

Die Brücken über Sihl, Reuss und Lorze im Zugerland , Auszug Seiten 4-19

Anton Weber, in: Zuger Neujahrsblatt **1897 StAZG Lesesaal B 11/12**

(Transkribiert von www.villmergerkriege.ch in unveränderter Orthographie, Fussnoten in Klammern)

Nachweislich die ältesten, schon einige Jahrhunderte vor Christus benützten Alpenwege auf Schweizergebiet waren der grosse St. Bernhard im Wallis und die Bündner-Pässe, welche den Verkehr rheinabwärts an den Bodensee und von da über Kempten nach Augsburg und weiter vermittelten. Allein kunstgemäss angelegte Strassen waren das nicht. Erst aus der **Zeit Cäsars** (...) erfährt man von derartigen Verbesserungen. Der Verkehr mit Italien war damals schon beträchtlich, was der Umstand beweist, dass um jene Zeit der Weg über den grossen St. Bernhard in eine Kunststrasse umgewandelt, an deren Bau aber lange gearbeitet wurde. Im Strassenbau waren die Römer bekanntlich vorzügliche Meister. Zeugen sind mehrere von ihnen in unserm Vaterlande angelegte Strassenzüge, die heute noch als ganz solide Bauten gut Stand halten.

Für den Bewohner des Katons Zug hat von den aus römischer Zeit stammenden Strassen diejenige Anspruch auf Beachtung, welche von Zürich aus längs dem Zürichsee durch das Gaster über Wesen, dem Wallensee entlang nach Ragatz und von da über den Kunkelspass nach der Rheinebene bei Reichenau führte.

Jahrhunderte lang vollzog sich der Verkehr zwischen der Schweiz und Italien über die Bündner-Alpenpässe. Derselbe wird, soweit der Kanton Zug in Betracht kommt, lange Zeit hindurch nur geringe Dimensionen angenommen haben. Erst mit der im **13. Jahrhundert** eintretenden Eröffnung des Passes über den St. Gotthard konnte die Mittel- und Zentral-Schweiz auf kürzerm und daher vorteilhafterm Wege mit Italien verkehren. Die ersten urkundlichen Nachrichten besagen, dass um die Mitte des **13. Jahrhunderts** der Gotthard von Reisenden als Übergang über die Alpen benützt wurde. Sicher ist, dass am **10. April 1294** die ersten Warenballen, Wolle enthaltend, welche Kaufleute aus Monza gehörten, über den Gotthard spedirt wurden. Ein Übergang, der den Namen Strasse verdiente, bestand indes vor Beginn des **14. Jahrhunderts** nicht. Erst damals nämlich wird eines Saumweges und auch der stiebenden Brücke erwähnt, die oben in den Schöllenen um die steilen (durch die Gotthardstrasse mittels des „Urnerloches“ durchbrochenen) Felsen des Kilchberges herum- und Andermatt zuführte und den Namen deshalb trug, weil die Brücke stets von der wild hinunterstürzenden Reuss bespritzt wurde.

Abzweigend von der alten Römerstrasse, die den Verkehr, welcher von Basel und weiter her über Zürich und von da dem See entlang aufwärts den Pässen im Bündnerland zu- und nach Italien geleitet wurde, hatte sich schon in ziemlich früher Zeit das Bedürfnis geltend gemacht, die Gegenden des Zürich- und des Zugersees durch einen bestimmten Pfad miteinander zu verbinden. (...) [siehe hierzu Anton Weber, „Die Sihl – oder Horgerstrass und die Sust in Zug“, 1886]

Die erste Kunde über das Vorhandensein einer Brücke im Zugerlande bietet uns die Urkunde, welche Herzog Albrecht von Österreich am **25. April 1326** zu Baden im Aargau ausstellte und darin erklärte, es sollen die Bürger von Zug für die nächsten zwei Jahre den Zoll, welchen sein Bruder Leopold ihnen verliehen, an „der Bruggen ze Zuge“ zu beziehen das Recht, aber auch die Pflicht haben, den Zollertrag zur Verbesserung ihrer Stadt zu verwenden, worunter sicherlich bauliche Anordnungen, namentlich solche für entsprechende Befestigung des damals noch österreichischen Städtchens gegen Angriffe von den Urkantonen her zu verstehen sein werden. Unter dieser Brücke ist wohl diejenige zu verstehen, welche an der **Babenwage** über die Sihl führt. Hiefür spricht der Umstand, dass von einer Baute in der Stadt Zug, die den Namen Brücke wirklich verdient und als Bezugsstelle für Zoll geeignet oder hiefür bestimmt war, zu keiner Zeit die Rede ist. Da der Transit jederzeit vom Zürichsee her über Horgen nach Zug und von da nach dem Gotthard sich bewegte, indem der Verkehr der Reuss entlang über Gisikon nach Luzern ging, war auch die Brücke an der **Babenwage** der richtige Ort zur Erhebung der Zollgebühren der in das Gebiet von Zug ein- und weiter zu führenden Waren. Urkundlich kömmt es öfter vor und wird es der Kleinheit des Gebietes mitzuschreiben sein, dass unter dem Namen Zug nicht die gleichnamige Stadt, sondern der ganze Kanton verstanden werden muss. Im vorliegenden Falle darf angenommen werden, nicht die Stadt Zug sei als Ort, wo der Zoll bezogen wurde, zu betrachten, sondern derjenige Punkt an der Grenze des Ländchens, wo die von Horgen her kommenden Kaufmannsgüter die Sihl überschritten, schon deshalb, um Versuchen zu Unterschleifen, Umgehungen der Zollpflicht wirksam zu begegnen. Hiefür sprechen noch weitere Thatsachen, einmal die, dass die Stadt Zug von Alters her und bis **1798** den alleinigen Unterhalt der Strasse von der Sihlbrücke bis nach Zug, und zwar auch auf dem Gebiete der Gemeinde Baar, zu besorgen hatte, ebenso den Unterhalt der **Deinikoner- wie der Sihlbrücke**. Dafür hatte die Gemeinde Zug die Befugnis, den Ertrag an Zollgebühren zu beziehen. Letztere wurden seit unbekannter Zeit, soweit es die Güter betraf, welche zum Transit in die **Sust in Zug** verbracht werden mussten, allerdings an letztgenanntem Orte bezogen, was aber nichts gegen unsere Annahme beweist, dass selbe hinfällig machen würde.

Gegen Ende des **13. Jahrhunderts** geschieht des Bestandes einer Brücke an der **Babenwage** Erwähnung. Vor einer solchen überhaupt hat sich an jener Stelle sicherlich eine Furt befunden, zumal gerade dort, wo später die Brücke hingebaut wurde, der Übergang am wenigsten Schwierigkeiten bot. Die Sihl, die hier einen weiten Bogen bildet,

liegt daselbst mit dem anstossenden Gelände in einer Ebene, das Gefälle ist nicht bedeutend, das Bachbeet ziemlich frei von Steinen, der Wasserlauf bei der fast horizontalen Lage ruhig, weshalb die Verbindung beider Ufer gerade an dieser Stelle am leichtesten also in Folge der natürlichen Verhältnisse gegeben war. Nach Dr. J. L. Brandstetter stimmt in lokaler Hinsicht das „**Babenwag**“ mit den andern Orten, die den Namen Wag führen, überein. Wag bedeutet ein Gewässer mit unbedeutendem Gefälle, oder eine Fluss-Stelle mit beinahe horizontalem Laufe, auch die an einem solchen Flusse liegende Gegend, oder auch, wie beim **Tiefenwagli in Unterägeri**, eine Untiefe (aus Praxis der schweizer. Volksschule **1886**).

Die Verbindung der Gegenden des Zürich- und Zugersee's mittels eines von der dem erstern Gewässer entlang führenden **Römerstrasse** sich abzweigenden Weges, wird vom naturgemäss blossen Pfade sich zum Saumwege erweitert haben. Damals wird der Übergang über die Sihl mittels einer **Furt** bewerkstelligt worden sein. Als Folge des sich mehrenden Verkehrs, der mit der Eröffnung des **Gotthardpasses** zweifelsohne erhebliche Steigerung erfahren hat, wird eine Verbesserung des Weges, der nunmehr auf den Namen Strasse berechtigten Anspruch hat, und damit Hand in Hand gehend auch der Bau einer Brücke erfolgt sein.

Lässt sich der bezüglich Zeitpunkt auch nicht genau feststellen, so darf – per analogiam zu schliessen – immerhin angenommen werden, es habe schon im 13., wenn nicht gar schon im **12. Jahrhundert** an der **Babenwage** eine Brücke bestanden. In einer Urkunde vom **1. September 1274 des Klosters Wurmsbach** (...) wird nämlich einer **hinter dem Etzel gelegenen „Sihlbrugge“** erwähnt. Es ist das die Brücke, welche später wegen der Kühnheit des Baues vom Volke den heute noch fortlebenden Namen **Teufelsbrücke** erhielt. Die erste Brücke an dortiger Stelle baute Abt Gero von Einsiedeln zwischen **1101** und **1122**. Unter Zugrundelegung der Annahme, es sei der Verkehr auf der Horgner-Strasse, namentlich in betreff des Transits vom und nach dem Gotthard, ebenso bedeutend gewesen, wie derjenige auf der Pilgerstrasse über den Etzel nach Einsiedeln, dass mithin das Bedürfnis nach ordentlichen Strassen, wozu selbstverständlich Flussübergänge mittels Brücken gehören, fühlbar war, so liegt der Schluss nahe, dass ungefähr um die gleiche Zeit, als eine Brücke über die Sihl bei Einsiedeln nachgewiesen ist, auch eine solche an der **Babenwage** bestanden haben wird.

Historisch verbürgt ist das zwar erst durch die obenerwähnte Urkunde vom **25. April 1326**, sodann aus dem Jahre **1390** (...). Wir erfahren aus letztgenannter Zeit, dass es sich damals um den Bau einer Brücke daselbst handelte. Ob es der erste oder ein neuer Bau (an Stelle der morsch gewordenen oder vom Wasser weggerissenen Brücke) war, bleibt ungewiss. An diese Baute verabfolgten die **Klöster Kappel und Frauenthal**, ebenso eine Anzahl benachbarter zürch. Gemeinden Beisteuern, samthaft **17 Pfund 13 Schilling**. Daneben hatte jeder „Hodler“ (Händler, Frachtführer) per Pferd einen Beitrag von **8 Schilling** zu leisten. Die Brücke wurde von Zürich und Zug gemeinsam ausgeführt; jedes Ort trug nahezu gleich viel Kosten, die für Zürich **127 Gulden** und für Zug **97½ Gl.** betragen. Seither ist die Sache so geordnet worden, dass jeder Kanton genau die Hälfte der Baukosten trägt, ein Übereinkommen, das auch der Grenzlinie entspricht, welche für beide Kantone auf der Mitte der Brücke zusammentrifft, von jeher die Hälfte der Sihl je dem einen und andern Kantone zuteilend. So ist es geblieben bis auf den heutigen Tag. Bis **1798** hatte die Stadtgemeinde für die zugerseitige Hälfte der Brücken-Kosten aufzukommen, dafür aber auch, wie schon bemerkt, das Recht, von allen über die Brücke eingeführten Waren den Zoll zu beziehen. Die Helvetik brachte diesfalls eine Änderung, indem sie die Rechte und Pflichten der Gemeinde Zug dem Staate zuwies.

