der Gebäudeversicherung müssen alle Metallleitern durch Holzleitern ersetzt werden.

1995

Anschaffung von 1 Leitertransportanhänger komplett, 1 Stützeleiter, 2 Handschiebeleitern, Preis Fr. 41 463.-. Vom Zivilschutz werden 4 Motorspritzen übernommen. Zwei davon finden Verwendung bei der Feuerwehr. Sie werden den Bedürfnissen entsprechend umgebaut. Zwei werden auf das Nötigste umgerüstet und konserviert. Das Personentransportfahrzeug wird abgeliefert. Ergänzung der Oel-Chemiewehrausrüstung, vorgesehen in den Jahren 1996 - 1999; Kosten 16 000 Franken.

1996

2 Motorspritzen VOGT Typ 161 stehen zur Verfügung. Das Gerät mit Jahrgang 1966 gehört der Feuerwehr Schlieren und wird bei Übungen und Ernstfällen eingesetzt. Die andere Spritze, Jahrgang 1960, wurde seinerzeit von der SWS übernommen und wegen Nichtgebrauchs bei der Firma Geistlich eingelagert. Die Firma VOGT ist bereit, diese Spritze zum Preis von 1 000 bis 1 500 Franken je nach Zustand zu übernehmen. Die Feuerwehr-Kommission ist mit dem Verkauf einverstanden.

Das Sanitätsgruppenfahrzeug führt nebst allen gängigen Geräten und Medikamenten auch ein Zelt mit sich, in dem Verletzte – geschützt vor Wind und Wetter – die erste medizinische Versorgung erhalten.



1997

Ablieferung des neuen Oel-Chemiewehrfahrzeuges, Preis brutto Fr. 117 480.–; Subvention der Gebäudeversicherung Fr. 75 136.–.

2000

Das Sanitätsgruppenfahrzeug ist bewilligt und wird bestellt.

2001

Die Feuerwehr Schlieren erhält ihr neuestes Fahrzeug: den «Skyliifter».



Die Arbeitsbühne des «Skylifters» erreicht eine Höhe bis zu 30 m, kann in jede Richtung geschwenkt werden und lässt sich dank des zweigeteilten Schwenkarms auch über Hindernisse hinweg (wie Vorbauten und Terrassen an Häusern oder Bäume in Vorgärten) praktisch in jede erforderliche Position bringen, sei es zum Retten von Personen oder zum Löschen. Ein Löschangriff kann ohne Verlegen langer Schlauchleitungen über das interne Rohrsystem erfolgen, in das auch Schaum eingespiessen werden kann. Hiefür besitzt das Fahrzeug eine eigene Druckpumpe. Das Fahrzeug hat den heute üblichen hellgrün und roten Anstrich.

Die persönliche Ausrüstung

1899

In den Monaten Juni und Juli wird die Mannschaft zum Fassen der persönlichen Ausrüstung aufgeboten. Es werden abgegeben:

an das Wacht- und Hydrantenkorps:

Kaput (Mantel), Hut und Säbel,

an das Spritzen- und Leiternkorps:

Joppe (Jacke) und Helm schweizerischer Ordonnanz,

an das Rettungskorps:

Universalgurte, Gurt mit beiden Haken, Beil, Seil, Pfeife und Laterne.

1900 – 1901

Es wird festgestellt, dass die Joppen der Spritzenmannschaft nicht mehr zeitgemäss und unansehnlich sind. Man beschliesst, neue Joppen aus imprägniertem Feuerwehrtuch (Meterpreis Fr. 8.25) anzuschaffen.

Die in der Sanität eingeteilten Mannschaftsangehörigen erhalten eine Armbinde mit rotem Kreuz.

Die Anschaffung des Sanitätsmaterials wird dem Feuerwehrarzt Dr. H. Weber überlassen.

1904

Als Nachfolger von Dr. Weber (Todesfall) wird Dr. H. Kuhn als Feuerwehrarzt gewählt.

1919 – 1920

Das Budget enthält die Anschaffung von Hüten und Helmen.

1925

Der bewilligte Kredit von 360.– Fr. wird zur Komplettierung der Chargierten- und Spritzenkorps-Ausrüstung verwendet.

1927 – 1931

Anschaffung von Hosen und Blusen. Das Alarmkorps wird mit Kittel, Gurt und Mütze ausgerüstet. Bei der Mannschaft ersetzt eine Mütze den altmodischen Hut.

1946 – 1948

Die Gebäudeversicherung schreibt die obligatorische Einführung von Stahlhelmen vor. 77 Stahlhelme werden bestellt, die Uniformröcke der Wachtmeister dem neuen Bekleidungsreglement angepasst. Die alten Helme werden dem Feuerwehrkorps Klosters-Serneus gratis abgegeben. Die persönliche Ausrüstung der Unteroffiziere wird mit einem Beil ergänzt. Für die Mannschaft werden Überhosen angeschafft.

1954

Die ganze Feuerwehrmannschaft wird mit dem Stahlhelm militärischer Ordonnanz ausgerüstet.

1958 – 1969

Anschaffung von Mannschaftshosen und Mannschaftsröcken und neuen Offiziersuniformen. Das Pikett erhält Policemützen. Gleichzeitig werden Mannschaftsgurten,

Handschuhe aus Asbest, gelbe Regenschutanzüge, 5 Helme mit Gesichtsschutzschild und Nackenschutz und 2 Hitzeschutanzüge angeschafft.

1970 – 1984

Anschaffung von Uniformen und Schutzbekleidung. 1975 werden der Gemeinde Valendas GR nicht mehr benötigte Uniformstücke und Ausrüstungsgegenstände gratis abgegeben.

Die Ausrüstung wird ergänzt mit roten Helmen für den Oberkommandanten und die Kompanie-Kommandanten; ferner mit Rettungsgürteln, 40 Paar Feuerwehr-Gummistiefeln für das Pikett, 23 Paar Brandschutzhosen und Helmen mit Gesichtsschutzschild und Nackenschutz, die auf dem TLF deponiert werden.

1987

Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich schreibt mit Kreisschreiben vor, dass ab 1. Januar 1990 aus Sicherheitsgründen alle Feuerwehreinheiten für Übungen und Ernstfalleinsätze mit vorschriftskonformen Uniformen auszurüsten sind.

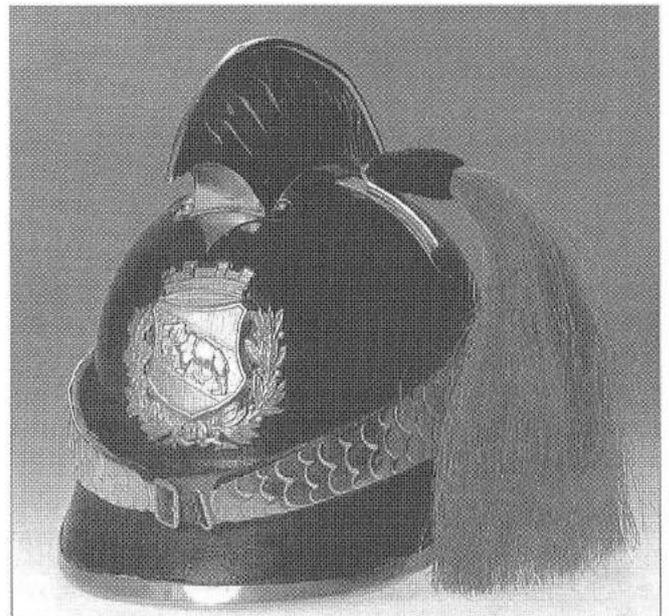
Die damit verbundenen Anschaffungen werden auf die Budgets 1988 und 1989 verteilt und realisiert.

1988

60 Paar Feuerwehr-Gummistiefel, 2 Paar Schnitzhosen und 2 Holzerhelme mit Gehörschutz angeschafft.

1989 – 2000

Die persönliche Ausrüstung wird laufend den Bedürfnissen angepasst.



Lederhelm des Brandkorps der Stadt Bern von 1889. Eine rote Quaste kennzeichnete den Offizier der Rettungs- und Sappeurkompanie. Diese Helme wurden erst 1943 abgeschafft.

Die Feuerwehrgebäulichkeiten



Das alte Feuerwehrdepot kurz vor dem Abbruch 1980. Heute steht dort der Westteil des ehemaligen Coop-Gebäudes mit der Post.

1845

Das als Backsteinbau erstellte Feuerwehrlokal mit eingebauter Arrestzelle befindet sich an der Ecke Freie-/Sägestrasse. 1980 musste das Lokal dem Coop-Gebäude weichen, in dem sich jetzt die Poststelle befindet.

1899

Die Feuerwehr-Kommission besichtigt Grundstücke, die allenfalls für ein neues Gerätehaus in Frage kommen. Geeignet ist der Platz, auf dem das alte Gebäude steht, das abgetragen werden müsste.

Die Kommission ist damit einverstanden und gibt den Auftrag, einen Situationsplan zu erstellen.

Nach weiteren Abklärungen wird einstimmig beschlossen am Platze des alten Spritzenhauses festzuhalten, in der Meinung, dass ein weiterer Teil von Heinrich Aeberle erworben werde. Dem Gemeinderatspräsident wird von diesem Beschluss mündlich Kenntnis gegeben

Der Gemeindepräsident hat von diesem Beschluss keinen Gebrauch gemacht. Mit der Sache will er nichts mehr zu tun haben. Der Feuerwehrkommandant sieht sich gezwungen die Bauplatzfrage erneut zur Diskussion zu stellen. Seit einiger Zeit ist die Unhaltbarkeit des Arrestlokals im bestehenden Spritzenhaus bekannt. Der seinerzeit erstellte Plan für ein neues Spritzenhaus ist zu ändern. Das halbe Gebäude müsste unterkellert und zur Aufnahme der Arrestzelle vorgesehen werden.

Aufgrund der Protokolle sind ernsthafte Meinungsverschiedenheiten zwischen Gemeinderat, Feuerwehrkommission sowie Gemeindeversammlung in der Remissen- und Bauplatzfrage nicht auszuschliessen.

1900

Erneut versammelt sich die Feuerwehr-Kommission zur Besichtigung und Wahl eines Bauplatzes für eine Feuerwehrremise. Es wird festgestellt, dass das Land unmittelbar oberhalb des Schulhauses Badenerstrasse am besten geeignet ist. Dem Gemeinderat wird darüber Bericht und Antrag zu Händen der Gemeindeversammlung gestellt.

Offenbar wurde aber wieder nichts aus der neuen Remise. Am 16. Dez. 1900 um 10 Uhr wurde das um die Arrestzelle erweiterte alte Gebäude offiziell dem Betrieb übergeben. Dazu werden die Of und Uof der Feuerwehr eingeladen.

Es sind aber noch verschiedene Änderungen zur besseren Unterbringung der Gerätschaften nötig.

1901

Ob der Dachraum der Feuerwehrremise durch Drittpersonen benutzt werden darf, ist Sache des Gemeinderats. Im Quartier an der Zürcherstrasse wird ein Feuerwehrdepot errichtet und 1904 wieder aufgehoben.

1930

«Im Boden» an der Zürcherstrasse und an der Engstringerstrasse wird je ein Schlauchwagendepot erstellt. Der Schlauchtrocknungsturm im Spritzenhaus wird um 2,5 m erhöht.

1932

Am Hauptfeuerwehrdepot (Spritzenhaus) werden verschiedene Reparaturarbeiten vorgenommen.

Eine Schlauchkiste wird angeschafft und bei Rüttschi im Berg stationiert.

1958

Das Depot im Berg wird in eine Erweiterung des Schopfes der Liegenschaft Lips eingebaut, das Depot an der Zürcherstrasse stadtauswärts an die Grenze der SWS verlegt und das Depot Engstringerstrasse als fester Bau in den Milchladen Pauli integriert.

1963

Die Feuerwehr-Kommission wird durch ihren Vorsitzenden orientiert, dass sie sich in nächster Zeit mit dem Bau eines neuen Feuerwehrdepots zu befassen habe.

1964 – 1968

Ein Raumprogramm wird in Anlehnung an das Feuerwehrdepot Opfikon erstellt und auf einen Endausbau von Schlieren mit 20 000 bis 30 000 Einwohner abgestimmt. 1968 liegen die Detailpläne vor.

1970 – 1973

Dieses Projekt wird mangels finanzieller Mittel zurückgestellt und dafür der Büelhof gebaut; 1972 ist er bezugsbereit. Der Umzug, für den das Pikett eingesetzt wird, ist auf Samstag 9. oder 16. Dezember 1972 vorgesehen. Die Einweihung findet Freitag/Samstag 11./12. Mai 1973 statt.

1997

Die Renovation und baulichen Anpassungen im Mehrzweckgebäude Büelhof und im Feuerwehrmagazin werden beschlossen, durchgeführt und am 11. November 1999 abgeschlossen. Kosten: 719 930 Franken.



Das heutige Feuerwehrdepot im «Büelhof» an der Uitikonstrasse 30.

