

Wie Zug zum Eisenbahnknoten

Teil 1: Der Kampf für Thalwil-Baar-Zug.

Martin Stuber

Mehr als 120 Jahre alt ist das Bahnviadukt über die Bahnhof- und die Poststrasse, das zur Zeit im Rahmen der Zugersee Ost-Sperre saniert wird. Es steht für die bemerkenswerte Langlebigkeit von Eisenbahninfrastruktur und für ein Kapitel der Zuger Eisenbahngeschichte, das wenig bekannt und bisher nicht umfassend erforscht worden ist.

Heute ist es kaum vorstellbar, dass diese Bahnstrecke ebenerdig zum Tunnel beim Guggi – der übrigens zeitgenössisch als «Stadtunnel» bezeichnet wurde – verlaufen könnte. In der ersten Hälfte der 1890er-Jahre war aber genau dies einer der Konfliktpunkte bei der Konzipierung des neuen – zweiten! – Bahnhofs. Und ob die Bahnlinie «Thalwil-Zug» überhaupt gebaut würde, stand lange auf des Messers Schneide. Der damalige Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Eisenbahn und Post und «starke Mann» im Bundesrat, der Aargauer Emil Welti, war ein erklärter und hartnäckiger Gegner dieser Linie. Und die den Bau ausführende und die Linie betreibende Eisenbahngesellschaft – die Nordostbahn, kurz N.O.B. – hätte sich gerne um den Bau gedrückt.

Zug nur Peripherie

Blenden wir zurück: 1848 wird der Bundesstaat geschaffen und damit eine Regierung mit einigen zentralen Befugnissen. Erst jetzt konnte der Bau der Eisenbahn in der Schweiz richtig an die Hand genommen werden. Die Schweiz war bei dieser Verkehrsrevolution gegenüber den umliegenden Staatsgebilden 10 bis 20 Jahre im Rückstand. Ohne Eisenbahn, welche die Transportkosten massiv senkte und die Transportgeschwindigkeit enorm erhöhte, wäre der Anschluss an die rasant einsetzende industrielle Entwicklung verloren gegangen. Der Bundesrat handelte rasch und bereits 1850 lag der von den zwei englischen Spezialisten Stephenson und Swinburne erstellte Bericht «über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz» vor.

Bereits am 1.5.1850 wurde die entscheidende rechtliche Grundlage für den Eisenbahnbau geschaffen: ein weitreichendes Expropriationsgesetz für «öffentliche Werke» – also auch für den Eisenbahnbau. Nur damit bestand die Planungssicherheit, dass die Schienenstränge und die Bahnhofsanlagen dort gebaut werden konnten, wo es zweckmässig schien.

1852 schliesslich – also gerade mal 4 Jahre nach der Gründung des Bundesstaates – wurde mit dem Eisenbahngesetz der eigentliche Startschuss für die Verkehrsrevolution in der Schweiz gegeben. Überraschend hatte sich der Zürcher Financier Alfred Escher in der Bundesversammlung durchgesetzt – der Bund erhielt keinerlei Kompetenzen beim Eisenbahnbau, dafür waren Private zuständig und die Konzessionen für die Linien auf ihrem Hoheitsgebiet erteilten die Kantone.

Zug, der kleinste Kanton des neuen Bundesstaates, lag verkehrsmässig eher peripher, der Gotthardpass hatte noch keine grosse Bedeutung – die Musik spielte über die Bündner Pässe (vor allem den Splügen) und am Simplon. Aber die Textilindustrie hatte dank der Wasserkraft Einzug gehalten – die Industrialisierung klopfte an die Tür. Kein Zufall also, dass im fünfköpfigen «zug-zürcherischen Eisen-



Ohne Eisenbahnanschluss von Cham undenkbar: die 1866 gegründete Anglo-Swiss-Condensed Milk Company – nachmalig Nestlé. Das Bild aus dem Fotoarchiv der Denkmalpflege Zug zeigt die Anlage um 1900.

bahn-Comité» die drei Industriellen Wolfgang Henggeler von Unterägeri, H. Schmid von Gattikon im Sihltal und H. U. Vogel-Saluzzi aus Zürich die Mehrheit bildeten. Auch einem Teil der politischen Elite war klar, dass nur mit einem guten Eisenbahnanschluss die wirtschaftliche Entwicklung von Zug eine Zukunft hatte. Die damals grösste Spinnerei in Europa wurde in Baar 1853/54 eröffnet, primär wegen der Wasserkraft, aber natürlich auch im Hinblick auf die kommende Eisenbahnverbindung nach Zürich. Das von der Ost-West-Bahn geplante Trasse von Zug über Baar nach Sihlbrücke führte denn auch hinter der Spinnerei durch, der Baarer Bahnhof war ganz in der Nähe, in der Chriesimatt, vorgesehen.

Doch es kam anders: Zug hatte aufs falsche Pferd gesetzt, die Ost-West-Bahn – im Volksmund bald Oh-Weh-Bahn genannt – ging Konkurs, bevor dieser Streckenabschnitt gebaut war. Die N.O.B. übernahm und baute nach ihrem Gusto. Das hiess: Zürich-Luzern ging durchs Säuliamt und Cham (zeitgenössisch als «Reppischlinie» bezeichnet), und nicht durch das Sihltal über Baar und Zug. Nur dank dem Umstand, dass der Mittelteil dieser Linie über den Kanton Zug führte, vermochte der Kanton via Konzession wenigstens den Anschluss der Stadt Zug durchzusetzen, wenn auch nur als Kopfbahnhof. Das Trostpflaster für Baar, die von der N.O.B. zur Hälfte zu finanzierende Pferdebahn zwischen Zug und Baar, wurde nie eingerichtet. Hingegen bezahlte die N.O.B. 30 000 Franken an den Bau des Regierungsgebäudes. Dies als Kompensation für ihr Festhalten am Standort des Bahnhofs an der Südostecke des nachmaligen Areals der reformierten Kirche. Die Stadt bestand darauf, dass der Bahnhof möglichst nahe an die Stadt gebaut würde, der Regierungsrat ent-

schied aber zugunsten der N.O.B. Die 1864 eröffnete Linie brachte der N.O.B. aber nicht die erhofften Resultate, sondern war die ersten zehn Jahre defizitär. Das Defizit wurde zum Teil vom Kanton getragen!

Aufschwung für Cham

Neben Zug, das mit der Bahnanbindung zunächst vor allem touristischen Nutzen zog, profitierte vor allem Cham von der Linie Zürich-Luzern. Mit der Eisenbahn kam auch die Anglo-Swiss-Condensed Milk Company und damit ein industrieller Grossbetrieb nach Cham. Die Kondensmilch herstellende «Milchsüdi» war auf günstigen und zuverlässigen Transport zwingend angewiesen, denn die durch Kondensierung und Zuckeringung lange haltbar gemachte Milch in Dosen wurde fast vollständig exportiert. Gleichzeitig mussten viele zur Herstellung nötigen Materialien – ausser der Milch! – importiert werden: Bleche, Zucker sowie Kohle, die nicht nur zum Sieden, sondern auch zur Gasherstellung für das Verschweissen der Dosen sowie zur Beleuchtung benötigt wurde. Die «Milchsüdi» errichtete das erste Gaswerk im Kanton Zug, der Sockel des Gasometers steht heute noch dort. Auch die schon bestehende Papierfabrik profitierte und konnte nun expandieren. Die Wirkung des Bahnanschlusses ist auch aus der Verteilung des Bevölkerungswachstums gut ersichtlich. Von den drei grössten Zuger Gemeinden wuchs Cham zwischen 1860 und 1900 am schnellsten. Mit ihrem rasch wachsenden Milchbedarf kramelte die spätere Nestlé auch die umliegende Landwirtschaft um. Wie in einem vom Bundesrat bereits 1852 bestellten Expertenbericht prophezeit, bewirkte die Eisenbahn eine Umstellung vom Ackerbau zu Milch- und Graswirtschaft. Die regelmässigen Milchlieferungen nach Cham waren in den kommenden

Zug kommt zum Zug

Das schöne Wortspiel des Titels des einzigen Buches, welche die Geschichte der Eisenbahn im Kanton Zug zum Thema hat, passt – der wunderschön gemachte und reich illustrierte Band des Zugers Jürg Schalch ist eine Frucht seiner Dissertation zum Thema. Das Werk erschien 1997 pünktlich zur 150-Jahr-Feier der Eisenbahn und war der offizielle Zuger Beitrag dazu. Behandelt wird die Geschichte nur bis in die 1870er-Jahre, also die allererste Periode der Eisenbahn im Kanton. (mst)



Jahrzehnten eine wichtige Stütze der Landwirtschaft bis ins Ägerital.