Durch Beschluss des Stadt- und Amtrates vom **7. November 1804** wurde festgesetzt, dass dem Kanton fortan zu Lasten fallen die Reussbrücke, die **Sihlbrücke an der Babenwage, die Deinikon- und die Rumentiker-Brücke** und dass als einzige Kantons- oder Comerzial-Strasse die Strasse von Zug über Inwil-Baar-Deinikon-Breitholz-Sihlbrücke zu gelten habe und dass alle übrigen Brücken und Strassen Sache der Gemeinden sein sollen.

Sieht man für den Augenblick von den gegenseitigen Verhandlungen ab, die im Laufe von mehr als fünf Jahrhunderten jeweilen hinsichtlich baulicher Instandhaltung der Brücken zwischen den Nachbarkantonen gepflogen wurden(...), und sieht man sich in der Geschichte nach etwas die **Sihlbrücken** betreffendem um, so sind es gerade jene Blätter, welche von Bürgerkriegen zu erzählen wissen und anlässlich auch der Sihlübergänge erwähnen. Brücken bilden in den militärischen Kreisen bekanntlich sog. strategische Punkte und haben daher in Kriegszeiten von jeher eine besondere Bedeutung. Der **Brücken über die Sihl zwischen Zug und Zürich** geschieht in dieser Beziehung dreimalige Erwähnung: erstlich im **alten Zürichkriege**, dann in den **Reformationskriegen** und letztlich im **Sonderbundskriege**, während selbe zur Zeit **des ersten Villmergerkrieges und des Toggenburger- oder Zwölferkrieges** eine besondere Bedeutung anscheinend nicht oder nur in geringem Masse besessen zu haben scheinen. [Bemerkung www.villmergerkriege.ch: auch **1656** und **1712** wird hier befestigt, versperrt, bewacht und der Handel unterbrochen].

Erstmalige Erwähnung finden die **Brücken über die Sihl an der Babenwage und bei Finstersee** in der vom schwyzerischen (aus Rapperswil gebürtigen) Landschreiber Hans Fründ geschriebenen, 1878 von der allgemeinen geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz veröffentlichten Chronik über den alten Zürichkrieg. [[Siehe Kriegszeiten im Hirzel](#).]

Die Stellung Zürichs zu den übrigen eidgenössischen Orten, welche zum ersten Bürgerkrieg Veranlassung gab, war eine bedenkliche, dem geschwornen eidgenössischen Bunde zuwiderlaufende, jedenfalls eine weit schlimmere als das Bündnis der sieben katholischen Kantone, das als Sonderbund so arg verschrieen wurde. Zürich, das auf blossen Versprechungen Österreichs sich stützen konnte, hatte, um gegen die übrigen Orte gerüstet zu sein, im **Winter 1442/43** seine Pässe und Grenzen gegen Zug durch eine „**Letzi**“ (verschanztes Lager) verwahrt, die nach Fründ, der als Augenzeuge berichtet, meilenweit am Horgnerberg beim **Hirzel** sich hinstellte.

Bei Wiederausbruch des Krieges, der bekanntlich um das Erbe des ohne Leibeserben verstorbenen Grafen Friedrich von Toggenburg im **Mai 1437** bereits seinen Anfang genommen und am **1. Dezember 1440** einen Stillstand erfahren hatte, konnte Zürich (**22. Mai 1443**) die Schanzen am Hirzel ob dortiger Sihlbrücke gegen die Luzerner, Urner und Unterwaldner, die mit der Zuger Mannschaft zu Baar im Felde lagen, mit Erfolg verteidigen und den Ansturm der 4 Orte für einmal abweisen. Darauf unternahmen die Zürcher von der Höhe des Albis aus einen Streifzug nach Baar hinab gegen die daselbst liegenden Eidgenossen. Einen Erfolg hatte dieser Einfall nur insoweit, als dass die Zürcher neben anderen Schädigungen Blickenstorf verbrannten. Darob erbittert, rückten die vier Orte neuerdings gegen die Zürchergrenze. „**Ze Bawenwag by der brugg**“ lagen die Zuger an ihren „Letzinen“, berichtet Fründ. Die Stellung der Zürcher am jenseitigen Ufer war aber, wie die Führer der Krieger aus den 4 Kantonen (die Schwyzer und Glarner lagen am Etzel und in der March), bald erkannten, durch einen Frontangriff von der Sihlbrücke [**Babenwag**] aus unbezwinglich; daher wurde der Rückmarsch angetreten, um mittels eines durch einen Teil der Krieger auszuführenden Einfalles in's Zürchergebiet den Gegner von der Seite zu fassen.

„Und am nächsten Frytag fruo (**24. Mai 1443**), berichtet Fründ, brechent sy uf, und zugend wider hinder sich gegen Zug und des hin wider **Vinstersee** und da über die stege, das sy über die Sihl kommend, ein grossen verren und herten bösen weg und wider dieselbe letze zuo, da sys auch mit gotz hilf meintent ze suchen und angegriffen“. Die Absicht der eidgenössischen Krieger, die Zürcher seit- und rückwärts zu fassen und aus der sehr guten Position herauszuwerfen, um dadurch den Weg an den Zürichsee und gegen Zürich selbst zu erzwingen, gelang. Nach langem und hartem, bis zur einbrechenden Nacht dauernden Kampfe, der von den Luzernern, Urnern, Unterwaldnern und Zugern erst am Nachmittage und ohne den auf folgenden Tag angesagte Zuzug der Schwyzer und Glarner abzuwarten, unternommen worden, gelang es, in die zürcherischen Schanzen einzubrechen und die Mannschaft zu überwältigen und gründlich zu schlagen.

Aus der angeführten Chronikstelle ist noch für unsern Zweck auf die Bezeichnung, dass die Eidgenossen bei **Finstersee** über **die** Stege in Feindesland [www.villmergerkriege.ch : Die Johanniterherrschaft Wädenswil war neutral.] gelangten, aufmerksam zu machen. Sie kann wohl kaum anders als so gedeutet werden, dass in jener Gegend damals schon zwei Übergänge über die Sihl bestanden. Zweifellos war dies vorab an der Stelle, wo sich heute noch die **Finsterseebrücke** befindet. Damals befand sich dort höchst wahrscheinlich nur ein primitiver Steg, zumal der Verkehr fast einzig nur denjenigen zwischen den beidseitigen nächsten (zürcherischen [resp. wädenswilerischen] und zugerischen) Nachbarn zu vermitteln hatte; das Bedürfnis nach einer fahrbaren Brücke machte sich sehr viel später geltend.

Fraglich kann sein, ob als Ort des zweiten Sihlüberganges die hinterhalb der Finsterseebrücke ganz auf Zürcherseite gelegene **Hüttner-Brücke** oder aber eine andere, westlich gelegene Stelle angenommen werden darf. Man kann diesfalls an die zwischen der **Finstersee- und der Sihlbrücke an der Babenwag** liegenden kleinern Übergänge über die Sihl, von denen unten noch die Rede sein wird, denken; es muss aber hier schon bemerkt werden, dass urkundliche Nachweise für die Existenz derartiger Übergänge nicht viel weiter als 100 Jahre zurückreichen. Dass von Zug aus nach **Finstersee** ein schwerer, harter und böser Weg führte, das ist dem Chronisten auf's Wort zu glauben. Wer heute, nach mehr als 450 Jahren [www.villmergerkriege.ch: dieser Aufsatz stammt von 1897], diesen Weg über das Lorzetobel zu machen hat, muss das bestätigen. Nach dem Jahrzeitbuch von Schattdorf, Uri (...) soll der Marsch über Baar und Hinterburg, wo zu Mittag gespiesen wurde, auf den **Finstersee-Steg** zu gegangen sein. Diese Angabe erscheint glaubwürdig.

Der folgende Bürgerkrieg, dessen Veranlassung in der Folge die Eidgenossen neuerdings - diesmal tiefgehender und nachhaltiger als je vor und nachher - entzweite, ist unter dem Namen **Reformationskrieg von 1531** bekannt. Während desselben hielten die Reformierten unter Hauptmann Jörg Zollinger von Männedorf die zürcherischen Höhen, welche die Sihlbrücke [**Babenwag**] beherrschten, mit zahlreicher Mannschaft besetzt, um einen Einfall katholischer Krieger abzuhalten, welche auf den gegenüberliegenden zugerseitigen Anhöhen ein Lager bezogen hatten. Die Sihlbrücke wird in den beidseitigen Rapporten recht oft und derart erwähnt, dass man sofort den Eindruck gewinnt, Lage und Besitz dieses Flussüberganges sind von besonderer strategischer Bedeutung. In 7 uns erhaltenen Schreiben berichtet der genannte Führer an seinen Vorgesetzten, Hauptmann Lavater (...), über dortige Lage, wobei er klagt über den Mangel an Büchenschützen, die an der Brücke selbst sich postieren, indem die Leute oben am Berge, am Hirzel, liegen wollen, wo sie eben nichts nützen können.

Zollinger beklagt ferner den Ungehorsam seiner Leute, ebenso den Mangel an Wein. Am **27. Oktober 1531** - 3 Tage nach dem Treffen am **Gubel** - weiss er zu melden, dass er letzte Nacht an der Brücke eine Schanze gebaut habe,

hinter welcher die Schützen sicher wären. Indes wurde noch gleichen Tags die zürcherische Besatzung an der Sihlbrücke von den katholischen Kriegern vertrieben und dann von letztern ein Streifzug an den Zürichsee unternommen, bei welchem, damaliger Kriegssitte entsprechend, übel gehaust wurde.

Die Reformierten fingen dann alsbald einen Zuger Krieger, den Stoffel Brandenburg von Zug, ein, fragten ihn über Verschiedenes aus, darunter auch betreff Art und Weise des durchgeführten Überfalles und der Vertreibung der zürcherischen Besatzung der Sihlbrücke. Aus den Antworten des Verhörten ergibt sich, dass die Katholischen mit „4 welschen (?) Fendlin (ein solches hatte damals eine Stärke zwischen 400 und 600 Mann) sammt dem von Einsiedeln“ aus dem katholischen Lager bei Inwil über einen Steg und durch „des Schaffners von Wädensweil Gericht“ (d.h. über den **Steg unterhalb Finstersee** durch die Gemeinden Schönenberg und Hirzel, welche damals unter der Verwaltung des im Schlosse zu Wädensweil residierenden Vertreters der Zürcher Regierung stunden www.villmergerkriege.ch: Die Johanniter verkauften aber die Herrschaft Wädenswil erst 1549 an Zürich, danach erst wurde das Schloss gebaut und die Burg auf Drängen der Innerschweiz geschleift)), nach der Sihlbrücke[**Babenwag**] zogen, dort dann die Mannschaft, welche die Brücke gegen das Eindringen der Gegner zu schützen hatte, im Rücken zu fassen, während, wie es an gleicher Stelle 88 Jahre (**24. Mai 1443**) zuvor geschehen, gleichzeitig noch ein Frontangriff von der Neuheimer-Seite aus erfolgt. Es wird nämlich berichtet, als die über das zürcherische Gebiet anrückenden katholischen Krieger zum Angriff vorgingen, hätten die auf den zugerseitigen Höhen postierten Glaubensgenossen unterstützend eingegriffen, wodurch die starke zürcherische Besatzung, zwischen zwei Feuer genommen, den strategisch wichtigen Flussübergang freigeben musste.

Aus einem später zu erwähnenden Berichte vom **7. November 1531** scheint hervorzugehen, dass die Reformierten aber sofort nach dem Rückzug der katholischen Truppen die Sihlbrücke neuerdings besetzt und den Pass stark versperrt hatten.

Im Sonderbundskrieg von **1847** wurde von der militärischen Oberleitung der 7 Kantone der Sihlbrücke[**Babenwag**], wie auch der Reussbrücke, besondere strategische Wichtigkeit beigemessen (...u.a. gem. Akten des luzernischen Staatsarchives...). Seit Anfang November lagerte das Zuger-Bataillon unter Oberst Carl Moos in Menzingen, um dem Eindringen der zürcherischen Truppen über die **Finsterseebrücke** entgegentreten zu können. Zur Besorgung der laufenden Geschäfte, die in jener ersten Zeit vorzugsweise Kriegsangelegenheiten betrafen, hatte der Kantonsrat bereits am **16. Oktober 1846** eine eigene achtgliedrige Regierungskommission ernannt, die dann hinwieder sich mit dem in Luzern tagenden Kriegsrat der 7 Kantone in Beziehung zu setzen und seinen Weisungen und Befehlen Nachachtung zu verschaffen hatte. Als ausführendes militärisches Organ der Regierungskommission handelte deren Mitglied Landes-Hauptmann Karl Franz Letter. Den Angriff auf Zug glaubte der Kriegsrat in Luzern auf den 5. November erwarten zu müssen.

Um das Vordringen der eidgenössischen Truppen gegen Zug (man sprach von 15,000 Mann, welche bestimmt seien, von Zürich aus in den Kanton Zug zu marschieren) thunlichst zu verhindern, ordnete der Kriegsrat der Sonderbundskantone die Zerstörung der Brücke an der **Babenwage** und später auch jene bei Sins an. Am 3. November **1847** meldete die Regierungskommission dem Kriegsrat, anbelangend die Verteidigung des Kantons Zugs gegen allfällige feindliche Angriffe und daherige Anordnungen, ebenso Art und Weise der Verteidigung überlasse sie dies dem Oberkommando (General von Salis-Soglio). Gleichwohl fand sich die Regierungskommission drei Tage später zum Auftrage an Landeshauptmann Letter veranlasst, die Sihlbrücke vor Zerstörung zu schützen und selbe wo möglich zu erhalten. Der Kriegsrat hielt indes an seiner Verfügung fest. Sie gelangte schon am folgenden Tage zur Ausführung. In der Nacht vom **7./8. November 1847**, kurz vor 12 Uhr, wurden, ohne dass die Zürcher-Truppen am rechten Sihlufer weder vor noch nachher – einige Schüsse abgerechnet – in Aktion traten, auf die Brücke, die von einer zugerischen Scharfschützen-Kompagnie bewacht war, zwei Fuder Stroh gefahren, selbes angezündet, worauf das Gebäude rasch Feuer fing und gänzlich abbrannte.

(Aus meinen im Dorfe Menzingen verlebten Knabenjahren sind mir die an militärischen Ereignissen reichen Tage im **November 1847** noch recht lebhaft in der Erinnerung; so der Abend und die Nacht, wo es hiess, die Sihlbrücke [**Babenwage**] werde verbrannt, dann der Moment, als in Folge der mit General Dufour abgeschlossenen Kapitulation und des Rücktritts Zugs vom Sonderbunde Oberst Moos das Zuger-Bataillon am Nachmittage des 22. November auf dem Schulhausplatz in Menzingen besammelte, ihm den Beschluss des dreifachen Landrates vom gleichen Tage eröffnete und die Soldaten auftragsgemäss zur sofortigen Abgabe der Waffen aufforderte; ebenso erinnere ich mich noch genau, wie mir meine Mutter am folgenden Morgen mitteilte, es seien über Nacht zwei Bataillone (Zürcher und St. Galler) über die **Finsterseebrücke** gekommen und halten das Dorf Menzingen besetzt, überall hätte man Wachen ausgestellt; auch vor unserm Haus eine, die dem Vater, als er nachts auf Lärm hin zum Fenster hinausschaute, barsch das verboten habe, ansonst er verhaftet würde. Vom Neuhausberg aus sah ich folgenden Tags mit andern Dorfbuben, die dort mit mir dem Exerzieren eines St-Galler-Bataillons zusahen, wie am Rooterberg einige Gebäude, die von den anrückenden Truppen der Division Ziegler angezündet worden, brannten. Zwischenhinein hörten wir (**23. November 1847**) von Meierskappel, Honau und Gisikon her den Donner der Kanonen der sich dort bekämpfenden Eidgenossen. Es hat namentlich die Kanonade uns Dorfbuben, die wir bisher höchstens das Knallen von Mörsern an kirchlichen Festen vernommen, mächtig imponiert und uns den Ernst der Situation derart zu Gemüte geführt, dass es bleibenden Eindruck auf mich hervorbrachte.)

Sie muss ein Bauwerk von ziemlichem Alter gewesen sein. Deren Erbauung lässt sich aus den mir bekannten Akten allerdings nicht sicher nachweisen. Die im Laufe der Zeit zwischen Zug und Zürich geführten Verhandlungen über

Brücken und Stege (...gem. Bundes-Archiv...) betreffen auffallender Weise die Sihlbrücke an der **Babenwage** nur wenig. Ab und zu wird über Schadhaftheit der Widerlager (der sog. Landvestenen), der Joche, deren vier waren, oder des Daches, auch der Fahrbahn geklagt, auf Augenscheinen über Vornahme der nötigen Reparaturen freundschaftlich getagt und von den beidseitigen Regierungen demgemäss entschieden. Bald war Zürich, bald war Zug die mahnende Partei, ersteres mehr als letzteres, das hie und da wiederholt sich mahnen liess und Neigung bekundete, Reparaturen auf's Möglichste zu beschränken, oder mindestens zu verschieben. Von Neubauten verlautet nichts, auch - mit Ausnahme des enormen **Hochwassers von 1846** - nichts von starken Schädigungen, denen die Brücke durch das Sihlwasser ausgesetzt gewesen, wie dies sehr oft z.B. mit der **Finstersee-Brücke** geschehen - ein Beweis dafür, dass die Brücke schon anfänglich an einer ungemein günstigen Stelle erbaut worden. Die **1847** durch Brand zerstörte Brücke[**Babenwag**] hatte sich im Laufe dieses Jahrhunderts gar oft der Reparatur bedürftig erwiesen; es wurden solche **1810, 1812, 1817, 1830, 1835** vorgenommen. Schon am **28. September 1820** erklärt Zürich den Zustand bedenklich und regt einen Neubau an. Der Gedanke fand aber nicht die nötige Unterstützung; man begnügte sich inzwischen damit, die dringendsten Reparaturen vorzunehmen. Indes war das Bauwerk doch derart altersschwach, dass sich das Gefühl, es könne mit einer blossen Flickerei nicht mehr geholfen werden und verlange die Verkehrssicherheit unumgänglich den Bau einer neuen Brücke, mehr und mehr geltend machte. Dazu kam, dass durch das Hochwasser vom Sommer 1846 die Brücke schwere Schädigungen erhalten hatte. In Folge derselben waren Zürich und Zug übereinstimmend zur Ansicht gedrängt worden, eine Neubaute sei unausweichlich. Der Kantonsrat von Zug musste dieses ebenfalls anerkennen; er genehmigte am **24. September 1847** ein Neubauprojekt, das eine Ausgabe von 25'000 Fr. in Aussicht nahm.

Die kaum 5 Wochen später erfolgende Niederbrennung des alten Bauwerks liess die Vollziehung des Beschlusses rascher eintreten, als dies sonst zu erwarten gewesen wäre. Vermutlich von der Erwägung geleitet, dass so wie so Zürich die Hälfte der Kosten für eine Neubaute würde zu tragen gehabt haben, entstanden betreff der Teilung der Kosten auch diesmal keine Anstände, wie sonst mit Bezug auf die Verumständungen hätte befürchtet werden können. Die Wiederherstellung des gewaltsam abgebrochenen Verkehrs über die Sihl war nach Beendigung des Sonderbundfeldzuges eine der dringendsten Sorgen, der durch Erstellung einer Notbrücke, welche den Kanton Zug 1872 Fr. kostete, Rechnung getragen wurde. Die jetzige Brücke, in den Jahren **1849 und 1850** unter der Leitung des zürcherischen Kantonsbaumeisters Oberst Diezinger in Wädenswil erbaut, verursachte dem Kanton Zug eine Ausgabe von Fr. 15'238.92; ebenso viel trug anstandslos Zürich bei.

Der **Finstersee-Brücke** ist oben bereits mehrfach gedacht und damit auch der Nachweis erbracht worden, dass unterhalb Finstersee schon im **15. Jahrhundert** ein Flussübergang den Verkehr vermittelte. Mit grosser Wahrscheinlichkeit befand sich ursprünglich schon die bezügliche Stelle ungefähr am nämlichen Platze, wo sich heute noch die Finstersee- oder, wie sie mit Bezug auf die nächstgelegene zugerische Liegenschaft Bostadel auch heisst, **Bostadel-Brücke** befindet. Vor der Sihlbrücke an der **Babenwage** hatte sie von jeher für die Finanzen des Kantons Zug schwerwiegendere Bedeutung. Diese lag einmal darin, dass der Übergang über die Sihl - ursprünglich unzweifelhaft in der primitiven Form eines hölzernen, nur für Fussgänger passierbaren Steges erbaut, an dessen Stelle dann später eine eigentliche, auch den Wagenverkehr gestattende Brücke trat - an einer Stelle gewählt und an selber auch seither festgehalten wurde, die zu jener an der **Babenwage** in starkem Contraste steht. Dort ruhige, fast horizontale Lage der Sihl, ein (durch eine in neuester Zeit zürcherseits erstellte teilweise Korrektion der Sihl dort noch mehr bewirktes) ziemlich gleichmässiges Gefälle, das durch grössere Steine des Flussbettes nicht gehemmt wird, hier bei **Finstersee** das gerade Gegenteil: in scharfer Krümmung windet sich die Sihl zwischen steilen, waldigen Ufern in starkem Gefälle durch eine schluchtartige Landschaft und findet im Flussbette auf weite Stecke hin grosse Felsblöcke und Steine, welche den Flusslauf hemmen und schon weithin den brausenden Widerstand hören lassen, den der Fluss da fortgesetzt zu überwinden hat. Diese ungünstige Lage der Brücke hatte und hat zur Folge, dass sie gar sehr den Beschädigungen durch Hochwasser und Eisgang ausgesetzt ist, wobei es manchmal sich nicht mehr um blosse Beschädigungen, sondern um gänzliche Zerstörung der Brücke handelte. Für alle diesfälligen Kosten hat Menzingen von jeher allein aufkommen müssen, wobei einzig freiwillige Beisteuern der nächstgelegenen zürcherischen Nachbargemeinden unterstützend in Betracht fielen.