Wasserbezugsorte – Hydrantenanlage

- 1894
Der 31. Juli gilt als Geburtsstunde der ersten zentralen Druckwasser-Versorgung Schlierens mit Hydrantenanlage.
- 1899
Die Feuerwehrkommission hat die mangelhaften Wasserbezugsorte im Oberdorf eingesehen und beschlossen, dem Gemeinderat Mitteilung zu machen, den 1783 als Feuerweiher aufgegebenen Müliweiher wieder als Wasserbezugsort in Betracht zu ziehen und herzurichten.
- 1900
An der sonntäglichen Übung vom 25. März mit der Hydrantenmannschaft werden an der Numerierung der Hydranten verschiedene Mängel festgestellt.
Am Sonntag, 16. Dezember, werden die Stauvorrichtungen und Wasserbezugsorte kontrolliert, um für fehlende und defekte Staueinrichtungen die Reparaturarbeiten einzuleiten.
- 1901
Aufgrund der Feuerwehrverordnung werden die Hydrantenanlagen der Firmen Geistlich und SWS kontrolliert.
- 1912
Die Pläne des Hydrantennetzes sollen baldmöglichst zur Verteilung gelangen.
Eine Inspektion der Feuerlöscheinrichtungen wird vorgenommen.
- 1914
Die Gemeindeversammlung beschliesst die Verlängerung der Wasserleitung bis zur Pestalozzistiftung und den Einbau von 2 bis 3 Hydranten. Damit ist die Wasserfrage für diese Gehöfte erledigt.
- 1921
Die Feuerwehr-Kommission unternimmt für die Neuordnung des Hydrantennetzes einen Augenschein. Hierauf wird dem Gemeinderat beantragt, das Netz an folgenden Stellen mit je einem Hydranten zu ergänzen:
– J. Lips, Wiesenstrasse
– J. Haupt, Sägestrasse
– Firma Geistlich
– Häuserblocks Allmendstrasse
und den Hydranten bei Jean Meier im Winkel zu versetzen.
Der Gemeinderat teilt mit, dass am Hydrantennetz vorläufig nichts geändert wird.
- 1924
Fünf Mann werden aufgeboden, um mit dem Sekretär der Gebäudeversicherung das Wassernetz zu prüfen.
- 1925
Der Gemeinde-Geometer verspricht, die Karten über das Wassernetz mit der Hydrantenanlage bis Ende 1925 nachzuführen.
- 1929
Der Kommandant wünscht, dass im Areal jeder Betriebsfeuerwehr genügend Wasserbezugsorte erstellt werden, damit beim Einsatz einer Motorspritze im Ernstfall genügend Wasser zur Verfügung steht.
- 1930
Die Feuerwehr-Kommission Ober-Urdorf wünscht eine Vereinbarung betreffend Regelung des Feuerwehrdienstes im Stationsquartier. Gleichzeitig ersucht sie um die Bewilligung, ihre diesjährige Hauptübung in diesem Quartier durchführen zu dürfen.
Die Feuerwehr-Kommission beschliesst, dass im Ernstfall beide Feuerwehren ausrücken und das Löschwasser bei der Gemeinde Urdorf zu beziehen ist.
Dem Gesuch betreffend Durchführung der Hauptübung wird entsprochen.
- 1931
Die Druckverhältnisse im Berg sind unhaltbar geworden. Der Gemeinderat beschäftigt sich seit einiger Zeit mit verschiedenen Projekten, um diesem Übelstand abzuhelpfen. Im Berg wird eine neue Hydrantenanlage erstellt, die vom derzeit im Bau befindlichen Reservoir «Stärpel» gespiesen werden soll.
- 1932
An verschiedenen Stellen des Wassernetzes werden Druckproben durchgeführt. Im Mittel liegen die Werte bei 6,2 at, im Hübler bei max. 12 at. Es gilt zu beachten, dass aus einem Strahlrohr mit 16 mm Oeffnung und einem Druck von 7 at pro Minute 1 700 l Wasser fliessen. An der Hauptübung sind weitere Druckmessungen vorgesehen.
- 1933
Die Of und Uof erhalten die neuen Orientierungskarten der Hydrantenanlage.
Anlässlich einer Übung an der Engstringerstrasse hat sich gezeigt, dass die Druckverhältnisse bei der Verwendung von 2 Strahlrohren ungenügend sind.
Unter Berücksichtigung, dass das Quartier in den vorangegangenen Jahren stark gewachsen ist, wird dem Gemeinderat vorgeschlagen, beim Ausbau des östlichen Trottoirs eine Parallelleitung einzubauen.
- 1935 – 1936
Die Färberei gedenkt den Hauptstrang vom Wassernetz, den sie bis jetzt für ihr Areal benutzt, abzustellen, um mittels Pumpen in Zukunft eigenes Grundwasser für Löschzwecke zu verwenden. Dieses Vorgehen schliesst bei einem grösseren Brandfall Komplikationen nicht aus, weil für eine Löschaktion zu wenig Wasser zur Verfügung steht. Die Angelegenheit wird zu Händen des Gemeinderates untersucht und beschlossen, den Schieber Wiesenstrasse des Gemeindewassernetzes während des Tages zu schliessen und nachts zu öffnen. Tagsüber wird Grundwasser in die Hydrantenanlage der Gemeinde eingespeist. Die 3 Hydranten im Areal genügen im Ernstfall nicht.
- 1941
Die alte Vereinbarung mit der Feuerwehr Urdorf, wonach sie bei einem Brandfall im Gebiet der Station Urdorf ohne weiteres eingreifen soll und die Gemeinde Schlieren die Löschwasserentschädigung übernimmt, muss überprüft werden.

1942

Die Vereinbarung wird erneuert. Sie hält fest, dass die Feuerwehr Urdorf verpflichtet ist, im Ernstfall die Löschaktionen für die Liegenschaften bei der Station Urdorf auf dem Gemeindebann Schlieren zu unterstützen.

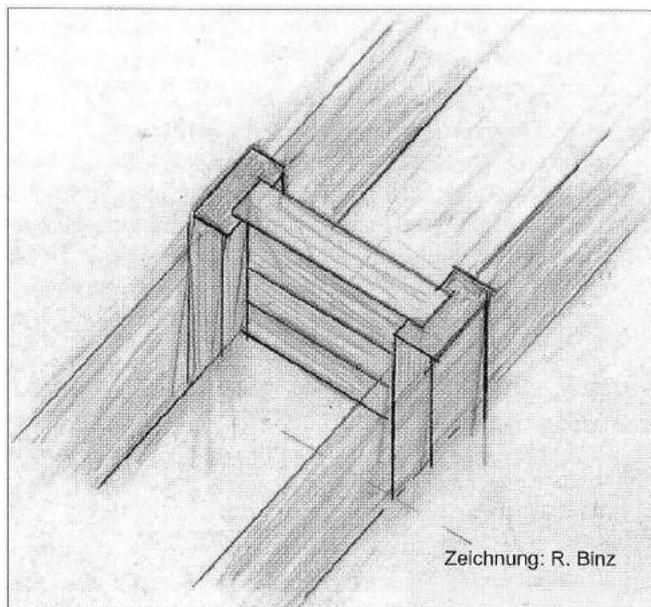
Da die Gemeinde Schlieren an dieser Stelle keine Hydranten besitzt, wird das Wasser von der Gemeinde Urdorf gegen Verrechnung bezogen.

Weiter wird bestimmt, dass die zuerst auf dem Platz erscheinende Feuerwehr das Kommando übernimmt.

Zudem darf die Feuerwehr Urdorf in diesem Gebiet Übungen durchführen.

1945

Die Pläne für die Stauvorrichtungen im Rietgraben sind fertiggestellt und können der Gebäudeversicherung zur Begutachtung eingereicht werden.



Skizze einer Stauvorrichtung zum Wasserbezug. Fest installiert sind die zwei seitlichen Führungen, in die dann im Gebrauchsfall die Holzbalken (die «Schwellen») eingesetzt werden.

1948

Die Färberei bestätigt, dass durch ihre Organe und auf ihre eigene Verantwortung die Wassernetzumbau gemäss den Absprachen vorgenommen wird.

Der Gemeindeingenieur hat die Wassernetzkarte komplettiert. An sämtlichen Strängen sind die Rohrdimensionen eingetragen. Der Feuerwehr werden einige Exemplare abgegeben.

1949

Der Druck im Wasserleitungsnetz ist unterschiedlich. Es ist wünschenswert, hierüber Aufschluss über die Entnahmemöglichkeiten zu haben. An verschiedenen Stellen werden Messungen durchgeführt und die Ergebnisse in den Wassernetzplan eingetragen.

Die internen Geschäftswehren Züblin / Walo Bertschinger sind bestellt. Die Aufbereitungsanlage der Firma Walo Bertschinger ist für die umliegenden Anstösser feuergefährlich. Zur Brandverhütung müssen in Verbindung mit der Gebäudeversicherung und dem Fabrikinspektorat Schutzmöglichkeiten geprüft werden.

Die Erweiterung des Wassernetzes durch den Einbau von 2 Hydranten im Areal Züblin ist dringend notwendig. Ob die Gemeinde diese Kosten übernimmt, ist fraglich und muss abgeklärt werden.

Durch die Überbauung an der äusseren Badenerstrasse ist die Löschwasserfrage aktuell geworden. Grosse Distanzen liegen zwischen den zu schützenden Gebäuden und dem letzten Hydranten sowie dem Rietgraben für eine Wasserentnahme mit der Motorspritze.

Das Erstellen eines Grundwasserschachtes ist eine Möglichkeit. Aufgrund eines Augenscheines beschliesst die Feuerwehr-Kommission, den Besitzern der Liegenschaften bei der Ausarbeitung von Vorschlägen behilflich zu sein. Abhilfe zu schaffen ist aber nicht Aufgabe der Feuerwehr. Aktuell ist die Löschwasserversorgung auch im Gebiet Schönenwerd. Am Bettag früh hat die Feuerwehr-Kommission eine Besichtigung vorgenommen und festgestellt, dass das Erstellen von Leitungen von ca. 300 m Länge im Ernstfall zu viel Zeit in Anspruch nimmt. Durch die zu erwartende Ansiedlung der Industrie in diesem Gebiet muss früher oder später das Wassernetz erweitert werden.

Der Gemeinderat wird über diese Situation schriftlich orientiert.

1950

Das Wassernetzkorps hat während des Sommers in verschiedenen Dorfteilen Druckmessungen an Hydranten vorgenommen. Es werden Unterschiede von 3 – 10,5 at, im Durchschnitt 5 – 7 at gemessen. Der Wert bei der Station Urdorf liegt bei 2,5 at. In diesem Gebiet sind in absehbarer Zeit Änderungen im Netz vorgesehen.

1952

Die Wassernetzpläne werden in Zirkulation gesetzt. Die Mannschaft kann sich über die örtliche Lage der Hydranten orientieren und die Pläne für die Instruktion benutzen.

1954

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Sammelkanals wird vorgeschlagen, in der Reitmen einen Grundwasserschacht als Wasserbezugsort einzubauen. Auch in den übrigen Aussenquartieren ist bei allfälligen Tiefbauarbeiten der Einbau von Wasserbezugsorten zu prüfen.

Dem Bericht des Ingenieur-Büros Sennhauser zur Einrichtung von Wasserbezugsorten ist zu entnehmen, dass nach Verlängerung der Wasserleitungen in den Aussenquartieren genügend Löschwasser zur Verfügung steht. Demzufolge kann auf den Einbau von Grundwasserschächten verzichtet werden.

1959

Wegen möglicher Verschmutzung des Rietbaches durch die Anstösserfirmen muss in Zukunft aus Sicherheitsgründen auf einen Wasserbezug verzichtet werden.

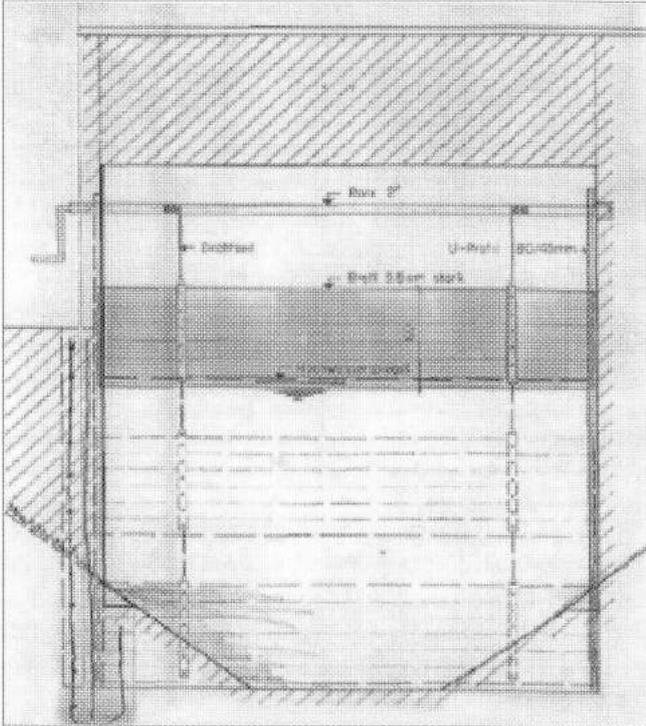
1968

Von grösseren Liegenschaften werden Einsatzpläne mit Hydrantenverzeichnissen erstellt und jedem Offizier abgegeben. Je ein Exemplar wird auf dem Pikettfahrzeug deponiert.

