

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 54 (2003)

Heft: 4: Planung zwischen Ideal und Wirklichkeit = Le projet entre idéal et réalité = Pianificazione fra ideale e realtà

Artikel: Mehr geplant als gebaut : historische Projekte zur Babenwag-Brücke in Sihlbrugg und zur Reussbrücke bei Sins

Autor: Grünenfelder, Josef

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-394257>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.05.2025

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

Mehr geplant als gebaut

Historische Projekte zur Babenwag-Brücke in Sihlbrugg und zur Reussbrücke bei Sins

Der Sihlübergang in der Babenwag gewann seit der Öffnung des Gotthardpasses und dem Ausbau der Strasse von Horgen nach Zug an Bedeutung. Verantwortlich für den Unterhalt der seit dem 15. Jahrhundert bestehenden Brücke waren die eidgenössischen Stände Zug und Zürich. Eine Reihe von Brückenplänen des 19. Jahrhunderts dokumentiert geplante und ausgeführte Projekte. Gleichzeitig sind sie, wie zwei weitere Planzeichnungen für die Reussbrücke bei Sins, Zeugnisse wechselnder Darstellungs- und Konstruktionsweisen des Brückenbaus.

Der Übergang über die Sihl in der Babenwag, dem heutigen Sihlbrugg, ist seit Urzeiten begangen.¹ Die Landverbindung zwischen Horgen und Zug, und mit ihr der Flussübergang über die Sihl, gewann mit der Eröffnung des Gotthardpasses und der Gründung der Stadt Zug gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts grosse wirtschaftliche Bedeutung. Seit der Übernahme der Vogtei Horgen 1406 sicherte Zürich den Verkehrsweg über den Horgener Berg. Der Weg über Horgen statt durch das Sihltal und über den Albispass bot als Vorteile nicht nur die Verkürzung des Landweges, sondern auch die Mittellage an der Wasserstrasse vom Walensee her.

Die Geschichte der Brücke

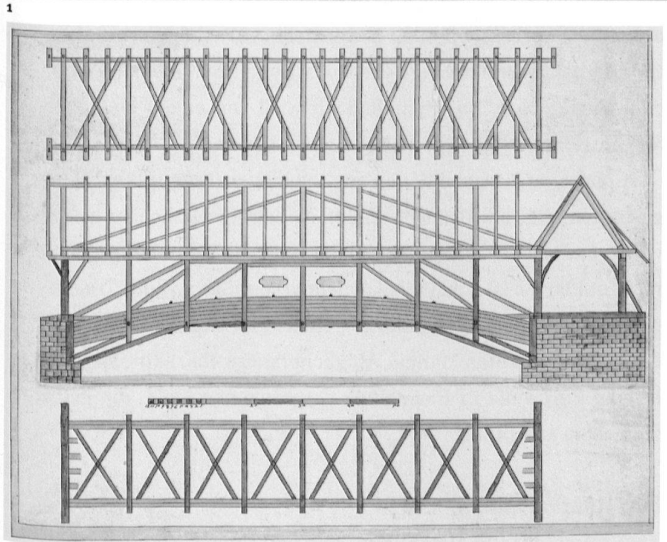
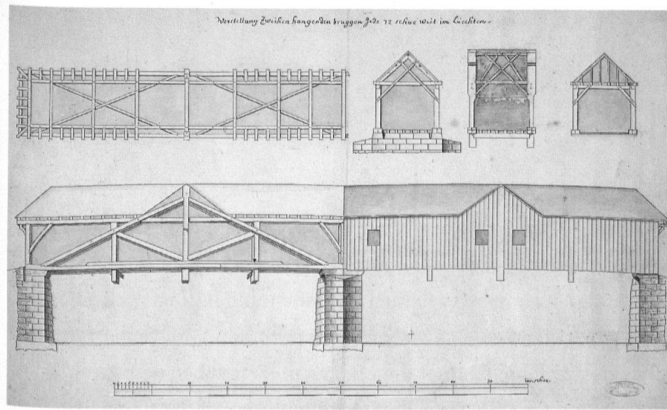
Die Geschichte der Brücke liest sich als Abfolge von immer wieder nötigen Unterhaltsarbeiten, von teils nur geplanten, teils ausgeführten Neubauten und lässt immer wieder die wirtschaftliche und politische Bedeutung des Flussübergangs aufscheinen.

Die Furt Babenwag² wird 1267 erwähnt.³ Im 14. Jahrhundert muss ein erstes Brückenbauwerk entstanden sein.⁴ Holzschläge und Zahlungen weisen auf einen vollständigen Neubau der Brücke in den Jahren 1416 bis 1419 hin.⁵ Verdingt wurden die Arbeiten nach dem 21. Juli 1416 dem Zimmermeister Johann Schlaf, Laden und Latten sägte Wernli Gerung. Die Verwendung von «Tachnagel» weist auf das genagelte Schindeldach der Brücke hin, das später wiederholt erneuert wurde, zum Beispiel 1570 und 1628.⁶

Die Städte Zürich und Zug teilten sich schon bei diesen ersten überlieferten Arbeiten an der Brücke hälftig in die Kosten,⁷ wie bis heute die beiden Kantone.

