

## Kanton Zug

# Den gordischen (Verkehrs-)Knoten durchschlagen

Mit seinem Machtwort vom 12. Juni 1893 fällt der Bundesrat den einen wichtigen Entscheid. Dieser legt die Lage des Zuger – und auch des Baarer! – Bahnhofs und damit die Linienführung Baar-Litti bis Zug fest.



Die ungewöhnliche Perspektive macht die Insellage des Bahnhofs Zug deutlich. Im Vordergrund die Drähte zu den Weichen – Standort Fotograf beim Stellwerk.

Bild: Fotosammlung Bibliothek Zug, Scan Martin Stuber

### Martin Stuber

So richtig zufrieden war in Zug und bei den zwei beteiligten Bahngesellschaften zwar niemand, aber alle waren glücklich, dass nach zwei Jahren Hin und Her ein gültiger Entscheid vorlag und es weitergehen konnte. Als im Juni 1891 das Bundesparlament den Bau der Linie «Thalweil-Zug» beschloss, war auch klar, dass die Gotthardbahn dem Zugersee Ost entlang die Linie Zug-Goldau bauen würde. Das unerfreuliche Spiel «Zuerst Du! Nein, Du!» hatte ein Ende.

In seiner Ausgabe vom 1. Dezember 1883 hatte das «Zuger Volksblatt» (ZVB) die Situation schon bald nach der Eröffnung der Gotthardbahn auf den Punkt gebracht: «Die Verwaltung der Gotthardbahn will die Linie Zug-Goldau erstellen, wenn Thalweil-Zug gebaut sein wird, und die Nordostbahn will Thalweil-Zug in Angriff nehmen, wenn Zug-Goldau eröffnet ist.» Mit dem Entscheid in Bern war klar: Beide Linien werden gebaut.

### Widersprüchliche Interessen

Anfang der 1890er-Jahre war der Bahnbau immer noch in den Händen der privaten Eisenbahngesellschaften und in Zug trafen die beiden grössten und mächtigsten Player aufeinander

– die Nordostbahn (NOB) und die Gotthardbahn (GB).

Die NOB hatte einen Vorteil: Ihr gehörte der Bahnhof Zug und ihr würde der zukünftige Bahnhof Baar gehören – die NOB war also die Bauherrin. Die NOB wollte vor allem eines: möglichst wenig Geld ausgeben. Deshalb hielt sie lange an ihrem Projekt eines Ausbaus des bestehenden Bahnhofs fest. (Bild: Projekt I).

Die Gotthardbahn ihrerseits wollte unter allen Umständen und betriebstechnisch nachvollziehbar das Wenden der Züge von und zum Gotthard in Zug verhindern. Sie wollte eine Durchgangslinie und die kürzeste Strecke zwischen Goldau und Zürich. (Bild: Projekt III)

Beiden Gesellschaften presierte es nicht – die Gotthardbahn war bis 1893 mit der Fertigstellung der Doppelspur bei den beiden Zufahrtsrampen beschäftigt. Die NOB konnte die Investition hinauszögern und ihre Linie Zürich-Zug durchs Säuliamt länger auslasten.

Die Stadt Zug hatte nur eines im Sinn: den Bahnhof möglichst nahe an der Stadt zu haben. Sie verlangte deshalb bis ganz am Schluss den Ausbau der bestehenden Anlage. Der Kanton und die kantonale Eisenbahnkommission richteten sich im Wesentlichen nach der Stadt. Das Post- und Eisenbahnde-

partement in Bern hatte seine Schlussfolgerungen aus den Problemen der Vergangenheit gezogen und konnte im Prinzip relativ frei von kommerziellen oder politischen Interessen die sachlich am geeignetsten scheinende Lösung verfolgen. Und in Bern kam es genau in diesem Departement zu einem einschneidenden Wechsel.