1977

Das Bauamt der Stadt Schlieren hat dem Amt für Gewässerschutz ein Projekt für die Erstellung einer Oelsperre im Rietbach eingereicht.

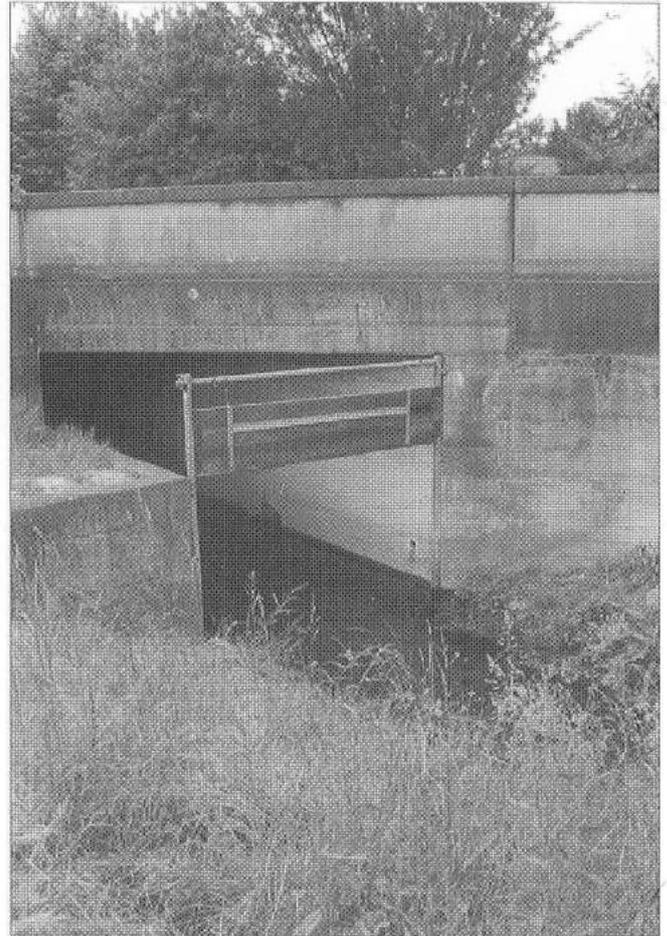
Für die Feuerwehr besteht nach wie vor das Problem der Oelwehr, da Meteorwasserkanäle in den Rietbach geleitet werden. An diesen Kanälen ist auch die Strassenentwässerung angeschlossen. Damit in Zukunft kein Oel in die Limmat fließen kann, ist der Einbau einer Oelsperre angebracht.



Plan der nebenstehend abgebildeten Ölsperre

1978

Das Projekt zur Erstellung der Oelsperre wird durch den Stadtrat an der Sitzung vom 14. September genehmigt.



Die Ölsperre am Rietbachkanal.



Noch gilt's nicht ernst; darum macht's Spass: Die «Öllache» gelangt nicht in die Limmat, weil sie von der Ölsperre zurückgehalten wird, und nun abgeschöpft werden kann.

Die Schulung



Schlussrapport anlässlich einer Übung. Und zwar im Jahre 1925; denn die Überführung der Engstringerstrasse ist bis auf das provisorische Geländer fertig. Der Hydrantenzug hat sich auf der alten Bahnhofstrasse besammelt.

Pro Jahr sind 4 Mannschafts-, 2 Kader- und diverse Spezialübungen durchzuführen. Die Dauer der Übungen beträgt mindestens 2 Stunden.

Für die gesamte Feuerwehr hat jedes Jahr eine Hauptübung stattzufinden, die durch eine Alarmübung ersetzt werden kann.

Mit der Hauptübung wird das Jahr der Gemeindefeuerwehr und der Betriebsfeuerwehren – solange sie bestanden haben – abgeschlossen.

Kader und Mannschaft der Gemeindefeuerwehr werden an der Hauptübung durch einen auswärtigen Experten oder durch den Statthalter persönlich inspiziert. Beurteilt wird die Arbeit an Fahrzeugen und Geräten und der taktische Einsatz (Angriffsübung) der Gesamtfeuerwehr an einem vorbestimmten Objekt.

Erfreulich ist, dass immer wieder Zuschauerinnen und Zuschauer mit grossem Interesse die Angriffsübung verfolgen. Es bietet sich Gelegenheit, die gesamte Mannschaft mit ihren Fahrzeugen und Geräten im Einsatz zu sehen und an der Übungsbesprechung teilzunehmen.

Im Anschluss an den praktischen Teil der Übung treffen sich seit 27. September 1986 das Kader und die Mannschaft gemeinsam mit den Gästen im Stürmeierhuus zum Nachtessen. Dasselbst werden die Beförderungen vorgenommen sowie die Ehrungen derjenigen Mannschaftsangehörigen, die altershalber aus dem Feuerwehrdienst ausscheiden.

Die Anzahl der Übungen hat sich in den letzten hundert Jahren nur unwesentlich geändert. Dagegen sind die Geräte und Fahrzeuge, aber auch die Einsatzverfahren komplexer

geworden. Sie stellen an die Ausbildung und Bedienung hohe Anforderungen, die der Professionalität sehr nahe stehen.

Kommandanten-, Offiziers-, Unteroffiziers- und Geräteführerkurse werden zentral, oft in Gemeinden mit der nötigen feuerwehrtechnischen Infrastruktur und unter Aufsicht der Gebäudeversicherung durchgeführt. Dies allein genügt heute nicht mehr. Die taktische Ausbildung der Kader und die manuelle Handhabung der Geräte durch die Mannschaft muss vor Ort weiter gehen.

Um einer einheitlichen Problembearbeitung gerecht zu werden, hat sich das Feuerwehr-Kommando entschlossen, die Offiziere der Feuerwehren jährlich zu einem eintägigen Kaderkurs anzubieten. Dieses Vorgehen hat überrascht und da und dort Verwunderung ausgelöst, nach eingehender Begründung aber Zustimmung gefunden.

Die wichtigsten Inhalte der Schulung sind Beurteilung und Analyse gefährdeter Objekte in der Gemeinde und in den Betrieben, einheitliche, stufengerechte Auftragserteilung unter Berücksichtigung der vorhandenen Mittel.

Es sind dies Voraussetzungen für einen erfolgreichen, gemeinsamen Ernstfalleinsatz.

Rückblickend darf nicht vergessen werden, dass das 20. Jahrhundert vom 1. Weltkrieg 1914 – 1918, von der Krise der Dreissigerjahre, vom 2. Weltkrieg 1939 – 1945 und vom wirtschaftlichen Einbruch am Jahrhundertende gezeichnet ist. Davon ist in den Protokollen wenig zu lesen. Die Ortsfeuerwehr und die Betriebsfeuerwehren haben ihren Auftrag unter diesen erschwerten Bedingungen mit Auszeichnung erfüllt.



Hauptübungen locken immer viele Zuschauer an und sind deshalb beste Werbung für die Feuerwehr (...wenn alles klappt!).

Die folgenden Ausführungen geben einen kleinen Einblick in das Feuerwehrleben des 20. Jahrhunderts.

1899

Kurz nach der Organisation der Feuerwehr beginnen die Kader- und Mannschaftsübungen.

Sonntag, 2. September morgens 7 Uhr, wird die erste kombinierte Mannschaftsübung durchgeführt; am 12. Oktober 8 Uhr abends eine Alarmübung, ausgelöst mittels Alarmhörnern. Auf den 21. Oktober – wieder ein Sonntag – ist die Hauptübung angesetzt. 124 von 130 Mann sind anwesend.

1902

Am Sonntag, 2. März morgens 9 Uhr, wird in der Turnhalle die Rekrutierung durchgeführt.

Während der Einquartierung der Dragoner-Schwadron 18 vom 31. August auf den 1. September übernimmt die

Feuerwehr den Feuerwachdienst. Dazu werden 10 Mann aufgeboten. Als Sold werden pro Mann und Nacht 1 Franken, dem Wachchef 4 und dem Wachkommandanten 10 Franken ausbezahlt.

1916

Es wird beschlossen, einen Offiziers- und Unteroffizierskurs unter Beizug von zwei auswärtigen Instruktoren durchzuführen.

Uof-Kurs Samstagnachmittag 2 – 6 Uhr

Of-Kurs Sonntagvormittag 7 – 11 Uhr

Sold pro Mann Fr. 2.–.

1920

Die Feuerwehr-Kommission beschliesst den Chargierten, die 20 Jahre ununterbrochen Feuerwehrdienst geleistet haben, eine Anerkennung abzugeben.

FEUERWEHR



SCHLIEREN

Schlieren, den 15. Oktober 1907.

Herrn Fritz König,
Schlieren.

Hiedurch ersuche ich Sie höflich, dafür besorgt sein zu wollen, dass für die diesjährige Hauptübung an den Ihnen geeignet erscheinenden Orten der Wagonsfabrik, Maueranschlüsse gemacht werden, wie früher.
Die Hauptübung findet Samstag, den 26. Oktober statt. Beginn Nachmittags punkt 2 Uhr.
Freundl. grüssend
Heinrich Hug

Übersetzung:

Hiedurch ersuche ich Sie höflich, dafür besorgt sein zu wollen, dass für die diesjährige Hauptübung an den Ihnen geeignet erscheinenden Orten der Wagonsfabrik, Maueranschlüsse gemacht werden, wie früher.

Die Hauptübung findet Samstag, den 26. Oktober statt. Beginn Nachmittags punkt 2 Uhr.

Freundl. grüssend

Heinrich Hug

1922

Vom 19. – 22. April wird in Schlieren ein Geräteführerkurs durchgeführt.

Aus der Kasse der Gebäudeversicherung werden die Teilnehmer wie folgt entschädigt:

Sold pro Mann und Tag 8 Franken – zuzüglich Mittag- und Abendverpflegung und 3 dl Wein.

Zur Verabreichung des üblichen Schlussstrunkes wird dem Gemeinderat ein Kredit von 150.– beantragt.

Zur Schlussübung am Samstagnachmittag wird der Gemeinderat offiziell eingeladen.

Der Gemeinderat hat die Durchführung der Hauptübung bewilligt und die Verabreichung eines einfachen Nachtessens an die eingeteilten Feuerwehrmänner beschlossen. Die verschiedenen Korps werden durch das Los den Wirtschaften zugeteilt.

1925

Es wird beschlossen, auch der Mannschaft für geleisteten Feuerwehrdienst eine Anerkennung abzugeben.

Um die Mannschaft und das Kader während der langen Wintermonate im Feuerwehrwesen weiterzubilden, werden auf Anregung des Kommandanten an 2 – 3 Sonntagsvormittagen freiwillige Zusammenkünfte für Gebäudekenntnis durchgeführt.

1927

Infolge Reduktion des Mannschaftsbestandes beim Spritzenkorps und infolge Eindolen des Dorfbaches wird beschlossen, im Verlaufe des Sommers das gesamte Kader mit der neuen Feuerspritze (von 1873) vertraut zu machen.

Die Direktion des Innern teilt mit, dass künftig alle 2 Jahre dreitägige Geräteführer- und viertägige Offizierskurse auf Kosten der Gebäudeversicherung durchgeführt werden. Gleichzeitig wird verlangt, dass die Anzahl Übungen der Feuerwehren mindestens 4 pro Jahr betragen, ansonsten die Gemeinde für die Entschädigung ihres Kadere selbst aufzukommen hat.

Für den in Schlieren stattfindenden Kaderkurs sind 1 Offiziersklasse und 4 Geräteführerklassen vorgesehen.

An der Hauptübung haben 1 Offizier und 21 Mann der Betriebsfeuerwehr SWS und 2 Offiziere der Gaswerk-Feuerwehr teilgenommen.

Feuerwehr Schlieren.



Diejenigen Feuerwehrleute, welche krankheitsshalber oder aus andern sichhaltigen Gründen vom aktiven Feuerwehrdienst befreit werden wollen, haben dem Feuerwehrkommando, Herrn Alfred Meier, bis spätestens 31. März ein schriftliches Gesuch einzureichen.

Entlassungsgesuchen wegen Krankheit ist ein ärztliches Zeugnis beizulegen. 1708

Auf denselben Tag sind Gesuche um freiwillige Eintheilung in die Feuerwehr oder Beförderungen in ein anderes Korps dem Kommando zuzustellen.

Von einer Rekrutierung wird Umgang genommen. Die Zuteilung erfolgt durch schriftliche Mitteilung.

Schlieren, den 14. März 1932.

Feuerwehr Schlieren

Übungsplan pro 1932

2. Mai, Montag, 19–21 Uhr: Cadres-Uebung.

9. Mai, Montag, 19–21 Uhr:

Hydrantenzüge 1, 2, 5 und 6, Handschiebleiter.

23. Mai, Montag, 19–21 Uhr:

Hydrantenzug 3 und 4, mechanische Leiter, Wache, Wassernetzbedienung.

30. Mai, Montag, 19–21 Uhr: Hydrantenzüge 5 u. 6.

6. Juni, Montag, 19–21 Uhr:

Hydrantenzüge 1, 2, 3 und 4, Handschiebleiter, mech. Leiter.