In der Mitte der Brücke hatten die Säumer und Sustmeister von Horgen und Zug den Sust- und Strassenrodel (1452 neu formuliert) zu beschwören, und auch nötige Baumassnahmen wurden von den Vertretern Zürichs und Zugs auf der Brücke selbst vereinbart. Sowohl Zürich wie Zug erhoben, je auf ihrem Ufer, ab ungefähr 1520 einen Strassenzoll.⁸ Die Aussage von Altamann Hans Schell von 1491, sein Vater sei lange vor [1472] Baumeister gewesen und «hab die Silbrug gehulffen machen»,⁹ bezieht sich auf die Wiederherstellung der wohl im Alten Zürichkrieg 1444 beschädigten Brücke durch den Zürcher Werkmeister Egli und den Zuger Baumeister Johann Schell aus dem Grüt (Allenwinden).¹⁰ In den Kappeler Kriegen wurde die Brücke umkämpft, blieb aber bestehen. 1537 ist der Bau eines steinernen Joches (Pfeilers) für 782 Pfund überliefert.¹¹ 1670 war dessen Reparatur nötig, auszuführen durch denjenigen Stand mit dem kostengünstigeren Angebot. Im zweiten Villmergerkrieg 1712 blieb die Brücke trotz Brandschätzungen auf der Zuger Seite unbeschädigt.¹² 1723 erfolgten grössere Reparaturen an den Widerlagern («Landvestinen»), 1746 an demjenigen auf der Zürcher Seite durch Meister Jakob Bär und Baumeister Carl Caspar Landtwing,¹³ ebenso 1756 und 1771. In der Regel lag die Ausführung der Arbeiten bei Zug.

Im Jahr 1800 befanden der Zürcher Bauinspektor Stadler¹⁴ und Baumeister Fidel Moos von Zug eine Reparatur «Höchst Nothwendig». Stadler beschreibt in seinem Bericht die zweijochige Brücke als sehr alt und baufällig, mit einem grossen Loch im Dach. An die Instandsetzung 1802 sagte Zürich sechs Tannen aus der «National-Waldung» des Amtes Kappel zu, und das Kriegs-Departement der Helvetischen Republik erlaubte Zürich, dafür 110 Livres aus der Zollkasse zu entnehmen.¹⁵ Der bedenkliche Bauzustand der Brücke veranlasste den Kanton Zürich 1820, einen Neubau vorzuschlagen und 1821 durch «Herrn Staatswerkmeister Stadler» (Johann Caspar Stadler, 1786–1867, Bauinspektor 1819–1850)¹⁶ einen Plan und eine Kostenberechnung



1 Projekt für die Sihlbrücke von 1821, «No. 4. Vorstellung Zweihen hangenden bruggen Jede 72 schue weit im Liechten =», Massstab über 100 + 10 Schuh, schwarze Feder, grau und rot aquarelliert, Staatsarchiv des Kantons Zürich (Plan M 653). – Oben: Aufsicht auf das Bundgebälk eines Jochs, Querschnitte über dem Widerlager in der Jochmitte und über dem Pfeiler. Unten: Ansicht der Konstruktion und der Verschalung.

2 Plan einer mit Eisenbolzen bestückten hölzernen Tragbogenbrücke, Massstab über 50 Schuh, Feder, aquarelliert, Staatsarchiv Zug (Pläne 9.II.C. Nr. 14). – Von oben nach unten: Bundgebälk, Seitenansicht mit aufgeklappter Portalansicht, Aufsicht auf das Fahrbahn-Tragsystem.

erstellen zu lassen. Zug liess ebenfalls ein Projekt ausarbeiten und stellte es dem zürcherischen Baudepartement zur Begutachtung zu. Diese, von «Schanzenherr Feer» durchgeführt, war im Prinzip zustimmend, wies aber auf technische Mängel hin. Wiederholte Mahnungen Zürichs an Zug blieben in der Folge unbeantwortet. Als schliesslich das zürcherische Baudepartement aus Gründen der Verkehrssicherheit die Widerlager instand gesetzt hatte, verlief die Angelegenheit nach 1825 im Sande.¹⁷ Dieser Projektphase können die Pläne in Abb. 1 und 2 zugeordnet werden.

Nachdem die Brücke beim Hochwasser vom August 1846 Schaden genommen hatte, stimmte der Zuger Kantonsrat am 24. September 1847 einem von Ferdinand Stadler entworfenen Neu-

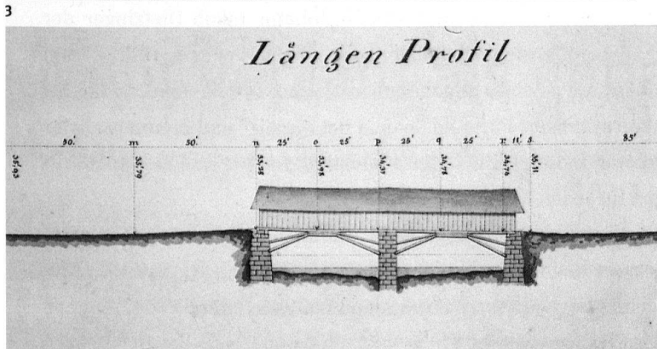
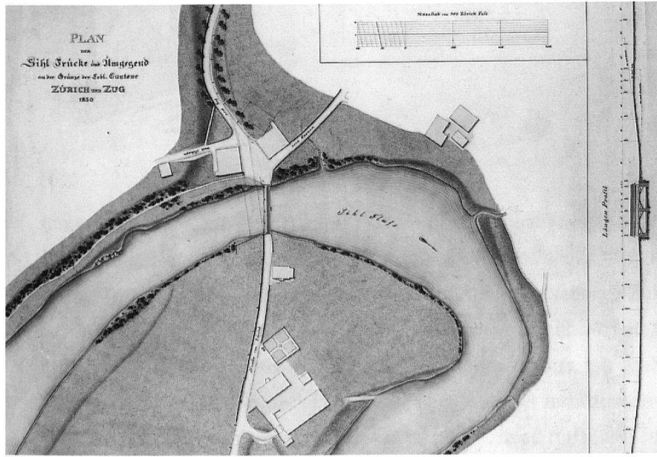
bauprojekt für Fr. 25 000.– zu.¹⁸ (Siehe Abb. 5 und 6.) Kurz danach wurde die alte Brücke am 7./8. November 1847 auf Beschluss des Kriegsrats der Sonderbundskantone niedergebrannt. Nach Kriegsende baute man eine Notbrücke auf Kosten des Kantons Zug, der zudem dem Stand Zürich den halben Materialwert der verbrannten Brücke, geschätzt auf Fr. 400.–, dann auf Fr. 300.–, zu erstatten hatte.¹⁹ 1849/50 erfolgte unter der Leitung des Zürcher Kantonsbaumeisters Oberst Johann Jakob Dietzinger der Neubau, offensichtlich auf der Basis der Stadler'schen Pläne,²⁰ auf einem um 3 Schuh angehobenen Niveau. Die Ausführung lag bei Maurermeister Fürst im Seefeld bei Zürich²¹ und Zimmermeister Johann Heinrich Heider in Winterthur. Die Aufwendungen betrugen für jeden Kanton Fr. 15 238.92.²²

