

Der Zuger Bahnhof steht auf einer Insel

Episoden aus der Zuger Bahngeschichte: Weil der Bundesrat keine ebenerdigen Kreuzungen der Bahngleise mit Hauptverkehrsstrassen bewilligte, wurde die zweite Bahnhofsanlage Zug auf einer 4,5 Meter hohen künstlichen Insel errichtet.

Martin Stuber

Wenig thematisiert werden die grossen Schwierigkeiten beim Bau der zweiten Zuger Bahnhofsanlage und der Linie Zug-Goldau. Neben den schwierigen geologischen Verhältnissen entlang des Zugerberges und des Rossberges, widerständiger Grundeigentümerschaft und schlechtem Wetter bot auch die Materialbeschaffung für die «Anschüttung» des Zuger Bahnhofes Probleme.

Ein Übereinkommen zwischen der Nordostbahn (NOB) und der Gotthardbahn (GB) vom 19. April 1895 regelte «die Entnahme von Füllmaterial aus den Abträgen der Linie Zug-Goldau und Transport desselben in die Aufträge für den genannten Bahnhof».

Material für die Insel

Die Verwendung des Aushubs des Stadttunnels und des Einschnittes beim Guggi zur Herstellung der Bahnhofsinsel war für beide Bahngesellschaften eine praktische und kostengünstige Lösung. Die GB wurde ihr überschüssiges Material los und die NOB hatte eine Ersparnis von fast 80 000 Franken, wie ihr Oberingenieur am 16. Januar 1895 in einem internen Kostenvorschlag errechnete.

Lastwagen und Bagger gab es 1895 keine – es wurde gepickelt und geschaufelt und der Materialtransport über sogenannte Rollbahnen mit Kippwagen besorgt. Deshalb musste die erste fertiggestellte Bahnbau in Zug die Strecke zwischen dem Nordportal Stadttunnel beim Guggi und dem südöstlichen Teil des Bahnhofareals sein.

Das lange Viadukt über die Baarerstrasse und die Gasstrasse (heutige Gotthardstrasse) konnte ab September 1895 benutzt werden, wie das «Zuger Volksblatt» vom 28. September 1895 vermeldete: «Die Bahnbau schreitet ordentlich vorwärts. Das Viadukt naht seiner Vollendung und fahren seit einigen Tagen nun die Wagen mit dem Auffüllmaterial über dasselbe vom Tunnel weg bis zur



Die Flugaufnahme von 1975 zeigt aus ungewöhnlicher Perspektive rot eingekreist die Materialgrube Lauried. Die Bäume verdecken den Steilhang, der vom Bergliweg aus noch heute gut sichtbar ist. Bild: ETH Bildarchiv, Bearbeitung Martin Stuber



Eine Aufnahme wahrscheinlich von 1899: Die Bahnhofsanlage steht 4,5 Meter über dem gewachsenen Terrain. Ungefährer heutiger Standort Fotografin/des Fotografen: das blaue ZKB-Gebäude an der Baarerstrasse. Bild: www.zentralgut.ch, Glasplattensammlung Bibliothek Zug

Gasfabrik, wo mit den Aufschüttungen am Damme begonnen worden ist.»

Der Guggihügel bleibt ...

Zusätzlich war laut Vertrag und beiliegendem Situationsplan auch ein Teil des Guggihügels als «Materialgrube» vorgesehen. Dessen Nutzung stand aber die Beschaffenheit des instabilen Moränenhügels im Weg – aus heutiger Sicht ein Glück! Eine Zuschrift in den «Zuger Nachrichten» (ZN) vom 5. Februar 1896 weiss zu berichten: «Beim

Guggi haben bedeutende Rutschungen stattgefunden, wodurch der Tunneleingang verschüttet wurde.»

... aber das «Bergli» muss liefern

Am 25. Mai 1896 informierte Oberingenieur Schrafl von der GB sein Pendant Züblin bei der NOB, dass statt der vorgesehenen 83 000 Kubikmeter bis September 1896 nur rund 67 000 Kubikmeter geliefert werden könnten, weil beim Guggi 15 000 Kubikmeter wegfallen würden. Die teilweise Abtra-

gung des Guggihügels war zu riskant. Die NOB musste eine neue Materialquelle finden, und das schnell. Für die Anschüttung des Dammes im nördlichsten Bereich des Bahnhofes und Richtung Baar – die gesamte Strecke steht auf einem Damm! – wurde bereits Material aus dem Lauried verwendet. Am 4. Januar 1896 vermerkt das Stadtratsprotokoll, «dass die Kantonsstrasse auf der Lauried sowie das Fideikommiss- und Lauriedsträsschen durch den Fuhrwerkverkehr der Bahnbauten in beinahe unpassierbaren Stand gestellt

worden sind». Es haben wohl einige Arbeiter geschaufelt und gekarrt, denn am 20. Mai 1896 bewilligt der Stadtrat ein «Gesuch des August Olivier vom 20. ds. um Bewilligung zum Wirtchen (...) auf den Arbeitsplätzen am Bergli und im Unterlauried gegen seine Marken und nur an Arbeiter von Messing und Komp». Die Firma Messing besorgte u. a. den Tiefbau der Zuger Bahnhofsanlage.

