

*Strecke ZH 453*      *Rorbas - Teufen - Flaach*  
*Linienführung 2*    *Linienführung des 19. Jhs. über den Schlossbuck*  
*Abschnitt 3*        *Rorbas; Alte Brücke*  
*Landeskarte*        *1071*

**GESCHICHTE**      *Stand Februar 1999 / do*

Die Tössbrücke von Rorbas dürfte als „grosser Steg über die Töss“ erstmals 1521 im Beschrieb des Ehfadens der jüngeren Öffnung von Rorbas sicher belegt sein (MEIER 1924: 45).

Unklar ist, ob der im UBZH (1916: X/Nr. 3882) erwähnte „steg ze Rorbotz“ mit dem „Herrensteg“ ZH 453.3.2 zu identifizieren ist, oder ob es sich um einen Steg etwas unterhalb der späteren Tössbrücke handelt, wie WANNER (1984: Karte 9) in Erwägung zieht. Sicher früher belegt als die Tössbrücke ist jedenfalls der „Herrensteg“.

Die Rorbaser Tössbrücke erscheint danach wieder in der Kantonskarte von GYGER (1667) – aber noch nicht bei MURER (1566), im Unterschied etwa zum Blindensteg bei Dättlikon (vgl. ZH 30.3). Der ZEHNTENPLAN von Rorbas aus dem Jahr 1770 kennzeichnet die Brücke als ungedeckte, wahrscheinlich fahrbare Holzbrücke mit Bohlenfahrbahn und vier Pfahljochen. Ein militärischer Situationsplan von 1783 (NEUJAHRBLATT der Militärischen Gesellschaft 1783) gibt (aufgrund eines Neubaus?) drei Joche an.

Die Brücke soll 1799 bei Kämpfen zwischen Franzosen und Österreichern beschädigt worden sein (vgl. etwa 3. Ber. ZD 1962/63: 36f., THOMANN 1919). Wahrscheinlicher aber ist, dass sie erst 1803 durch ein Hochwasser, welches das Mitteljoch wegriss, so stark beschädigt wurde, dass eine Erneuerung notwendig wurde; 1804 beantragte der Gemeindepräsident von Rorbas, Rudolf Schurter, aus diesem Grund 400 Schuh Bauholz (etwa 120 Laufmeter) aus dem obrigkeitlichen Hardwald für die Reparatur (nach DÜNKI 1994: 1).

Auf Initiative des Gerichtsherrn von Berg am Irchel, Junker Escher, der von den Bezirksstatthaltern von Rorbas, Freienstein-Teufen und Berg unterstützt wurde, wurde der Bau einer neuen Brücke in Erwägung gezogen, wobei anscheinend erstmals im Lauf des Jahres 1805 auch vom Bau einer gemauerten Brücke die Rede war. Beabsichtigt wurde offenbar die Herstellung einer gesicherten Verbindung zwischen dem Flaachertal und Zürich, Eglisau und Zurzach. Die Regierung erklärte sich nach zähen Verhandlungen bereit, an den Bau 1000 Gulden (2100 Fr. in zwei Tranchen) beizusteuern, verweigerte aber die Bewilligung eines Weggeldes; das Strassendepartement legte Pläne vor. Die restliche Bausumme war von den (bereits hoch belasteten) Gemeinden und interessierten privaten Geldgebern aufzubringen; neben vielen anderen (vgl. 3. Ber. ZD 1962/63: 36f.) leistete das Kaufmännische Direktorium Zürich mit total 1600 Fr. den grössten Einzelbeitrag (DÜNKI 1994: 1–3, ergänzt nach HELFENSTEIN 1965).

Die heute noch bestehende Steinbogenbrücke errichtete Baumeister Johannes Volkart in den Jahren 1806–1808 für 4500 Gulden. Sie wurde 1961 sowie erneut 1994 renoviert und dabei – entgegen der Stellungnahme der Kantonalen Denkmalpflege – verstärkt. Das Tuffsteingewölbe wurde abgedichtet und mit

Fahrbahnplatten aus armiertem Beton verstärkt; da dadurch die Fahrbahn höher zu liegen kam, musste auf den niedrigen Brüstungsmauern ein Eisen-Handlauf montiert werden. (3. Ber. ZD 1962/63: 36f.; DÜNKI 1994: 3–5; FIETZ 1943: 74, Abb. 65–66; SIEDLUNGS- UND BAUDENKMÄLER 1975: 114; NZZ, 8.4.1994: 57; Der Landbote Nr. 278, 28. 11. 94: 18).

Der am Bau verwendete Kalktuff stammt aus dem ehemaligen Gemeindesteinbruch von Rorbas, der südöstlich des „Adlers“ gelegen war und bis nach 1850 betrieben wurde (DÜNKI 1994: 3) – und nicht, wie von DE QUERVAIN (1984: 200) vermutet, aus den Tuffsteinbrüchen von Embrach oder von der Kalktuffverkleidung der Burg Freienstein.