29. August, Montag, 19–21 Uhr: Cadres-Uebung.

September: Gesamtübung auf Alarm.

8. Oktober, Samstag, nachmittags 2 Uhr:

Hauptübung für sämtliche Mannschaft.

Zu jeder Übung wird je ein Mann der Sanität, des Elektriker- und Alarmcorps aufgeboden.

Für sämtliche Übungen außer der Alarmübung erfolgen Einladungen per Karte.

Schlieren, den 15. April 1932.

Die Feuerwehrkommission.

1934

Wegen des Wiederholungskurses der 5. Division fehlen an der Hauptübung 27 Mann. Die Züge werden durch die Mannschaft der Betriebsfeuerwehr SWS komplettiert. Der Mannschaft wird wieder ein Abendessen offeriert.

1936

Gemäss Beschluss des Bezirksverbandes wird am 19. September der freiwillige Feuerwehrtag in Schlieren durchgeführt. Zur Teilnahme haben sich 378 Mann angemeldet, die in 17 bis 18 Züge eingeteilt werden. Sie arbeiten zugweise an den Geräten und an den in der Gemeinde ausgesteckten Brandobjekten.

1937

Am Kaderkurs vom 27. April werden 100 Teilnehmer von Altstetten, Albisrieden und Schlieren erwartet. Als Entschädigung sind 5 Franken und ein Zabig in Aussicht gestellt.

1940

Infolge Aktivdienstleistung fallen die Übungen vom 27. Mai und 3. Juni aus. Sie müssen auf Wunsch von Inspektor Gramm nachgeholt werden.

1943

Am halbtägigen Kaderkurs stellen Feuerwehr-Offiziere der Stadt Zürich den Schuldienst der Zukunft vor.

1950

Halbtägiger Offiziers- und Kaderkurs zusammen mit den Betriebsfeuerwehren.

Feuerwehr Schlieren					
Tagesbefehl für die Hauptübung					
Samstag, den 1. Oktober 1938					
13.45 Uhr	Anreten der Offiziere & Geräteführer				
14.00 "	Anreten der Mannschaft				
14.20 "	Inspektion der Mannschaft und Material durch den Inspektor und den tit. Gemeinderat.				
14.30 "	Bis zum Alarm Angriffübungen im Zugverband				
	1. Übung: Im Detailverfahren				
	2. Übung: Fortlaufende taktische Aufgabe				
	Wacht-, Alarm-, Sanitätskorps und Wassernetzbedienung arbeiten nach besonderen Befehlen.				
Abt.	Züge	Brandobjekt	Angriff	Kritik	Ausstecken
I	H.Z.1	Ka. Picotter	Steiner M. Frey	Es. Grimm G.	
	H.Z.2	Badenerstr. 3		Röck E.	
	H.Z. SWS				
	Streifenleiter				
		Haus NAF W. Eisenbahnstr. 2	Röck F. Grimm G. Frey		Steiner
II	H.Z.3	Haus Zumstein & Styger	M. Huber A. Käch H.		
	H.Z.4	SWS Zehstr. 52/55		Hoffmann	
	Mech. L.	82/85			
	Str. L. SWS				
		Haus Hollenweger Engstringerstr. 27	Hoffmann Käch Huber		Styger
ca. 16.10 Uhr Hauptangriff (Brandannahme nach Angabe des Gemeinderates)					
16.45 Uhr	Einrücken, Soldauszahlung und Entlassung, Atmarsch in die zugewiesenen Lokale und Einnahme des von der Gemeinde offerierten einfachen Abendessens.				
Das Kommando.					

1955

Am sonnigen Sommersonntag, 2. Juli, wird um 16.00 Uhr eine Alarmübung ausgelöst. In kurzer Zeit sind 12 Mann anwesend. Auf Grund dieses Resultates und unter Berücksichtigung, dass bei einem Grossbrand die Brandwache Zürich um Hilfe angegangen werden kann, beschliesst die Kommission, vorläufig auf die Organisation eines Sonntags-Piketts zu verzichten.

1959

Zusammen mit der Betriebsfeuerwehr Gaswerk wird am 20. Juni im Quarzsand-Bergwerk Buchs (Furttal) eine Gasschutzübung durchgeführt.

1961

Am 3. September findet eine gemeinsame Übung mit dem Samariterverein statt.

1971

Am 23. Juni wird eine Alarm-Katastrophenübung ausgelöst, an der die Ortsfeuerwehr, die Betriebsfeuerwehren Gaswerk und SWS, der Samariterverein, das Spital Limmattal und die Feuerwehr Dietikon mit dem Tanklöschfahrzeug teilnehmen. Entsprechend der Schadenlage bietet der Schadenplatzkommandant zur Hilfeleistung supponiert die Flughafenfeuerwehr und den schweren Löschzug der Brandwache Zürich auf.

1973

Die Kommandanten der Betriebsfeuerwehren sind einverstanden, die Kaderübungen zusammen mit der Gemeindefeuerwehr durchzuführen.

1974

An Stelle der Hauptübung hat am 30. September eine Alarmübung, ausgelöst durch den Statthalter, zusammen mit der Feuerwehr Oberengstringen stattgefunden.

1975

Mit den Offizieren der Ortsfeuerwehr und der Betriebsfeuerwehren wird eine ganztägige Übung durchgeführt.

1982

Am 5. März wird in Dietikon eine regionale Rekrutenübung durchgeführt. Alle Neueingetretenen, sofern sie nicht schon Feuerwehrdienst geleistet haben, werden dazu aufgeboten.

1984

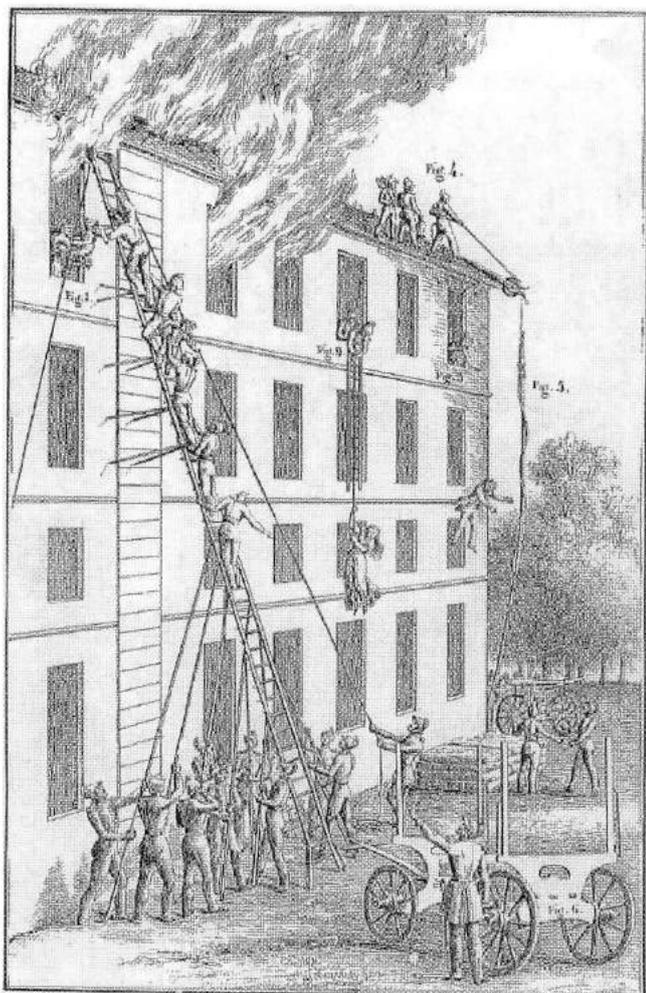
In Glattfelden wird für das Kader ein Öl- und Chemiewehr- und in Urdorf ein Atem- und Gasschutz-Kurs durchgeführt.

1996

Aufgrund der Störfallverordnung des Bundes vom 27. Februar 1991 und der Vollzugsverordnung des Kantons vom 27. Mai 1992 legt der Regierungsrat Schutzziele fest. In Schlieren sind 9 Betriebe betroffen, von denen Einsatzpläne zu erstellen sind.



Retten steht beim Einsatz an erster Stelle; denn Menschenleben steht über materiellen Werten.



Aus einem Instruktionbuch aus dem Jahr 1852 ...
 Rettungsmassnahmen mit Leiter, Strick und Matratzen (!).
 Rechts im Bild wird eine Schlauchleitung hochgehievt.



Auch in der Realität des 21. Jahrhunderts ist der Einstieg über eine Leiter oft die einzige Möglichkeit zu eingeschlossenen Personen zu gelangen.



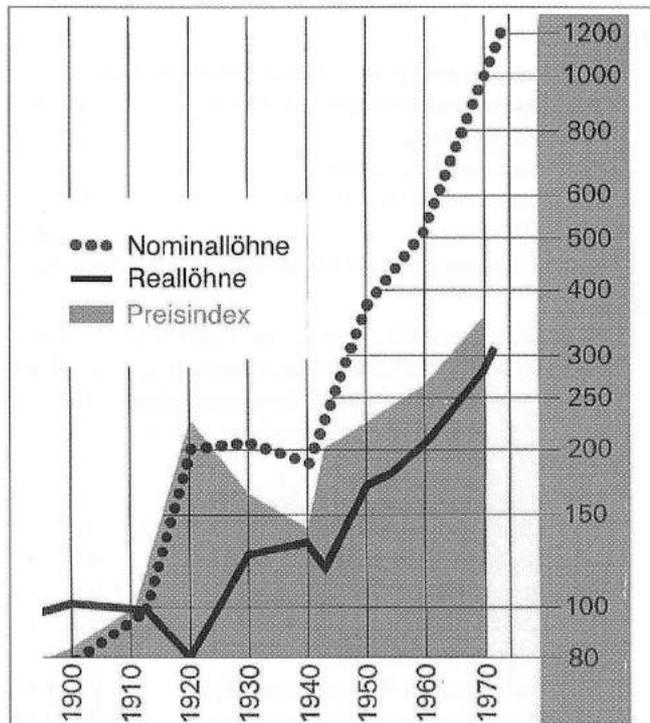
Atemschutzgeräte spielen eine wichtige Rolle; gerade heute, wo in Bauten viele Kunststoffe verwendet werden und in Industrieräumlichkeiten die unterschiedlichsten chemischen Stoffe lagern oder Anwendung finden.

Die Finanzen

Gemeindeversammlung oder -parlament, die Gemeinde-Exekutive und die Feuerwehrkommission müssen sich nebst der Beschaffung moderner Geräte, der persönlicher Ausrüstung und der Ausbildung von Kader und Mannschaft auch mit den diesbezüglichen Finanzen befassen.

Letztere können in die Gruppen Anschaffungen, Sold/Entschädigungen und Ausbildungskosten unterteilt und im Voranschlag zusammengefasst werden.

Die ständig wachsenden Beträge für Sold und Entschädigungen ziehen sich wie ein roter Faden durch die Feuerwehr-Protokolle der letzten 100 Jahre. Sie geben Anlass, diese Entwicklung näher zu betrachten.



1901

Als Besoldung für das verflossene Jahr erhalten: der Adjutant Fr. 70.–, der Materialverwalter Fr. 20.– und der Gemeindepolizist Fr. 10.–.

Dem Kommandanten wird eine Gratifikation von 20 Franken ausbezahlt. Die übrigen Kommissionsmitglieder erhalten gemäss Art.1 der Feuerwehrordnung je 20 Franken. Die Besoldungen pro Jahr werden wie folgt festgelegt:

3 Kommissionsmitglieder	60.– Fr.
Adjutant	120.– Fr.
Materialverwalter	40.– Fr.
Stabssold für 10 Übungen 1901	30.– Fr.
Polizist für das Austragen der Steuerzettel	8.– Fr.
Zulage Kommandant	40.– Fr.
Zulage Stellvertreter	15.– Fr.

1907

Voranschlag für das Jahr 1908:

Versicherung der Feuerwehrmannschaft	100.– Fr.
Sold für Übungen	500.– Fr.
Anschaffung eines neuen Schlauchwagens	200.– Fr.
Anschaffung von Schläuchen	90.– Fr.
Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen	40.– Fr.
Total	930.– Fr.

1919/1920

Wegen der enormen Teuerung werden folgende Budgetposten für das Jahr 1919 (bzw. 1920) erhöht
der Mannschaftssold auf Fr. 1 000.– (bzw. 1 700.–)
das Total auf Fr. 2 500.– (bzw. 5 500.–)
Auf Antrag des Chefs des Hydrantenkorps wird der Sold pro Übung auf 2 Franken festgesetzt.

1922

Die Feuerwehrutensilien sind bei der «Mobiliar» für 34 100 Franken versichert.

Als Gemeindefürsorge für Teilnehmer am Geräteführerkurs werden Fr. 5.–, jenen am Kommandantenkurs Fr. 10.– ausgerichtet.

Dem Gemeinderat wird für Kursbesuche ein Nachtragskredit von 140 Franken und gleichzeitig folgende Bussen-erhöhung beantragt:

Bei Nichterscheinen im Übungs- und Brandfall Fr. 5.– bis 15.–. Im Wiederholungsfall sollen die Bussen verdoppelt werden.

