

Eine teure «Billiglösung» in Goldau

Ursprünglich plante die Gotthardbahn den Bahnhof in Oberarth und von dort einen Tunnel unter dem Bergsturzschild hindurch. Die grosse Eisenbahnkrise 1875 bis 1879 führte zu einer teuren «Billiglösung».

Martin Stuber

«Arth-Goldau, bitte umsteigen!» Wer von Zug aus Richtung Süden oder auf die Rigi, seltener mit der SOB Richtung Osten, reisen will, kennt das. Und die Linie von Zug nach Goldau gehört zu den schönsten der Schweiz. Wer die Reise macht, ahnt kaum, dass ursprünglich der grosse Eisenbahnknoten Richtung Gotthard in Oberarth hätte stehen sollen und es dann durch einen Tunnel weiter Richtung Steinen gegangen wäre.

Und Arth-Goldau gibt es gar nicht – der Bahnhof steht in Goldau, der Name des Bahnhofes rührt daher, dass die Arther aussen vor blieben und mit dieser Namensgebung abgespeist wurden.

Spuren am Rande des Tierparks

Der intime Kenner der Geschichte von Goldau und pensionierte Lehrer, Markus Hürlimann, zeigte dem Autor die Stelle, wo ein 80 Meter tiefer Entlüftungstollen bis zur Tunnelsohle des Goldauer Tunnels hätte führen sollen.

Er wurde nie fertig – ein starker Wassereintritt in 40,8 Metern Tiefe, der dreijährige Baustopp an den Gotthard-Zulaufstrecken von 1876 bis 1879 und die Überquerung des Schuttfeldes bei Goldau statt der Fertigstellung des Goldauer Tunnels verhinderten weitere Arbeiten am Stollen. Heute informiert eine kleine Tafel neben dem Schachtkopf über den historischen Hintergrund dieses letzten Überbleibsel.

Im Fels unter dem Bergsturzschild hindurch

Der Blick auf das Foto mit den geplanten Linien zeigt diese Vorteile: Die beiden Zufahrtsstrecken von Zug und von Immensee her trafen sich im Talboden bei Oberarth, die Zuger Strecke konnte nach dem Rufbachtobel wieder auf das Niveau des Talbodens sinken und so dem rutschgefährdeten Gebiet beim Herzigwald ausweichen. In der Ebene hatte es genügend Platz für eine Anlage, welche auch die Reparaturwerkstätten aufnehmen konnte. Und der Bahnhof war nahe bei Arth.

Gleich nach dem Bahnhof Oberarth wäre es in den 2,5 Kilometer langen Goldauer Tunnel gegangen. Das Bergsturzschild wäre so unterfahren worden und die Bahnstrecke vor künftigen Bergstürzen verschont geblieben.

Gutes Projekt für Arth und die Arth-Rigi-Bahn

Diese Lösung war auch für die Arth-Rigi-Bahn (ARB) praktisch – sie bedingte keine Änderungen

am Trasse der am 4. Juni 1875 eröffneten Bahn, welche von Arth Direttissima bis auf Rigi Staffel führte und ab Oberarth als Zahnradbahn konstruiert war. Der geplante Bahnhof Oberarth war nahe am bestehenden Trasse der ARB, sodass nur ein einfacher Umsteigebahnhof der ARB nötig gewesen wäre.

Vor der Eröffnung der ARB führte der Weg über den Zugersee – Adi Kälin beschreibt in seinem Buch «Rigi – mehr als ein Berg» anschaulich, wie damit die Rigi zu einem Tagesausflugsort wurde.

Bis Anfang 1870er-Jahre dauerte die Reise von Zürich auf die Rigi zehn Stunden, ab 1875 reduzierte sich die Reisezeit auf gut vier Stunden: «Die Nordostbahn und die Rigibahn von Arth aus halbierten die Reisezeit – und machten nun die Retourfahrt zum Tagesausflug. Früh aufstehen musste man allerdings: Der Zug der Nordostbahn fuhr in Zürich um 5.45 Uhr ab und brauchte auf seinem Weg über Affoltern und Knonau 1 Stunde 20 Minuten bis Zug. Um 7.15 Uhr ging es weiter per Schiff nach Arth, von dort um 8.25 Uhr mit der Talbahn nach Oberarth und von dort schliesslich um 8.44 Uhr mit der Rigibahn den Berg hoch. Um 9.32 Uhr war das Klosterli erreicht, um 9.55 Uhr die Station Kulm.»

Was nicht ganz stimmt: In

Oberarth wurde einfach noch eine Zahnradlokomotive beigestellt, umsteigen war nicht nötig.

Überhaupt wäre es für Arth eine gute Lösung gewesen – in Goldau standen zu der Zeit ein paar Häuser und ein Kirchlein, der Rest war Schutt und Felsblöcke. Arth aber war ein lokales Zentrum und stand einmal sogar als Kantonshauptort zur Diskussion. Der grosse Bahnhof Oberarth hätte aus dem Talboden mit Arth die nach Zug zweitgrösste Stadt am Zugersee gemacht.

Eisenbahnkrise 1875 bis 1879

Aber es kam anders. Anlässlich des Jubiläums «50 Jahre Stilllegung der Talbahn Arth» beschrieb die Rigi-Post vom 27. August 2009 treffend, was passierte: «Die Betriebszentrale und die Depot-Werkstätte der ARB waren wohlweislich in Oberarth stationiert: Es war damals geplant, dass die im Werden begriffene Gotthardbahn – sie wurde 1882 eröffnet – einen Regionalbahnhof bei Oberarth erstellen werde. Eine Finanzkrise bei der Gotthardbahn-Gesellschaft erforderte jedoch einschneidende Sparmassnahmen bei ihrem riesigen Projekt. Vom vorgesehenen und schon im Bau befindlichen Goldauer Tunnel wurde abgesehen und stattdessen wurde die Linienführung nun über das damals noch sehr

unwirtliche Bergsturzschild bei Goldau geführt.»

Zwei Probleme verstärkten sich gegenseitig:

Nach dem Wiener Bankenkrisen 1873 rutschte ganz Europa in eine Finanz- und Wirtschaftskrise, die auch die Schweiz nicht verschonte. Die Gotthardbahn war neben den 85 Millionen staatlichen Subventionen mit Geld vom internationalen Kapitalmarkt finanziert und direkt betroffen von der Finanzknappheit.

Zum anderen wurde im Frühling 1875 bekannt, dass der Bau der «tessinischen Thalbahnen» wesentlich teurer würde. Die G.B. hatte sich zu deren Bau verpflichtet und sie Ende 1874 in Betrieb genommen. Zur gleichen Zeit musste der Oberingenieur Gerwig der Direktion der G.B. einen deutlich nach oben revidierten Kostenvorschlag für die Zufahrtsstrecken unterbreiten. Er hatte aufgrund detaillierter Pläne gemerkt, dass es Trasseänderungen brauchte, und diese neu berechnet – statt 187 Millionen würde es nun 221 Millionen kosten. Gerwig wurde entlassen und im März 1875 durch Wilhelm Hellweg ersetzt. Der Aktienkurs der Gotthardbahn begann zu sinken.

Drei Jahre Baustopp ...

Der neue Oberingenieur war eine Koryphäe im Eisenbahnbau

und hatte sich als Bauleiter am Brenner einen Namen gemacht. Er reagierte mit kühlem Kopf und systematischem Vorgehen. In der «Schweizerischen Bauzeitung» schreibt der Herausgeber Carl Jegher zum 50-jährigen Jubiläum der Gotthardbahn: «Obering. W. Hellweg seinerseits liess nun noch genauere Pläne (1:1000 und 1:500) aufnehmen, liess erstmals auch die Bahnaxe im Gelände abstecken und gelangte zu einer nochmaligen Umarbeitung des Entwurfs, zum «Projekt Hellweg» (1876), das ziemlich genau der spätern Ausführung entsprach.»

Und: «Bemerkenswert ist, dass sich Hellweg in den Grundsätzen der Linienführung, wie möglichste Einschniegung in den Talgrund zur Vermeidung des kostspieligen Lehnenbaues in abgelegenen Höhen, Vermeidung von durch Lawinen und Steinschlag gefährdeten Talseiten (...) sich wieder stark dem ursprünglichen Vorprojekte Wetlis von 1862 näherte (...).»

Weiter: «Allerdings gelangte Hellweg auf Grund einer nunmehr detaillierten Massen- und Kostenberechnung zu einer Bausumme von insgesamt 289 Mill. Fr., d. h. 102 Millionen mehr als der Voranschlag der Internat. Konferenz! Diese Feststellung zu Anfang 1876 war von katastrophaler Wirkung.» Der Aktienkurs der G.B. brach regelrecht ein. Und die Gotthardbahn

war ja nicht alleine. Die Schweizerische Centralbahn hatte bereits im Sommer 1875 erste Baustopps erlassen und die Nordostbahn war hoffnungslos überschuldet und litt an einem Verwaltungswasserkopf. Sie ersuchte im März 1877 schliesslich mit einer Eingabe an den Bundesrat offiziell um die Entbindung von ihren Bauverpflichtungen und stellte für drei Jahre die Dividendenzahlungen ein.

Es kam auch bei der Gotthardbahn zu einem Baustopp, der drei Jahre dauern sollte – ausser beim «grossen Tunnel». Dort wurde weitergebaut, ja musste weitergebaut werden – ein Baustopp beim Tunnel Göschenen-Airolo hätte wohl zum Kollaps der Gesellschaft geführt.

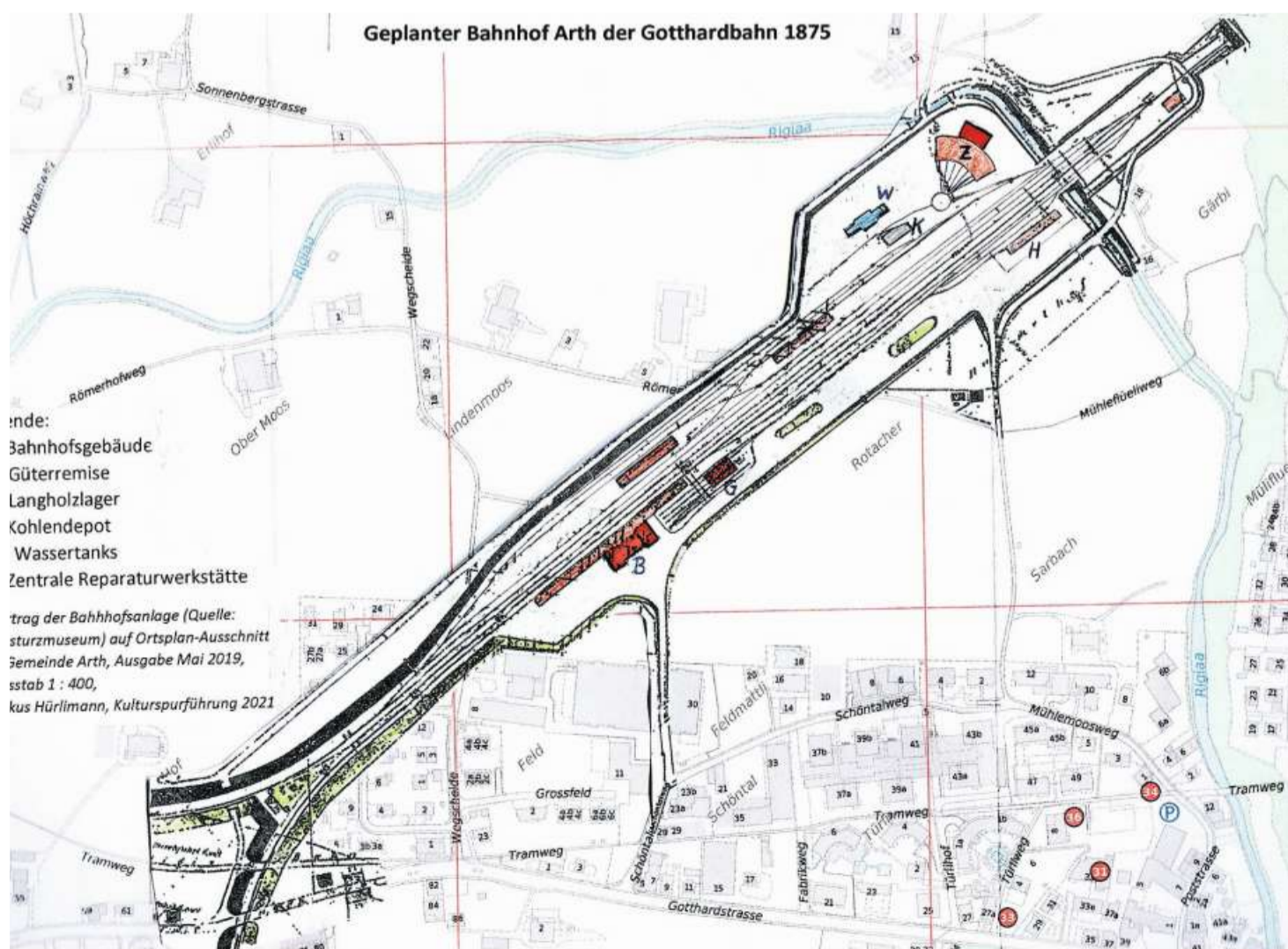
Am 15. Mai 1876 wurden auch die Bauarbeiten beim Goldauer Tunnel eingestellt. Im Monatsbericht für den Mai 1876 schreibt Oberingenieur Hellweg: «Da indessen die bisher erzielten Fortschritte dieser Tunnelarbeiten einerseits volle Gewissheit darüber geben, dass dieses Objekt noch rechtzeitig vollendet werden kann, selbst wenn die Arbeiten geraume Zeit hindurch ruhen, andererseits die allgemeine Lage jede irgend mögliche Ersparnis zu gebietsrischer Pflicht macht, so wurden die Schacht- und Stollenbauten des Goldauer Tunnels mit Schluss des Monats bis auf weiteres gänzlich eingestellt. Verwendet waren dabei während des abgelaufenen Monats durchschnittlich 54 Professionisten und Arbeiter per Tag.»

Das «Echo vom Rigi» schrieb am 20. Mai 1876: «Bereits jetzt schon sind fast alle Arbeiter entlassen und abgereist. Wann die Arbeiten wieder aufgenommen werden, das wissen die Götter.»