Unter Bezugnahme auf das oben Gesagte, wird die Annahme vom Bestehen einer Überbrückung über die Sihl unterhalb **Finstersee im 14. Jahrhundert** kaum erfolgreich beanstandet werden können. Jene in strategischer wie handlungspolitischer Hinsicht hervorragende Bedeutung, wie selbe der Brücke an der **Babenwage** zukömmt, kann allerdings die **Finsterseebrücke** nicht beanspruchen, zumal sie den auf einer viel benützten Strassenlinie zu bewältigenden Verkehr nicht zu vermitteln hatte, ihre Hauptaufgabe zu allen Zeiten nicht im Transit, sondern in den freundschaftlichen Beziehungen lag, den die beidseits der Sihl gelegenen zugerischen und zürcherischen Gemeinden Menzingen und Ägeri, Schönenberg und Hütten, weiterhin dann die March, Seebezirk und Gaster gegenseitig von jeher pflegten. Dieser Verkehr bewegte sich innert den Grenzen lokaler, vorherrschend landwirtschaftlicher Bedürfnisse, zu denen sich später, jedoch nie in bedeutendem Masse, auch noch handwerkliche und gewerbliche Beziehungen gesellten.

Anbelangend die Kosten, welche Neubauten oder Reparaturen veranlassten, so konnte sich der Kanton Zürich nie dazu entschliessen, eine Rechtspflicht anzuerkennen, durch teilweise Übernahme der Kosten unterstützend einzustehen.

Wie oben bei der Sihlbrücke[**Babenwag**] bereits bemerkt worden, reichen bestimmte Nachrichten über das Vorhandensein einer Brücke bei **Finstersee** in die erste Hälfte des **15. Jahrhunderts** zurück, indem zur Zeit des **alten Zürichkrieges** die gegen Zürich kriegführenden übrigen Eidgenossen, soweit selbe den Schwyzern tatsächliche Unterstützung in den Ansprüchen auf das toggenburgische Erbe angedeihen liessen, über den **Steg bei Finstersee** zogen, um die Zürcher am Hirzel anzugreifen.

Aus dem **Reformationskrieg von 1531** ist eine Episode bekannt, bei welcher der genannte Flussübergang ebenfalls dazu dienen musste, den katholischen Kriegern den Weg in das feindliche Zürchergebiet zu vermitteln. Die katholischen Hauptleute, welche nach dem Kampf am **Gubel** den Auftrag erhalten hatten, mit ihrer Mannschaft einen Einfall in Feindesland, und zwar gegen Horgen zu unternehmen, berichten am **7. November 1531** den Hauptleuten im Lager zu Inwil über den Erfolg ihres Unternehmens folgendes: (...) es sei für sie nicht möglich vorwärts zu kommen, indem der versprochene Zuzug aus der schwyzerischen March her bislang noch nicht eingetroffen sei, auch sei der Pass, den sie mittels eines Handstreiches nehmen wollten, versperrt, verfällt und abgestriekt, so dass sie da nicht haben in's Zürchergebiet einfallen können und daher genötigt gewesen seien, den **Wädiswyler-Steg** zu benützen, um mit den andern katholischen Kriegern, welche von den Höfen her zu ihnen stossen sollen, zusammenzutreffen und gemeinsam gegen die Reformierten weiters vorzugehen. Es waren etwa 3000 katholische Krieger, welche aus dem Lager bei Inwil aufgebrochen waren und an die Sihlbrücke an der **Babenwage** zogen, sie aber neuerdings von den Zürchern, die dort zehn Tage vorher vertrieben worden waren, derart besetzt und verteidigt fanden, dass an ein abermaliges Vertreiben nicht gedacht, dagegen über den **Finstersee-Steg** dann der Einfall bewerkstelligt wurde. Von weitem Folgen war dieser Kriegszug deshalb nicht, weil alsbald ein Waffenstillstand und während dessen Dauer dann der beidseitig ersehnte Friedensschluss auf der Bühne zu Deinikon (**16. November 1531**) vereinbart und am 24. gleichen Monats in Aarau proklamiert wurde.

Von anderweitigen militärischen oder sonstigen Staatsaktionen, die sich bei der **Finsteerbrücke** abwickelten, verlautet nichts mehr. Die **1847** dort beidseits postierten Truppenkontingente hatten sich ausschliesslich auf den Wachtdienst zu beschränken, der sich höchstens im gegenseitigen Abfeuern einzelner Schüsse, von denen glücklicherweise niemand verletzt wurde, lauter bemerkbar machte.

[www.villmergerkriege.ch: Siehe auch die Erwähnung der Finsterseebrücke und des dortigen Scharmützels Ende April **1712** im Tagebuch von Major Johann Conrad Werdmüller. <http://www.villmergerkriege.ch/TagebuchWerdm%C3%BCller/default.html> Die Brücke wird dort so beschrieben: „ein starke, gedekte und ohne Joch, über die Sihl gebaute Brugg, so gut dass man mit Ross und Wagen darüber fährt, und dazu in einer Tiefe, situiert“]

Dasjenige, was weiterhin noch über die **Finsterseebrücke** zu sagen sein wird, geht über den lokalgeschichtlichen Rahmen nicht hinaus; es bleibt nur über die Verhandlungen zwischen den nachbarlichen Gemeinden und der beiden Grenzkantone betreff Instandhaltung des Steges, bzw. der spätern Brücke zu berichten. Wenn es dem freundlichen, nachsichtigen Leser geht, wie mir, so dürfte das folgende nichtsdestoweniger des Interesses nicht entbehren, zumal sich Anlass bietet, hier einer wenig bekannten Episode aus der Lokalgeschichte meiner Heimatgemeinde zu gedenken, nämlich des Streites um das **Stegholz im Greith bei Finstersee** (gemäss Kaplan Jos. M. Ackermann, Finstersee, aus Menzinger Rats- und Gemeinde-Protokollen).

Die Sage erzählt, in längst vergangener Zeit habe den **Bostadel** eine Witwe mit ihrem einzigen Sohne besessen; es war das zu einer Zeit, als über die Sihl nur noch ein schwankender Steg führte. Einmal, als das Wildwasser wieder hoch ging, fiel der Sohn beim Übergang über den Steg in die tosenden Fluten und verlor dabei sein junges Leben. Die trauernde, trostlose Mutter habe darauf der Genossenschaft Finstersee einen im Greith, unterhalb Gottschalkenberg gelegenen Wald, der von da an den Namen **Stegholz**-Wald erhalten und ihn heute noch trägt, geschenkt, mit der Bestimmung, dass daraus das für eine ordentliche Brücke nötige Holz gehauen, die Brücke dann erbaut und in der Folge aus dem Ertrage des Waldes für ewige Zeiten unterhalten werde.

So die Sage. Tatsächlich wollte die Nachbarschaft Finstersee früher das **Stegholz** als ihr alleiniges Eigentum betrachten und nur die darauf lastende Servitut, die **Finsterseebrücke** aus dessen Ertrag in Dach und Fach zu allen Zeiten zu unterhalten, anerkennen.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts [ca. 1750], gerade um die Zeit, als der das ganze Zugerländchen in hochgradiger, langdauernde Aufregung versetzende, tiefgehende Folgen zeitigende [Handel der „Linden und Harten“](#) kaum für einmal ein Ende genommen, entstand zwischen der Nachbarschaft Finstersee und der übrigen Gemeinde Menzingen eben dieses Stegholzes halber ein erbitterter Streit. Er drehte sich darum: wer Eigentümer des **Stegholzes** sei, ob die Finsterseer allein oder die ganze Gemeinde Menzingen. Veranlassung zum Ausbruch des Streites gab der Umstand, dass im **September 1732** die Brücke zu Finstersee wieder einmal vom Wasser weggerissen wurde, was von jeher, leider in nicht langen Intervallen, der Fall zu sein pflegt.

Mit dem Neubau presierte es dem Gemeinderate auffallender Weise nicht; das Protokoll besagt diesfalls diplomatisch, man wolle aus „gewissen Ursachen“ mit dem Bauen noch warten. Das Zuwarten hatte seinen Grund

darin, dass man inzwischen bei den benachbarten zürcherischen Gemeinden um eine Beisteuer an den Brückenbau nachsuchen wollte. Am **5. Januar 1733** wurde vom Rat erkannt, das benötigte Holz im **Stegholz** zu hauen, aber den Bau der Brücke erst im Jahre 1734 vor sich gehen zu lassen und inzwischen „als gemacht die Vorbereitungen zu treffen“. Vermutlich behalf man sich inzwischen mit einem Not-Steg oder machte den Umweg über die **Hüttner-Brücke**. Baumeister der Brücke war Joh. Jak. Moosbrugger, dem am **1. November 1734** hierfür 130 Gulden ausbezahlt, der Rest, ebenso ein Trinkgeld, auf gehörige Vollendung der Arbeit in Aussicht gestellt wurde. Als damals der Rat von Menzingen ernstlich darauf bestand, dass das **Stegholz** den Finsterseern zur Nutzung nur insofern zustehe, als dies der Rat ausdrücklich von Fall zu Fall bewillige, diese Nutzung durch den Aufseher über den Wald, den sog. „Stegvogt“ kontrolliert wissen wollte und drohte, gegen Widerhandlungen büssend einzuschreiten, so erregte das den Widerwillen der Finsterseer; diese hatten sich, wohl durch frühere lässige Aufsicht dazu ermuntert, in die Anschauung, das Stegholz gehöre von Rechtes wegen nicht der Gemeinde Menzingen, sondern der Nachbarschaft Finstersee, derart verrannt, dass sie gegen die behördlichen Erlasse sich auflehnten, eigenmächtig im Stegholz, sogar noch an einem Sonntage, um der gemeindlichen Aufsicht sich zu entziehen und um gleichzeitig gegen selbe Protest zu erheben, Holz anzeichneten, in der Meinung, der Wald gehöre ihnen.

Mochten die frühern Regenten der Gemeinde Menzingen in zu grosser Nachsicht diese trotzig Haltung begünstigt haben, diesmal tönte es anders aus der Ratsstube des Menzinger Rathauses.

Auf Vorladung erschienen die Finsterseer, mit Ratsherr Osw. Bachmann, Stegvogt, an der Spitze, vor dem Rate in Menzingen, um sich wegen der Anklage zu verantworten, die Finsterseer haben sowohl über die Brücke, wie über das Stegholz nach ihrem Gutfinden zu schalten und zu walten und zwar ohne dass sie darüber der Gemeinde Rechnung abzugeben hätten. Die Verantwortung ging dahin: sie, die Finsterseer, haben vor Jahren die Brücke gebaut, wie sie mit Brief zeigen können und vermeinen bei einem 150-jährigen Rechte, das sie geübt, bleiben zu wollen. Was das ausgeteilte Holz anbelange, so sei das dem Stegholzwald nicht schädlich gewesen. (Eine Ratskommission dagegen fand, dass der diesmalige Holzhau an 100 Kronen Wert habe und wenn es mit Holzen so fortgehe, in 30 Jahren das Stegholz merklich in Abgang komme.) Auf die vom Rate gestellte Frage, ob sie wirklich das Stegholz als ihr Eigentum ansehen, antworteten die Vorgeladenen etwas ausweichend dahin, sie sprechen es an, wie sie es jeder Zeit benutzt, wie es ihnen sei gestiftet worden.

Der Rat beschied die Finsterseer dahin, wenn sie „Brief oder Gschrift“ haben, wodurch ihr Recht dargethan werden könne, sollen sie die Sachen vorlegen. Der Brief wurde nach einigem Zögern vorgelesen, wollte aber dem Rate nur auf Zusicherung hin, dass der Stegvogt alle Zeit ein Finsterseer sein müsse und letztere in ihren alten Gewohnheiten betreff des Stegholzes geschützt werden, zur Abschriftnahme überlassen werden. So verstanden aber meine Gnädigen Herren von Menzingen die Sache nicht. Alle Finsterseer wurden samthaft vorgestellt und von ihnen die Herausgabe des „Briefes“ zur Kopierung ernsthaft und mit Androhen, fernere Weigerung würde für sie nicht gut ausfallen, verlangt. Die Finsterseer blieben dabei, nur unter der gestellten Bedingung werden sie das thun, wobei ihr Sprecher nicht unterliess, darauf hinzuweisen, wie ja die Gemeinde schon eine gleichlautende Urkunde besitze, sie also der ihrigen nicht bedürfe.

In der Ratssitzung vom 18. Nov. 1732 wurden die neuerdings vorgeladenen Vertreter der Genossame Finstersee vorerst gefragt, ob letztere dulden würde, wenn aus dem Stegholz für den Bau der **Finstersee-Brücke** Holz genommen und auch solches noch verkauft würde, um für die Brücke einen Baufond zusammenzulegen. Die Antwort ging dahin, werde der Bauschilling aus dem Holze genommen, so könnten sie bei ihren alten Rechten nicht verbleiben. Die Finsterseer verlangen: 1. das alte, ausgewachsene Holz, das aber als „abschätzig“ gewertet und ihnen zuerkannt werden solle und 2. einen „unparteiischen Richter“, mit ganz verständlichem Verdeuten, die Gemeinde könne nicht zugleich Ansprecher und Richter in gleicher Sache sein. Der Rat wies das Begehren, die Angelegenheit an eine kantonale Instanz zu bringen, mit der fadenscheinigen Motivierung ab, man hätte noch nie gehört, dass eine Gemeinde wegen ihrer Gemeinde-Rechte vor Stadt- und Amtrat erschienen sei. Unter Berufung auf zwei Urkunden vom **24. August 1582** und **6. Juni 1687**, unter dem Namen **Stegholz-Briefe** bekannt (**Erster Stegholz-Brief**. Zu wissen und kund sei männiglich mit diesem Briefe, dass sich etwas Spans und Widerwillen erhebt und zugetragen zwischen einer ehrsamem Gemeinde zu Mentzingen an einem, dann Moriz Doswald, Bergmann zu Mentzingen andertheils. Sodann die ehrsamem, weisen Säckelmeister Elsener und Säckelmeister Meienberg zu Mentzingen, Hans Trinkler in der Blachen, und Jörg Bachmann von einer ehrsamem Gemeinde verordnet, dass sie mit Moriz Doswald marchen sollen; als gegen dem Finsterseer Stegholz, So es Sache wäre, dass Moriz den Hag, so zwischen dem Finsterseer-Wald und Weid durchgeht, ziehen wollten, so soll er der March nach ziehen und soll denselben Hag dem Stegholz ohne Schaden ziehen und so er das nicht thut, so hat eine Gemeinde Gewalt wider Heissen zu thun.

Stosst dasselbe Finsterseer-Stegholz an Moriz Doswalds Weidli, zum andern oben an den Thiersel, zum dritten an die von Weylen Holz, letztlich an den Weg, da die von Weylen Holz führen und mennen. – Es soll auch allweg eine Gemeinde zwei Mann dazu verordnen, die das Holz schirmen, es soll auch Niemand in dem Finsterseer-Stegholz holtzen, Holz hauen, ohne der zwei zugezogenen Männer Wissen und Willen, und welche die wären, so solches übersehen, da soll jeder, der das thut, 10 Pfund zur Buss geben und verfallen sein. – So aber Holz in dem Holz stünde, das dem Steg unschädlich wäre, das sollen und mögen die zwei Mann wohl zeichnen und geben denen zu Finstersee; aber ohne ihr Wissen und soll Niemand hauen weder viel noch wenig bei der Buss wie oben steht.

Und hierüber zu einer wahren und festen Urkund aller obgeschriebenen Dinge, so haben wir, die vier obgenannten Männer, mit Fleiss erbeten, der ehrsame, weise Konrad Bachmann, des Raths und sesshaft in Mentzingen, der Zeit Ammann des Gotteshaus Einsiedeln, eigens mit seinem Insigel, ihm und seinen Erben ohne Schaden öffentlich gehenkt hat, an diesen Brief, der gegeben ist auf St. Barthlime des Heiligen zwölf Boten Tag, Abend vor der Geburt Christi Jesu gezählt **1582**.

Diweilen dann der Original-Brief verlegt und verloren, dieser aber demselben ganz gleich und ähnlich, haben M. G. H. auf Anhalten Herrn Stegvoigts und Fürsprechs Georg Karl Bachmanns, obstehenden Brief in Ernsten erkennt, solchen auch einer Gemeinsame zu Finstersee anstatt des verlornen zustellen lassen, Actum Menzingen vor M. G. H. den **30. November 1697**.

Zweiter Steg-Brief. Den 6. Juni 1687 waren M. G. H. sammt einem Ehrenden Ausschuss und Zuesatz wegen des streitigen Haues im Stegholz zu Finstersee versammelt, vor denen dann im Namen einer Nachbarschaft Finstersee Peter Zürcher in der Eu, Georg Karl Bachmann, Stegvoigt, Meister Baschi Zürcher im Bostadel, Hans Signer und Konrad Staub, welche den Hau in bemeltem Stegholz nach altem Herkommens und gewohntem Brauch laut eines Briefes prätendiren und fordern.

Also haben M. G. H. mit einem ehrenden Ausschuss nach genugsamen Erwägung der Sache und Beschaffenheit heute zur Pflanzung guter Einigkeit erkennt, jedoch mit Vorbehalt unserer Gemeind-Rechtsame und Freiheit, deren in allweg ohne Schaden und Nachtheil, dass der Hau ihnen, denen von Finstersee zugelassen sein solle. Desswegen ihnen erkennt, den jetzmaligen Säckelmeister Joh. Baptist Meienberg, den Hrn. Kirchmeier Xaveri Trinkler und Säckelmeister Staub verordnet ihnen die alten, verstandenen (abschätzigen) Buchen und Tannen aufzuzeichnen und damit dieses Stegholz nicht verschleizt und zu dem Abnehmen komme, sondern jeweils auch geschützt und geschirmt werde, sollen sie niemals ohne Beiwesend derer von einer Gemeinde hiezu verordnete Männer laut Brief den Hau anzeichnen und austheilen.) und in Betracht ziehend, wie alle 3 Jahre von den Finsterseern

ungefragt aus dem Stegwald sei Holz gehauen worden und zwar derart, dass selbst für den Bau der Brücke die Gemeinde habe Holz kaufen müssen, während die Genossen von **Finstersee** von dem aus dem Stegholz bezogenen Holze sogar verkauft haben, erkannte der Rat (**18. September 1732**) es haben laut Instrument die Finsterseer nur das Recht, abschätziges Holz zu hauen und zwar nur jenes, welches ihnen der Säckelmeister eigens anzeichne, wodurch eben dargethan werde, dass das Stegholz ein Gemeindewald sei, was überdies daraus erhelle, dass ein Stegvoigt hierüber jederzeit habe Rechnung ablegen müssen. Ferners wurde erkannt, etwas Holz zu schlagen und den Erlös als Brückenbaufond anzulegen. Wie am folgenden Tage die mit dem Untersuch des Stegholz betrauten Ratsabgeordneten auf dem Heimwege bei Wachtmeister Isak Signer einen Vespertrunk einnahmen, entstand eine Zusammenrottung der Finsterseer, die zu Wortwechsel (*Die den gemeindlichen Vertretern anlässlich gewidmeten Bezeichnungen sind – soweit sie das Gemeindeprotokoll aufbewahrt hat – übrigens ziemlich harmlos und lauten „Leckersbub“ – „gebt dem Lecker“ und dergleichen mehr.*) und selbst Thätlichkeiten führte, weshalb die beleidigten Ratsherren die Einberufung einer eigenen Gemeinde forderten, damit Satisfaktion gegeben werde.

Die Abgeordneten hatten gleichzeitig auch den Zustand der **Finsterseer-Brücke** zu untersuchen. Ihr abgegebener Befund: es sei zwar die Brücke in etwas zu reparieren, dagegen werde sie noch viele Jahre Stand halten, erhielt durch die Thatsache, dass die Brücke kaum 14 Tage später vom Wasser weggerissen wurde, ein fatales Dementi. Als die 14-tägige Frist, innert welcher gegen den Beschluss des Gemeinderates an die Gemeinde Rekurs zu ergreifen zugestanden worden, abgelaufen war, lud der Rat die Vertreter von Finstersee vor und verlangte eine Erklärung darüber, ob sie den Entscheid vom 18. September anerkennen oder weiters ziehen wollen. Nach einigen Ausflüchten liessen die Genossen durch ihre Sprecher erklären, sie wollen sich dem Beschlusse unterziehen und das Urteil M. G. H. genehm halten.

Was die Finsterseer bewogen, von ihren Rechtsansprüchen abzustehen, die in den oben in extenso mitgeteilten Stegholz-Briefen bei ruhiger, sagen wir richterlicher, Würdigung keineswegs von vorneherein als ganz unbegründete betrachtet werden, vielmehr als solche gelten dürfen, die – wenigstens teilweise – Berechtigung haben, das lässt sich nicht bestimmt darthun. Einmal das Moment, dass durch nachgiebige Haltung die Abwandlung des Straffalles, betreffend den verbalen und realen Angriff auf die Abgeordneten des Rates (ein Unterfangen, das zu jener Zeit recht schwere Ahndung nach sich zog), im Sinne der Milde ausfalle, mag hiebei mitgewirkt haben, sicherlich aber auch nicht wenig die Erwägung, dass die Angelegenheit nach damaliger staatlicher Organisation und Praxis nicht einer kantonalen Behörde, dem von Finstersee angerufenen Stadt- und Amtrat, auf keinen Fall aber auf dem Wege der gerichtlichen Austragung des Anspruches, den die Genossame Finstersee privatrechtlich erheben konnte, seine definitive Erledigung finde.

Mit denjenigen Finsterseern, welche mit den gemeindrätlichen Abgeordneten nicht eben glimpflich beim Wirt Signer sich auseinandersetzten, wurde wirklich nicht strenge verfahren. Das Holz, welches die Finsterseer ohne Erlaubnis (nach ihrer Meinung nur gemäss 150-jähriger Übung) im Stegholz gehauen, wurde ihnen für diesmal in Gnaden überlassen, dabei aber ein klein wenig der gemeinderätliche Drohfinger aufgehoben – anscheinend in landesväterlicher Milde und Nachsichtigkeit – es macht überhaupt die endliche Erledigung des Handels auf mich den Eindruck, es sei da ein Kompromis zu Stande gekommen. Hier zu Lande wollen Erfahrene sagen, bei solchen Paktierungen wisse eigentlich Niemand, wer den Handel gewonnen, jede Partei vermeine es, bei der zugriffign wird dies thatsächlich zutreffen.