Die Lösung war demnach simpel: Die Materialgrube Lauried wurde Richtung Berglihang erweitert und der Besitzer des Grundstückes, der Metzger Carl Stocklin, kurzerhand enteignet. Einen Plan dieser Materialgrube verdanken wir der Geologie des Berglihangs.

Im Geschäftsbericht von 1897 schreibt die NOB nämlich: «Bei dem anhaltenden Regen im Monat September 1897 erfolgten in der Materialgrube Lauried bei Zug, von wo das Auffüllungsmaterial für den Bahnhof Zug bezogen worden war, derartige Rutschungen, dass zu Entwürfungen mittelst Stollen geschritten werden musste, um die oberhalb liegende Strasse und das Gelände sicher zu stellen. Diese Arbeiten, welche

ihrem Zweck entsprachen, wurden im März 1898 beendet.» Für diese recht aufwendige Entwässerung erstellte die NOB einen Situationsplan, der in ihren Akten überliefert ist.

Tempo Teufel

Trotz aller Widrigkeiten, und obwohl die Insel erst im Spätherbst 1896 fertig wurde, war die Bahnhofsanlage am 1. Juni 1897 betriebsbereit! Immer wieder erstaunt das Tempo, mit welchem damals gebaut wurde. Ein wesentlicher Grund dafür liegt an der grossen Zahl von Arbeitskräften, die mobilisiert wurden.

So schreibt am 7. April 1897 die ZN: «Die Bauunternehmung (Gebrüder Messing) beschäftigt dato über 600 Arbeiter. In Zeit von etwa 10 Tagen wird das Planum des Bahnhofes Zug, der sich in seiner nunmehrigen Gestalt recht gut präsentiert und von dem aus man die Stadt Zug von einer neuen Seite aus zu Füßen und mit dem prächtigen Alpenpanorama im Hintergründe erblickt, als fertig dastehen.» Im Geschäftsbericht der GB wird 1896 für den Bau der Linie Zug-Goldau eine «Durchschnittliche Arbeiterzahl pro Tag» von 1710 mit einer Spitze von 2210 im Mai 1896 rapportiert! Schliesslich konnte die Gotthardbahn gemäss Endabrechnung 64 000 Kubikmeter liefern, die restlichen 20 000 stammten aus der Materialgrube Lauried.

Am 25. Februar 1905 vermerkt das Stadtratsprotokoll den «Kaufvertrag, wonach die Tit. Bundesbahnen ihre Materialgrube im Lauried um Fr. 8000 an die Tit. Metallwarenfabrik Zug verkaufen».

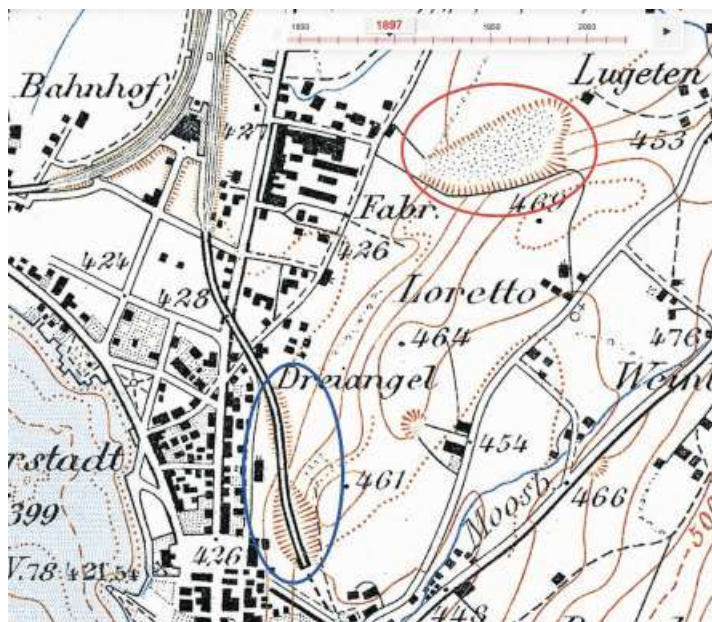
Hinweis



Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise 1875–1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er ist Initiator des Zugfäschts. Blog: www.eisenbahngeschichte.ch



1895: Der Viadukt zum Bahnhof ist erstellt, die Materialtransporte auf dem Einschnitt beim Guggi laufen. Bild: Fotosammlung Bibliothek Zug



Auf der Siegfriedkarte 1897 ist die Materialgrube bereits eingezeichnet (rot). Einschnitt und Damm Guggi (blau). Bild: Swisstopo



Blickrichtung Nordportal Stadttunnel – der Richtstollen ist begonnen, im Hintergrund der Kapuzinerturm. Bild: Fotosammlung Bibliothek Zug