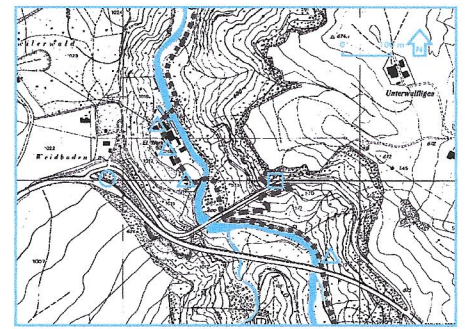




Die Verbindung von Berg und Tal

Die Lorzentobelbrücke als spezielle Form der Wirtschaftsförderung



□ Standort ▲ Objekttafel ○ Bus

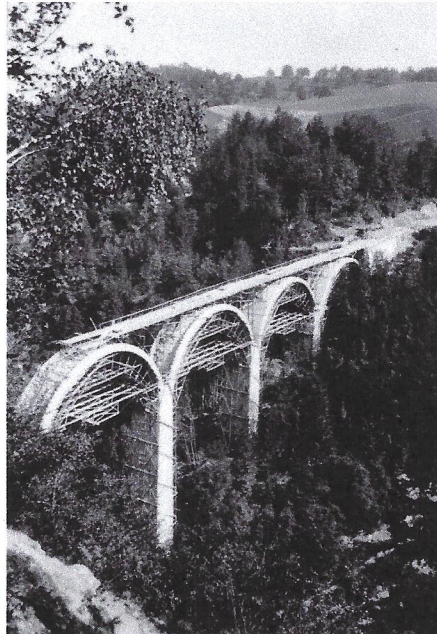
Hinunter und Hinauf



Mit schöner Abbildung: Fahrschein der «Elektrischen Strassenbahnen Zug» (E52).

Bevor die elegante Bogenbrücke stand, waren die Verkehrsverbindungen sehr umständlich: Wer von Zug oder Baar nach Menzingen, Neuheim oder ins Ägerital gelangen wollte, musste hier ins Lorzentobel hinabsteigen, die Lorze überqueren und auf der anderen Seite wieder die Steigung überwinden.

Ab 1834 schnurrten die Spindeln in der Spinnerei Unterägeri; seit damals mussten die Rohmaterialien und die Fertigprodukte entweder hier durch das Lorzentobel oder über den Chämistall und Allenwinden nach Unterägeri transportiert werden. Kein Wunder, betonten schon im 19. Jahrhundert Politiker aus dem Ägerital, dass eine bessere Verkehrsverbindung entscheidend war für den Anschluss an die Welt, um «den Kampf um die Existenz bestmöglich» führen zu können, weil «Handel und Verkehr, namentlich Ein- und Ausfuhr» unter den schlechten Strassen litten. Der Status Quo «vertheurt die Einfuhr erheblich und macht die Ausfuhr von gewissen Produkten fast unmöglich. Holzhändler, Hausindustrielle, Fabrikanten, Besitzer von Steinbrüchen und Landwirthe, kurz alle strebsamen Männer», sie alle hofften auf bessere Strassen.



Grosses Können der Ingenieure: Die Lorzentobelbrücke von 1910, entworfen vom Ägerer Franz Müller, im Bau.

Das Warten und die Feiern

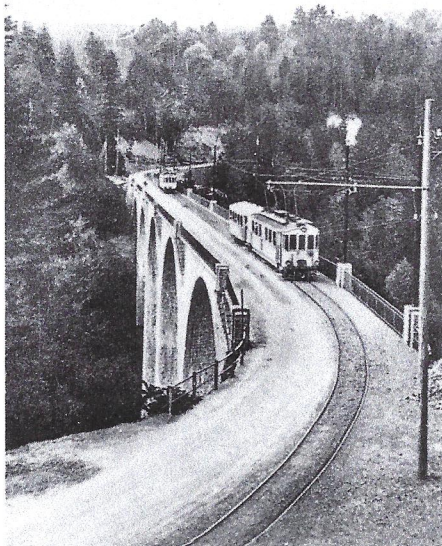
Das Hoffen konzentrierte sich vor allem auf eine Brücke über das Lorzentobel. Zwischen 1860 und 1893 arbeiteten Ingenieure nicht weniger als acht verschiedene Projekte für Brücken mit Zufahrtsstrassen aus. Schliesslich lag 1905 das Projekt von Kantonsingenieur Franz Müller auf dem Tisch, das der Kantonsrat genehmigte. Weil der Brückenbau umstritten war, legte der Kantonsrat das Projekt dem Volk vor, obwohl er selber hätte entscheiden können. 1906 stimmten 2733 Ja gegen 1472 Nein. Selten zuvor hatte eine Volksabstimmung mehr Emotionen geweckt. Nach Bekanntgabe des Resultats wurden in den Berggemeinden Kanonenschüsse abgefeuert, Glückwunschtelegramme verlesen, Feste gefeiert und mit Fackeln durch die Dörfer gezogen.