1933

Beim schweizerischen Feuerwehrverband sind gegen Unfall versichert:

Gemeindefeuerwehr	143 Mann
Wagonsfabrik	47 Mann
Gaswerk	35 Mann
Geistlich	9 Mann
Färberei	17 Mann

1944

Dem Gemeinderat wird beantragt, die Jahres-Entschädigungen wie folgt anzuheben:

Kommandant	von 120.– auf 250.–
Stellvertreter	von 50.– auf 100.–
Adjutant	von 40.– auf 80.–

und dazu das bisher übliche Sitzungsgeld von 50.– auszurichten.

1945

Auf Vorschlag der Feuerwehr-Kommission beschliesst der Gemeinderat eine generelle Solderhöhung von bisher 2 auf neu 3 Franken.

1949

Für die Zukunft werden dem Gemeinderat folgende Soldansätze beantragt:

Mannschaft Fr. 3.–, Uof Fr. 4.– und Of Fr. 5.–.

1954

Dem Gemeinderat werden folgende jährlichen Kommissionsentschädigungen vorgeschlagen:

Oberkommandant	500.– Fr.
Kommandant	300.– Fr.
Aktuar für Personelles	250.– Fr.
Protokollaktuar	50.– Fr.
Vertreter Betriebssfeuerwehr, Sitzungsgeld	10.– Fr.
Gerätewart	400.– Fr.

Die Entschädigungen verstehen sich brutto, inklusiv der derzeitigen Teuerungszulage von 19%.

1966

Ab 1. März wird der Sold für alle um 1 Franken erhöht, und die Kursentschädigung auf 50 Franken, zuzüglich der Fahrtentschädigung, festgelegt.

1970

Der Brandsold wird ab sofort von 6 auf 8 Franken erhöht.

1974

Verschiedene Überlegungen wie beispielsweise Probleme bei der Rekrutierung des Pikettkaders, aber auch unter Würdigung der angespannten Finanzlage der Gemeinde ist eine Revision der Entschädigungen vertretbar.

Dem Stadtrat werden folgende Änderungen unterbreitet:

Nicht-Kommissionsmitglieder	
Oberleutnant	200.– Fr. wie bisher
Leutnant	150.– Fr. wie bisher
Übungen	
Mannschaft	10.– Fr. wie bisher
Kader aller Grade	20.– Fr. neu
Pikett	25.– Fr. neu
Sonntagpikett	45.– Fr. neu
Brandsold, 1. Stunde	20.– Fr. neu
Brandsold, jede weitere Stunde	12.– Fr. neu
Heustockkontrollen	25.– Fr. neu
Kontrollfahrten	25.– Fr. neu
Bussen für alle Grade und Übungen	20.– Fr. neu

1989

Folgende Anpassungen werden vorgenommen:

Sold Mannschaftsübungen alle Grade	20.– Fr.
Sold Kaderübungen	30.– Fr.
Pikettübungen, alle Grade	40.– Fr.
Sonntagpikett	80.– Fr.
Brandsold, erste Stunde	25.– Fr.
Brandsold, jede weitere Stunde	15.– Fr.
Heustockkontrollen	40.– Fr.
Kontrollfahrten	40.– Fr.

Für die Übungen gilt eine Mindestdauer von 2 Stunden.

1990

Die Direktionen des Innern und der Finanzen teilen mit Kreisschreiben vom 23. März 1990 mit, dass die Gemeinden aufgrund eines Verwaltungsgerichtsentscheides die Feuerwehr-Ersatzabgaben gemäss dem Gesetz über die

Feuerpolizei und das Feuerwehrwesen ab diesem Jahr nicht mehr einfordern können. Ein neues Gesetz ist in Bearbeitung. Es ist davon auszugehen, dass in der neuen Vorlage auf die Ersatzabgabepflicht verzichtet wird.

Diese neue Situation bringt für die Feuerwehrangehörigen eine finanzielle Verschlechterung in Höhe der ihrem Einkommen entsprechenden Ersatzabgabe.

Die Feuerwehr-Kommission beantragt dem Stadtrat, als Ausgleich für den Wegfall der Ersatzabgabe den Feuerwehrangehörigen für die vorgeschriebenen Pflichtübungen als Übergangslösung eine Jahrespauschale von 400.– Franken auszurichten. Jede nicht besuchte Hauptübung hat einen Abzug von 50 Franken zur Folge. Gleichzeitig wird der Einsatzsold auf Fr. 45.–/Stunde festgesetzt.

1991

Anpassungen, gültig ab 1. Januar 1992 (pro Jahr):

Sold Mannschaftsübungen alle Grade	60.– Fr.
Sold Kaderübungen	70.– Fr.
Pikettübungen, alle Grade	80.– Fr.
Pikettendienst (00:00 h – 24:00h)	100.– Fr.
Kontrollfahrten	60.– Fr.

Für die Übungen gilt eine Mindestdauer von 2 Stunden.

2000

Der Voranschlag 2001 sieht für die Feuerwehr einen Aufwand von 595 500 Franken und einen Ertrag von 69 000 Franken (aus Staatsbeiträgen, Benutzergebühren u.a.) vor. Nachfolgend eine Zusammenstellung der wesentlichsten Ausgaben:

Entschädigungen, Tag- und Sitzungsgelder	52 000.– Fr.
Sold für Übungen und Einsätze	230 000.– Fr.
Anschaffungen, Ausrüstung und Geräte	75 000.– Fr.
Unterhalt Ausrüstung und Fahrzeuge	38 000.– Fr.
Telefon und Funkkonzession	11 000.– Fr.
Entschädigung Alarmstelle	42 000.– Fr.
Hydrantenbeitrag an Wasserversorgung	26 000.– Fr.
Anteil Personalaufwand Materialwarte	130 000.– Fr.



Die unermüdliche Schulung und die erheblichen Investitionen haben ein Ziel: Die bestmögliche Einsatzbereitschaft für den Ernstfall.

Das galt schon um das Jahr 1900, aus welchem dieses Bild stammt. Vierspännig prescht der Hydrantenzug los; ebenfalls vierspännig folgt die Dampfspritze (im Hintergrund neben dem Haus).

Ernstfalleinsätze

Ursachen	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
Brandfälle	18	21	26	29	16	20	11	16	15	14	20
Wasser	17	21	7	10	19	12	16	12	5	9	6
Oel- /Chemiewehr-Einsätze	11	15	9	8	19	15	16	4	11	15	3
Hilfe- und Dienstleistung / Diverse	28	13	22	24	6	13	12	9	14	9	16
Fehlalarme	21	20	16	18	16	18	24	23	31	22	20
Nachbarhilfe	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
Total Einsätze	95	90	80	89	76	78	80	66	76	69	65

Die Ernstfallereignisse prägen die Geschichte der Feuerwehr. Sie sind in den Protokollen der Feuerwehrkommission ausführlich dokumentiert. Seit 1977 werden sie chronologisch zusammengefasst und zahlenmässig in Ursachengruppen unterteilt.

Dieses Vorgehen erleichtert dem Kommando in der Gesamtbeurteilung Möglichkeiten zu erkennen, die für die Ausbildung und Materialbeschaffung nützlich sein können.

Der Aufwand für Fehlalarme, soweit sie auf fehlerhafte Brandmeldeanlagen zurückzuführen sind, werden dem Eigentümer verrechnet.

Nachfolgend ausgewählte Ereignisse, die die Vielfalt aufzeigen, mit denen sich die Feuerwehr zu befassen hat.

1919

19. August 17:50 Uhr, verheerender Grossbrand in der Firma Eduard Geistlich Söhne AG.

Einsatz:

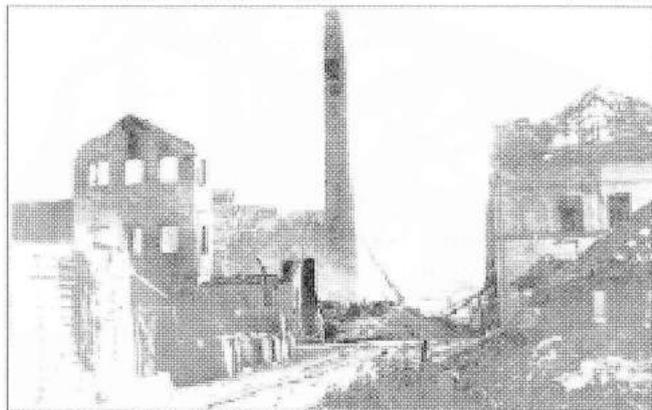
Ortsfeuerwehr	108 Mann
Betriebsfeuerwehr SWS	31 Mann
Betriebsfeuerwehr Gaswerk	40 Mann
Feuerwehr Ober- und Unterengstringen	90 Mann
Pikett Altstetten mit Spritze	40 Mann

1923

19. März 19.40 Uhr Brand in der Pechsiederei der Firma Korksteinwerk AG. Brandursache: Fahrlässigkeit.

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	83 Mann
Betriebfeuerwehr SWS	20 Mann
Betriebsfeuerwehr Färberei	5 Mann



Das Areal der Fa. Geistlich nach dem Brand von 1919

1926

Am 3. September werden infolge Heustocküberhitzung bei E. Lips im Berg 3 Mann der Feuerwehr zum geordneten Abtragen des Heustockes aufgeboten.

1931

Infolge der starken Regenfälle und der Schneeschmelze werden am 4. März zur Überwachung des Dorfbaches und der Wasserabsichten¹ bei der Mühle 4 Mann der Feuerwehr aufgeboten.

Sold: Tagesarbeit Fr. 1.30 und Nacharbeit Fr. 1.80 pro Stunde.

1934

Gasleitungsbruch in der Gartenstrasse. Das ausströmende Gas hat sich durch Arbeit mit Lötlampen entzündet.

Einsatz:

Gaswerkfeuerwehr mit Gasschutztrupp	13 Mann
Ortsfeuerwehr, Pikettzug	12 Mann

1935

25. Oktober 22.40 Uhr, Brand in der Liegenschaft Leemann im Kessler. Brandursache: Heustock, Selbstentzündung. Für die Lösch- und Aufräumarbeiten hat die Feuerwehr 200 Stunden geleistet und festgestellt, dass ein Teil des eingesetzten Schlauchmaterials nicht mehr einwandfrei ist.

1941

12. Oktober, Brand in der Holztrocknungsanlage der SWS.

Einsatz: Ortsfeuerwehr 79 Mann

1947

9. August, Brand in der Schweinemästerei Utz in Urdorf. Um 23.57 Uhr erfolgt der Hilferuf aus Urdorf. Infolge Wassermangel wird die Motorspritze verlangt (Nachbarhilfe).

Einsatz: Pikettzug der Ortsfeuerwehr mit Motorspritze 17 Mann

1968

Anlässlich der Hochwasser-Katastrophe vom 21./22. September stehen 83 Mann der Ortsfeuerwehr im Einsatz und leisten 1 099 Stunden.

Sold: 6.– Franken pro Stunde, Aufwand 6 590.– Franken. Zur Hilfeleistung werden die Betriebsfeuerwehren SWS und Gaswerk mit ihren Motorspritzen aufgeboten.

1973

Am 3. Juni sind 3 Mann der Ortsfeuerwehr mit dem Einfangen einer Wildente mit 10 jungen Entlein beschäftigt.

¹) Unter «Wasserabsichten» versteht man die Voraus-Einschätzung des Verhaltens von Bächen, Flüssen, des Wasserspiegels von Seen u. ä. aufgrund der Niederschlagsmenge und -dauer.

1976

27. September 04:06 Uh: Zwei heftige Explosionen mit anschliessendem Grossbrand im Areal der Firma Eduard Geistlich Söhne AG. Das Unglück fordert 2 Todesopfer und 1 Schwerverletzten unter der Belegschaft.

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	83 Mann
Betriebsfeuerwehr Geistlich	30 Mann
Betriebsfeuerwehr SWS	19 Mann
Betriebsfeuerwehr Gaswerk	15 Mann
Flughafen Berufsfeuerwehr Kloten	6 Mann
Stadtpolizei Schlieren	5 Mann
Stadtpolizei Dietikon	2 Mann
Autobahnpolizei Limmattal, zeitweise	2 Mann

Geleistete Stunden: 1911, Aufwand: 22 848 Franken



Der mit fast 10 000 l hochexplosivem Heptan (Fett-Lösungsmittel) gefüllte Tank musste auch nach Ende des Brandes wegen Explosionsgefahr noch 2 Tage lang gekühlt werden.



Die Explosion eines Extraktionskessels hat die gesamte Knochen-Extraktionsanlage zerstört.

Explodierende Lösungsmitteldämpfe in der Kanalisation wirbelten Dolendeckel in weitem Umkreis durch die Luft.



Wegen der ständigen Explosionsgefahr konnten die Löschmannschaften nur aus der sichern Deckung heraus eingreifen und waren zudem ständig von einstürzenden Gebäudeteilen bedroht.

