

Lorzebrücke : (Maschwanden, frühe Neuzeit)

Autor(en): **Brändli, Sebastian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045559>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

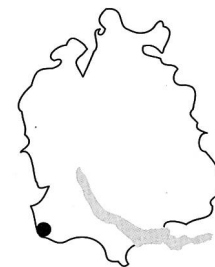
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Lorzebrücke

(Maschwanden, frühe Neuzeit)



Frühneuzeitliche Menschen waren zu Fuss unterwegs. Nur wenige konnten sich Pferde leisten, und der Warenverkehr – insbesondere der Fernverkehr – war gemessen an heutigen Standards äusserst langwierig und mühevoll. Die Einführung von Postverkehr war auf verschiedene Faktoren angewiesen: auf geeignete Strassen, auf technische Entwicklungen im Bereich der Verkehrsmittel (Postkutsche) sowie – last but not least – auf unternehmerische Leistung. Territorialisierung war eine weitere Voraussetzung von Verkehrssteigerung – man denke nur an die militärische Funktion von Strassen, an die Verantwortung für den Strassenbau oder an die Bekämpfung der Wegelegerer –, auch wenn gegenläufige Entwicklungen, zum Beispiel die Intensivierung des Zollwesens, beobachtet werden können.

Das Strassennetz des frühneuzeitlichen Kantons Zürich ist dank den meisterhaften Karten Hans Conrad Gygers (1599–1674) relativ gut bekannt. Insbesondere seine Kantonskarte und einzelne Regionalkarten sind für eine historische Auslegeordnung von grösstem Nutzen. Das Interesse des frühen Ingenieurs und Geografen war grundsätzlich wissenschaftlicher Natur, es war aber – mindestens der Obrigkeit – auch schon früh bewusst, welch politisches und militärisches Know-how in den Karten aufgearbeitet war. So übergab Gyger seine Kantonskarte von 1667 – eine der ersten Reliefkarten überhaupt, grundrissgetreu und plastisch in naturgetreuen Farben (Tempera) gemalt – nach über 38-jähriger Arbeit zusammen mit dem zugehörigen Marchenbuch der Zürcher Regierung; diese bewahrte das Gemälde im Rathaus auf, da es auch für einen militärischen Gegner von Wert gewesen wäre.

Direkt im militärischen Auftrag entstanden die sogenannten Quartierkarten Gygers, die heute auch in Faksimile vorliegen. Das Blatt über das «Freyambt-Quartier» wurde 1659 fertiggestellt. Auf ihm ist die Landstrasse, die bei Maschwanden über die Lorze und über den Haselbach führt, eingezeichnet. Die Reuss wurde bei Mühlau mittels einer Fähre überquert. Diese «Fahr» dürfte im Zusammenhang mit der Gründung des Kleinstädtchens

Maschwanden durch die Herren von Eschenbach im 13. Jahrhundert entstanden sein und ist zu Beginn des 14. Jahrhunderts erstmals urkundlich belegt. Aus dem Jahr 1481 datiert eine Aufforderung der Zürcher an die Maschwandner, die Strasse zur Fähre besser zu unterhalten (StAAG, Urkunden Merenschwand 6a). Dass die Zürcher Obrigkeit auch im 17. Jahrhundert an der Strasse interessiert war, geht aus der Rechnung des Zürcher Amtmanns in Kappel hervor. Diese liegt im Staatsarchiv (C II 4, Nr. 919); sie bezeugt, dass der Amtmann im Jahr 1628 Hilfe leistete «für die Erneuerung einer Brücke in Maschwanden, die vom Wasser verdorben war». Aus einem Streit 1740 mit dem Fährmann von Rickenbach wird klar, dass bei Mühlau eine «Hauptfahr» war, dass nämlich «der feer zu Müllau alle Wägen, Ochsen und Pferdte wie auch anderes grosses Vieh zu führen allein das Recht haben solle». Im 19. Jahrhundert war die Verbindung als «Strasse 3. Klasse» mit Fähre auf der sogenannten Wildkarte (1843–1851) verzeichnet. 1918 wurde der Betrieb der Fähre eingestellt; bis zum Bau der Reussbrücke im Jahr 1940 blieb lediglich eine Personenfähre in Betrieb.

Das Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz IVS hat die Verbindung und die noch bestehenden Brücken inventarisiert. Zur Lorzebrücke führt die Beschreibung aus: «Ein sehr schöner Bau führt in zwei einen Viertelkreis beschreibenden, flachen Bogen über die dort ca. 8 m breite Lorze. Auf der Höhe der geteerten, waagrecht führenden Fahrbahn ist die Brücke ca. 12 m lang und 7–8 m breit. Die Oberkante der Böschung liegt ca. 3 m über der Sohle des Bachlaufs. In einer der Böschungsmauern findet sich die Jahrzahl 1935. Es ist fraglich, ob diese das Baujahr bezeichnet. – Eine zweite Brücke, die nicht mehr direkt zur aktuellen Linienführung gehört, sondern aus dieser abzweigt und über den Haselbach führt, ist eine ältere Steinbogenbrücke.» Diese gehörte unzweifelhaft zur früheren Strassenführung.

Sebastian Brändli



Lorzebrücke Bibelos von Südosten und Teil der Brüstung.
(Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich)