Die Dokumentation beschreibt auch Objekte (Strecken, Linienführungen, Abschnitte), welche nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten. Diese sind in der Inventarkarte als graue Linien dargestellt. Sie sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS).

Strecke ZG 171 *(Zug -) Talacher - Schönbrunn (- Menzingen)*
Landeskarte *1131*

GESCHICHTE *Stand Februar 1998 / hus*

Der Weg durch das Lorzentobel war eine der wichtigen Verbindungen von Zug und Baar in die Zuger Berggemeinden und dort v. a. nach Menzingen. WEBER (1886: 11) nennt diese Strecke zusammen mit der Fortsetzung an die Finsterseebrücke (ZG 191) als eine der alten Verbindungen des Kantons Zug.

Die problematische Stelle dieser Verbindung war die Querung des Lorzentobels mit den dortigen Auf- und Abstiegen und dem Flussübergang. In diesem Zusammenhang stehen die meisten Nachweise der Strecke selbst.

Die noch vorhandenen Brücken aus den Jahren 1759 und 1910 stellen verkehrs- und brückengeschichtliche Baudenkmäler von nationaler Bedeutung dar (besprochen unter ZG 171.1.1 und ZG 171.2.1).Die erste Karte, welche die Verbindung von Zug nach Menzingen zeigt, liegt mit der Zürcher Kantonskarte von GYGER (1620) vor. Interessant ist jedoch die Tatsache, dass diese Verbindung in den folgenden Karten von GYGER (1659 [I] und 1667) wieder fehlt. Seine Darstellung von zwei schon ab dem Zuger Stadtgebiet getrennten Aufstiegen einerseits nach Ägeri und andererseits ins Lorzentobel wird für Zug selbst auch in den Kartenaufnahmen von LANDTWING (1770 und 1771) bestätigt. Allerdings hatte sich gerade in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Tendenz durchgesetzt, dass auch der hauptsächliche Verkehr ins Ägerital bis Talacher die Menzingerstrasse nutzte (vgl. ZG 13). Eine ebenfalls von LANDTWING (o.D.) stammende Detailskizze vom Gebiet von Ussergrüt und Allenwinden zeigt für dieses Gebiet einen heute nur noch relikthaft vorhandenen Weg, der nördlich des Ägeri-Saumwegs (ZG 13.1) direkt auf Egg hinführte. Von Egg aus wäre aber nicht nur der nördliche Lorzenübergang, sondern auch derjenige über Nidfuren zu diskutieren (ZG 175).

Von den kleinmassstäblichen Karten zeigt die Kartenumsetzung des Pfyfferschen Reliefs der Urschweiz von CLAUSNER (1786/1799) am deutlichsten eine von der Zuger Loretokapelle aus ZG 1.1 abzweigende Linie durch das Lorzentobel nach Menzingen und zur Finsterseebrücke. Dieser Verlauf wird auch durch die Literatur bestätigt (WEBER 1886: 11; ITEN 1969: 35: Ausserhalb der Stadt befand sich die Richtstätte am Weg. "Bei der heutigen Loreto-, früher St. Katherinenkapelle Zg an der Abzweigung der alten Strasse nach Ägeri und Menzingen von der Baarerstrasse liegt das Galgenfeld mit dem Friedhof der Enthaupteten").

Unser konkreter Linienbeleg stützt sich im wesentlichen auf die grossmassstäblichen Karten des 19. Jahrhunderts (WILD 1843-1851: XXX Hirzel; ANSELMIER 1845/46; TA 191 Zug 1887). Ausgangspunkt der Strecke ist die Stadt Zug. Eine Siedlung ist in schriftlichen Quellen um 1190 zum ersten Mal erwähnt. Für 1242 ist Zug, eine kyburgische Gründung, als 'oppidum' und 1255 als 'castrum' überliefert. 1359 wurden dem wichtigen Verkehrsort von den Habsburgern das Zoll- und Sustrecht verliehen. 1415 erlangte

die Stadt Reichsfreiheit. Aus dem 15. Jahrhundert sind zwei Märkte des nun etablierten, regionalen Zentrums als schon bestehend überliefert. (KDZG II: 5ff.; SSRQ EINLEITUNG 1971; Zitat aus HSG I: 214).

Streckenendpunkt ist das 1217/22 erstmals nachgewiesene Menzingen (DITTLI 1992: 198.f.). Dort bildete die Siedlung als eine der drei sogenannten Berggemeinden im Spätmittelalter ein lokales, nach Baar kirchgenössiges Zentrum, ab dem 15. Jahrhundert mit eigener Kapelle in Schönbrunn, dann ab 1479 als Mittelpunkt einer eigenen Pfarrei (KDZG I: 217f. und 364).

Es gelang der Stadt Zug im Laufe der Zeit nicht, die Berggemeinden in eine territoriale Herrschaft einzubinden. In der Folge entwickelte sich ein konfliktreiches Nebeneinander, einerseits aufgrund der Abhängigkeit vom Zuger Markt und andererseits wegen der immer wieder von Schwyz unterstützten Wahrung der eigenen, politischen Unabhängigkeit. Die Konflikte betrafen nicht selten auch den Verkehrsweg selbst und liessen diesen entsprechend hervortreten. Allgemein scheinen die Interessen von Menzingen am Verkehrsweg aber grösser gewesen zu sein als jene von Zug.

Ein erstes Mal wird der Weg durch das Tobel 1531 im Zusammenhang mit dem Kappeler Krieg resp. der Schlacht am Gubel erwähnt: "Brugg, die über die Lorez gat und ein tüf Tobel vorhanden ist" (zit. nach WEBER 1897: 25). 1643 machte ein Hochwasser die Neuanlage einer damals gewölbten Brücke notwendig, die jedoch keine zwanzig Jahre später, 1662, selbst wieder weggerissen wurde. 1717 wurde die Reparaturbedürftigkeit der Brücke festgestellt.

Immer wieder wurden die Baufälligkeit resp. die Reparaturbedürftigkeit der Brücke sowie der schlechte Zustand der hinzuführenden Wege festgestellt, die bis dahin, 4 Fuss breit oder sogar schmäler, nur Saum- und Fussverkehr zuliessen. Brücken- und Wegarbeiten sind dann auch immer wieder gleichzeitig nachzuweisen. In die Mitte des 18. Jahrhunderts fiel der Entscheid, sowohl eine neue Brücke zu bauen als auch einen als Landstrasse geltenden Weg anzulegen, der zum "Gehen, Reiten und Karren" diene. Die Kosten teilten sich Zug und Menzingen. Die Anstösser und Bewohner wurden zu ausgedehnten Fronleistungen angehalten. 1759 wurde die neue, heute noch vorhandene, gedeckte Holzbrücke gebaut. (Über die konkreten Verhandlungen und Regelungen vgl. im weiteren den interessanten Artikel von WEBER 1897: 25ff.; WYSS ca. 1978; MOOS 1985: 7ff.).

Eine interessante Annäherung an die Verkehrs- und Transportverhältnisse durch das Lorzentobel, v. a. für den Wagenverkehr, bietet der Ende des 18. Jahrhunderts verfasste, österreichische, militärische Geheimbericht: "Von Menzingen über Etlebach, Schönbrunen, durch das Tobel auf den Tallacher nach Zug. Dieser Weg obwohlen er breit und gut ist wegen seiner Gäche von Schönbrunen durch den Tobel nach Tallacher mit Geschütz übel zu passieren, es seye denn man bedient sich statt Pferden des Hornviehes, welches diesen Weg in dortiger Gegend gewohnt ist; für Infanterie und Cavallerie ist dieser Weg gut - 1 1/2 Std." (VERZEICHNIS 1799).

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts galt diese Strecke wie die anderen wichtigen Strassen des Kantons als sogenannte

Verbindungsstrasse (MOROSOLI 1991: 312ff., Strassensystem von 1817). Für die Lorzentobelbrücke bestand laut dem Strassenverzeichnis von 1834 die Unterhaltspflicht des Kantons (MOROSOLI 1991: 304f.). Allerdings konnte die Steilheit der Wege im Lorzentobel den damals gesteigerten Verkehrs- und besonders den Transportbedürfnissen nicht mehr genügen. Immer vermehrt ist für den Wagenverkehr darum ein Ausweichen von und nach Menzingen auf den Strassen über Walterswil und Baarburg (ZG 164) oder aber von Baar aus direkt über die Hintersattelstrasse (ZG 159) greifbar.

Im STRASSENGESETZ von 1838 wurde dann auch die Strasse von Baar über Hintersattel nach Menzingen als Landstrasse 2. Klasse bestimmt (ZG 159) "unbeschaden einer Strasse durch das Lorzentobel".

—— *Ende des Beschriebs* ——