Nach 1935 wurde an jeder Flanke der Brücke ein Fussgängersteg angehängt, um die Durchfahrt für den wachsenden Motorfahrzeugverkehr freizuhalten. Der autobahn-mässige Ausbau des Strassenknotens 1959/60 machte den Ersatz der Holzbrücke durch eine Konstruktion aus Spannbeton nötig. Von der ehemals eindrucklichen Baugruppe am Sihl-Übergang, bestehend aus der gedeckten Holzbrücke und den Gasthäusern Krone auf der Zürcher und Löwen auf der Zuger Seite samt ihren Nebenbauten, blieb lediglich die Krone übrig. Die Holzbrücke wurde weiter flussaufwärts wieder aufgebaut – auf Kosten des Kantons Zürich, des nunmehr alleinigen Eigentümers der Brücke; der Kanton Zug zeigte an der Erhaltung kein Interesse.²³

Eine Reihe von Projektplänen aus dem 19. Jahrhundert in den Staatsarchiven von Zürich und Zug dokumentiert die Bemühungen um die Sihlbrücke.

Zwei Projekte von 1821

Ein Zeugnis des vom Stand Zürich 1820/21 energisch geforderten, aber schliesslich unterbliebenen Neubaus dürfte ein sehr sorgfältig gezeichneter, biedermeierlich schlichter Plan sein (Abb. 1) – wahrscheinlich das 1821 von Staatswerkmeister Johann Caspar Stadler gezeichnete Projekt. Die Konstruktion ist pro Joch ein einfaches Hängewerk mit drei Hängesäulen, deren mittlere infolge der Spannweite und der Steilheit der Streben die Höhe des Dachfirstes erreicht, was Quergiebel jeweils in Jochmitte nötig macht. Die doppelt geführten, rund 13 Meter langen Hauptstreben umfassen die dazwischen liegenden Hängesäulen und die Fusspfette des Dachs. Holzversätze und Profile sind detailliert dargestellt. Die eingezeichneten Punkte an Kreuzungsstellen können Holzapfen oder Eisenelemente bezeichnen. Es scheint, dass die vorhandenen Widerlager und der Pfeiler sowie Teile der Brückenverkleidung wiederverwendet werden sollten. Die neu zu errichtende, lapidare Tragkonstruktion steht nämlich in einem gewissen Gegensatz zum Rahmen der Brückenwand, an welchem die abgeknickte Form der Büge und lange, leicht gebogene Diagonalstreben zwischen Pfosten und Fusspfette eher ins 17. als ins frühe 19. Jahrhundert passen.



3 «Plan der Sihlbrücke und Umgegend an der Gränze der Lobl. Cantone Zürich und Zug 1830», Massstab über 300 Zürcher Fuss, Feder, aquarelliert, Staatsarchiv Zug (Pläne 9.II.C. Nr. 11). – Im Feld rechts ein dem Situationsplan entsprechendes «Längen Profil» mit der Brücke (vgl. Abb. 4).

4 Sihlbrücke, «Längen Profil» mit Darstellung der auf einen mittleren Steinpfeiler abgestützten Brücke. Ausschnitt aus dem Situationsplan von 1830 (Abb. 3).

Vielleicht darf man einen zweiten Plan in der Zuger Planmappe (Abb. 2) als das in den Akten erwähnte, korrigierte zugerische «Gegenprojekt» aus dem Jahr 1821 ansprechen. Der Massstab ergibt eine Gesamtlänge des Brückenkörpers von etwa 125 Schuh, die für den Sihlübergang passt. Die einzigen stilistisch einzuordnenden Elemente sind die verkröpften Ovalfenster in spätbarocker Tradition. Zeittypisch ist das Hauptelement der Tragkonstruktion, ein mit vertikal eingesetzten Eisenbolzen bestückter Holzbogen, wie ihn schon Hans Ulrich Grubenmann beispielsweise an der Limmatbrücke bei Wettingen 1764/65 in sehr entwickelter Form mit verzahnten, gebogenen Balken verwendet hat.²⁴ Aus der Zeichnung lässt sich keine Verzahnung der Balken

ablesen. Unter dem Bogen liegt ein doppeltes Sprengwerk, und über ihm sind zwei doppelte Hängewerke angeordnet, von denen das innere sich je beim dritten Gebinde auf den Bogen abstützt. Zusätzlich sind Diagonalstreben zwischen den Widerlagern und dem ersten Gebinde unter dem Bogen und zwischen dem zweiten und dritten Gebinde über ihm eingefügt. Als Windverbände sind unter der Fahrbahn offenbar in den beiden Tragbögen verankerte Andreaskreuze eingefügt, ebenso zwischen den Gebinden unter dem Bundgebälk. Das Sparrendach wird von einem einfachen Stuhl aus Böcken über den Gebinden gestützt.

