

Strecke ZH 1144
Landeskarte Maschwanden - Mühlau
1111

GESCHICHTE Stand Februar 1996 / TS, hus

GYGER hat in seiner Quartierkarte (II 1659) den Verlauf von Maschwanden über die Lorze und über eine Reussfähre (Bezeichnung Fahr) bis Mühlau aufgenommen.

Auch die zu Beginn des 18. Jahrhunderts entstandene Kopie von GYGER (1667) zeigt den Verlauf. Die Linienführung als Strasse 3. Klasse und die Fähre sind auch auf der Wildkarte (WILD 1843–51: XXV Affoltern und XXIX Knonau) dargestellt. Der TA (176 Mettmenstetten 1884) nahm noch ein Fahr auf, aber keine direkte Fahrwegverbindung mehr zu diesem.

Die Geschichte des Fahrs ist von Cornel Doswald in der Beschreibung der entsprechenden Aargauer Strecke (AG 967) detailliert aufgearbeitet. Folgende Ausführungen halten sich, diesen kürzend, z. T. wörtlich an seinen Text:

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts war das Fahr der wichtigste Reussübergang zwischen Rottenschwil/Unterlunkhofen und Sins. Die Geschichte des Fahrs beginnt in Maschwanden, wahrscheinlich mit der Gründung des Kleinstädtchens im 13. Jahrhundert durch die Herren von Eschenbach (zerstört schon 1309). Zu Beginn des 14. Jahrhunderts ist das Fahr zum ersten Mal urkundlich belegt (STAZH, F IIa 209, in: SCHNEIDER BERNHARD 1991: 83). Aus dem Jahre 1481 datiert eine Aufforderung der Zürcher Regierung an Maschwanden, die Strasse zum Fahr besser zu unterhalten (STAAG, Urkunden Merenschwand 6a).

1740 wird in einem Streit mit dem Fährmann von Rickenbach erstmals ausdrücklich ersichtlich, dass es sich um ein Hauptfahr handelte und dass nämlich «der feer zu Müllau alle wägen, oxsen und pferdt wie auch anderes grosses vieh zu führen allein das recht haben solle» (MÜLLER HUGO 1982: 8).

Die Zufahrt wird aus Zürcher und Zuger Sicht 1845 als schwierig geschildert. Die Ortsgemeinden von Obfelden, die allerdings am Ausbau der Rickenbacher Fähre interessiert waren, gaben an, die Strasse von Mettmenstetten über Maschwanden zum Fahr von Mühlau sei kaum befahrbar. Die aargauische Kantonale Baukommission stellte fest, der Übergang führe durch das Schachenland, das bei jedem grösseren Wasserstand hoch überschwemmt sei, wodurch die Verbindung unterbrochen werde (MÜLLER HUGO 1982: 17f.).

Der Betrieb der Wagenfähre wurde 1918 eingestellt (STEIMER 1922: 87). Eine Personenfähre blieb bis zum Bau der Reussbrücke 1940 in Betrieb (ROHNER 1985: 276f.; LEUTHARD 1941).

GELÄNDE Aufnahme 8. Mai 1995 / TS, hus

Die Strasse ist bis zum Übergang über die Lorze ca. 7 m breit asphaltiert. In Maschwanden finden sich entlang der Strasse historische Gebäude mit verschiedenen Wegbezügen. Eine z. T. mit einer Stützmauer gesicherte Böschung hat sich dort erhalten. Die Fortsetzung ist als geschotterter, ca. 2.5 m breiter Weg erhalten, der stellenweise leicht dammartig durch die Maschwander Allmend erhöht und von einer langen Baumreihe begleitet ist. Auf dem Damm der kanalisierten Reuss führt er schliesslich bis zur heutigen Brücke.

Auf dem Gebiet des Kantons Zürich sind die Brücken bedeutendste Substanz:

Ein sehr schöner Bau führt in zwei einen Viertelkreis beschreibenden, flachen Bogen über die dort ca. 8 m breite Lorze (Abb. 1). 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. In einem flachen, trocken gemauerten Bogen überspannt die ca. 5 m breite Brücke den dort ca. 3 m breiten Bach. Die Brücke ist nicht senkrecht zum Bach, sondern schräg zur Fliessrichtung gebaut. Die waagrecht über die Brücke führende Wegoberfläche liegt 1.5–2 m über der Bachsohle. Die Wegoberfläche ist bis fast zur Mitte der Brücke geteert. Die südliche Fortsetzung ist geschottert.

Auf einem alten Plan (Gemeindearchiv Maschwanden, undatiert, ohne Signatur) ist zu erkennen, dass der Haselbach früher weiter nördlich in die Lorze mündete. Die alte Verbindung nach Mühlau musste daher zwischen Dorf und Lorzenbrücke den Haselbach – vermutlich auf dieser Brücke – überqueren. Im TA (176 Mettmenstetten 1884) ist der über diese Brücke führende Weg als Fahrweg ohne Kunstanlage kartiert.

*Die Lorzenbrücke an der Kantonsgrenze erinnert stark an einen Bau aus napoleonischer Zeit.
Abb. 1 (TS, 13. 3. 1991)*



Im Vergleich zur Lorzenbrücke stellt die Brücke über den Haselbach sicher eine ältere Konstruktionsweise dar und gehörte wahrscheinlich auch einer früheren Strassengeneration dieser Verbindung an.

Abb. 2 (TS, 13. 3. 1991)



— Ende des Beschriebs —