Nach MEIER (1924: 119) soll die Verkehrsführung beim Bau der steinernen Tössbrücke stark verändert worden sein. Das ist fraglich, denn bereits der Zehntenplan von 1770 zeigt den „grossen Steg über die Töss“ und seine Zufahrten an der heutigen Stelle, wie ein Vergleich mit dem Übersichtsplan ergibt. Auch der zitierte Situationsplan von 1783 weicht mit der Lokalisierung des Stegs nur wenig flussaufwärts ab (aufgrund eines Neubaus?).

Einschneidende Eingriffe ins Siedlungsbild resultierten daher nur aus der Anlage der zwei hohen Zufahrtsdämme.

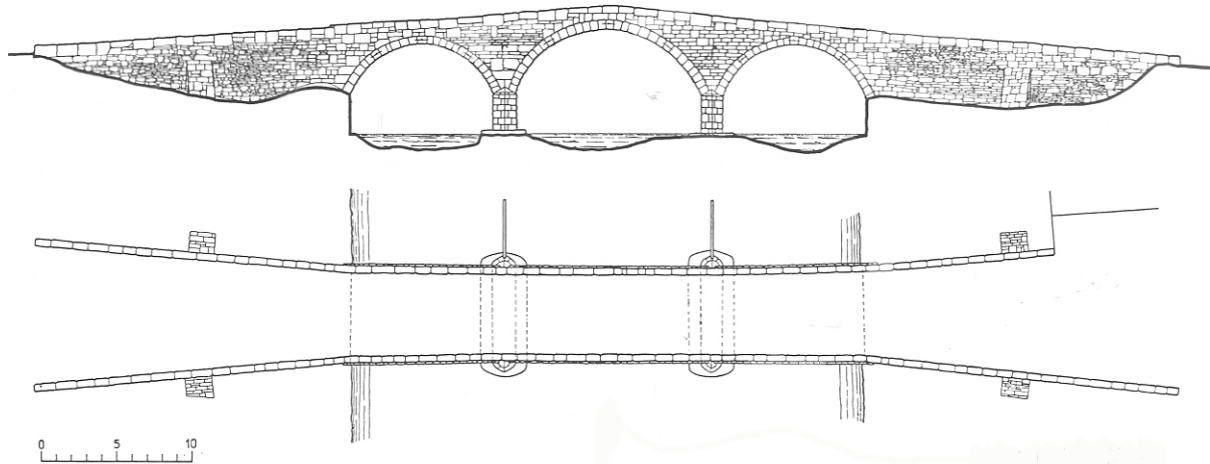
Die flussaufwärts gelegene „schiefe“ Brücke, welche die alte Brücke und den Dorfkern bereits früh vom Durchgangsverkehr befreite, wurde übrigens „1934–36, in der Zeit der schlimmsten Wirtschaftskrise, als Notstandsarbeit erstellt“ (KÄGI 1985: 44).

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 17. Juni 1998 / do*

Die altertümlich wirkende Tuffsteinbrücke gleicht mit ihren schlanken Flusspfeilern, ihrem mächtigen Mittelgewölbe („arche maîtresse“) und dem ausgeprägten Eselsrücken am ehesten einer französischen Kunststrassenbrücke des 17. oder frühen 18. Jahrhunderts (vgl. zu den Vorbildern MESQUI 1986 passim). Für den Bau grösserer Steinbrücken standen um 1800 in der Ostschweiz, wo der Holzbrückenbau fast ausschliesslich vorherrschte, anscheinend noch kaum aktuelle Vorbilder zur Verfügung.

Um eine ausreichende lichte Höhe des Bauwerks über dem Hochwasserstand zu ermöglichen, wurden beidseits der Brücke zwei Vorlanddämme errichtet, die als Zufahrtsrampen dienen; ihr Gefälle setzt sich auf der Brücke bis zum Scheitelpunkt fort. „Die Brücke weist Bogenweiten von 12,2 m und zwei Mal 9,2 m auf, die Pfeilerdicke beträgt je 1,5 m, die Gesamtlänge der Brückenkonstruktion 67 Meter.“ (DÜNKI 1994: 5)