Der Hauptschuldige wurde von Morgens bis Mittags 12 Uhr in den Thurm erkannt und zu einer Wallfahrt nach Einsiedeln verhalten, von wo er den Beichtzettel mitzubringen und in Menzingen dem Rate vorzuweisen hatte und zwar, wie das Gemeinde-Protokoll nachdrücklich hervorhebt, dies nur deswegen, weil er gerade erst von einer Wallfahrt nach Einsiedeln heimgekehrt und trotzdem sofort gegen die Obrigkeit sich derart vergangen habe. Andere wurden mit 1-2 Thaler gebüsst, oder hatten 1 oder 2 hl. Messen lesen zu lassen; Allen war aber die Pflicht auferlegt, zur Beicht zu gehen und darüber sich auszuweisen. Spätere Ratsverhandlungen lassen erkennen, dass die Bussen entweder ganz oder teilweise geschenkt wurden.

(Im Jahre **1757 [11. April]** erhoben die Genossen von **Finstersee** auf das Stegholz neuerdings und in dem Sinne Anspruch, dass das Abholz ihnen zukomme. Der Rat anerkannte das Begehren, jedoch nur insoweit, dass das abschätzbare Holz den Finsterseern gehören solle, das übrige aber der Gemeinde bezahlt werden müsse. Damit war Finstersee nicht zufrieden, es verlangte, dass man der Nachbarschaft das bereits gefällte Holz ohne weiteres lasse, was dem Briefe von 1582 und 1687 gemäss sei. Um sich gütlich zu verständigen, anerbote der Rat, das gefällte Holz sei von Gemeindewegen zu verwerten, den Finsterseern aber aus dem Erlös 200 Gl. zu geben. Diese verlangten zuerst 400, letztlich 300 Gl. Die gütliche Verständigung kam nicht zu Stande. Der neuerdings entfachte Streit fand erst **1775** ein Ende, abermal zu Ungunsten von Finstersee. Auf den Bericht von Säckelmeister Röllin, er habe nun das Stegholz geputzt und die Frage, was mit dem Abholz zu geschehen habe, wird erkannt, selbes zu Gunsten der Gemeinde zu verwerten. Damit verlor Finstersee einen Anspruch auf das Stegholz, auf den es laut Urkunden ein ganz bestimmtes Recht hatte.)

Schaut man sich um nach den gegenseitigen Beziehungen zwischen Zürich und Zug in Hinsicht auf die Verkehrsverhältnisse, wie sich selbe über die Sihl gestalteten, so begegnen wir bezüglich Verhandlungen betreff der Finstersee-Brücke zum ersten Male am 17. September **1614**. Damals meldet Zug nach Zürich, die letzte Wassergrösse habe den – erst vor drei Jahren mit grossen Kosten neu erstellten – Sihlsteg bei Finstersee weggerissen. Zu dessen Unterhalt sei zwar ein eigener Wald angewiesen, auch von der Gemeinde Menzingen etwas Zins hierfür bestimmt; der Wald sei aber vor 2 Jahren durch Wind geschädigt und der Zins durch andere Kosten, welche daraus bestritten worden, geschwächt. Daher sei anderweitige Hülfe nötig. **Es werde da vom Kanton Schwyz (Iberg und Einsiedeln) her viel Holz unter der Brücke gegen Zürich zu geflösst** (Akten im Staatsarchiv Zürich und Kantonsarchiv Zug), bei der Brücke habe das Wasser grössten Anprall, von daher auch viel Gefährde und Schaden. Von zürcherischer Seite werde der Steg viel benützt **zu Fuss „und Wagen“** (bestund also damals schon nicht mehr ein blosser Fussgängersteg) und schliesslich bittet die Zuger Regierung Namens der baupflichtigen Gemeinde Menzingen um eine Beisteuer.

Drei Jahre später (14. September **1618**) erfährt man aus einem Berichte, den Zürich nach Zug sendet, dass Seitens der zürcherischen Gemeinden eine Pflicht, am Brückenbau mitzuhelfen, weder jetzt noch früher bestanden habe; was geleistet worden, sei freiwillig und solle auch diesmal wieder so geschehen. Bei diesem Anlasse erfährt man überdies zum ersten Male etwas von einem dritten, zwischen der Sihl- [Babenweg] und der **Finsterseebrücke** gelegenen Flussübergange, nämlich vom **Hafner-Stege** beim Oelegg-Hinterberg, Gemeinde Neuheim. **Beide Übergänge** habe Menzingen stets allein unterhalten, Zürich könnte nötigenfalls derselben entbehren, d.h. je nach Komplikation entweder den Hüttner-Steg oder aber die Sihlbrücke benutzen.

So, wie die **zürcherischen Nachbarn** früher **mitgeholfen**, durch Handarbeit und Holzlieferung, aber ohne Leistung von Geldbeiträgen an die übrigen Kosten, wollen Richtersweil, Wädensweil und Horgen auch diesmal sich bethätigen, wobei nicht einmal der sonst übliche, von der betreffenden Gemeinde zu spendende Trunk beansprucht werde. Dann wird noch bemerkt, dass früher der Steg länger Stand gehalten, jetzt aber öfters wegen der Holzflösserei geschädigt werde.

Auch in der Folge hielt Zürich daran fest, an den Unterhalt **der Finstersee-Brücke und des Hafner-Steges** nur nach seinem freien Ermessen beizutragen.

So meldet die Gemeinde Hirzel (August **1624**) der letztere, damals zerstörte, **[Hafner-]Steg** sei von Menzingen am meisten benützt, daher auch von dort aus in Ehren zu halten; an den Neubau wollen sie vier grosse Tannen vergaben. **1668** ist der genannte Steg – von dem in einem spätern Bericht es beiläufig heisst, so alle 6 Jahre müsse der Steg neu gemacht werden – abermal neu zu erstellen. Einige Jahre später (**1673**, Mai) wird die Befürchtung laut, durch Benützung des Hafner-Steges werde der **Zollertrag an der Sihlbrücke** geschmälert, mit andern Worten umgangen, was zu fiskalischen Anordnungen veranlasste.

Nachdem ungefähr 20 Jahre lang Menzingen der **Hafner-Steg** hatte abgehen lassen, wurden **1668** neuerdings Anstrengungen gemacht für Wiederherstellung desselben. Beratungen mit Vertretern von Hirzel zeitigten das Projekt, statt eines blossen Fussgängersteges eine gedeckte Brücke zu bauen, damit Jedermann mit „Ross, Karren, Wagen, Schlitten“ durchfahren könne. Die Sache gedieh vertraglich soweit, dass die Gemeinde Hirzel es übernahm, die Brücke samt Bedachung, den Landvesten und den Stüden [Holzpfiler] zu übernehmen, während Menzingen versprach, das übrige zu leisten. Das Ganze scheint indes bloss auf dem Papiere stehen geblieben zu sein, zumal nicht bloss eine verlässige Nachricht, dass an Stelle des Hafner-Steges (Der Name **Hafner-Steg** dürfte davon abzuleiten sein, dass die Liegenschaft Oelegg, Gemeinde Neuheim, von welcher aus der Steg über die Sihl damals führte, früher Angehörigen des Geschlechts Hafners gehörte, so ist laut Gemeindeprotokoll **1745** noch ein Bernhard Hafner Besitzer der Liegenschaft) eine eigentliche Fahrbrücke wirklich gebaut wurde, fehlt, sondern die Thatsache feststeht, dass **1714**

der **Hafner-Steg** neuerdings zerstört wurde und zwar nicht von der Sihl, sondern diesmal in Folge eines in unmittelbarer Nähe des Steges in der Hinterbergweid des Karl Zürcher stattgehabten **Erdbebens**, dadurch bewirkter Stauung des Flusses und teilweiser Aenderung des Flussbettes. (Scheuchzer, Natur-Historie des Schweizerlandes, I. Theil, 1752). Ein Zürcher, der bekannte Zeichner und **Kupferstecher J. M. Füssli** nahm nach dem Naturereignis, das sich derart äusserte, dass die Erde des umliegenden Hanges auf einmal einbrach und zwar auf eine Tiefe von 20 Schuh bis 100 Schuh, an Ort und Stelle eine Zeichnung auf, welche im genannten Werke Scheuchzers abgebildet ist und heute noch über die damalige Situation beim **Hafner-Steg** in anschaulicher und interessanter Weise Aufschluss gibt. Der durch die Erdsenkung beschädigte Gutsbesitzer erwirkte vom Stadt- und Amtrat am **1. Dezember 1714** einen Steuerbrief (Erlaubnis milde Gaben an den Schaden zu sammeln); auf seine weitere Bitte um eine kantonale Unterstützung erhielt er den Bescheid, dass das eingestellt bleibe, bis die Kantonskasse Geld habe.