### Zemp statt Welti

Am 8. Dezember 1891 trat Emil Welti angesichts einer empfindlichen Abstimmungsniederlage nach 24 Jahren im Amt zurück. Die Vorlage für den Rückkauf – sprich Verstaatlichung – der Schweizerischen Centralbahn scheiterte mit deutlichem Resultat (nur 31,1 Prozent Ja). Das hatte Folgen für den Eisenbahnbau in der Schweiz, aber nicht so, wie von der Gegnerschaft, welche die Vorlage zu Fall gebracht hatte, erwartet. Wortführer der Gegner war nämlich der katholisch-konservative Nationalrat Josef Zemp aus Luzern.

Und ebendieses Zemp wählte die Bundesversammlung am 17. Dezember 1891 als Nachfolger von Welti. Zemp war der erste K.-K.-Bundesrat – die absolute liberaldemokratische Dominanz in der eidgenössischen Exekutive fand ihr Ende. Es war mit der Sozialdemokratie ein neuer «Feind» aufgetaucht, gegen den

nun eine neue bürgerliche Allianz geschmiedet wurde. Bei der Departementsverteilung setzten die sechs «Freisinnigen» zur Überraschung aller den Entlebucher ins wichtige Post- und Eisenbahndepartement – und machten quasi aus dem Bock den Gärtner.

Nun war Josef Zemp für die Frage der Linienführung und Bahnhoflage auch im Kanton Zug zuständig. Und Zemp erwies sich rasch als fähiger «Gärtner», zur Enttäuschung mancher stramm kulturkämpferischen Katholisch-Konservativen.

### Zuerst der Albistunnel...

Bevor über die Frage der Lage des Zuger Bahnhofes verhandelt wurde, musste eine grundsätzliche Frage der Linienführung entschieden werden: Wie sollte die Strecke zwischen Thalwil und Zug verlaufen?

Ursprünglich ging man davon aus, dass bei Oberrieden der Zimmerberg durchstochen wird und dann die Linie durchs Sihltal über Sihlbrugg und Walterswil an der Spinnerei Baar vorbei nach Zug führen soll. Bei den drei Varianten, welche die NOB im Dezember 1890 vorlegte, verliefen zwei durch einen Albistunnel, eine über Walterswil. Die NOB favorisierte die Variante Albistunnel, weil sie fast fünf Kilometer kürzer war. Alle Va-

rianten mündeten in den bestehenden Bahnhof und machten keine Aussagen zur Einführung der Gotthardbahn!

Die Entscheidung wurde verzögert, weil die Bemühungen für eine Linie St.Gallen-Zug den Weg über Horgen durch den Albistunnel nach Zug vorsahen und Bundesrat Welti deshalb eine zweispurige Ausführung des Albistunnels wünschte. Um den Bau nicht zu verzögern, willigte er im September 1891 in die einspurige Variante ein und der Bau des Albistunnels wurde im Dezember 1891 ausgeschrieben.

Anzunehmen ist, dass die Wahl der teuren Tunnelösung das Bedürfnis der NOB, beim Bahnhof Zug zu sparen, noch verstärkt hatte.

### ... wie weiter ab Baar-Litti?

Wo das Tunnelportal in der Litti stehen würde, war somit klar, aber die weitere Linienführung bis nach Zug konnte erst entschieden werden, wenn klar war, wie die Bahnhofsanlage Zug aussehen würde. Es begann ein zermürbendes Hin und Her zwischen den vier Hauptakteuren Nordostbahn, Gotthardbahn, Stadt Zug und Bund.

Die drei Karten illustrieren die im Herbst 1892 als Hauptvarianten übrig gebliebenen Projekte. Alleine die Unterlagen von NOB und GB füllen mehre-

re grosse Kartonschachteln bei SBB Historic. Ausgelassen wurde fast nichts, als Beispiel sei die Variante des Projektes I. mit einer Unterführung Baarerstrasse unter dem ebenerdigen Gleis genannt, für welche die NOB Ende Mai 1892 sogar ein Detailprojekt ausgearbeitet hatte. Die Unterführung hätte 300 000 Franken gekostet – zehn Prozent des Gesamtprojektes!