Die Gotthardbahn ändert alles

1864 schien der Zug abgefahren für eine direktere, kürzere Verbindung nach Zürich. Dabei war es ja nicht so, dass Zug alleine war mit dem Ansinnen einer direkteren Linie über Baar und

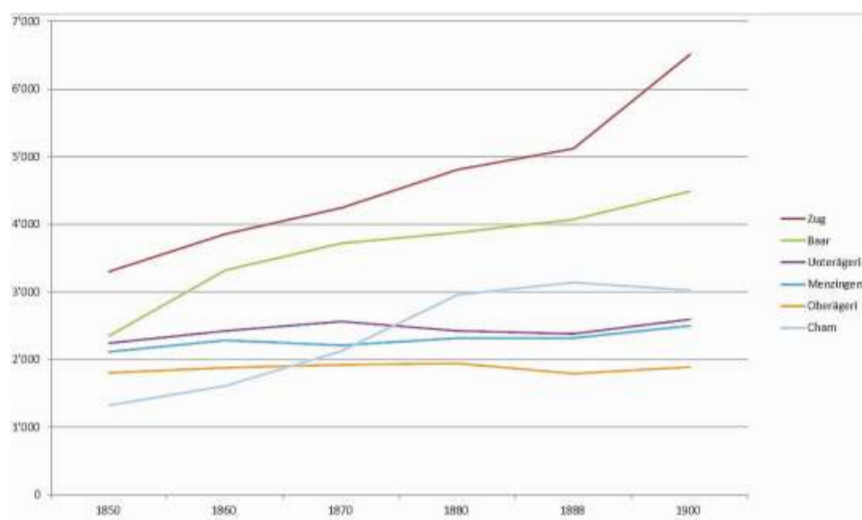
durchs Sihltal. Auch im nördlichen, bereits industrialisierten Sihltal selber und bei den linksufrigen Zürichseegegenden bestand ein grosses Interesse daran. Im Kanton Zürich hatte aber zu dieser Zeit Escher das Sagen und ein wichtiger politischer Weggefährte, der einflussreiche Regierungsrat und ab 1861 Bundesrat Jakob Dubs kam aus Affoltern am Albis, welches von der Reppischlinie profitierte.

Das dominierende Thema nebst den Konkursen von Eisenbahnen war in den 1860er-Jahren aber die Alpenbahnfrage. Glaubten Stephenson und Swinburne in ihrem Gutachten von 1850 noch nicht an eine «Überschneidung der Alpen» in der Schweiz, weil technisch kaum machbar und finanziell nicht tragbar, so begann schon 1857 der Bau des mit 12,2 Kilometer längsten Tunnels der Welt am Mont Cenis in den französischen Seeralpen. Er verband Lyon mit Turin und weiter nach Genua – England und Frankreich wollten eine direkte Verbindung an die Mittelmeerhäfen, um den 1869 eröffneten Suezkanal zu nutzen. Der Mont-Cenis-Tunnel bewies die Machbarkeit von langen Alpentunneln und wurde 1871 dem Verkehr übergeben. Die damaligen, so nicht erwarteten, schnellen Fortschritte im Tunnelbau dokumentiert die Tatsache, dass bei Baubeginn des Mont-Cenis-Tunnel mit 25 Jahren Bauzeit gerechnet wurde. Fertig war er aber schon nach 14 Jahren. In der Schweiz wurde zur gleichen Zeit ein erbitterter Kampf um die Linienführung durch die Alpen ausgefochten. Der Flächenkanton Graubünden war sich im Klaren, dass ein Bau des Gotthardtunnels ihn an die Peripherie rücken würde und kämpfte zusammen mit einem Teil der Ostschweiz hartnäckig für die Lukmanierroute, welche lange Zeit auch vom Königreich Sardinien-Piemont favorisiert wurde.

