

Holzschuh und Schüttelbahn

Die blockierten Türen und grossen Verspätungen, welche 2004 beim Start der Zuger Stadtbahn zu reden gaben, waren belanglos im Vergleich zu den Schwierigkeiten, die um 1900 beim ersten grossen Ausbau des öffentlichen Lokalverkehrs im Kanton Zug zu bewältigen waren. Die Verkehrsmittel waren ziemlich störrisch.



Güterzug der ESZ, der bei der Lorzentobelbrücke entgleiste – was bei diesen Schienen nicht erstaunt, 1920er Jahre (Bild: Staatsarchiv Zug)

Bloss 29 Fuhrwerke und wenige Pferde gab es 1847 in Oberägeri. Wer keines hatte, der musste den Weg unter die eigenen Füsse nehmen, wenn er auswärts zu tun hatte. So war es eine grosse Erleichterung, als die eidgenössische Post 1852 einen regelmässigen Postkutschenkurs nach Zug einrichtete. Allerdings fuhr vorerst pro Tag bloss ein einziger einspänniger Kurs mit vier regulären Plätzen. Zudem war die andert-

halbstündige Reise äusserst unbequem und dennoch nicht billig – die Billettpreise waren nicht sehr weit von den heutigen entfernt. Aber immerhin war die Technik vertraut und bewährt, was sich von den neuen Verkehrsmitteln, die im Verlauf des 19. Jahrhunderts aufkamen, nicht durchwegs behaupten liess. Dennoch waren die Erwartungen im abseits der grossen Verkehrswege gelegenen Ägerital gross, als

Ende der 1880er Jahre die Südostbahn mit dem Bau einer Eisenbahnlinie vom Zürichsee nach Goldau begann. Zwar lag die neue Linie immer noch ziemlich weit entfernt, mit einem geschickt konzipierten Zubringersystem schien sie aber geeignet, die Ägerer dem «Weltverkehr» näher zu bringen und umgekehrt dem Weltverkehr den Zugang ins Ägerital zu erleichtern. Die Benennung der nächstgelegenen Station

als Sattel-Ägeri sollte den Reisenden den Weg ins Tal weisen.

Sinkender «Holzschuh»

Für die Zubringerstrecke konzipierten die Ägerer auf der Basis der vorhandenen Technik ein System, auf das man heute nicht mehr kommen würde: Ein Dampfschiff sollte die Passagiere zwischen Unterägeri und Morgarten befördern. Dort übernahmen Pferdefuhrwerke den Transport zur Bahnstation. Schon wenige Monate nach der Gründung der Dampfschiffgesellschaft Anfang 1890 konnte das in Zürich gebaute Dampfboot auf den Namen «Morgarten» getauft werden. Der Jubel war gross, der Unfall des Transportgespanns auf dem Rückweg – es kam vom Weg ab und fuhr in den Zürichsee, wobei ein Pferd ertrank – ein schlechtes Omen. Das Dampfschiff kam nie richtig in Fahrt, zumindest nicht im betriebswirtschaftlichen Sinn. Statt Dividenden gab es tröstende Worte, und auch der Fahrbetrieb war pannenreich. Die Dampfmaschine verbrannte viel mehr teure Kohle als berechnet, der als Ersatz eingebaute Benzinmotor war unzuverlässig und wurde bald wieder durch die alte Dampfmaschine ersetzt. 1896 sank das wegen seiner Form liebevoll «Holzschuh» genannte Schiff durch einen Föhnsturm und musste mit grossem Aufwand wieder gehoben werden. Bei anderer Gelegenheit fiel der Kapitän ins Wasser. 1928 wurde die Gesellschaft aufgelöst.

Im «Rumpelbus»

Zu dieser Zeit hatten schon längst andere Verkehrsmittel die Transportaufgaben des Dampfschiffes übernommen. Da es mit einer schon lange geplanten Bahn von Zug und Baar ins Ägerital und nach Menzingen nicht vorwärtsging, wurden die Interessenten 1904 selber aktiv. Sie gründeten eine

«Aktiengesellschaft für Automobilverkehr im Kanton Zug», und schon bald fuhren zwölfplätzig Orion-Autobusse mehrmals täglich zwischen Berg und Tal hin und her, wozu sie jeweils etwa eine Stunde brauchten. «Der schmucke Wagen mit freier Aussicht durch die breitgerateten Fenster, der ruhige Gang und nicht zum mindesten das schnelle Vorwärtskommen» des «dahinraselnden Töff-Töff» gefielen gemäss einem Beobachter auch den Skeptikern. Solche gab es vor allem im Ägerital, wo man sich noch zu gut an den stotternden Benzinmotor des Ägeriseeschiffes erinnerte. Aber auch der neue Autobus hatte seine Tücken. Er war unzuverlässig, stank nach Benzin, blieb bei Schneefall stecken und fuhr bockig, was ihm den inoffiziellen Namen «Rumpler» verschaffte. Zudem kostete er weit mehr als berechnet. Besonders die Reifen nutzten sich viel rascher ab als veranschlagt und beanspruchten bald den grössten Teil der Ausgaben. Statt Gewinn zu machen musste die Autobusgesellschaft um Subventionen nachsuchen. Immerhin aber verfügte das Zuger Berggebiet nun über eine im Vergleich zur früheren Postkutsche bessere und schnellere Verbindung zu den Gemeinden im Tal.

«Schüttelbahn» auf Abwegen

Der Bus diente bloss als Übergangslösung bis zur Betriebsaufnahme der schon seit vielen Jahren geplanten Bahn. 1910 war die Lorzentobelbrücke vollendet und damit eine wichtige Voraussetzung für die Anlage der Bahnstrecke geschaffen. Die Bauarbeiten standen unter dem Diktat äusserster Sparsamkeit und waren von Unfrieden durchzogen. Schon kurz nach Beginn im September 1912 mussten sie wegen früher Fröste wieder eingestellt werden. Man schickte die italienischen Arbeiter aus Kostengründen sogleich nach Hause und

konnte deshalb nicht weitermachen, als das Wetter wieder besser wurde. Wegen angeblicher und tatsächlicher Versäumnisse wurde der Bauleiter fristlos entlassen. Kontrollen ergaben, dass wegen mangelhafter Installation der Masten die Stromabnehmer bisweilen den Kontakt zum Leitungsdraht verloren, sich Befestigungsbolzen der Geleise von blosser Hand wieder lösen liessen und die Fugen zwischen den Schienen viel zu gross waren, was die Fahrt zum steten Geschüttel und Gerüttel machte. Es waren viele Widrigkeiten zu überwinden, ehe die «Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug», kurz ESZ, 1913 endlich den Betrieb aufnehmen konnten. Am 1. September reisten Bundesexperten an, um die Bahn amtlich zu prüfen. Die Fahrt war ein Desaster. In Edlibach vor Menzingen verlor das Tram ein erstes Mal seine Spur. Nach weiteren Entgleisungen musste schliesslich der Orion-Bus die Gäste zum Ziel Oberägeri fahren. Die amtlichen Prüfer, vielleicht milde gestimmt durch den festlichen Empfang und die üppige Bewirtung, bewilligten den Strassenbahnbetrieb aber dennoch.

Renato Morosoli