### Kein ebenerdiger Bahnübergang

Im ganzen «Spiel» wurde der Bundesrat zum Schiedsrichter. Sein Brief vom 23. August 1892 an die federführende NOB markierte den Wendepunkt. Unmissverständlich machte Bundesrat Zemp klar, dass ein ebenerdiger Bahnübergang über die Baarerstrasse nicht bewilligt würde: «Als ein Hauptübelstand Ihres Projektes vom 9. April abhin ist unstrittig die Schaffung einer Bahnkreuzung à niveau mit der bis jetzt schienenfreien Baarerstrasse zu bezeichnen. Wenn die Behörden und Einwohner von Zug diese Kreuzung annehmbar finden, so erklärt sich das wohl aus dem Bestreben der Belassung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle. (...) Diese Strasse wird mit der fortschreitenden baulichen Entwicklung von Zug in der Richtung gegen Baar eine solche Bedeutung er-



langen, dass die Absperrungen für die grosse Zahl ein- und ausfahrender Züge allein als ein sehr lästiges Hindernis empfunden werden. (...) Ein weiterer Übelstand Ihres Projektes ist ferner in der unmittelbaren Nähe der Mündungen der beiden Tunnel zu den Einfahrtsweichen des Bahnhofes zu erblicken, ferner in der scharfen Krümmung und dem Gefälle der beiden Einfahrten. In Bezug auf die Betriebssicherheit sind diese Verhältnisse entschieden als sehr misslich zu bezeichnen.»

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erwies sich als weitsichtig – im Gegensatz zur Stadt Zug. Dort hatte am 5. Juli 1892 eine Versammlung von 150 Männern in einer Resolution die rasche Realisierung der Variante NOB mit Belassung am alten Ort verlangt.

Daraufhin entwickelte die NOB contre cœur das Projekt II.

### Konflikt NOB-GB eskaliert

Der Tonfall hinter den Kulissen wurde schärfer, so der NOB-Oberingenieur Moser in einem Brief vom 10. Oktober 1892 an die NOB-Direktion: Von «total unrichtigen Behauptungen der GB» ist da die Rede und es wird ausführlich begründet, dass keine der Berechnungen der GB richtig sei. Im gleichen Brief findet aber eine Kehrtwende statt bezüglich des Projektes I.: Der Oberingenieur beschreibt in diesem – internen! – Brief das Projekt II. als Alternative zum NOB-Favorit und errechnet im Vergleich für diese Variante die tiefsten Kosten: 2,91 Millionen Franken gegenüber 3,27 Millionen für Projekt I. und 3,17 Millionen für das GB-Projekt III. Die hohen Kosten des Bahnhofes am alten Ort ergaben sich durch die Notwendigkeit der Höherlegung der ganzen Anlage, um die ebenerdige Überquerung der Baarerstrasse zu verhindern.

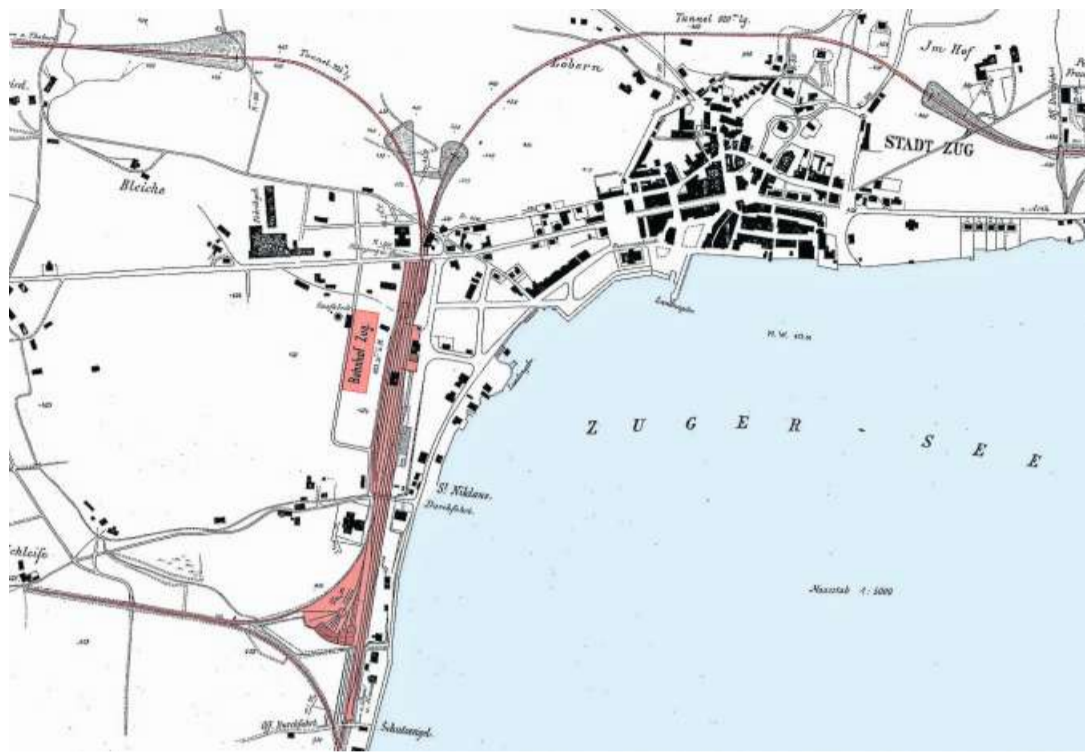
Überhaupt liest sich die Analyse des Oberingenieurs teilweise wie eine Vorwegnahme des Expertenberichtes.