1977

11. Juli 12:30 Uhr, Brand der Liegenschaft Seiler im Berg.

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	82 Mann
Betriebsfeuerwehr SWS	28 Mann
Betriebsfeuerwehr Gaswerk	10 Mann
Berufsfeuerwehr Zürich	20 Mann
Privatpersonen	2

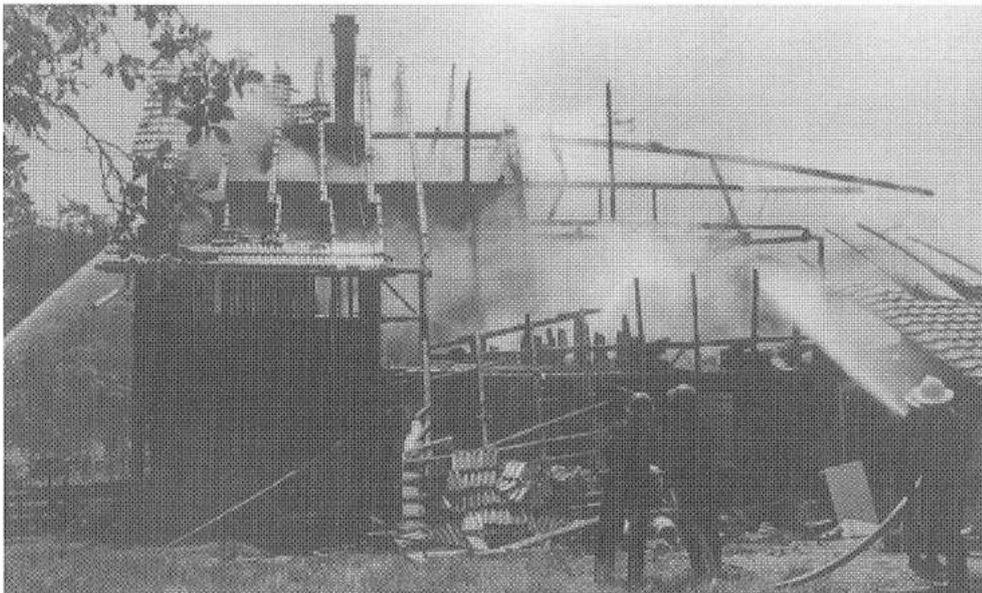
Aufwand: 10 906 Franken,

Sachschaden: ca. 285 000 Franken



Das Heimwesen der Familie Seiler im Vollbrand ...

... und was davon übrig blieb.

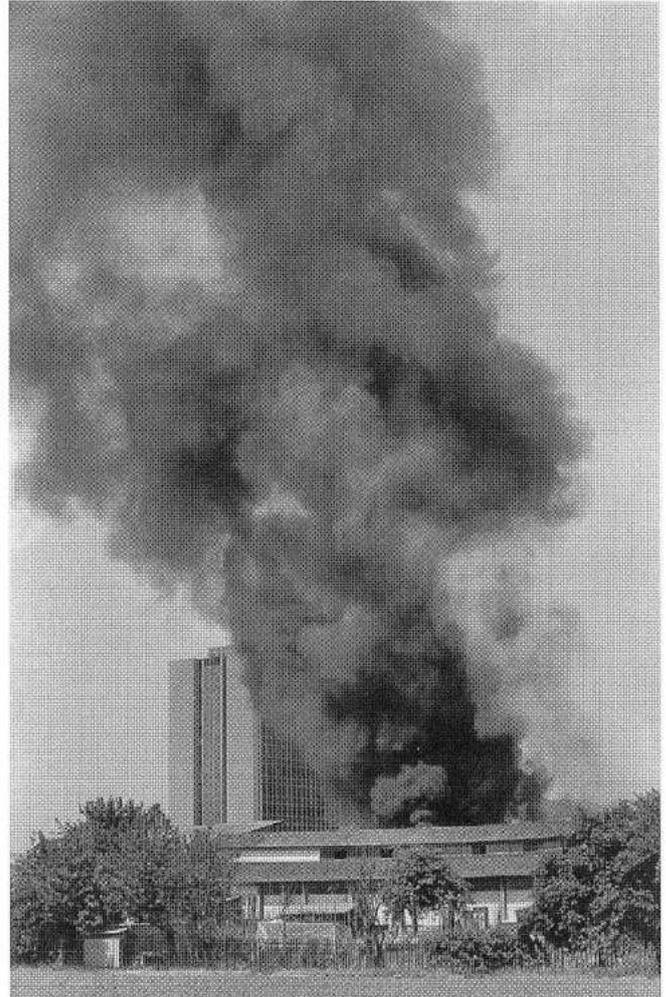


1983

4. Juni 13:13 Uhr, Grossbrand in einem Lager für chemische Produkte der Fa. Ed. Geistlich Söhne AG

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	32 Mann
Betriebsfeuerwehr SWS	13 Mann
Gaswerkfeuerwehr	5 Mann
Stadtpolizei Schlieren	2 Mann
Teile der Betriebsfeuerwehr Geistlich (Samstag!)	



Ein Lagerhaus der Firma Ed. Geistlich Söhne AG brennt.

1987

30. April 09:08 Uhr, Chlorgasunfall im Schwimmbad im Moos.

Einsatz:

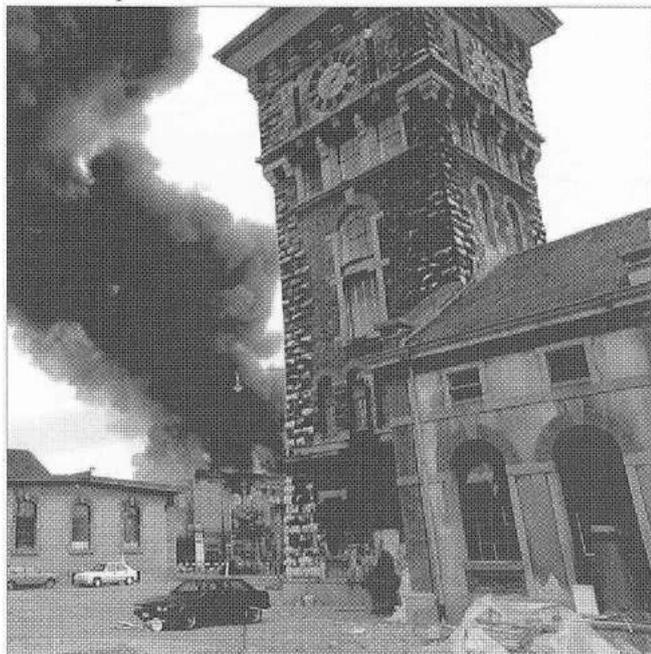
Ortsfeuerwehr	20 Mann
Stützpunktfeuerwehr Dietikon	17 Mann
Chemiewehr Zurzach	6 Mann
Stadtpolizei Schlieren	5 Mann

1988

7. Juli 13:14 Uhr, Brand in Halle 5 an der Turmstrasse (Gaswerksareal)

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	47 Mann
Betriebsfeuerwehr Gaswerk	15 Mann
Berufsfeuerwehr Zürich	20 Mann
Stadtpolizei Schlieren	4 Mann
Privatpersonen	2



Brand in Halle 5 auf dem Gaswerksareal

1989

3. März 00:33 Uhr, Brand im Lager der Zimmerei Angst, Wiesenstrasse (Brandstiftung).

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	63 Mann
Stadtpolizei Schlieren	1 Mann
Privatpersonen	4

15. März 02:34 Uhr, Brand im Lager der Zimmerei Angst, Wiesenstrasse (Brandstiftung).

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	33 Mann
Einsatz der Motorspritze	
Stadtpolizei Schlieren	1 Mann

3. April, 05.04 Uhr, Brand (Brandstiftung) Scheune Kloster Fahr (Nachbarhilfe).

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	33 Mann
Stadtpolizei Schlieren	1 Mann

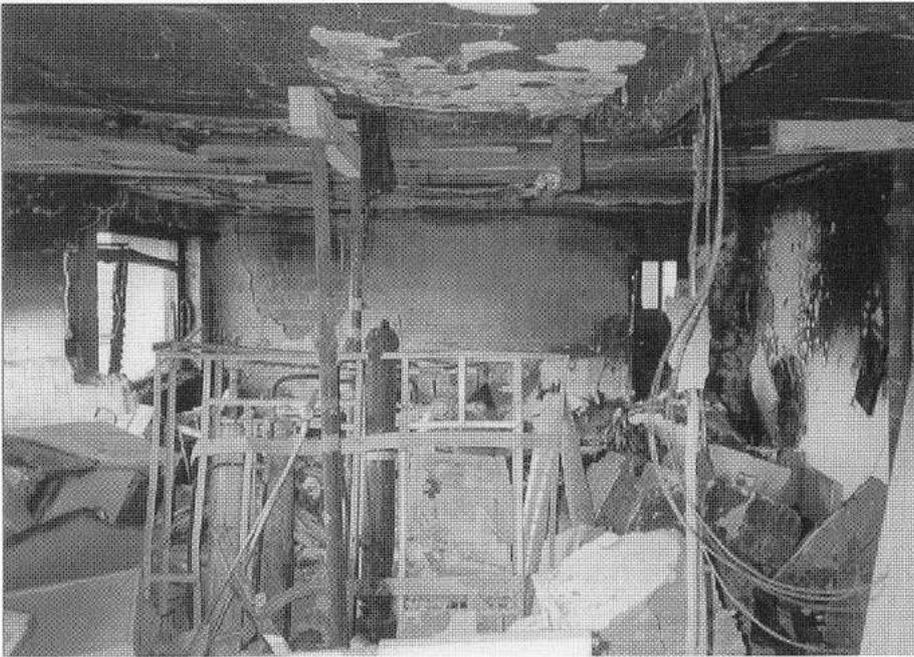
Der Brandstifter, welcher auch für die Brandstiftungen in Schlieren verantwortlich war, konnte kurz darauf dingfest gemacht werden.



Die Zimmerei Angst wurde zweimal kurz hintereinander Opfer eines Brandstifters.



Derselbe Brandstifter zündete auch die Scheune des Klosters Fahr an.



1996

26. Juni, 13:56 Uhr, Explosion und Brand Liegenschaft Freiestr. 54 (Kesslerplatz).

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	44 Mann
Stadtpolizei Schlieren	6 Mann

Die Wohnräume im Dachstock des Hauses am Kesslerplatz nach der Explosion.

1998

27. Mai, 13:12 Uhr, Brand Liegenschaft Uitikonstr. 43 zwischen katholischer Kirche und Tunnel.

Einsatz:

Ortsfeuerwehr	29 Mann
Stadtpolizei	2 Mann

Einsatzdauer 6 Stunden



Die Liegenschaft Uitikonstrasse 43 unmittelbar oberhalb der katholischen Kirche



2000

25. September 08.25 Uhr, Vollbrand Liegenschaft Sägestrasse 6.

Einsatz

Ortsfeuerwehr	38 Mann
Stützpunktfeuerwehr Dietikon	32 Mann
Stadtpolizei Schlieren	6 Mann

Einsatzstunden 278

Die Liegenschaft an der Sägestrasse 6, dem Platz wo einst Alterswohnungen geplant waren, die aber dann vom Volk abgelehnt wurden.

Blick in die Zukunft

Die veränderte Bedrohungslage, die kriegerische Ereignisse – ausgelöst durch Terror-Organisationen – nicht ausschliesst, hat verschiedene Aktivitäten ausgelöst.

Neue Leitbilder sind entstanden. Dem Grundgedanken «Sicherheit durch Kooperation» folgend, sollen die Strukturen der Armee den neuen strategischen Anforderungen angepasst werden.

Parallel dazu wird der Bevölkerungsschutz als Verbundaufgabe von Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, technischen Werken und Zivilschutz schwergewichtig auf die Bewältigung ziviler Katastrophen und Notlagen ausgerichtet.



Die Feuerwehr als Erst-Einsatzmittel hat in Zukunft auch im Verbund wesentliche Aufgaben zu übernehmen. Die neue Organisationsform wird die Überprüfung von Bestand, Ausrüstung und Finanzierungsmodalitäten zur Folge haben.

Personelle und technische Anpassungen sowie finanzielle Einsparungen dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit gehen.

Die Umsetzung der Reformen wird, da auch gesetzliche Änderungen notwendig sind, einige Zeit in Anspruch nehmen.



Wohl vermehrt zum Einsatz kommen wird die Feuerwehr bei Naturgewalten.

Die Feuerwehr räumt die Strasse nach Uitikon von Bäumen, die der Sturm «Lothar» am 26. Dezember 1999 umgelegt hat.

Schlusswort und Dank

Mit einem Blick in die Zukunft habe ich die Aufzeichnungen über die Feuerwehr der Gemeinde Schlieren von 1751 bis 2000 abgeschlossen.

Manche Ereignisse sind erwähnt. Daran beteiligt sind Feuerwehrleute, die sich in kritischen Situationen zur Rettung von Hab und Gut immer wieder für ihre Mitmenschen einsetzen.

Viele Begebenheiten und Personen bleiben unerwähnt, obwohl auch sie einen persönlichen Beitrag zum Auf- und Ausbau der Feuerwehr beigetragen haben.

Ihnen allen danke ich für ihren grossen Einsatz.