... und «Reconstruction» der Gotthardbahn

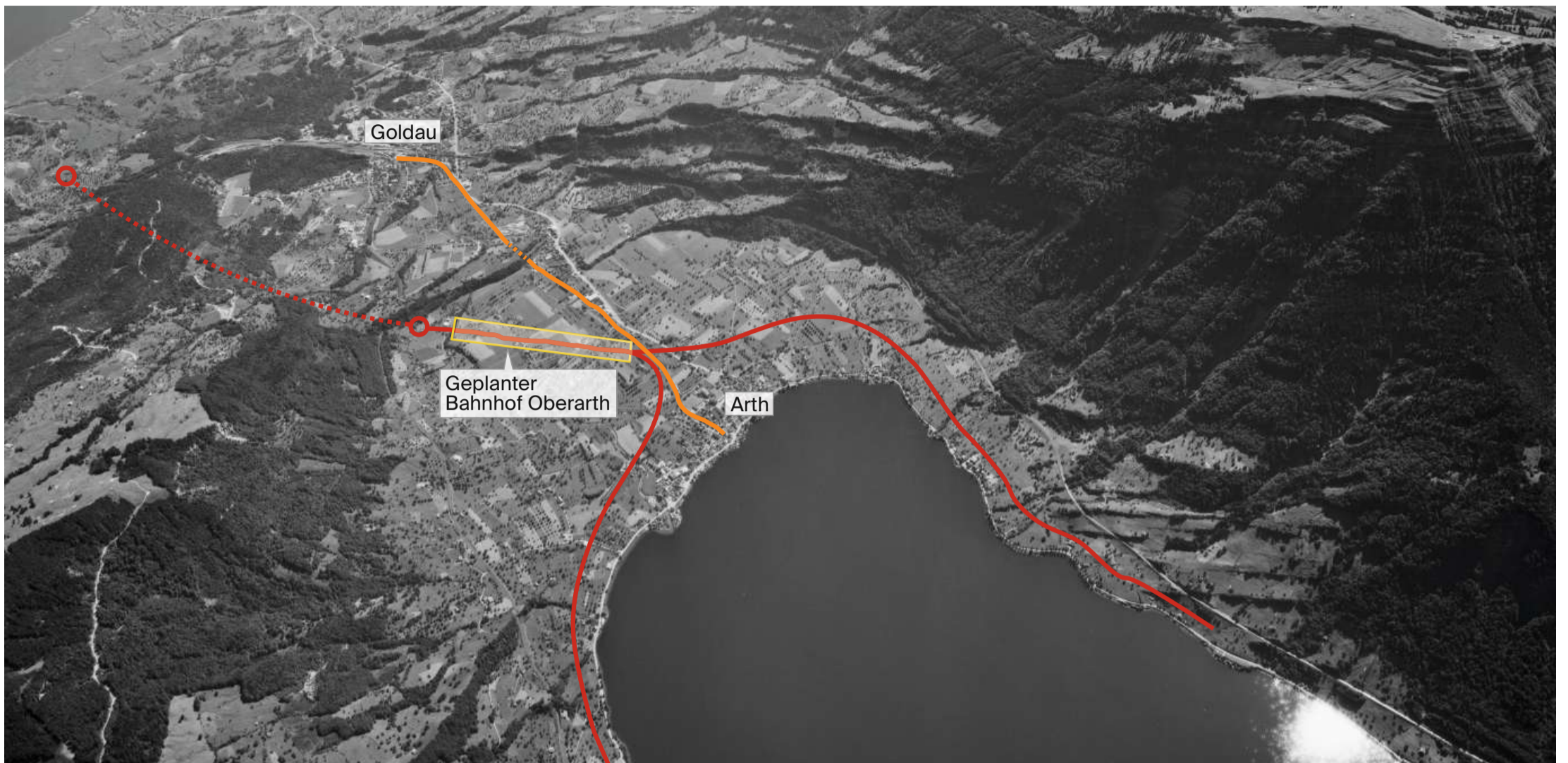
Die Götter sassen in Deutschland und Italien, von dort kam der grösste Teil des Geldes. 289 Millionen Franken konnte die G.B. nicht aufbringen, das war klar. Es begann ein zermürbendes Hin und Her, und wenn nicht Bundesrat Welti im Frühling 1876 eher contre cœur nach und nach das Zeppter in die Hand genommen hätte, wer weiss?

Vom 4. bis 13. Juni 1877 fand auf Einladung des Bundesrates die zweite internationale Gotthardkonferenz in Luzern – dem Sitz der Gotthardbahn – statt. Die offiziell als «Reconstructionsverhandlungen» bezeichnete Konferenz mündete im «Nachtragsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz zu dem Vertrage vom 15. Oktober 1869, betreffend den Bau und die Subventionierung der Gott-



Der fertig projektierte Bahnhof Oberarth. Der gesamte Talkessel Arth sähe heute ganz anders aus, der grosse Bahnhof wäre wohl Siedlungsmittelpunkt geworden.