Gemischte Konstruktionen aus Tragbogen, Spreng- und Hängewerken sind bei Brücken nichts Aussergewöhnliches. In der vorliegenden Darstellung scheint die statische Vorstellung jedoch recht unklar. So ist zum Beispiel nicht erkennbar, wie der Tragbogen an den Widerlagern aufliegt – vielleicht einer der im Gutachten Feers genannten Mängel. Möglicherweise charakterisiert die braune Farbe die in Eichenholz vorgesehenen Teile, die gelbe diejenigen aus Tanne.

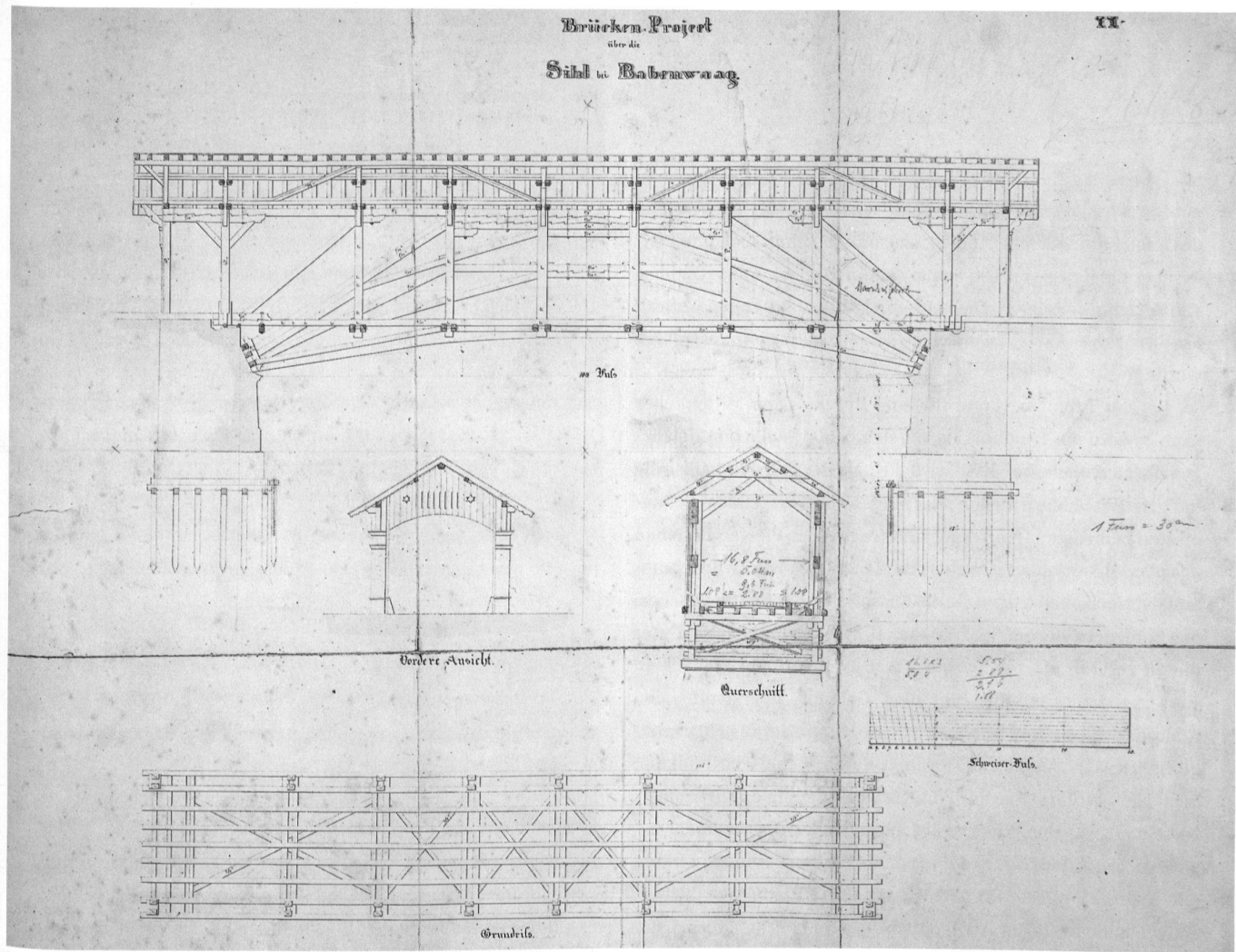
Ein Situationsplan von 1830

Eine miniaturhafte Darstellung der wohl noch aus dem Spätmittelalter stammenden Sihlbrücke findet sich auf dem Plan von 1830 (Abb. 3), der in sorgfältiger Zeichnung die Situation der Brücke mit dem Flusslauf, den einmündenden Strassen und den Hochbauten wiedergibt. Während die Hochbauten nur als rosa laivierte Flächen dargestellt sind, ist die Brücke selbst in Draufsicht auf das Schindeldach gegeben.