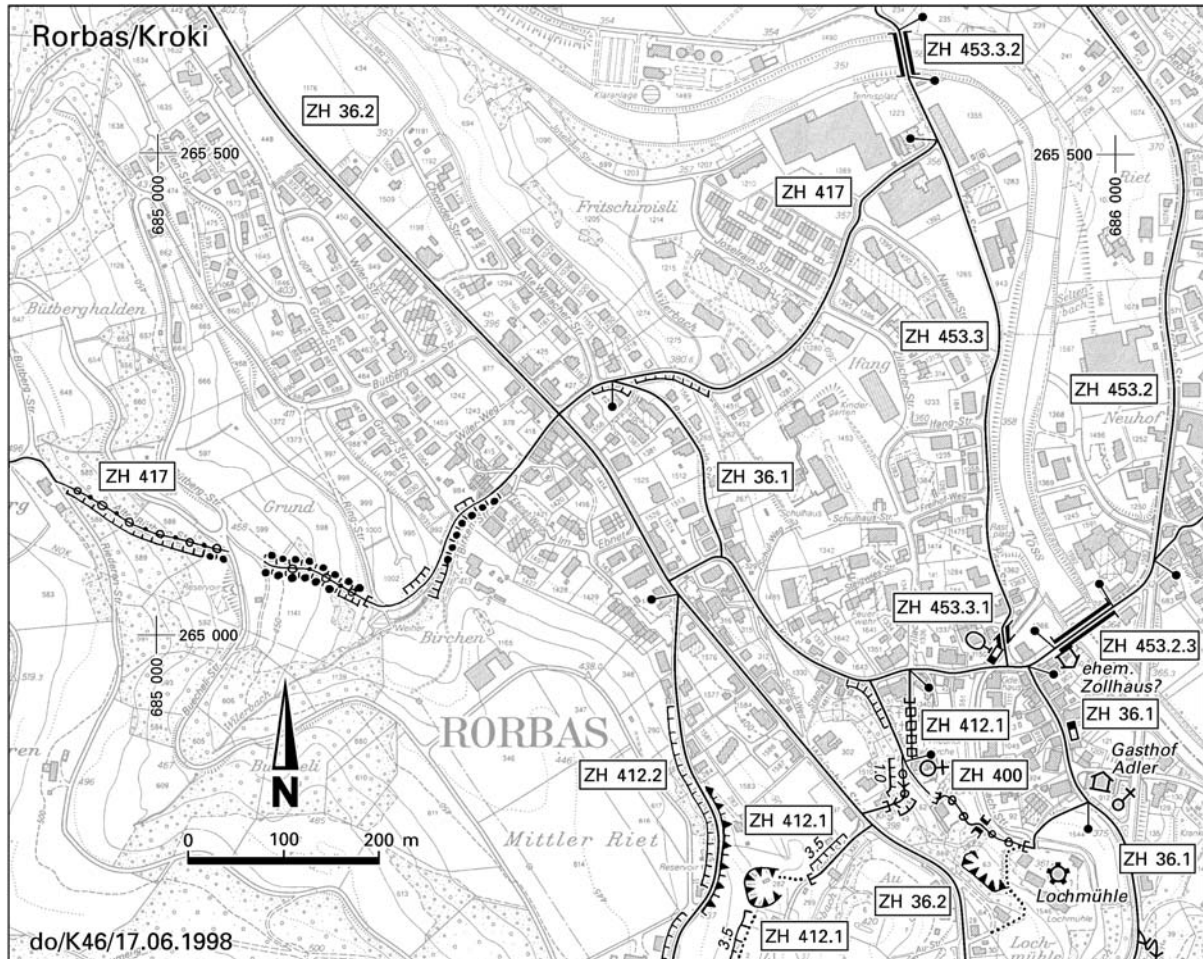
*Die Tössbrücke von Rorbas nach FIETZ (1943: Abb. 65).  
Abb. 1*



*Von der neuen, flussaufwärts gelegenen  
Tössbrücke her gesehen treten die  
schlanken Flusspfeiler, die gut  
proportionierten Gewölbe und der  
ausgeprägte „Eselsrücken“ der  
„Römerbrücke“ deutlich hervor. Nicht  
sichtbar sind die langen Vorlanddämme.  
Blickrichtung Nordwest. (do, 17.6.98)  
Abb. 2*



Die Lage der Tössbrücke im Scheitel des Tössbogens zwischen Rorbas und Freienstein geht aus dem Kroki hervor. Abb. 3



Die „Alte Brücke“ von Rorbas ist die erste grosse Mauerwerksbrücke, die im Kanton Zürich errichtet worden ist. Mit grosser Eleganz wiederholt sie klassische französische Vorbilder und bildet damit für die ganze deutsche Schweiz ein Bauwerk von grosser Seltenheit. Die Stabilität ihrer Ausführung hat es ihr erlaubt, nicht nur dem gefährlichsten aller Zürcher Flüsse, sondern auch den stetig zunehmenden Verkehrslasten über Jahrzehnte zu trotzen. Schliesslich fügt sie sich als zentraler Baukörper und unersetzliches Bindeglied zwischen Kirche, Burg und Taverne hervorragend in das Orts- und Landschaftsbild des untersten Tössstals ein. Dies alles begründet eine Einstufung als Objekt von nationaler Bedeutung.

— Ende des Beschriebs —