So schreibt Moser: «Die Verbindung des Bahnhofes nach Projekt II. mit der Gotthardbahn macht sich sehr leicht, auch die Baarerstrasse wird überbrückt & die Richtungsverhältnisse sind derart günstig wie bei keinem anderen Projekte, so dass die Stellung der Signale, die Übersichtlichkeit & was damit zusammenhängt nicht besser gewünscht werden kann.»

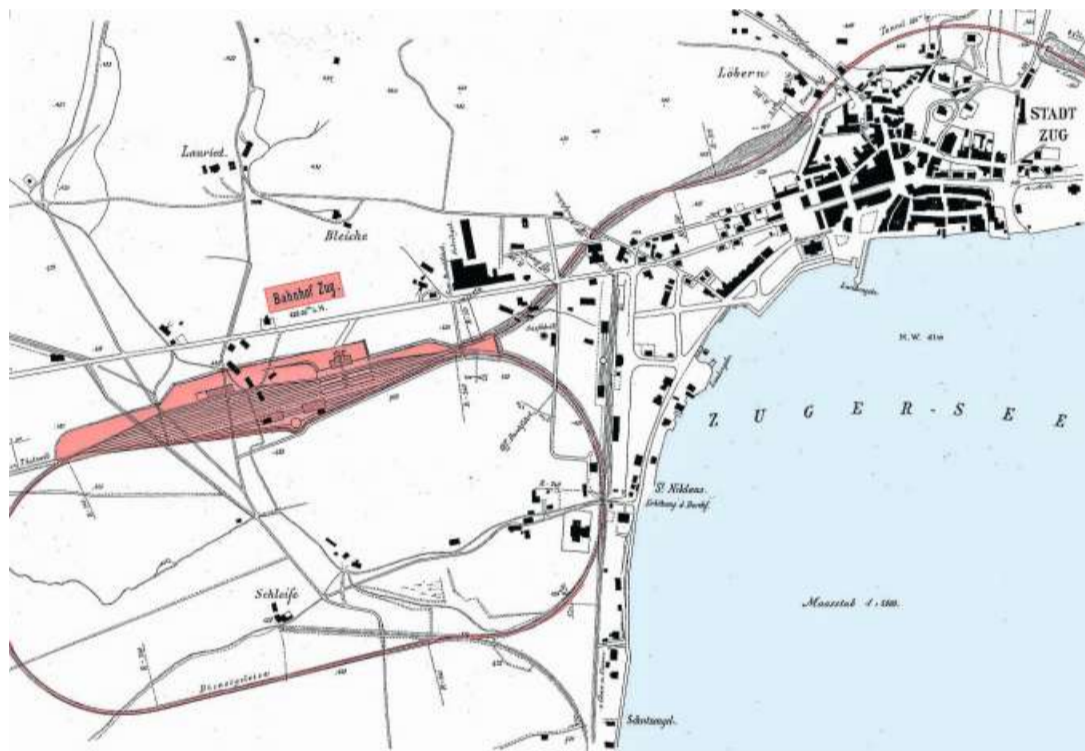
Am Schluss des Briefes kommt Moser auf das, was wir heute als «Zukunftsfähigkeit» bezeichnen würden, zu sprechen: «Projekt II. hat noch den grossen Vortheil, dass die Länge, welche für den Bahnhof erhältlich ist, eine erheblich grössere ist als bei Projekt III., die Horizontale hat eine Länge von 850 gegen 700 Meter, in Folge dessen gestaltet sich der Grundriss der ganzen Anlage viel vorteilhafter, es lassen sich leicht 3 Perron anbringen & ist eine Vergrösserung in jeder Beziehung leicht vorzunehmen. Beim III. Projekt wäre die Einschaltung eines weiteren Zwischenperrons dagegen schon mit Schwierigkeiten verbunden.»