Das «Längen-Profil» (Abb. 4) zeigt sie zweijochig, mit einem mittleren Pfeiler aus Quaderwerk und gleichartig ausgeführten Widerlagern. Die Brückenjoche sind aus zwei übereinander liegenden, doppelten Sprengwerken gebildet. Der Brückenaufbau selbst hatte vermutlich keine tragende Funktion, sondern schützte nur Fahrbahn und Tragkonstruktion vor der schädlichen Nässe. Unten ist der Normalwasserstand und ein Hochwasserstand angedeutet. Letzterer erwies sich 1846 als zu niedrig, was 1847 den Anstoss zur Projektierung eines Neubaus durch den Architekten Ferdinand Stadler gab.

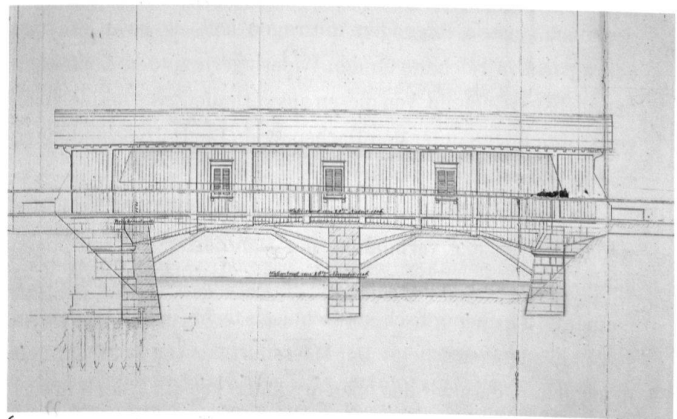
Das Projekt von 1846/47 und seine Ausführung

Die Planserie zu diesem Neubauprojekt ist erhalten. Die anschaulichste Vorstellung des Ganzen gibt das «QUERPROFIL / für / die neue Brücke / an der / BABENWAAG» (Abb. 6).²⁵ Der Plan zeigt die projektierte Brücke von der Unterwasserseite her, mit den anschliessenden, auf der Zugerseite zu korrigierenden Strassen-niveaus. Schwarze Linien und rosa aquarellierte Quadermauern deuten die mit Gefälle verlaufende alte Brücke mit dem Mittelpfeiler an sowie die über deren Fahrbahnniveau liegende Hochwasserkote vom 29. August 1846. Die mit roten Linien gegebene Ansicht der projektierten Brücke in höherer Lage zeigt eine klassizistische Verkleidung mit Jalousieläden. Bei den Stras-



5 «Brücken. Project über die Sihl bei Babenwaag – II», Massstab über 30 + 10 Schweizer Fuss, schwarze und rote Feder, rot aquarelliert, unsigniert, wohl aus dem Büro von Ferdinand Stadler, Staatsarchiv des Kantons Zürich (Plan M 348). – Von oben nach unten: Längsschnitt, Querschnitt, Grundriss.

6 Projekt für die Sihlbrücke von 1846, «Sihl. Sihlbrugg (Babenwaag) Querprofil», schwarze, rote und blaue Feder, aquarelliert. Verso beschriftet: «Brücken. Sihlgebiet No. 18a Sihl Sihlbrugg (Babenwaag) Querprofil Proj. 1846. Bau 1846», Staatsarchiv des Kantons Zürich (Plan M 344.).



senniveaus ist die Höhenlage von Bauteilen der durch die nötige Höherlegung der Strasse betroffenen Bauten angegeben. Obwohl unsigniert, handelt es sich sicher um das Stadler'sche Projekt.

Wohl aus dem Büro Ferdinand Stadlers stammt das zum obigen passende, unsignierte «Brücken.Project über die Sihl bei Babenwaag», das die Konstruktion der projektierten Brücke zeigt (Abb. 5). Der Längsschnitt durch die einjochige Brücke mit acht Gebinden und je einem Einfahrtsrahmen zeigt eine kombinierte Konstruktion aus einem Sprengwerk unter und einem Stabpolygon zwischen doppelten Hängewerken über der Fahrbahn, ergänzt durch Diagonalstreben zwischen dem jeweils ersten und zweiten Gebinde.²⁶

Die Pläne für den 1849/50 durchgeführten Wiederaufbau der Brücke zeigen, dass sie auf dem Stadler'schen Projekt basieren, ja es praktisch unverändert übernehmen.²⁷

Projekte für die Reussbrücke bei Sins

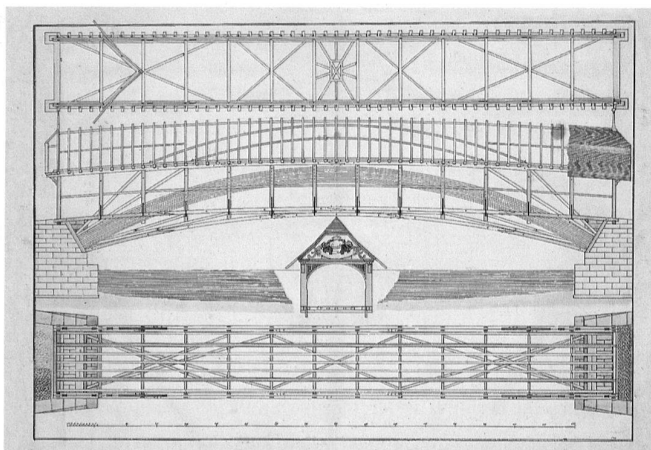
Zwei in der Zuger Planmappe zur Sihlbrücke liegende, unbeschriftete Projektpläne passen aufgrund der Längenmasse nicht zu diesem Flussübergang. Sie wirken jedoch wie die Illustration zur Baugeschichte der Reussbrücke bei Sins. Diese war zu Beginn des 19. Jahrhunderts – wie die Sihlbrücke – baufällig. Der Luzerner Werkmeister Joseph Ritter (um 1745–1809), der 1791 die elegante Hergiswalder Holzbrücke bei Kriens erstellt hatte,²⁸ zeich-

nete zwei Projekte für einen Neubau – das eine unter Verwendung des alten Mittelpfeilers (Abb. 8), das andere «ohne Joch und Pfeiler über die Reuss von 160 Schuh weith» (Abb. 7). Am 5. Oktober 1807 erteilte der zugerische Stadt- und Amtrat Ritter den Auftrag für das erstgenannte, zweijochige Projekt, das 1809 ausgeführt wurde.²⁹

