

# Die gedeckte Holzbrücke an der Babenwaag versetzt

Autor(en): **Ess, J.J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **61 (1966)**

Heft 1-de

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-173969>

## **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.



*Die gerettete Babenwaagbrücke an ihrem neuen Standort, wo sie nunmehr vor allem als Zufahrt zu einem jenseitigen Bauernhof und als Fußgängersteg dient.*

### *Die gedeckte Holzbrücke an der Babenwaag versetzt*

Die Versetzung der Holzbrücke an der Babenwaag liegt schon einige Jahre zurück und war an und für sich kein Ereignis von eidgenössischer Bedeutung. Nun sehen wir aber, wie weiterhin alte Holzbrücken und Stege untauglich werden, weil sie den angewachsenen Verkehr nicht mehr aufzunehmen vermögen. Soll man sie abbrechen, soll man sie an einen stilleren Ort versetzen? Meist scheut man die Kosten und läßt das alte Bauwerk ohne Aufhebens zu machen verschwinden. Wir haben deshalb guten Grund, am Beispiel der Babenwaagbrücke zu zeigen, wie man es besser machen kann.

Wo die wilde Sihl zum erstenmal aus der voralpinen, gewundenen Talenge, die sie sich seit der letzten Eiszeit gegraben hat, ins offene Gelände tritt, wo die steilen Bergflanken zurückweichen, Fels und Wald teilweise ersetzt werden durch Wiesenhänge mit Bauernhöfen, muß schon in alter Zeit ein Flußübergang bestanden haben. Die beidseitigen Bauten werden zusammen als *Sihlbrugg-Dorf* bezeichnet; die dortigen drei Gaststätten verraten, daß häufig Fuhrleute einkehrten und wohl auch Zusammenkünfte stattfanden.

Von der ältesten Brücke an der ‚Babenwaag‘ ist leider weder ein Bild noch eine Beschreibung vorhanden. Sie – oder ihre Nachfolgerin – muß aber mit der Zeit baufällig geworden sein und gab besonders seit 1810 immer wieder zu Reparaturen Anlaß, so daß der Kanton Zug im September 1847 ein neues Bauprojekt aufstellte. Es war jedoch gut, daß die Ausführung nicht sofort zustande kam, denn zwei Monate später, im Sonderbundskrieg, wurde die Brücke von den Zugern verbrannt. Dafür bauten die beiden Kantone Zug

und Zürich die jetzige gedeckte Brücke 1849/50 gemeinsam nach den Plänen von Kantonsbaumeister Dietzinger von Wädenswil mit einem Kostenaufwand von 30 000 Franken. Sie mißt 39 m in der Länge und hat eine Fahrbahn von 2,90 m mit anschließenden 1,2 m breiten inneren Gehsteigen. Konstruktiv stellt sie ein kombiniertes Spreng- und Hängewerk dar. Die beiden Portale sind mit gut modellierten Vordachstreben und mit den durch Girlanden versehenen Kantonswappen geschmückt. Ein Jahrhundert lang hat das solide Bauwerk Fußgängern und Pferdefuhrwerken, einige Jahrzehnte lang auch dem motorisierten Verkehr gedient. Als sich aber vor einigen Jahren die Notwendigkeit erwies, den ganzen Verkehr an der Babenwaag neu zu ordnen, war es klar, daß dazu auch eine neue Brücke gehörte, die den heutigen Bedürfnissen zu genügen vermochte. Für den sicheren Griff, mit dem unsere Altvordern die Brückenstelle ausgewählt, ist der Umstand bezeichnend, daß die moderne Betonschwester nur wenige Meter von der alten entfernt angelegt wurde.

Was sollte aber mit der gedeckten Holzbrücke geschehen? Sie hatte ausgedient. Auf Abbruch verkaufen? Es wäre doch jammerschade gewesen um das konstruktiv prächtige, im Material noch sehr gut erhaltene und in seiner Art für den Kanton Zürich seltene Bauwerk. Den Behörden, der Vereinigung Pro Sihltal und der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz war gleicherweise an ihrer Erhaltung gelegen. Durch ihre Fachleute ließ die Baudirektion des Kantons Zürich die Frage eines neuen Standorts und Verwendungszwecks prüfen. Erst dachte man an eine Stelle zwischen Sihlbrugg-Dorf und -Station, wo sie gut sichtbar gewesen wäre und zudem als Zufahrt zu einem Gehöft sowie zur Holzabfuhr rechts der Sihl gedient hätte. Aber die größere Breite des Flußbettes hätte unverhältnismäßig hohe Kosten für die Anpassungsarbeiten verursacht. Dann kam man auf den alten Plan zurück, sie etwa 3 km weiter flußaufwärts zu versetzen, wo sie als Verbindung zwischen der zürcherischen Sihlmatt und dem Zuger Hof Hinterweid dient, deren Besitzer sich bisher mit einem unsicheren Hängesteg beholfen hatten. Im übrigen ist sie nur dem Fußgänger- und Kleinverkehr geöffnet.

Unter der Leitung von Kreisingenieur K. Gull besorgte das Militär den Abbruch; der Transport der Teile erfolgte während des Herbstes auf Lastwagen und die Aufstellung am neuen Standort durch Baufachleute. Großzügig hat der Kanton Zürich die Kosten in der Höhe von 120 000 Franken allein getragen, während Zug sich darauf beschränkte, die Regelung mit den Anstößern seiner Gebiete zu treffen.

Im Frühling darauf versammelten sich eine Anzahl Gäste zur Einweihung der alten Brücke am neuen Ort. Die beiden Kantonsregierungen waren vertreten durch Regierungsrat Dr. P. Meierhans, Zürich, und Regierungsrat C. Meienberg, Zug. Als Präsident der Vereinigung Pro Sihltal schloß alt Stadtrat *E. Stirnemann* seinen Angaben über die Geschichte der Brücke den Dank an die Behörde an für die Erhaltung des historisch und architektonisch denkwürdigen Bauwerks. Kreisingenieur G. Buchli machte die Gäste mit den technischen Angaben und den Vorgängen bei der ‚Züglete‘ bekannt; der Vertreter der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz und der Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege würdigte die Leistung der Zürcher Regierung als erfreuliche Tat im Dienste der Heimat. *J. J. Ess*