Alfred Escher, der anfänglich ebenfalls zur Lukmanierroute neigte,

wurde

Einfluss der Eisenbahn



Die demografischen Daten der sechs grössten Gemeinden widerspiegeln sehr gut den Einfluss der Eisenbahn: Die drei grossen Gemeinden vom «Berg» – Unterägeri, Menzingen und Oberägeri – stagnierten, während Cham dank des Eisenbahnanschlusses von 1864 und der damit verbundenen Ansiedlung der Milchindustrie in nur 20 Jahren zur drittgrössten Gemeinde wurde. Der Sprung von Baar zwischen 1850 und 1860 ist mit der Eröffnung der damals grössten

europäischen Spinnerei zu erklären, während der Anschluss von Zug 1864, die in den 1880er-Jahren einsetzende Industrialisierung, der Tourismus (Eröffnung der Rigibahn in Arth 1875 mit der Schiffsverbindung Zug-Arth) und die Erwartung des neuen Verkehrsknotens das Wachstum getrieben haben. Nachdem Anfang 1890 klar war, dass auch Baar einen Eisenbahnanschluss bekommen wird, setzte dort stärkeres Wachstum ein. (mst)

schwenkte Mitte der 1860er aber zum Gotthard. Schliesslich entschieden das 1861 geschaffene Königreich Italien und der deutsche Bund die Frage – 1869 wurde der Gotthardvertrag abgeschlossen. Aber erst nach dem für Deutschland erfolgreichen Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 ratifizierte das neu geschaffene Deutsche Reich nach langem Hin und Her den Vertrag. Die Finanzierung der Gotthardbahn erfolgte mehrheitlich durch ausländisches – mehrheitlich italienisches und vor allem deutsches – Kapital. Damit änderte sich auch für Zug die Ausgangslage radikal. Denn im Gotthardvertrag wurde explizit die Linie Goldau–Zug als einer der Zubringer festgelegt – nicht aber «Thalwil–Zug»!

20 Jahre Kampf um «Thalwil–Zug»

Am 1.10.1872 begann der Bau der Gotthardbahn. Bereits am 28.9.1872 schloss die N.O.B. einen Vertrag mit dem

«Centralcomite für Begründung einer linksseitigen Zürichseebahn». Der Vertrag bestimmte im Artikel 1 «den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von «Thalwil» über die Sihlbrücke nach Zug zur direkten Verbindung der Linie Zürich–Wesen mit der Gotthardbahn und der Bahn Zürich–Zug–Luzern.» Die Linie hatte spätestens ein Jahr nach Eröffnung der Gotthardbahn in Betrieb zu gehen. Ferner wurde die Finanzierung geregelt, d.h. die betroffenen Gemeinden und Kantone hatten mittels Anleihen ein Drittel der mit 21 Millionen Franken – wovon 7 Millionen für «Thalwil–Zug» – veranschlagten Kosten zu tragen. Im «Antrag der Direction der schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre» wird nachvollziehbar argumentiert: «Unter dem gleichen Gesichtspunkte stellt sich auch die Abzweigung von «Thalwil» nach Zug dar; denn neben der Vermittlung des Lokalverkehrs der zunächst von ihr berührten Ge-

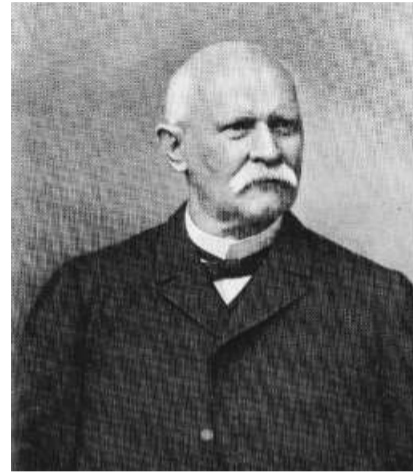
genden wird diese Linie dem Gotthardverkehr des Zürichsees, des Kantons Glarus und eines Teils des Kantons St. Gallen dienen, ja sie bildet für die Stadt Zürich, und – kombiniert mit der Linie Schaffhausen–Bülach–Zürich – für Schaffhausen und entsprechend auch für die badische Ausgangsstation Singen, unbedingt die kürzeste Verbindung mit dem Gotthard.» Am 22. September 1873 folgte der entsprechende Bundesbeschluss für den Bau der Linie – seit dem 1.1.1873 war nämlich der Bund für die Konzessionen zuständig und nicht mehr die Kantone.

