Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band: 74 (2007)

Artikel: Lorzebrücke : (Maschwanden, frühe Neuzeit)
Autor: Brändli, Sebastian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1045559

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

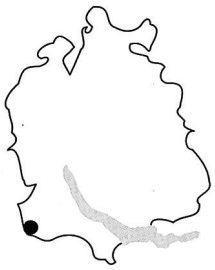
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 Wegelagerer –, 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 Pferdt 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 Wild-Karte (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 Haslebach 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)