



24. Mai 2006

Neue Schautafel mittlere Lorzenbrücke

›von Jürg Johner

Am Mittwoch 24. Mai 2006 konnte der Verein Industriepfad Lorze eine bebilderte Tafel mit verkehrs- und baugeschichtlichen Daten auf der Bergseite der alten, mittleren Lorzentobelbrücke mit dem neu geschaffenen Familienrastplatz mit Feuerstelle enthüllen.

Dr. Michael van Orsouw vertiefte den Tafeltext mit interessanten Ausführungen zur Baugeschichte und der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Brückenbaues. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts musste der Warentransport ins Aegerital durch das Lorzentobel, über die bei jedem Hochwasser gefährdete Holzbrücke abgewickelt werden. Diese unbefriedigende Verkehrsanbindung an das Tal behinderte die wirtschaftliche Entwicklung der Zuger Bergberggemeinden. Nachdem ein Bahnprojekt ins Aegerital sich als Utopie entpuppte, wurde der Wunsch nach einer sicheren Brückenverbindung ins Tal immer stärker. Schon damals war jedoch die Realisierung von Verkehrsprojekten, wie auch heute noch im Kanton Zug, sehr zeitaufwendig. Mit nicht weniger als acht verschiedene Strassen- und Brückenprojekten zwischen 1860 und 1893 wurde vergeblich versucht eine taugliche Verkehrsverbindung zu schaffen! Endlich 1905 genehmigte der Kantonsrat ein überarbeitetes Brückenprojekt von Kantonsbaumeister Müller, das schliesslich eine emotionale Volksabstimmung überstand. Kurz nach Baubeginn musste jedoch, wegen der neu geplanten Strassenbahn ins Berggebiet, die Fahrbahn von 6,1 auf 7,1 Meter verbreitert werden und konnte, trotz der durch die Projektänderung mit verursachten Kostenüberschreitung, mit Gesamtkosten von etwas unter einer Million Franken 1910 dem Verkehr übergeben werden. Die Gemeinden Zug, Baar, Ober- und Unterägeri sowie Menzingen beteiligten sich daran mit insgesamt 70'000 Franken.

Von 1913 bis 1955 verband das Tram die Talgerneinden mit Menzingen und dem Ägerital und überquerte dabei die Lorzentobelbrücke. 1959 stellte man Risse fest, die wegen einer verminderten Tragfähigkeit zur Anordnung des Einbahnverkehrs auf der Brücke zwangen. Bereits 1961 sprach der Regierungsrat von der Notwendigkeit, die alte Brücke mit fünf Pfeilern durch eine moderne Betonbrücke zu ersetzen. Grössere Risse im Brückenkörper zwangen 1967 zu einer sofortigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h für Lastwagen. Schliesslich musste 1977 die Brücke wegen „akuter Einsturzgefahr“ für ein halbes Jahr gesperrt und saniert werden. Ein Neubau wurde dringend. Die neue Brücke aus vorgespanntem Beton konnte 1985 eingeweiht werden. Die geplante Sprengung der alten Brücke verhinderte ein Komitee, welches das

Baudenkmal von 1910 erhalten wollte, mit einem knappen 2/3 Resultat anlässlich der Volksabstimmung von 1986.

Im Anschluss an die Tafelenthüllung stellte Philipp Buslinger vom Büro Andermatt für Landschaftsplanung den Familienrastplatz mit Feuerstelle und Kletterbaum vor. Martin Gisler, zuständig für Brückenbauten im kant. Tiefbauamt, weckte mit seinen Ausführungen zu den Problemen des Unterhalts des Baudenkmal das Interesse der Anwesenden.

Ein Besuch des neuen Familienrastplatzes am Nordende der alten Lorzentobelbrücke lohnt sich!