Es sollte aber anders kommen: Der Bau der Gotthardbahn verlief nicht wie geplant. Die Kosten für die beiden Zufahrtsrampen waren fahrlässig tief angesetzt gewesen, teilweise ohne direkte Sondierungen im Gelände der geplanten Strecke – rückblickend quasi «über den Daumen gepeilt». Aber auch der Tunnelbau machte Probleme. Dies obwohl am Gotthard von den Erkenntnissen aus dem Bau des Mont-Cenis-Tunnels profitiert wurde und zwei neue Erfindungen den Vortrieb massiv erleichterten: der mit Pressluft angetriebene Bohrerhammer und das Dynamit. So wichtig war dieser neue Sprengstoff, dass Alfred Nobel auf der Halbinsel Isleten am Ufer des Urnersees speziell für den Gotthardtunnel eine Dynamitfabrik errichten liess!

Das «System Escher» zerbricht

Hinzu kam die grosse Eisenbahnkrise in der zweiten Hälfte der 1870er-Jahre, welche mit dem Bankrott der Schweizer Nationalbahn 1878 ihren Höhepunkt hatte. Die S.C.B. und die N.O.B. – die beiden grössten Eisenbahngesellschaften der Schweiz – profitierten zwar von diesem Bankrott, waren aber ihrerseits nicht zuletzt wegen des mörderischen Konkurrenzkampfes mit der Nationalbahn überinvestiert und gerieten massiv in die Finanzklemme. Ihre Aktien gingen in den Keller und ab 1877 wurden keine Dividenden mehr bezahlt.

Der Bund musste eingreifen. Was er vorfand, war deprimierend. Statt der geplanten 184 Millionen würde die Gotthardbahn nun 280 Millionen kosten. Mit einem rigorosen Sparprogramm wurden diese Mehrkosten schliesslich auf 40 Millionen gedrückt. In einem erst nach zähen Verhandlungen zustande gekommenen Zusatzvertrag zum Gotthardvertrag, der am 16.



Bundesrat Emil Welti – Anfang der 1890er-Jahre.

Juni 1879 ratifiziert wurde, gelang es die Finanzierung der zusätzlichen Millionen zu regeln. Zur Nordrampe, die in Immensee begann, wurden die Zufahrtsstrecken gestrichen – also auch Goldau–Zug. Die Nord- und die Südrampe sollte nur noch einleisig ausgeführt werden (der Tunnel wurde trotzdem zweispurig weiter gebaut!). Die Zufahrtslinien konnten gemäss Zusatzvertrag erst in Angriff genommen werden, wenn die Gotthardbahn (G.B.) «finanziell genügend erstarkt» war.

Der Bau der weiteren Zulaufstrecken sowie anderer Bahnabschnitte, welche von der N.O.B. gebaut werden sollten, wurde verschoben, weil die Gesellschaft den Finanzausweis dafür nicht leisten konnte. Es kam zu den sogenannten Moratoriumslinien, zu denen auch «Thalwil–Zug» gehörte. Der Bund verlängerte die Konzessionen und sicherte sich die Kompetenz, darüber zu bestimmen, wann welche der Moratoriumslinien gebaut würde.

1882 wurde die Gotthardlinie schliesslich eröffnet – und rentierte trotz Streichung der meisten Zufahrtslinien bald. Die Hoffnung, dass dies nun auch den Bau der Linie Goldau–Zug durch die G.B. und der von «Thalwil–Zug» durch die N.O.B. beschleunigen würde, täuschte aber. Denn mehrere neue Faktoren kamen ins Spiel. So hatte die Südbahn – ein Gemeinschaftsunternehmen von N.O.B. und S.C.B. – im Windschatten des Nationalbahnkonkurses trotz ihrer finanziellen Schwierigkeiten die Linie Muri–Rotkreuz–Immensee rechtzeitig zur Eröffnung des Gotthardes fertiggestellt, was den Zeitdruck für andere Zufahrtslinien stark reduzierte. Auf Bundesebene reifte in den 1880er-Jahren angesichts der grossen Probleme, welche der private Eisenbahnbau machte, die Erkenntnis, dass eine grosse nationale Bundesbahn geschaffen werden sollte. Die Verstaatlichung sollte über einen «Rückkauf» erfolgen, der sich am Ertragswert der Bahngesellschaften und den Anlagekosten bemass. Dies wiederum bewog den zuständigen Bundesrat Welti, so zu agieren, dass die Rückkaufskosten so tief wie möglich blieben. Nicht geholfen hatte in dieser Situation ein vom Bundesrat bestelltes Gutachten zu den Moratoriumslinien, welches im November 1886 fertiggestellt wurde. Darin kommen die Experten zum Schluss, «dass die N.O.B. jetzt nicht im Stande ist, die Moratoriumslinien so zu bauen und zu betreiben, wie es durch die Concessions-Urkunde verlangt wird». In dem Expertenbericht wurde nicht zu Unrecht auch erläutert, dass «Thalwil–Zug» erst richtig Sinn macht, wenn auch Goldau–Zug gebaut ist. Diese Strecke wiederum genoss bei