Nach der durch den Erdbeben erfolgten Zerstörung des Hafner-Steges behalf man sich so, dass von Stein zu Stein **Leitern** über den Fluss gelegt und diese mit Laden gedeckt wurden, was den Verkehr herstellte, allerdings notdürftig und bedenklich genug. Für einige Zeit bestand ein Uebergang über die Sihl an dieser Stelle noch fort. Als dann **1732** die Finstersee-Brücke vom Wasser weggerissen worden, tauchte dann das Projekt auf, **sowohl die Finstersee-Brücke als den Hafner-Steg eingehen zu lassen**, dafür dann bei den **Weiss-Erlen**, Gemeinde Schönenberg, eine neue Brücke über die Sihl zu bauen. [Bemerkung www.villmergerkriege.ch: siehe **1712 die militärischen Vorkehrungen an dieser Stelle „Leitern“**]Menzingen begann, nachdem eine Deputatschaft in Zürich selbst zu Gunsten des Projektes und einer Subvention an dasselbe Fürsprache eingelegt, selbständig mit dem Bau schon damals vorzugehen, als Abgeordnete der zürcherischen Gemeinden Hirzel, Horgen und Wädenswil nach Zürich berufen und dort von der Regierung „verhört“ wurden, wobei sie übereinstimmend sich gegen einen Uebergang bei der **Weiss-Erlen** aussprachen und ungehalten sich über den **Spreumüller, Jakob Stocker**, den hauptsächlichsten Beförderer des Planes äusserten, ihn einen überspannten Kopf nannten, der Tag und Nacht keine Ruhe habe, allerlei hohe Sachen betreibe und der Kosten einer Brücke wegen sich selbst ruinieren würde. Der Spreumüller sei es, der die Menzinger, bei denen er sich häufig befinde, dazu aufstachle, ihnen Kostenbeiträge verspreche und damit sie zum Bau animiere. An der Sihlbrücke [**Babenwage**], dem **Hüttner- und Finstersee-Steg** hätte man genug, eine neue Brücke würde den Zoll bei der Sihlbrücke [**Babenwage**] gefährden. Der ebenfalls damals verhörte Müller Stocker widersprach den gemeindlichen Abgeordneten, indem er ausführte, von der **Finstersee- bis zur Sihlbrücke an der Babenwage** auf eine Länge von 3 Stunden bestehe kein Uebergang über die Sihl. Eine Brücke bei der Weiss-Erlen käme teurer zu stehen, als beim **Hafner-Steg**. Letzterer lag der Spreumühle erheblich näher, was das Entstehen Stockers für diesen Uebergang deutlich und recht verständlich illustriert. Der von Menzingen aufgegriffene, Plan bei der **Weiss-Erlen** oder „dort herum“ einen Uebergang über die Sihl zu schaffen, fand zürcherseits weder Unterstützung noch Hilfe, wenigstens nicht offiziell, dagegen wahrscheinlich durch freiwillige Beiträge. Es handelte sich um den Uebergang bei jener Stelle, die – unterhalb der Schwand, Menzingen, gelegen – **früher bei den „Leitern“ hiess, jetzt als Suhner Steg** staatliche Anerkennung und Unterstützung findet. Nicht über allen Zweifel erhaben allerdings ist die Annahme, dass daselbst seit **1732** ein Flussübergang besteht; diese Annahme findet indes nicht unwesentliche Unterstützung in einem Schreiben, das der Gemeinderat Menzingen am **10. September 1777** an Zürich richtete, aus dem um eine bei der sog. „Leitern“ auszuführende neue Baute handeln und darauf geschlossen werden darf, es sei der neue Uebergang an Stelle des vom Wasser weggerissenen frühern Steges getreten. (Aus meinen Knabenjahren erinnere ich mich noch über den Zustand des Uebergangs über die „Leiter“. Es waren von Stein zu Stein Leitern gelegt, diese mit Laden bedeckt und bedurfte es schon einer gewissen Energie, um den Uebergang zu wagen. Wer dies thun wollte, hatte Brückengeld zu zahlen. Der Bezüger desselben wohnte auf Zürcherseite, im Suhner; auf Zugerseite war keine Wohnung in der Nähe. Damit der Steg zur Nachtzeit nicht unentgeltlich benutzt wurde, zog der Einnehmer am Abend jeweilen von beiden Ufern die Leitern gegen die Mitte des Flusses. Wer hinüber wollte, hatte das durch Zeichen anzukünden.) Derselbe wurde dann später etwas praktikabler und weniger gefährlich eingerichtet, nämlich zu einem wirklichen Stege mit beidseitigen Lehnen umgebaut. Aber auch so vermochte derselbe dem Wildwasser nie auf längere Dauer Stand zu halten. Dazu kam, dass dieser Uebergang weder von den Anstössern, noch den beidseitigen Nachbarschaften oder Gemeinden in ausreichendem Masse erforderlichen Schutz und Schirm finden konnte. Von daher auch die Erscheinung, dass wenn wieder einmal ein Steg von der Sihl zerstört worden, es mitunter ziemlich lange ging, bis nach vielen gegenseitigen Verhandlungen ein neuer Steg, den man übrigens als allseitiges lokales Bedürfnis anerkannte, errichtet wurde.

Dieser Zustand war nun bei den mittlerweile gesteigerten Verkehrsverhältnissen nicht länger haltbar. Schon **1875** und dann wieder **1879** bemühte sich Menzingen, an Stelle des unzukömmlichen Steges einen bessern Uebergang zu erstellen. Damals schon tauchte das Projekt auf, einen Steg von Eisen zu bauen und zwar derart, dass er auch für leichte Fuhrwerke benutzt werden könne. Von den zunächst interessierten Nachbarn wurden zwar erhebliche Beiträge in Aussicht gestellt, indes blieb die Angelegenheit für einweilen liegen, hauptsächlich der Kosten halber und weil weder Zürich noch Zug sich geneigt zeigten, den Uebergang als eine den Kantonen zufallende Obliegenheit

aufzufassen, indem damals noch daran festgehalten wurde, es habe der Kanton nur einen Beitrag an die Kosten zu geben, welche der Gemeinde Menzingen aus dieser von ihr und der Gemeinde Schönenberg auszuführenden Verbindung erwachsen.

Im Jahre **1885** ersuchte der Einwohnerrat Menzingen den Regierungsrat um einen kantonalen Beitrag von 10'000 Fr. an einen neuen, fahrbaren Steg beim **Suhner** über die Sihl. Das Begehren fand deshalb damals keinen Anklang, weil die kantonalen Behörden fanden, mit einer kleinen eisernen Brücke wäre es eben nicht gethan und dem Bedürfnisse nicht genügt, weil die beidseitigen Zufahrten fehlen und darüber keinerlei Vorlagen vorhanden waren. Im Uebrigen wurde das Bedürfnis, dort eine bessere Verbindung unter den Nachbargemeinden herbeizuführen, allseitig anerkannt. Aber gut Ding will Weile haben.

Damit musste sich Menzingen vorläufig trösten; es blieb aber nicht müssig. Das Projekt wurde unausgesetzt im Auge behalten. Im Jahre **1893** verstand es der Einwohnerrat Menzingen, zähe sein Ziel im Auge behaltend, durch seine Initiative den Gemeinderat Schönenberg zu veranlassen, miteinzustehen dafür, dass der überhaupt eine Erneuerung bedürftige hölzerne, zur Nachtzeit nicht ohne Bedenken zu betretende Steg nicht mehr bloss durch einen solchen, sondern durch einen eisernen Übergang, der auch für kleine Fuhrwerke passierbar wäre, zu ersetzen und dass die Kantone Zürich und Zug die Sache an Hand nehmen und durch angemessene Beiträge ermöglichen helfen sollen. Diese Bemühungen fielen diesmal auf empfänglichern Boden. Nicht bloss zeigte sich der Regierungsrat von Zürich geneigt, in gewünschtem Sinne sich zu bethätigen, sondern auch in zugerischen Regierungskreisen bereitete sich allmählig eine dem Projekte thatsächlich günstigere Stimmung vorzubereiten, die dann schliesslich Oberwasser gewann.

Das Ergebnis all' dieser Bemühungen, Verhandlungen und Konferenzen liegt vor im Verträge, welchen die Gemeinden Menzingen und Schönenberg unterm **15. Juli / 21. September 1894** und die Kantone Zug und Zürich unterm **1. August 1894 / 27. April 1895** betreffend Bau und Unterhalt eines Steges über die Sihl beim **Suhner** gegenseitig abschlossen. Darnach wurde der Neubau nach dem von der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich gemachten Plane, der einen Kostenaufwand von Fr. 11'000 vorsah, vorgenommen. Der von Eisen konstruierte, ca. 25 Meter oberhalb des bisherigen Steges plazierte Bau ruht auf zwei steinernen Widerlagern und einem steinernen Pfeiler in der Mitte; er hat eine Länge von 44,04 Metern und eine Breite von 2,12 Metern. Die Baukosten wurden also verteilt: Kanton Zug 30%, Kanton Zürich 20%, Gemeinde Menzingen 30%, Gemeinde Schönenberg 10%, die fehlenden 10% sollten durch freiwillige Beiträge angebracht werden. Diese Lastenzuteilung an Menzingen und Schönenberg erfuhr durch einen Separatvertrag vom **11. Februar 1895** eine Aenderung in dem Sinne, dass Schönenberg und Menzingen übernahmen: die Kosten für die Bauaufsicht, je zur Hälfte, dann Schönenberg einen Aversalbeitrag von 1000 Fr. und Menzingen einen solchen von 4500 Fr; dagegen konnte Menzingen die freiwilligen Beiträge, die ca. 2000 Fr. betragen mögen, von seiner Leistung in Abzug bringen, so dass diese Gemeinde effektiv an die Baukosten des Steges 2500 Fr. und Fr. 154.50 als Hälfte der Auslagen für Bauaufsicht zu leisten hatte. Die Bauleitung besorgte die Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich. Der künftige Unterhalt des Steges ist Sache der Gemeinden Menzingen und Schönenberg, so nämlich, dass erstere Gemeinde die Reparaturen besorgt und letztere hieran $\frac{1}{4}$ vergütet; die genannten Gemeinden übernahmen auch, in ihren Kosten für entsprechende Zufahrten zum Steg zu sorgen.

Der Bau des Steges kam samthaft auf 10'0973.62 r. zu stehen, woran der Kanton Zug Fr. 3291.79 beizutragen hatte. Damit wurde eine für den nachbarlichen Verkehr nicht unwichtige Verbindung dauernd und den Bedürfnisse in absehbarer Zeit genügend Rechnung tragender Weise in's Leben gerufen. Unter den Männern der Gemeinde Menzingen, welchen dies wesentlich mitzuverdanken ist, sind zu nennen vorab der Vertreter der Nachbarschaften Schwand, Brettigen, Winzwilen: Kantonsrat Joh. Al. Hegglin, Schwand, und dann Kirchmeier Jos. Hegglin, „Schwert“ Menzingen.

Seit ungefähr um die Mitte des vorigen Jahrhunderts [~**1750**] verlautet vom **Hafner-Steg** nichts mehr und wird derselbe als um jene Zeit eingegangen betrachtet werden dürfen; eine andere als bloss lokale Bedeutung konnte er, weil dessen Zugänge abseits von den eigentlichen Verkehrslinien gelegen, zu keiner Zeit Anspruch erheben.

Mit Bezug auf die **Finstersee-Brücke** ist noch darauf zu verweisen, dass das Gemeinde-Protokoll Menzingen im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts [~**1700-1733**] (Dasselbe stellte mir Gemeindegeschreiber J. A. Schön bereitwilligst zur Verfügung, wofür ich ihm Dank sage und nicht minder seinem Sohn Carl Schön, Telegraphist, der in zuvorkommender Weise vielfachen Anfragen bestmöglichst Rechnung trug.) da, wo es sich um den **Sihlübergang beim Bostadel** handelt (Am 2. November 1598 wird dem Hans Hitz, aus dem Boden, im Zürichbiet, als Besitzer einer Weid oder eines Riedes, Ruch geheissen, gestattet, unterhalb Finstersee eine Mühle zu bauen; es ist das die Bostadmühle, die 1885 abbrannte und nicht mehr aufgebaut wurde.), bald von einem Steg, dann wieder von einer Brücke redet. Wenn man letztere Bezeichnung im Sinne und in der Bedeutung, der erstgenannten auffasst, so dürfte damit das Richtige getroffen sein. Dagegen steht fest, dass, als **1732** die am **20. September** beschlossene Unterstüberung des Steges mit sogen. „Sperrbuben“ in der Annahme, er halte alsdann noch viele Jahre, den gehofften Erfolg nicht hatte; denn am folgenden 8. Oktober hatte die Sihl den Steg „wieder einmal hinweggenommen“. Die Kosten des Neubaus wurden aus dem Stegholz zu

bestreiten beschlossen, mit der Vollziehung indes nicht geeilt. Erst am **2. November** des folgenden Jahres [1733] wurden Anton Bachmann und Peter Uhr beauftragt, das zum Neubau nötige Holz um 130 Gl. aus dem Stegholz zur Baustelle zu führen. Hinsichtlich des Baues selbst wurde beschlossen, die Brücke gleich der Hüttner- oder, wie sie in Menzingen mit Bezug auf die Nachbarschaft Sparen etwa auch heisst, Sparen-Brücke „gesprengt“, 95-100 Schuh lang zu machen und doppelt mit Ziegeln zu decken. (Dieselben wurden, wie aus mehrern Stellen des Protokolls zu ersehen ist, von Zug bezogen.) War es, wie dem oben bereits erwähnten Berichte, welchen Zug am **17. September 1614** nach Zürich sandte, damals schon möglich, mit „Wagen“ über den Steg zu gelangen, so hatte sich das Bedürfnis hiezu inzwischen noch mehr geltend gemacht. Diesmal handelte es sich allerdings um einen bessern, den Namen Brücke verdienenden Übergang über die Sihl. Derselbe ward namentlich viel massiver gebaut, erhielt eine den damaligen Strassen entsprechende Breite; zum Schutze des Holzwerkes wurde die Fahrbahn gedeckt.