Als Quellen standen mir die Protokolle der Feuerwehrkommission, der Gemeindeversammlungen, des Gemeinderates, verschiedene Jahrbücher und Literatur zum Thema zur Verfügung. Zu bemerken ist, dass die Protokolle bis 1942 von Hand, bis ca. 1900 gar in deutscher Schrift geschrieben sind. Ganz herzlich danke ich

- Kommandant Hptm Rolf Wild für die Bereitstellung der Protokolle der Feuerwehr-Kommission und für seine mündlichen Ergänzungen.
- Ruth Egli, Polizeisekretärin a.D., für ihre redaktionellen Ratschläge.
- Silv Schönenberger und Stadtschreiber Peter Hubmann für die Bereitstellung der Gemeindeversammlungs- und Gemeinderatsprotokolle der Jahre vor 1900.
- Werner Rusterholz, Fahrzeugchef, für die ausgezeichnete Zusammenstellung der Feuerwehrfahrzeuge.
- alt Oberkommandant Marcel Küng für seine treffenden Kommentare zu den Entwürfen und zum Manuskript.
- Peter Suter für seine redaktionelle und druckreife Bearbeitung.

Besonderen Dank schulde ich meiner Frau Heidi für ihre Geduld, wenn ich stundenlang in Protokolle und Literatur vertieft war.



Der Müllebach fliesst nach den ergiebigen Niederschlägen im Frühjahr 1999 auf der Strasse direkt ins Zentrum Schlierens.



«Hauptverlesen» ca. 1920

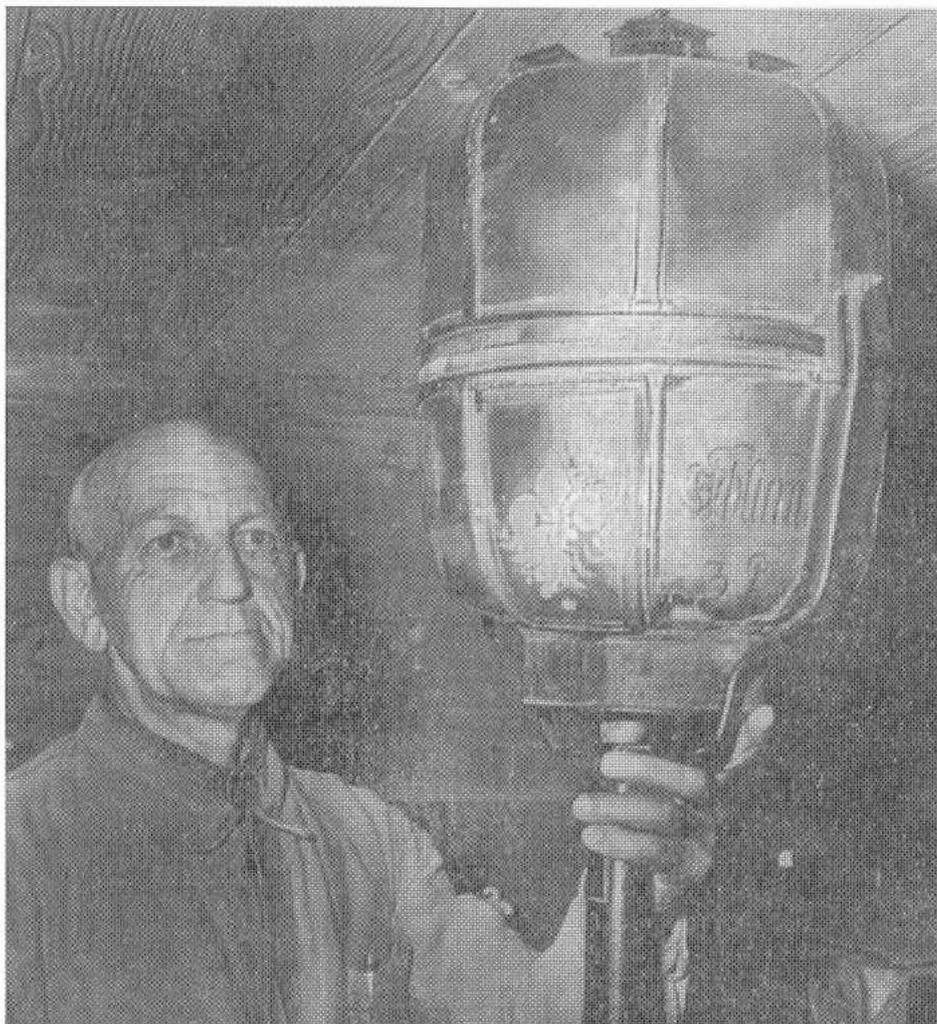


Hauptverlesen 1970

Wenn schon auf der nächsten Seite alle Polizei- und Feuerwehrvorstände, Kommissionspräsidenten und Feuerwehrkommandanten namentlich aufgeführt sind, so darf und soll an dieser Stelle eines Mannes gedacht werden, der zwar nicht in die obersten Ränge der Feuerwehr-Hierarchie aufstieg, aber von seiner Funktion her von grosser Bedeutung für die Feuerwehr war und für sie lebte. Auch ausserhalb seines «amtlichen» Bereichs war er bekannt. Ein markantes Gesicht so kantig wie seine Art. Er gab sich als Rauhbein, mehr als er es war.

Gody Albrecht

* 15. Mai 1903 † 18. August 1976



Er war ein begeisterter Feuerwehrmann, der durch seine vorbildlich geleistete Arbeit als Materialwart die Geschichte der Gemeindefeuerwehr über Jahre hinweg auf seine Art mitgeprägt hat.

1925 Rekrutierung, Einteilung in das Spritzenkorps. 1928 kurze Dienstleistung in der Betriebsfeuerwehr der Färberei Schlieren und Rückkehr in den Hydrantenzug 3 der Gemeindefeuerwehr. Nach erfolgreicher Absolvierung verschiedener Feuerwehrkurse 1944 zum Geräteführer und 1945 zum Wachtmeister befördert.

1947 Wahl durch die Feuerwehr-Kommission zum vollamtlichen Materialwart. 1956 Beförderung zum Feldweibel. Reicht 1957 aus Verärgerung seinen Rücktritt als Materialwart ein, was abgelehnt wird.

Am 30. September 1970 Entlassung aus dem Dienst der Gemeinde und der Feuerwehr in den wohlverdienten Ruhestand. Dem Wunsch, nach der Pensionierung im Depot basteln zu dürfen, wird entsprochen. Als Nachfolger wird Karl Rust gewählt.

Die gemeinderätlichen Ressortvorstände und die Feuerwehrkommandanten 1899 - 2000

Bis März 1962 ist der Gliederung des Gemeinderates zu entnehmen, dass nebst dem Polizeiressort ein Feuerpolizeiressort mit eigenem Vorsteher bestand. Von 1962 an übernahm der Polizeivorstand die Aufgaben der Feuerpolizei und den Vorsitz in der Feuerwehr-Kommission

Die gesetzlichen Bestimmungen aus dem Jahr 1947 schreiben vor, dass die anerkannten Betriebsfeuerwehren als Bestandteil der Ortsfeuerwehr der Gemeinde-Exekutive (Stadtrat) unterstellt sind.

1950 wird das Kommando der Ortsfeuerwehr entsprechend der vom Regierungsrat genehmigten Feuerwehr-Verordnung neu geregelt.

Dem Oberkdt wird der Grad eines Majors, seinem Stellvertreter und Kp Kdt und später auch dem Pikett-Kdt der Grad eines Hauptmanns zugeordnet.

Diese Zuordnung ist angemessen, denn auch die Kommandanten der Betriebsfeuerwehren sind Hauptleute.

Mit dem Feuerwehrkonzept 2000 entfallen Oberkdt und Pikett-Kdt.

Feuerpolizeivorstände

und Präsidenten der Feuerwehrkommission

1899 – 1912	Johannes Wismer	Präsident Gemeinderat
1912 – 1925	Jean Meier	Gemeinderat
1925 – 1928	Karl Scholer	Gemeinderat
1928	Jakob Maurer	Gemeinderat
1928 – 1930	Walter Ottiger	Gemeinderat
1930 – 1942	Alfred Huber	Gemeinderat
1942 – 1954	Julius Spiess	Gemeinderat
1954 – 1962	Alfred Hürlimann	Gemeinderat

Polizeivorstände

und Präsidenten der Feuerwehrkommission:

1962 – 1964	Heinrich Meier-Buchli	Gemeinderat
1964 – 1974	Hans Kündig	Gemeinderat
1974 – 1990	Robert Binz	Stadtrat
seit 1990	Peter Bärtschiger	Stadtrat

Die Kommandanten bis 1950

1899 – 1906	Henri Meier (Heinrich Meier)
1906 – 1909	Albert Frey
1910 – 1921	Heinrich Hug, bis 1912 Kdt Stv
1921 – 1925	Oskar Becker
1925 – 1934	Alfred Meier
1935 – 1946	Hans Lips
1947 – 1950	Hans Käch

Das Kommando ab 1950

Die Oberkommandanten

1950 – 1951	Hans Käch, 1951 plötzlich gestorben
1951 – 1955	Hans Frey
1955 – 1959	Max Steiner
1959 – 1967	Otto Wild
1967 – 1974	Fritz Brügger
1974 – 1982	Marcel Küng
1982 – 1992	Walter Simmen

Die Kompanie-Kommandanten

1950 – 1951	Hans Frey
1951 – 1955	Max Steiner
1955 – 1959	Otto Wild
1959 – 1969	Josef Baumeler
1969 – 1976	Othmar Maier
1977 – 1983	Xaver Isenschmid
1983 – 1988	Josef Kneubühler
1989 – 1992	Jürg Bösch
1993 – 1996	Hans Rudolf Kolar
seit 1997	Rolf Wild

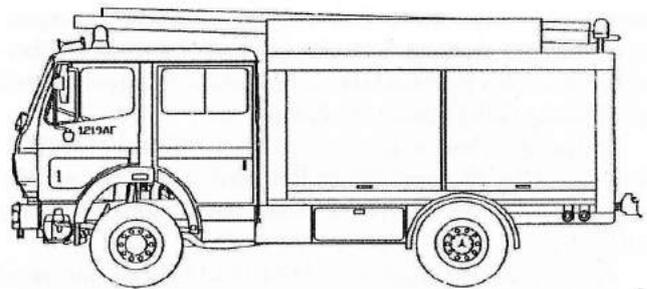
Die Pikett-Kommandanten

1977 – 1982	Walter Simmen
1982 – 1992	Hans Rudolf Kolar
1993 – 1996	Rolf Wild

Technische Angaben zu den derzeitigen Feuerwehr-Fahrzeugen

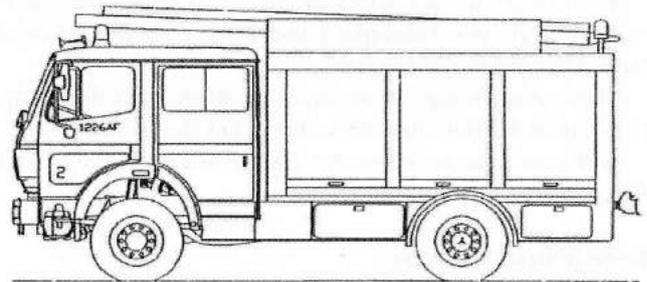
Tanklöschfahrzeug (TLF)

Fahrzeug Nr./Farbe	1 rot
Kontrollschild	ZH 1623
Inverkehrsetzung	1978
Marke	Mercedes-Benz 1219 AF
Motorart	6 Zylinder, Diesel
Hubraum/Leistung	9 567 cm ³ / 204 PS = 150 kW
Getriebe/Antrieb	8-Gang, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	13 000
Länge/Breite/Höhe	6.90/2.50/3.20 m
Platzzahl mit Fahrer	7 (2 vorne)



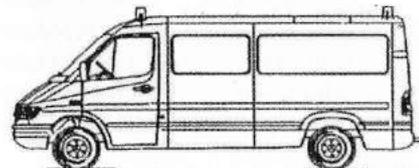
Pionierfahrzeug (PiF)

Fahrzeug Nr./Farbe	2 rot
Kontrollschild	ZH 1746
Inverkehrsetzung	1982
Marke	Mercedes-Benz 1226 AF
Motorart	8 Zylinder, Diesel
Hubraum/Leistung	12 760 cm ³ /256 PS = 188 kW
Getriebe/Antrieb	8-Gang, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	13 000
Länge/Breite/Höhe	7.30/2.50/3.30 m
Platzzahl mit Fahrer	7 (2 vorne)



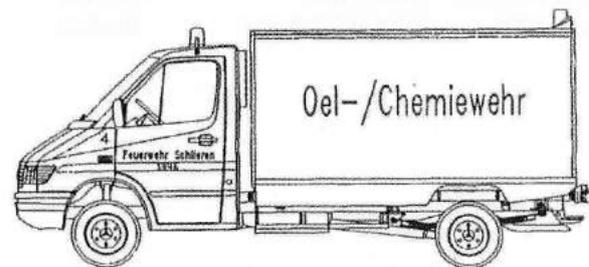
Personentransporter

Fahrzeug Nr./Farbe	3 hellgrün/rot
Kontrollschild	ZH 1746
Inverkehrsetzung	2000
Marke	Mercedes-Benz 314 A
Motorart	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	2 295 cm ³ /143 PS = 105 kW
Getriebe/Antrieb	5-Gang, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	13 000
Länge/Breite/Höhe	5.90/2.00/2.60 m
Platzzahl mit Fahrer	14 (2 vorne)