der Gotthardbahn keine Priorität – zuerst musste die Doppelspur auf der Nordrampe fertiggestellt werden. Und zu guter Letzt gewann eine Alternative zur Verbindung von Zürich und der Ostschweiz mit der Gotthardbahn an Momentum: die Linie Rapperswil–Pfäffikon–Biberbrücke–Goldau.

Showdown in Bern

Mit einer Finte hatte Bundesrat Welti «Thalwil–Zug» ausgetrickst: bei der Übernahme der Konzessionen durch den Bund 1873 verpasste es Zug nämlich, den auf zugerischem Boden liegenden Abschnitt Sihlbrücke–Baar–Zug neu konzessionieren zu lassen. Welti argumentierte nun formaljuristisch, dass es für «Thalwil–Zug» ja gar keine genügende Konzession gebe. Am 12. Juli 1888 stellte deshalb das «Initiativkomitee Thalwil–Zug–Goldau» ein Konzessionsgesuch für «eine Normalbahn von der zürcherischen Kantongrenze bei der Sihlbrücke bis in die Stadt Zug». Das Gesuch fand im Bundesrat eine Mehrheit. Nun musste – oder besser: Konnte – die Bundesversammlung entscheiden. Das entsprechende Konzessionsgesuch schaffte zwar im Dezember 1889 mit 20 zu 16 Stimmen knapp das Eintreten im Ständerat, aber im Nationalrat gelang es Welti, den Entscheid zu verschieben. Schliesslich setzte sich dann in einer Sondersession zu Bahnfragen im Juni 1890 eine Koalition von Zürich und Bern samt einem Teil der Westschweiz durch – die Konzession wurde erteilt und gleichzeitig auch der Bau von Goldau–Zug beschlossen. Der Preis dafür war buchstäblich hoch – denn die Stimmen der an «unserer» Linie eigentlich nicht interessierten Kantone in der Bundesversammlung wurden mit der Zustimmung zum umstrittenen Kauf der Jura-Simplonaktien durch den Bund geholt. «Gibst Du mir eine Wurst, so löscht ich Dir den Durst» titelten am 18.6.1890 die Zuger Nachrichten ihre Vorschau zur Sondersession treffend.

In der Konzession stand allerdings eine andere Linienführung, als die schlussendlich gebaute. Und die Gotthardbahn hätte sich gerne an die ursprünglich durch die Ost-West-Bahn projektierte Linie nach Baar angehängt, mit einem Süd-Nord orientierten Bahnhof östlich der Metalli – und einem ebenerdigen Weiterzug der von Cham her kommenden Strecke zu diesem neuen Bahnhof. Weshalb es anders kam, behandeln wir im zweiten Teil.

Zur Person

Der Autor Martin Stuber (Bild) ist fröhlich pensioniert und forscht zur Geschichte der Eisenbahn im Kanton Zug. Er arbeitet an einem Buchprojekt zum Thema. Martin Stuber lebt in Zug und war viele Jahre als Verkehrspolitiker im Grossen Gemeinderat der Stadt Zug und im Kantonsrat tätig. (haz)

Ausgewählte Quellen:

Schweizer Bahnen 1844–2024, Hans-Peter Bärtschi, 2019, Zürich; Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band I, René Thiessing, 1947, Frauenfeld; «Die bessere Verbindung von Berg und Thal», Ignaz Civelli, 1987, Zug; Staatsarchiv Zug; Stadtarchiv Zug; Fotoarchiv Denkmalpflege Zug; Gemeindearchiv Baar, Bundesarchiv, Archiv SBB Historic.



So sah der Vorschlag der Gotthardbahn für die ebenerdige Linienführung samt neuem Bahnhof in der Stadt Zug noch am 1. Mai 1891 aus.

Bild: Staatsarchiv Zug