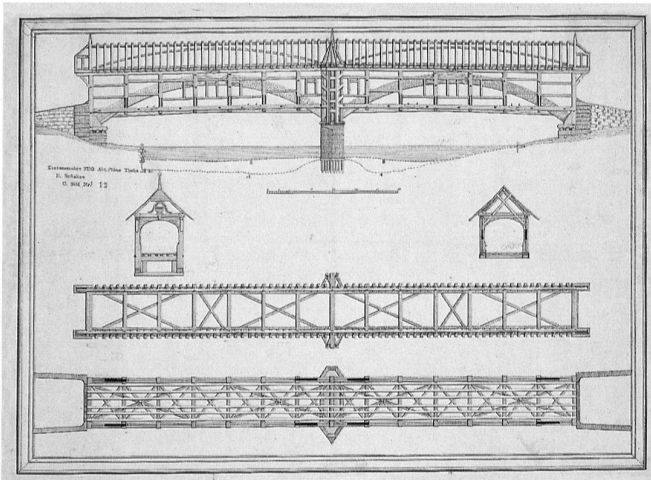
Bei der Projektvariante für eine Brücke ohne Mittelpfeiler (Abb. 7) wird die Tragfunktion von den beiden seitlichen Holzbögen übernommen. Auf diese wird die Last der Fahrbahn über die mit Eisenschlaudern an den (als Hängesäulen wirkenden) Seitenpfosten befestigten Querträger übertragen. Die Pfosten bestehen aus je zwei Kanthölzern, welche die Tragbögen wie Zwingen umfassen. Nach oben tragen sie die Fusspfetten des Sparrendaches, das bei jedem vierten Sparrenpaar Bundbalken aufweist. Unter diesen verläuft ein relativ schwacher Windverband aus aussen vier, zur Brückenmitte hin zwei Gebinde überspannenden Andreaskreuzen. Im Mitteljoch ist eine komplizierte, achtstrahlige Balkenkonstruktion angeordnet, deren technische Funktion nicht klar ist. Stärker ist der Windverband unter der Fahrbahn. Er besteht aus von den Widerlagern ausgehenden übereinander liegenden, je auf den Fuss des vierten und fünften Gebindes wirkenden Andreaskreuzen. Ergänzt wird er durch einen sehr flachen, einfachen Bogen in der Aussenflucht, der mit den Schlaudern der mittleren vier Gebinde verhängt ist und die Fahrbahn-Querträger der nach aussen folgenden mittragen soll. Je zwei einfache Schrägstreben reichen von den Widerlagern zu den Kopfenden der nächsten Gebinde. Von diesen aus verlaufen zwei dünne, flach gespannte Bögen unter den Dachsparren. Die Holzverbindungen sind mit Eisenbolzen gesichert.

Die Konstruktion wirkt zunächst durchdacht. Es ist jedoch weder die Art der Verbindung der Kanthölzer der Holzbögen deutlich gemacht, noch überzeugt die Kombination der einzelnen Elemente, die eher optisch-statischen als technischen Gesetzmässigkeiten zu folgen scheint. Der Massstab über 160 Schuh darf als Beleg gelten, dass wir das oben erwähnte Projekt Joseph Ritters von 1806 für eine freitragende Brücke ohne Mittelpfeiler vor uns haben.

Eine ähnliche Darstellungsweise wie der vorhergehende Plan, jedoch im Ganzen detailreicher und «technischer», zeigt das zweite Projekt (Abb. 8). Mit Ausnahme der rosa lavierten Steinteile treten Parallel- und Kreuz-Schraffierungen an die Stelle der Farben. Die Brücke ist um knapp 40 Schuh länger als die vorige. Beidseits des Wasserlaufes sind Überflutungsbereiche ausgespart, die zum Fluss hin mit überkreuzten Holzstämmen vor Unterspülung gesichert sind. Als Tragelemente fungieren einzig die Holzbögen, die als Verbund von leicht gekrümmten Lamellen zu verstehen sind, wie sie die von Joseph Ritter erbaute Spreuerbrücke in Luzern zeigt. Unter der Fahrbahn ist, zusätzlich zu den je schräg von den Widerlagern zum Mitteljoch geführten, über drei Gebinde reichenden Andreaskreuzen, ein Andreaskreuz pro



7



8

7 Projekt für die Reussbrücke bei Sins, unbeschriftetes Projekt einer einjochigen Holzbogenbrücke unter Halbwalmdach, Massstab über 160 + 10 Schuh, Feder, aquarelliert, Staatsarchiv Zug (Pläne 9.II.C. Nr. 13). – Von oben nach unten: Bundgebälk, Seitenansicht der Konstruktion und Ansicht des Portals mit Zuger Wappen, Aufsicht auf das Fahrbahn-Gebälk.