### Gotthardbahn im Kampfmodus

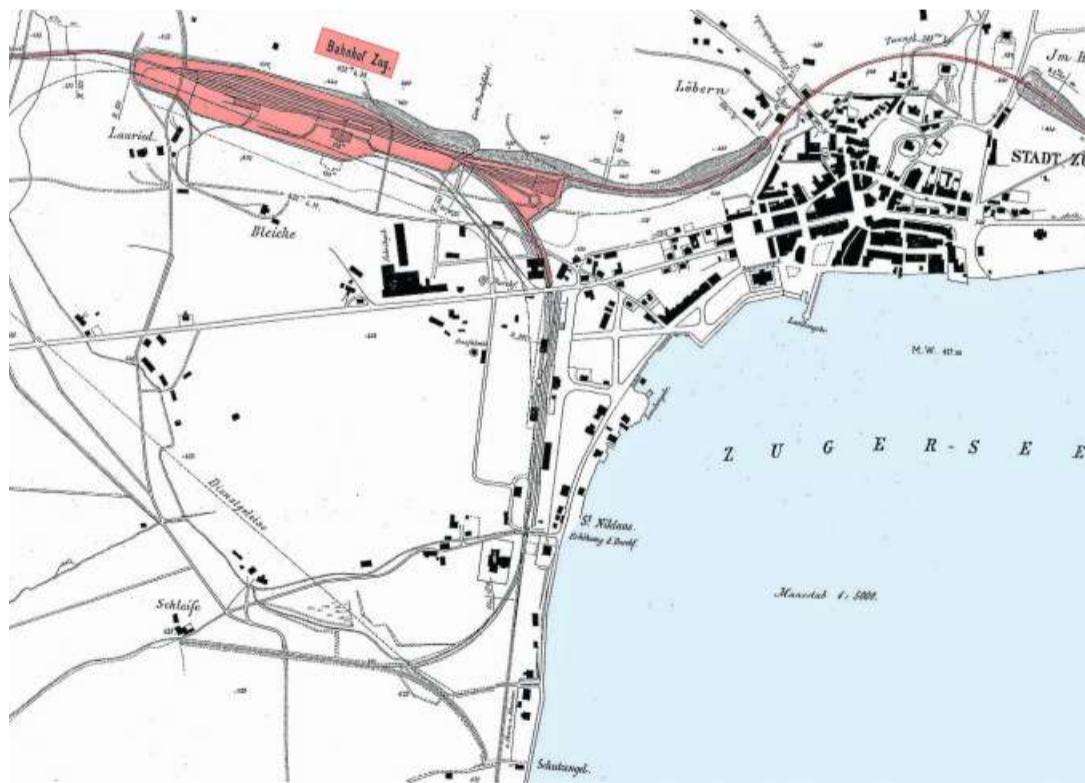
Die Analyse ihres Oberingenieurs hindert die NOB-Direktion



**Projekt I:** Von NOB und Stadt gewolltes Projekt: Ausbau des bestehenden Bahnhofes, ebenerdiger Übergang bei der Baarerstrasse, sehr langer Stadttunnel mit 920 m, Kopfbahnhof für die Linie Goldau-Thalwil Zürich – diese Züge hätten gewendet werden müssen. Bild: SBB Historic, Scan Martin Stuber