Einiges Interesse bieten auch die behördlichen Verhandlungen betreff des Neubaus. Das erforderliche Holz wurde dem Stegholz entnommen (Ohne staatliche Aufsicht und Kontrolle verstanden unsere Vorväter es gleichwohl, für den Wald schützend einzutreten. Einige dem Gemeindeprotokoll Menzingen entnommene Notizen mögen als Beleg hiefür gelten. Als es sich **1739** um Neudeckung der **Finsterseebrücke** handelte, wurde angeordnet, nur vom Windholz im Stegholz Schindeln machen zu lassen, selbe auf beiden Seite der Brücke und die Ziegel in der Mitte zu plazieren. Gesuchen von Solchen, welche Häuser und Scheunenn bauen wollten, um sog. Schindeltannen wurde jeweilen entsprochen, teils gratis, teils gegen billige Entschädigung. **1744** sind etwa 130 „kläfrige“ Buchen und Tannen als schlagreifendes Holz bezeichnet. Die Gemeinde ordnet den Verkauf, von dem 300 Gl. erwartet werden, an, aber erst nach 3 Jahren. Ausdrücklich wird dem Stegvogt anbefohlen, bei jeglichem Holzfällen anwesend zu sein und dafür zu sorgen, dass der „junge Fasel“ geschont werde. Nebst Wind- gelangte auch Durchforstungsholz zum Verkauf, sog. Flader-Tannen und Flader-Buchen. **1745** wurde aus dem Stegholz verschiedenen Bewohnern von Finstersee Holz verkauft. Ausdrücklich wird da bedungen, die zu veräussernden Stücke dürfen nicht aus jenem Teil des Stegholzes genommen werden, der extra für die **Finstersee-Brücke** bestimmt „gebannt“ sei; der junge Fasel musste wohl geschont, jene Tannli, welche Latten geben, stehen gelassen werden, desgleichen alle Marchtannen. Als Abfuhrzeit wurde eine bis **Martini 1747** reichende Frist bestimmt. **1750** wurde erkannt, kein „Spissen Holz“ mehr aus dem Stegholz zu verabfolgen, weil es im „Bann und sonst anfangs dünn von Tannen sei.“ Gemeindeprotokolle **9. März 1739, 9. Jänner, 25. Juli 1744, 30. Juli 1745 und 9. Juli 1750.**

Für Übernahme der Maurer- und Zimmermannsarbeiten wurde Konkurrenz eröffnet und dem Mindestfordernden die Arbeit zugeschlagen. Der Rat erkundigte sich aber vorher genau betreff Leistungsfähigkeit. Die Maurerarbeiten, die beidseitigen Widerlager, wurden Meister Joh. Jakob Moosbrugger, den man als wohl empfohlen von Uri herkommen liess, um 150 Gl. und ein Trinkgeld übertragen. Das Material schaffte die Gemeinde zur Stelle. Die beiden Widerlager hatte Moosbrugger 21 Schuh hoch zu führen (15 Schuh vom Grund aus bis da, wo die Sperrbuben aufzusetzen seien und von da noch 6 Schuh). Wegen Schnee und kalten Wetters musste die Maurerarbeit einige Zeit eingestellt und Moosbrugger zudem noch gemahnt werden. Erst am **1. Nov. 1734** konnte mit ihm abgerechnet werden.

Längere Verhandlungen gingen der Vergebung der Zimmermannsarbeiten voraus. Es meldeten sich 5 Bewerber. Zuerst Meister Jak. Bär aus dem Zürichbiet, gleichzeitig Werkmeister „Bauherr“ Stadlin von Zug. Letzterer erscheint am 10. Dezember 1733 vor Rat, legt einen Plan vor, verlangt als Arbeitslohn 550 Gl., ohne das Aufrichten, ausserdem für Speis und Trank täglich 1 Gl. für sich und 8 gute Batzen für jeden Gesellen. Wird ihm verdeutet, andere Bewerber anerbieten alle Arbeiten um 180 Kronen zu übernehmen. Stadlin beharrt auf seiner Forderung. Die Sache wird an den grossen Ausschuss gewiesen, wo sie liegen blieb. In nächster Ratssitzung bewirbt sich ein gewisser Vogel, aus den Höfen, mit 2 Zimmermeistern und fordert für Alles, was den Zimmermann angehe, 400 Gl. Gingen unverrichteter Dinge weg, sagt das Protokoll.

Nun wird einem Christian Schnetzer nachgeforscht, da er den Schwyzern eine Brücke gebaut habe. Im Falle guten Berichtes soll er eingeladen werden, eine Offerte einzureichen. Als seine darauf eingereichte Offerte die niedrigste war, erhielt den Auftrag, ein „Modell“ vorzulegen nach dem Muster der Hüttner-Brücker.

Am **16. Januar des folgenden Jahres** erscheint dann vor dem Rate als neuer Bewerber Meister Anton Meyenberg von Menzingen. Der Ausschuss findet, sofern sich seine Propositionen genugsam erfinden, so solle der Gemeinrat bevollmächtigt sein, an den „Bergmann“ Meyenberg die Arbeiten zu vergeben. Am **28. Januar** überträgt der Rat ihm dann auf Vorlage eines Planes hin, der genau der damaligen Hüttner-Brücke nachgebildet war, wirklich die Zimmermannsarbeiten. Meyenberg erhielt 320 Gl. Entschädigung 50 Gl. bei Beginn, 50 beim Aufrichten und den Rest nach beendigter Arbeit. Als Bürgen stellte er Säckelmeister Klz. Meyenberg, im Erlibach, vermutlich einen Verwandten. Aus dem bezüglichen Übereinkommen, das allerlei Eventualitäten vorsieht, ist zu schliessen, dass der Rat nicht ohne manchfache Bedenken sich zur Übertragung der Arbeiten an Meyenberg, der wohl noch keine Brückenbauten ausgeführt hatte, entschloss. Indes erwiesen sich selbe in der Folge als unbegründet.

Dagegen berichtet (**20. März 1738**) Stegvogt Thomas Zürcher von Finstersee dem Rate, dass das Fundament der Finstersee-Brücke merklich sich schleisse, ruiniere, daher vorgesehen werden müsse, weil der „Handel kostbar“. Es scheint daher, dass eher Meister Moosbrugger seine Sache nicht am Besten gemacht hatte. Die nötigen Reparaturen wurden sofort angeordnet und der reg. Säckelmeister Klz. Oswald Bachmann angewiesen, alle Tage nachzusehen, ob die Arbeiter gehörig „schaffen“.

Die alleinige Unterhaltungspflicht der Finstersee-Brücke lastete auf der Gemeinde Menzingen noch im ersten Viertel gegenwärtigen Jahrhunderts. Am **19. Dezember 1824** beantragte Ratsherr Joh. Jos. Röllin, Baarburg, Neuheim, im Kantonsrate, die Finstersee-Brücke solle künftig ganz vom Kanton übernommen werden. Sei es, dass die Landesväter von der Zweckbestimmung des Stegholzes nicht hinlänglich unterrichtet waren, (jedenfalls werden die Menzinger Ratsherrn ihre bezüglichen Geschichtskennntnisse damals nicht auf den Leuchter gestellt haben), oder sei es, dass nachsichtige Würdigung der Angelegenheit zu Gunsten Menzingens obwaltete, oder was immer: Thatsache ist, dass der Antrag ohne Widerstand angenommen und das Stegholz dadurch einer die Eigentümerin ziemlich belastenden Diesntbarkeit enthoben und dem Kanton ohne weiteres die Pflicht auferlegt wurde, für den Unterhalt der Brücke zu sorgen.

Im **Spätsommer 1846** entstand als Folge einer nur wenige Tage, aber intensiv anhaltenden Landregens, der nicht bloß im Zugeerländchen, sondern weit umher anhielt und schwere Schädigungen brachte, ein ganz ausserordentliches Hochwasser in der Sihl. Dasselbe riss die **Finstersee-Brücke** gänzlich weg, gleichzeitig die Brücke an der **Babenwage** stark schädigend. (...) Das genaue Datum war nicht zu ermitteln. Die Zerstörung muss zwischen **24. August und 9. September** genannten Jahres stattgefunden haben.

Der Neubau der jetzigen Brücke, ein Holzgitterwerk, erfolgte aber erst 13 Jahre später, nämlich **1859**. Vermutlich waren Sparsamkeitsgründe entscheidend; sie waren, wie ich aus der Thatsache, dass inzwischen nicht weniger als drei, sage drei Notbrücken den Übergang vermitteln, recht übel und nicht im Interesse der kantonalen Finanzen angebracht. Die erste Notbrücke hatte Zimmermeister Lüthard von Zug bereits am **10. September 1846** erstellt und dafür 1000 Fr. erhalten. Dieses Datum lässt wohl den Eintritt der Zerstörung auf die letzten Tage August als wahrscheinlich annehmen. 1850 musste schon wieder eine andere Notbrücke geschlagen werden. Die kantonale Strassenkommission übertrug dies an Zimmermeister Leonz Elsener, Menzingen, der als Mindestfordernder Fr. 550 dafür erhielt. Sechs Jahre später schritt man noch nicht zum eigentlichen Neu-, sondern zu einem nochmaligen Not-Bau. Zimmermeister J. Elsener, Menzingen, erstellte um 1000 Fr. denselben. Erst **1859** kam's zur Erstellung der jetzigen Brücke, die zu 34'000 Fr. veranschlagt worden. Der Bau wurde an Baumeister Julius Rauschert 12% unter dem Voranschlage am **23. September 1859** übertragen und dem Übernehmer am 29. August folgenden Jahres abgenommen. Die Gesamtausgabe – ohne die Notbrücken – des Kantons betrug Fr. 39'269.79 Bald nachdem die Brücke dem Verkehr übergeben worden, machte sich ein Schwanken derselben bemerkbar. Von der Regierung berufene Experten konstatierten, dass das Schwanken beim Befahren der Brücke mit Wagen in einem Konstruktionsfehler zu suchen und ersterm durch Anbringung eines Mittelpfeilers zu begegnen sei. Unter Benützung des günstigen, niedrigen Wasserstandes führte Baumeister L. Garnin in Zug im **Januar 1862** diesen Mittelpfeiler auf. Behufs rascher Erledigung der Arbeit erhielt er von der Regierung, im Einverständnis mit dem Pfarramt Menzingen, Erlaubnis, auch an Sonntagen arbeiten lassen zu dürfen, unter der Bedingung, dass die Arbeiter zuvor einer hl. Messe oder dem Gottesdienst beigewohnt hatten. Es hatte das eine ziemlich gereizte Zeitungs-Fehde zum Nachspiele. Die Kosten dieser Verstärkung der Brücke betragen Fr. 9'591.29.