8 Projekt für die Reussbrücke bei Sins, unbeschriftetes Projekt einer zweijochigen Holzbrücke unter Halbwalmdach, Massstab über 10 + 50 Schuh, Feder, laviert, Staatsarchiv Zug (Pläne 9.II.C. Nr. 12). – Von oben nach unten: Ansicht ohne Verkleidung und Dachhaut von der Oberwasserseite her, Ansicht des Brückenportals und Querschnitt, Aufsicht auf das Bundgebälk, Aufsicht auf das Fahrbahngebälk und Horizontalschnitt durch die Auffahrten.

Gebinde eingesetzt. Ein kapellenartiger Vorbau schützt den vor die Brückenflucht tretenden Pfeiler. Die Ansicht des Portals mit den dreieckigen Täferfeldern in den Zwickeln über dem korbboogenförmigen Durchlass entspricht den Portalen an der bestehenden Brücke. Auch der Windverband und die Konstruktion des Sparrendaches mit überkreuzten Diagonalstreben, welche Seitenpfosten, Bundbalken und Sparren verbinden, findet man an der ausgeführten Brücke. Wir haben offensichtlich den 1807 zur Ausführung bestimmten Plan von Joseph Ritter für die Reussbrücke bei Sins vor uns. Die Pläne des Baumeisters Fidel Leimbacher von 1824 für die Verstärkung der Brücke bestätigen dies.³⁰

Résumé

Le passage de la Sihl dans la Babenwag prend de l'importance avec l'ouverture du col du Saint-Gothard et l'aménagement de la route allant de Horgen à Zoug. L'entretien du pont existant depuis le XV^e siècle et sa reconstruction après la guerre du Sonderbund sont pris en charge pour moitié par l'Etat de Zoug, pour moitié par l'Etat de Zurich. Une série de plans du XIX^e siècle se trouvant dans les archives des cantons concernés documente les états successifs, les projets prévus et réalisés. Ils témoignent des différentes façons de représenter et de construire des ponts. Enfin, dans cette série de plans de ponts sur la Sihl se sont glissés deux projets de Joseph Ritter datant de 1807 pour un pont sur la Reuss près de Sins.

Riassunto

Con l'apertura del passo del San Gottardo e l'ampliamento della strada Horgen-Zugo, il ponte sulla Sihl nella Babenwag diventò un collegamento importante. La manutenzione del ponte di origine quattrocentesca e la sua ricostruzione dopo la guerra del Sonderbund furono assicurate dai cantoni confederati di Zugo e Zurigo, che si divisero gli oneri. Una serie di disegni tecnici del XIX secolo, conservati negli archivi di Stato dei due cantoni, documenta gli stati del ponte, gli interventi attuati e i progetti non realizzati. Nell'insieme, questi documenti testimoniano dei differenti modi di rappresentare e costruire un ponte. Nel corso del tempo, nella cartella contenente i piani relativi al ponte sulla Sihl sono scivolati anche piani riconducibili a due progetti di Joseph Ritter del 1807 per il ponte sulla Reuss presso Sins.

ANMERKUNGEN

- 1 Hans-Ulrich Schiedt, «... und so das ein offne landstras sin» – *Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug*, in: *Tugium* 16, 2000, S. 61–77.
- 2 Bedeutung des Namens: Wag (mittelhochdeutsch) = wo das Wasser ruhiger fliesst, Untiefe; Babo = Personenname; siehe Beat Dittli, *Orts- und Flurnamen im Kanton Zug*, Zug 1992, S. 399.
- 3 Urkunde der Edlen von Schnabelburg vom 20.3.1267: Urkundenbuch der Stadt und Landschaft Zürich (UBZH), Zürich 1888–1952, IV, Nr. 1344.
- 4 Einnahmen «von der brug ze Babenwag» weisen schon 1413/14 auf eine Sonderabgabe für den Brückenbau hin. Ausgaben für die Brücke erscheinen erst ab Anfang 15. Jh. in den zürcherischen Säckelamtsrechnungen, weil Horgen erst in dieser Zeit zürcherische Vogtei wurde; siehe Paul Kläui, *Geschichte der Gemeinde Horgen*, Horgen 1952, S. 262, 285.

- 5 Urkundenbuch von Stadt und Amt Zug (UBZG), Zug 1952, Nr. 594.
- 6 Staatsarchiv des Kantons Zürich (StAZH), F III 4. Vgl. Kläui 1952 (wie Anm. 4), S. 285, Anm. 119.
- 7 Zürich zahlte 127 Gulden, Zug 96 Gulden: StAZH, F III 32 und B VI 203, S. 91.
- 8 Kläui 1952 (wie Anm. 4), S. 286.
- 9 UBZG, Nr. 730, Anm. 22, Nr. 1564.
- 10 Der Bau wird erwähnt in der Kundschaftsaufnahme im Strassenstreit von 1491: UBZG, Nr. 1564. Für die zeitliche Ansetzung des Baus ist massgebend, dass der Vater des 1447–1491 genannten Ammanns Johann Schell von Zug Baumeister war, und der 1491 noch lebende Rüdi Peter von Blickensdorf mitgearbeitet hatte; siehe Kläui 1952 (wie Anm. 4), S. 285, Anm. 120.
- 11 Kläui 1952 (wie Anm. 4), S. 285, Anm. 121.
- 12 Anton Weber, *Die Brücken über Sihl, Reuss und Lorze im Zugerlande*, in: *Zuger Neujahrsblatt* 1897, S. 3–31, hier S. 8.
- 13 Staatsarchiv Zug (StAZG),

Brücken A 136 XII. B.: «Rechnung wegen der Landveste und thammes der Sylbruchh/zürcher Seithen so Specifiert de ao 1746».