Bild: Markus Hürlimann, Zug



Flugaufnahme Talkessel Arth von 1968. Das nie realisierte Projekt samt Goldauer Tunnel (gestrichelt, schematisch) ist rot eingetragen. Orange markiert ist die 1959 eingestellte Talbahnstrecke («Arther Trämli»), welche ursprünglich den untersten Teil der 1875 eröffneten Arth-Rigi-Bahn bildete und heute als Wander- und Veloweg dient. Bild: ETH Bildarchiv, Bearbeitung: Jana Breder/CH Media

hard-Eisenbahn». Die wesentlichsten Sparmassnahmen waren: kleinere Minimalradien (280 statt 300 Meter), etwas grössere Maximalsteigungen (26 und 27 statt 25 Promille) und vor allem der Verzicht auf Doppelspur, mit Ausnahme des «grossen Tunnels von Göschenen nach Airola». Der Goldauer Tunnel aber war unbestritten – im oben zitierten Artikel 2 wird am Schluss festgehalten: «In Bezug auf den Goldauer Tunnel soll über dessen ein- oder zweigeleisige Anlage der Bundesrath entscheiden.»

Der grosse Hammer folgt im Artikel 3: «Der Bau der Linien Luzern- Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano wird bis zu dem Zeitpunkte ausgesetzt, wo die Linie Immensee-Pino dem Betriebe übergeben sein wird. (...) Nach Eröffnung der Linie Immensee-Pino hat die Gotthardbahngesellschaft den Bau der drei vorläufig zurückgestellten Linien so bald in Angriff zu nehmen und auszuführen, als ihre finanzielle Lage dies zulässt. Der Bundesrath wird entscheiden, ob dies der Fall ist, sowie in welcher Reihenfolge die in Rede stehenden Linien in Angriff genommen werden sollen.»

Von der Krise betroffen waren auch andere Zufahrtlinien. So genehmigte im Februar 1878 die Bundesversammlung einen faktisch unbegrenzten Aufschub der Moratoriumslinien der Nordostbahn, darunter Thalwil-Zug. Das Resultat ist bekannt: Thalwil-Zug-Goldau wurde erst 1897 in Betrieb genommen.

Pressels Überschiebung des Schuttes

Obwohl die «Reconstruction» explizit definierte, wie die Gotthardbahn fertig zu bauen sei, ging das Hin und Her weiter. Am 8. September 1877 überreichte der von der G.B. Direktion über den Kopf ihres Oberingenieurs hinweg bestellte Gutachter Wilhelm Pressel sein «Expertengutachten». Über das vom «techni-



Der Plan des Goldauer Tunnels. Er wurde so geführt, dass er im festen Fels aus Nagelfluh verlaufen wäre. Gut sichtbar: Goldau bestand 1875 aus ein paar Häusern. Bild: Beilage Bericht des Oberingenieurs der Gotthardbahn, 1875

Tunnel Teil der Sperrstelle Oberarth?

Martin Stuber

Oberarth Wir stehen vor dem Scheibenstand des ehemaligen Oberarther Schiessstandes in der Gärbli. Er wird nicht mehr benutzt.

In diesem Bereich verbirgt sich das zugeschüttete Nordportal des Goldauer Tunnels. Eine kurze Wanderung der Felsrippe entlang Richtung Rigi

schen Centralbureau» der G.B. ausgearbeitete Projekt nach den Vorgaben der Rekonstruktionskonferenz wurde eine Zweitmeinung eingeholt. Und weil man schon dabei war, wurde Pressel gefragt, wo er noch weitere Einsparungen sehe. Unter anderem schlug er vor, «die Wasserscheide zwischen dem Zuger und Lonerzensee mittelst offener Bahn zu überschreiten, wodurch der Goldauertunnel entbehrlich

führt zu einem Bunker der Sperrstelle Oberarth. Weiter westlich durchstösst der alte Tunnel der Talbahn Arth-Oberarth-Goldau diese Felsrippe, er wird heute von Velofahrern und Fussgängern benutzt. In der östlichen Tunnelwand hat es eine verschlossene Bunkertüre.