Kaum war mit dem Bau begonnen, stellte der Regierungsrat den Antrag, die Brücke von 6,1m auf 7,1m zu verbreitern. Der Grund dafür war das nächste grosse Verkehrsprojekt: Tal und Berg sollten mit einer elektrischen Strassenbahn verbunden werden. Im Dezember 1910 war die Brücke fertig erbaut und wurde dem Verkehr übergeben. Das elegante Bogenviadukt verband nicht nur zwei Gemeinden, sondern auch zwei Welten: Die Talgemeinden mit den Berggemeinden, Fortschritt mit Tradition, sie war ein Brückenschlag zwischen zwei Kantonsteilen. Fortan konnte man bequem über ein elegantes Viadukt Menzingen, Neuheim und das Ägerital erreichen. Die «Neue Zürcher Zeitung» kommentierte: «Die Opfer, die der Kanton Zug für seine neuen Bergstrassen bringt, werden reichen Gewinn tragen.»

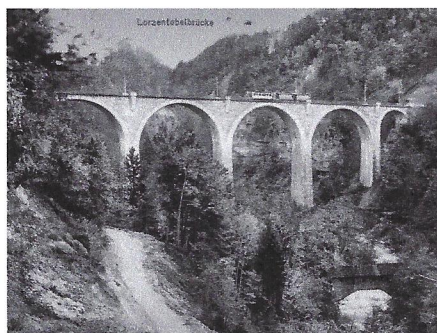
Das Tram und die Schäden

Von 1913 bis 1955 verband das Tram die Talgemeinden mit Menzingen und dem Ägerital und überquerte dabei die Lorzentobelbrücke. 1959 stellte man bei Kontrollen Risse in der Brücke fest. Schon beim Bau war die magere Betonmischung von eidgenössischen Experten bemängelt worden. Nun bestand zwar keine Einsturzgefahr, aber eine verminderte Tragfähigkeit. Deshalb führte man den Einbahnverkehr auf der Brücke ein. Sechs Jahre später waren die Risse breiter geworden, sodass als weitere Sofortmassnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h für Lastwagen eingeführt wurde. 1977 musste die Brücke wegen «akuter Einsturzgefahr» für ein halbes Jahr gesperrt und saniert werden. 1985 wurde die neue Lorzentobelbrücke aus Beton eröffnet; die alte Brücke wollte man sprengen. Dagegen setzte sich ein Komitee ein, welches die Brücke von 1910 als Baudenkmal erhalten wollte. 1986 stimmten über 63 Prozent der Zuger Bevölkerung für den Erhalt der Brücke. Seither steht sie als imposantes Baudenkmal in der Landschaft.

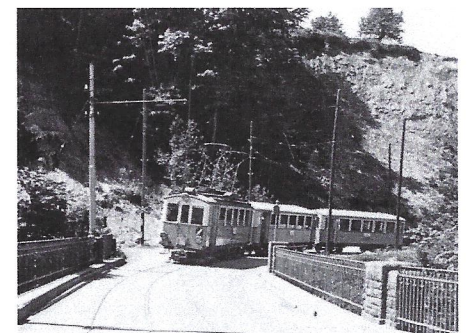
Lorzentobelbrücke



Seltene Situation: Gleich zwei Formationen der Trams befinden sich hintereinander auf der Lorzentobelbrücke.



Das Vorher und Nachher: Bevor die Lorzentobelbrücke stand, musste der Verkehr über den steilen Weg links unten rollen.



Schwungvoll auf die Brücke: Von 1959 bis 1985 floss der Verkehr, reguliert von einer Ampel, jeweils nur in eine Richtung.