**Projekt II:** Auf Veranlassung des Bundesrates von der NOB ausgearbeitet. Insellage mit Strassenüberführungen. Direkte Linienführung für Züge von Luzern wie von Goldau her Richtung Norden. Stadttunnel nur 385 m lang. Basis für die realisierte Lösung. Bild: SBB Historic, Scan Martin Stuber



**Projekt III:** Projekt der GB in der Variante NOB. Ähnliche Vorteile wie Projekt II. Halbinsellage im Hang behindert spätere Ausbauten. Kürzeste Strecke bis Baar-Litti auf altem Ost-Westbahn-Trasse. Schwach sichtbar das Projekt IIIa, das eigentliche GB-Projekt. Bild: SBB Historic, Scan Martin Stuber

ion nicht daran, mit Eingabe vom 12. November 1892 an den Bundesrat weiterhin an ihrem Projekt I. festzuhalten, was nun die Gotthardbahn endgültig auf die Palme brachte. Die Vernehmlassung der GB zur Eingabe der NOB zuhanden des Bun-

desrates vom 19. Dezember 1892 lässt sie drucken – Auflage und Verteiler sind leider unbekannt – und zur Veranschaulichung mit den drei einfach verständlichen Plänen ausstatten, welche unseren Artikel illustrieren. In der Einleitung beschreibt

Gotthardbahn-Direktor H. Dietler das neue Projekt II. mit folgenden Worten: Es «hat die Direktion der Schweizer Nordostbahn Ihnen das längst verlangte Projekt einer rationellen Bahnhofsanlage in Zug im Gegensatz zu dem unrationellen Ausbau

des alten Bahnhofes vorgelegt und wir können nicht umhin, dieses neue Bahnhofsprojekt zum Voraus als eine wohlgedachte, fachmännische Arbeit anzuerkennen».

Erzürnt hat die GB-Direktion, dass die NOB-Direktion «dieses von ihrem Oberingenieur ausgearbeitete Bahnhofsprojekt II. in zweite Linie stellt, indem der erstaunliche Versuch gemacht wird, die Vorzüge dieses Projektes gegenüber Projekt I. und damit das eigene Interesse zu bekämpfen, welches die Nordostbahn hat, die schweren Übelstände, welche mit einem Ausbau des alten Bahnhofes in Zug unvermeidlich wären, gründlich zu beseitigen. Die Direktion der Nordostbahn scheint nicht einzusehen, dass sie sich mit sich selbst, mit dem wohlverstandenen Interesse von Zug, mit den Interessen der ganzen Ostschweiz und mit den Interessen des durchgehenden Verkehrs in Widerspruch setzt.»

Der GB-Direktor wird geradezu sarkastisch, bevor er die Position der NOB systematisch zerpflückt: «Das Gute finden wir diesmal darin, dass die 7, sage sieben Gründe, welche sie zur Befürwortung ihres Projektes I., des Ausbaus des alten Bahnhofes, anbringt, so durchsichtig sind, dass die Unhaltbarkeit des Projektes I. durch diesen letzten misslungenen Versuch seiner Rettung umso klarer und rascher sich ergibt.»

Dietler thematisiert die wirtschaftlichen Nachteile der bestehenden Anlage, er schreibt: «Die vielen unbebauten Plätze an der auf das Aufnahmsgebäude führenden Strasse beweisen übrigens, wie verhältnismässig schwach das Interesse ist, dass der Bahnhof an der alten Stelle bleibe. (...) In den letzten Jahren wurden fast sämtliche Neubauten in Zug (...) längs der «Bahnhofstrasse» erstellt, die vom Postplatz gegen Baar führt und welche auch in Zukunft die eigentliche Bahnhofstrasse bleiben wird, da deren Fortsetzung direkte zum Aufnahmsgebäude sowohl nach Projekt II. als nach Projekt III. führt. Die Mehrzahl der Privatinteressen ist daher mit den neu projektierten und nicht mit den alten Bahnhofsanlagen verbunden.»