Wurden oder werden die 180 Meter Tunnel, welche bis im Mai 1876 in den Fels getrieben

würde». Es entbrannte eine Auseinandersetzung zwischen Hellwag und Pressel, die Hellwag nicht gewinnen konnte, da er zu der Zeit von der G.B. Direktion bereits entmachtet worden war und schliesslich Ende 1878 entlassen wurde. Zwar errechnete das technische Centralbureau mit 943000 Franken eine weit geringere Ersparnis als Pressel. Und in Zürich verlangte Escher im Kan-

tonsrath die Beibehaltung des ursprünglichen Projektes, um später die Strecke von Zug her einfach anschliessen zu können. Die G.B. entschied sich trotzdem für die Variante Pressel.

Der Goldauer Roland Marty, ein guter Kenner der Materie, hat dem Autor einen Brief der Bauabteilung des SBB-Kreises II an das Baubureau der 6. Division vom 8. Juli 1942 mit einer «Kopie des Längenprofils des Sohlstollen des aufgegebenen

Goldauer-Tunnels» gezeigt. Die Verwendung wurde zumindest geprüft! Von der Armee erfährt man nichts – weitere Nachforschungen sind bisher ins Leere gelaufen.

Arth wehrt sich

Das wiederum rief den Gemeinderat von Arth auf den Plan. Mit zahlreichen Briefen und Abordnungen wurden der Bezirksrat,

der Regierungsrat und auch der Bundesrat bearbeitet. Die Schwyzer Regierung hatte eine andere Priorität, nämlich die Lage der Station Schwyz.

Arth kümmerte sie weniger. Deren Gemeinderat berief sich vergeblich auf die Regelung in der Subventionsvereinbarung mit der G.B., welche ausdrücklich eine Haltestelle Arth vorsah. Der Kanton Zug befürwortete zwar die Variante mit dem Gold-

auer Tunnel, aber vor allem aus Angst davor, dass sonst Zug-Goldau gar nie gebaut würde. Am Schluss musste sich Arth mit dem vertraglich abgesicherten Ganzjahresbetrieb der Talbahn Arth-Oberarth-Goldau zufriedengeben.

Teurer als gedacht

In einem Brief an die Schwyzer Regierung schrieb der Arther Gemeinderat am 24. Oktober 1878: «Die Linie Zug-Arth wird früher oder später gebaut werden u. man braucht keine spezielle technische Kenntnisse zu besitzen, um zu sehen, dass die Baukosten dieser Linie behufs Einfahrt in die Station Arth bei Acceptierung des Bahntracé über den Schutt enorm viel höher zu stehen kommt, als wenn die Einfahrt schon in der Thalsole von Arth erfolgen könnte.»

Prophetische Worte, die sich 1897 bestätigen sollten. Aber nicht nur der Bau von Zug-Goldau wurde wegen der ungünstigen Lage des Bahnhofes Goldau deutlich teurer, sondern auch der Betrieb der links- und rechtsufrigen Zufahrtlinien.

Die hohe Linienführung sowohl entlang der Rigilehne wie auch entlang des Rossbergs macht die Strecke in diesen unstablen Gebieten zu einer der verletzlichsten in der Schweiz. Kein Wunder, dass seit fünf Jahren der Rossberg von den SBB als erstes Gebiet mittels Drohnen überwacht wird. Die «Billiglösung» kommt die SBB immer noch teuer zu stehen.

Hinweis



Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise 1875-1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er ist Mitinitiator des Zug-Fäschts.