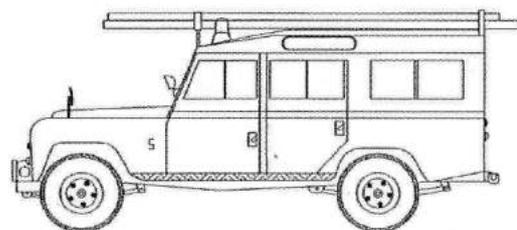
Oel-/Chemiewehrfahrzeug

Fahrzeug Nr./Farbe	4 gelb/violett
Kontrollschild	ZH 2086
Inverkehrsetzung	1997
Marke	Mercedes-Benz 412 DA
Motorart	5 Zylinder, Diesel
Hubraum/Leistung	2 874 cm ³ /122 PS = 90 kW
Getriebe/Antrieb	4-Gang-Automatik, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	4 600
Länge/Breite/Höhe	5.7/2.00/2.60 m
Platzzahl mit Fahrer	3 (vorne)



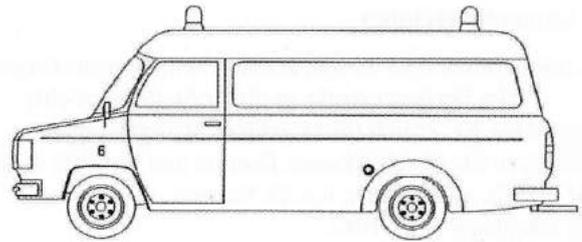
Mehrzweckfahrzeug

Fahrzeug Nr./Farbe	5 rot
Kontrollschild	ZH 1433
Inverkehrsetzung	1971
Marke	Landrover 109
Motorart/Treibstoff	6 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	2874 cm ³ /95 PS = 70 kW
Getriebe/Antrieb	4-Gang, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	2 680
Länge/Breite/Höhe	4.60/1.65/2.20 m
Platzzahl mit Fahrer	5 (3 vorne)

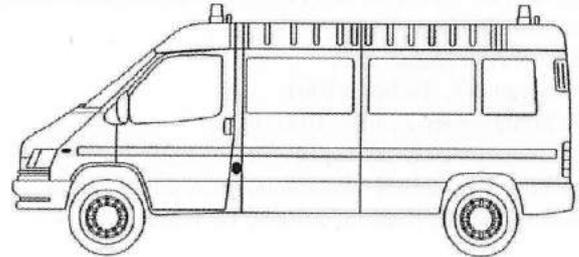


Material- und Personentransporter

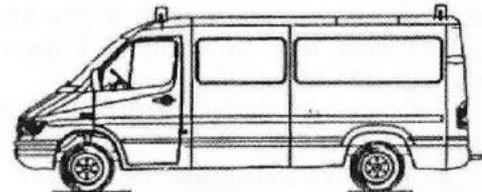
Fahrzeug Nr./Farbe	6 rot
Kontrollschild	ZH 498 324
Inverkehrsetzung	1984
Marke	Ford Transit 160
Motorart/Treibstoff	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	1 993 cm ³ /78 PS = 57 kW
Getriebe/Antrieb	4-Gang, 4 x 2
Gesamtgewicht in kg	3 100
Länge/Breite/Höhe	5.60/2.10/2.40 m
Platzzahl mit Fahrer	15 (3 vorne)

**Personentransporter**

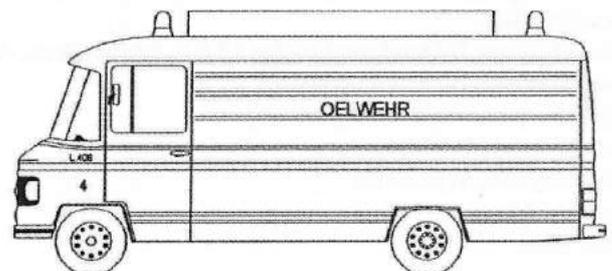
Fahrzeug Nr./Farbe	7 hellgrün/rot
Kontrollschild	ZH 334 136
Inverkehrsetzung	1995
Marke	Ford Transit 150 L
Motorart/Treibstoff	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	1 997 cm ³ /115 PS = 85 kW
Getriebe/Antrieb	5-Gang, 4 x 2
Gesamtgewicht in kg	3 200
Länge/Breite/Höhe	5.40/2.00/2.50 m
Platzzahl mit Fahrer	15 (3 vorne)

**Verkehrsgruppenfahrzeug**

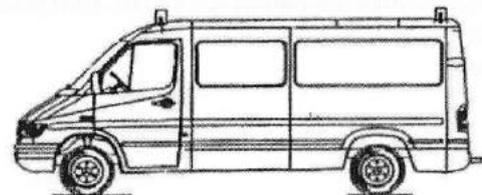
Fahrzeug Nr./Farbe	8 hellgrün/rot
Kontrollschild	ZH 1284
Inverkehrsetzung	1998
Marke	Mercedes-Benz 314 A
Motorart/Treibstoff	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	2 295 cm ³ /143 PS = 105 kW
Getriebe/Antrieb	4-Gang-Automatik, 4 x 4
Gesamtgewicht in kg	3 500
Länge/Breite/Höhe	5.90/2.00/2.60 m
Platzzahl mit Fahrer	10 (2 vorne)

**Wasserwehrfahrzeug**

Fahrzeug Nr./Farbe	9 rot
Kontrollschild	ZH 1143
Inverkehrsetzung	1972
Marke	Mercedes-Benz L 408 GA/35
Motorart/Treibstoff	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	2 197 cm ³ /85 PS = 62 kW
Getriebe/Antrieb	4-Gang, 4 x 2
Gesamtgewicht in kg	4 600
Länge/Breite/Höhe	6.10/2.10/2.90 m
Platzzahl mit Fahrer	3 (3 vorne)

**Sanitätsgruppenfahrzeug**

Fahrzeug Nr./Farbe	10 hellgrün/rot
Kontrollschild	ZH 661 503
Inverkehrsetzung	2001
Marke	Mercedes-Benz 313 CDI
Motorart/Treibstoff	4 Zylinder, Benzin
Hubraum/Leistung	2 148 cm ³ /129 PS = 95 kW
Getriebe/Antrieb	6-Gang-Automatik, 4 x 2
Gesamtgewicht in kg	3 500
Länge/Breite/Höhe	5.90/2.00/2.80 m
Platzzahl mit Fahrer	3 (3 vorne)



Quellenverzeichnis

zur **Limmatkorrektio**n

Die Informationen zu diesem Jahrheft stammen aus folgenden Quellen;

(der Verfasser dankt an dieser Stelle herzlich!)

Staatsarchiv Kt. Zürich (insbesondere Steuerfragen)

AWEL Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Hr. Ruckstuhl

ETH Zürich, Prof. Dr. Dr. h.c. D. Vischer

NZZ Jahrgänge 1865-1912

Archiv der Stadt Schlieren

Zürcher Chronik 2/1989

Mitteilung Nr. 5/1936 Ortsgeschichtliche Kommission V.V. Höngg

Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau: «Lebendverbauung an fliessenden Gewässern» 1973

Schweizer Baublatt Nr. 38, 1986

Lesebuch Kt. Aargau 1924

Der Aargau, Ch. Tschopp 1961

Neue Schlieremer Zeitung 1987-1991

Heimatkunde von Schlieren, H. Ernst 1978

Die Werke Baumeister Grubenmanns, J. Killer 1941

Heimatkunde des Kantons Zürich, Th. Schaad, 1964

zur **Geschichte der Feuerwehr Schlieren**

Das grosse Buch der Feuerwehr, 1975, Verlag Stämpfli & Cie Bern

Historischer Kalender, «der Hinkende Bot», 1994

75 Jahre Feuerwehrverband des Bezirkes Zürich, 1906-1981

Gruss aus Schlieren, herausgegeben zum 50-Jahr-Jubiläum der Druckerei Gebr. Maier AG, Herbst 1984

Neue Zürcher Zeitung, NZZ Nr. 49 vom 28. Februar 2001

Jubiläumsschrift 1151 Jahre Schlieren

Jahrhefte von Schlieren 1972, 1994, 1995, 1998, 1999

Gemeinderatsprotokolle vor 1900

Protokolle der Feuerwehrkommission, 1899-2000

weitere **Bild-Quellen** zur **Limmatkorrektio**n

Archiv EWZ

Berufsfotografin des Kantonalen Hochbauamts Zürich

Bundesarchiv

Die Schweizer Bilderchroniken des 15./16. Jahrhunderts, Atlantis-Verlag Zürich

Swissair/Gasverbund Ostschweiz

Max Baumann «Stilli», Eigenverlag

Ortsmuseum Zürich-Höngg

Wasserbau 90, Wiesbaden

Philipp Meier

Peter Suter

weitere **Bildquellen** zur **Geschichte der Feuerwehr Schlieren**

Foto-Dokumentation der Feuerwehr Schlieren

Ortsmuseum Schlieren

Die Schweizer Bilderchroniken des 15./16. Jahrhunderts, Atlantis-Verlag Zürich

Robert Binz

Peter Suter

Bisher erschienene Jahrbücher von Schlieren

- 1954 Die Orts- und Flurnamen der Gemeinde Schlieren
von Gustav Fausch (vergriffen)
- 1955 Vom Schlieremer Wald
von Dr. Emil Surber (vergriffen)
- 1957 Die Schlieremer Schule im Wandel der Zeiten
von Hugo Brodbeck,
Heinrich Wipf und Hans Brunner
- 1959 Schlieren vor 100 Jahren
von Dr. Emil Surber und Heinrich Meier
- 1961 Das Tragerbuch aus dem Jahre 1759
von Rolf Grimm
Grosse Überschwemmung und Hochwasser
im Limmattal am 14. und 15. Juni 1910
von Eduard Böhringer
Albert Vollenweider-Schuler
Lebensfragment eines alten Schlieremers
von Heinrich Wipf
Rudolf Hollenweger von Schlieren,
Lehrer in Blumenau, Brasilien
von Heinrich Meier Rüttschi
- 1963 Rückblick auf die ersten 10 Jahre des Bestehens
der Vereinigung für Heimatkunde Schlieren
von Heinrich Meier-Rüttschi
Bürgernutzen vor 100 Jahren
von Dr. Hans Heinrich Frey
Die Aufhebung des Bürgernutzens in Schlieren
von Heinrich Meier-Rüttschi
Der 1. Juni 828, ein Markstein
in der Geschichte von Schlieren
von Rolf Grimm
- 1965 Die grosse Schulreise von 1833
von Rolf Grimm
- 1967 Kilch und Gmeind zu Schlieren
unter dem Spital zu Zürich 1379–1824
von Hans Höhn
- 1970 Die Inventarisierung der
kulturhistorischen Objekte, I. Teil
von Peter Ringger
- 1972 Die Inventarisierung der
kulturhistorischen Objekte, II. Teil
von Peter Ringger und Jean-Claude Perrin
- 1975 Aus den Anfängen der Schlieremer Industrie
von Hans Bachmann, Walter Bösch,
Ursula Fortuna und Peter Ringger
- 1977 Gerichtsbüchli von Schlieren
Eingeleitet von Ursula Fortuna
- 1979 Die Öffnung von Schlieren
von Ursula Fortuna
- 1981 Die Pfarrbücher von Schlieren, Ehen 1622–1875
von Ursula Fortuna
- 1992 Ein Schlieremer erlebt Amerika
von Kurt Scheitlin
- 1993 Aus der Geschichte der Gemeinde Schlieren
zwischen 1914 und 1939
von Heinrich Meier
- 1994 Von der «Lymhütte» zum chemischen Unternehmen
Ed. Geistlich Söhne AG, Schlieren
von Philipp Meier und Heinrich Geistlich
- 1995 Das Kohlengaswerk der Stadt Zürich
in Schlieren 1898–1974
von Max Kübler
- 1996 Wir Kinder vom «Negerdorf»
von Heidi und Kurt Scheitlin
Landwirtschaftlicher Verein Schlieren
gegründet 1893
von Rudolf Weidmann
- 1998 Schlieren während des Zweiten Weltkriegs
von Heinrich Meier und Kurt Frey
- 1999 Leben und Wirken des Dr. Robert Egli
des langjährigen Arztes und Wohltäters in Schlieren
von Eduard Böhringer
Von Tüchlern, Rutengängern, Wasserschmökern
und Schiebern. Die Geschichte der Wasserversorgung
von Schlieren
von Karl Stoller
- 2000 Schlierens Orts- und Flurnamen
von Dr. Alfred Egli
- 2001 Der Schlieremer Wald im Wandel der Zeit
von Kurt Frey und andern Autoren
- 2002 «Feuer und Wasser»
Die Limmatkorrektur 1876 – 1912
von Philipp Meier
Die Geschichte der Feuerwehr Schlieren
von Robert Binz und Angehörigen der Feuerwehr