Tatsächlich bildete die alte ebenerdige Bahnhofsanlage einen Riegel und behinderte die Weiterentwicklung Richtung Norden erheblich. Es ist kein Zufall, wo sich die Metallwarenfabrik niedergelassen hatte! Die Seeufer-Katastrophe von 1887 bewirkte ebenfalls eine Verschiebung der Entwicklungsrichtung von Westen nach Norden.

Leider beharrt dann die GB im Antrag an den Bundesrat auf ihrer Variante III. Hätte nämlich die NOB auf ihren Oberingenieur gehört und die GB in ihrem Antrag an den Bundesrat eine Tür für das Projekt II. offen gelassen, wäre eine Einigung zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften durchaus möglich gewesen. Aber es musste nochmals eine Ehrenrunde gedreht werden. Sie wurde von der Stadt Zug eingeläutet.

### Stadt holt drei Experten

Der Stadtrat dürfte realisiert haben, dass der einfache ebenerdige Ausbau der bestehenden Bahnhofsanlage keine Chance

mehr hatte, und suchte den Ausweg in einer Expertenkommission, deren Einsetzung er am 23. November 1892 beschloss.

Diese kam zum Schluss, dass ein weiter entwickeltes Projekt II. gebaut werden solle. Zwar zierte sich der Stadtrat immer noch, aber am 16. Februar 1893 formulierte er in der grossen Konferenz aller Beteiligten über den Expertenbericht seine Rückzugsposition: «Herr Stadtpräsident Dr. Silvan Stadlin erklärt, da die Stadt Zug auf ihrem rechtlichen Standpunkte beharre und am ersten Projekte der N.O.B. Beibehaltung und Erweiterung des jetzigen Bahnhofes unbedingt festhalte. (...) Sofern aber dieses Projekt sich als absolut unausführbar erweise, könne Zug nur davon abgehen wenn ihm ein anderes Projekt mit möglicher Näherückung des Aufnahmegebäudes und des Güterbahnhofes gegen die Stadt hin geboten werde. Von allen übrigen bisher vorgelegten Projekten schein das Inselprojekt der N.O.B. westlich der Baarerstrasse als für Zug das günstigste.»

### Der Bundesrat entscheidet

Am 12. Juni 1892 schliesslich beschliesst der Bundesrat:

«1) Für den Bahnhof Zug, welcher im Hinblick auf die Einmündung der neuen Linien Thalwil-Zug und Goldau-Zug einer bedeutenden Umgestaltung und Erweiterung bedarf, ist in Anlehnung an das Projekt II. der N.O.B. eine Lage nördlich des bestehenden Bahnhofes, westlich der Baarerstrasse und ungefähr parallel zu derselben zu wählen. Im Interesse einer Näherückung des Aufnahmegebäudes an die Stadt ist ein Halbinselbahnhof im Sinne der unterm 28. Januar d. I. von der Direktion der N.O.B. eingereichten Variante vorzusehen. Bei Aufstellung des Detailprojektes ist sodann zu untersuchen, wie unbeschadet einer rationellen Anlage des Bahnhofes und Zufahrtlinie den Begehren der lokalen Behörden, der Platzierung des Aufnahmegebäudes und der Güteranlage möglichst nahe an der Stadt Rechnung getragen werden kann.

2) Für die Linie zwischen Albstunnel und Bahnhof Zug wird das Trace nach Projekt II. der N.O.B., also mit einer Station Baar westlich dieser Ortschaft grundsätzlich gutgeheissen. Bei Aufstellung des Bauprojektes ist über die von der Regierung von Zug und der Vertretung der Gemeinde Baar gewünschte Verschiebung der Station Baar nach Norden zwischen Neugasse und Mühlegasse eine Untersuchung vorzunehmen und das Resultat derselben dem Eisenbahndepartement vorzulegen.»

Der gordische Knoten war durchschlagen!

### Hinweis

Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise 1875-1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er ist Initiator des Zugfäschts. Der Autor betreibt einen Blog: [www.eisenbahngeschichte.ch](http://www.eisenbahngeschichte.ch).