14 Offenbar der Zürcher Holzwerkmeister Konrad Stadler; siehe Peter Hoegger, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Aargau, Bd. VIII, Der Bezirk Baden III, Das ehemalige Zisterzienserkloster Wettingen*, Basel 1998, S. 451, Anm. 1025.

15 StAZG, Waldstätter-Archiv, Theke 38: XV Reparatur der Sihlbrücke.

16 Carl Brun, *Schweizerisches Künstlerlexikon*, Bd. 3, Frauenfeld 1913, S. 199.

17 StAZH, VV I 2, 4 und VV I 2, 5 (Protokolle des Baudepartements Tom IV und V).

18 Andreas Hauser, *Ferdinand Stadler (1813–1870). Ein Beitrag zur Geschichte des Historismus in der Schweiz*, Zürich 1976, S. 291, Kat.-Nr. 94.

19 StAZH, V III 207.1.

20 StAZH, Pläne M 344–354 (vgl. Anm. 25–27), Akten V III 207/208; StAZG, Theke 44 1848–73.

21 StAZH, V III 207.1: Vertrag des Strassendepartements des Kantons Zürich und der Strassenkommission des Kantons Zug mit Baumeister Fürst 20.8.1849.

22 Weber 1897 (wie Anm. 12), S. 9.

23 J. J. Ess, *Die gedeckte Holzbrücke an der Babenwaag versetzt*, in: *Heimatschutz* 61, 1966, Nr. 1, S. 20–21.

24 Hoegger 1998 (wie Anm. 14), S. 382–383, Abb. 476, 477; Massimo Laffranchi, Paolo De Giorgi, *Some remarks on the Grubenmanns' wooden bridge structures*, in: Angelo Maggi, Nicola Navone (Hrsg.), *John Soane and the wooden bridges of Switzerland. Architecture and the culture of technology from Palladio to the Grubenmanns*, Begleitbuch zur Ausstellung, Museo Palladio, Palazzo Barabaran da Porto, Vicenza; Archivio del Moderne, Mendrisio, u. a. a. O., Mendrisio/London 2002, S. 115–135, v.a. S. 126–127.

25 Die übrigen Pläne der Serie im StAZH: Querprofil, 35,7 × 59,2 cm (Plan M 345). – Längenprofil, 22 × 35 cm (Plan M 346). – «Brückenwiderlager an der oberen Sihlbrücke», Massstab über 50 Fuss, 44,2 × 64,2 cm, schwarze Feder, aquarelliert, signiert «F. Stadler architect. 1847» (Plan M 349). – «Pfeiler-Ansicht», 63,4 × 43,4 cm, signiert «F. Stadler architect. 1847»

(Plan M 351). – «Sihl. Sihlbrugg (Babenwaag) Ged. Hölz. Brücke (Ansicht)» (auf Registratur-Etikette), 45,8 × 61,6 cm, schwarze und blaue Feder, rot aquarelliert. «Obere Sihlbrücke», «I». Ansicht der klassizistischen Verkleidung. Unten rechts: «kopiert nach dem Original von H. F. Stadler von J. Kienast» (Plan M 347).

26 Zugehörig ist die dem abgebildeten «Querprofil» gleichgestaltete Brückenansicht «Obere Sihlbrücke» «I» (StAZH, Plan M 347) (vgl. Anm. 25).

27 «Obere Sihlbrücke. Widerlager», 48,2 × 64,3 cm. Entspricht Stadlers Plan M 349, aber ohne Pfahlrost-Angabe. Rechts unten «April 1849» (StAZH, Plan M 350). – «Pfeiler Querschnitt», 50,8 × 65,6 cm. Details vom Auflager des Sprengwerks und der Fahrbahn. Unbezeichnet, unsigniert (StAZH, Plan M 352). – «Brückenwiderlager der oberen Sihlbrücke», «Ansicht gegen der Brücken-Oeffnung», «Grundriss vom Rostwerk», «Seitenansicht», «Profil CD», «Grundriss von AB», «Profil E», Massstab über 40 Fuss, 45 × 132 cm, schwarze Feder, braun, rot und grau aquarelliert. Wirkt wie die Zusammenfassung der Pläne von 1849 (StAZH, Plan M 353). – «Obere Sihlbrücke. Rostwerk».

Gleiche Darstellungsweise wie Plan M 353. Massstab über 14 Schweizer Fuss, darüber «1/40», rechts unten «April 1849» (StAZH, Plan M 354).

28 Xaver von Moos, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern, Bd. I, Die Ämter Entlebuch und Luzern-Land*, Basel 1946, S. 348, Abb. 276, 277.

29 Bericht über die von Ritter 1804 und 1807 gemachten Untersuchungen; Voranschlag für den Neubau über 25 400 Gulden: StAZG, Abt. I, Theke 55. Vgl. Georg Germann, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Aargau, Bd. V, Der Bezirk Muri*, Basel 1967, S. 486–490.

30 StAZG, Abt. Pläne, Theke 9, II B. Vgl. Germann 1967 (wie Anm. 29), S. 469, Abb. 354.

ABBILDUNGSNACHWEIS

1, 5, 6: Staatsarchiv des Kantons Zürich. – 2–4, 7, 8: Denkmalpflege Zug (Alois Ottiger)

ADRESSE DES AUTORS

Dr. Josef Grünenfelder, Kunstdenkmälerinventarator, Denkmalpflege Zug, Hofstr. 9, 6300 Zug