

Segensreich vernetzt

Die zugerischen Verkehrsströme orientierten sich schon vor dem Eisenbahnbau nach Zürich und Luzern. Deshalb bestand der Wunsch, ein Liniennetz zu knüpfen, das Zug mit diesen beiden Nachbarkantonen verbinden sollte. Die Bahnanbindung hatte für den Kanton umwälzende Folgen.

Ob eine Vernetzung mit der Eisenbahn für Zug Segen oder Fluch bedeute, wurde im Vorfeld des Bahnbaus hitzig erörtert. 1845 äusserte ein Artikelschreiber in einer Zuger Zeitung, der Heilige Vater zu Rom habe die Anlegung von Eisenbahnen durch seine Staaten verboten und überhaupt scheine er den Eisenbahnen nicht hold zu sein. Deshalb müssten sich die Zuger zweimal besinnen, bevor sie den Eisenbahnbau in Angriff nähmen. In der Tat stand die katholische Kirche dem Eisenbahnbau kritisch gegenüber. Die Bahn breche das Sonntagsgebot und bringe allerlei arbeitsscheues Gesindel und Protestanten ins Land, warnten Geistlichkeit und konservative Kräfte.

Die Bahnbefürworter hielten euphorisch entgegen, mit der Anbindung ans Eisenbahnnetz trete Zug «in den eigentlichen Weltverkehr». Handel und Gewerbe würden aufblühen, die Landwirtschaft gefördert und neue Absatzmärkte erschlossen. Man sah dank der Eisenbahn nichts weniger als die Völker von der Plage der Teuerung, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit befreit.

Netzwerkdiktate

Aus der Konkursmasse der nie fertig gestellten Ostwestbahn, die vom Genfersee zum Bodensee führen sollte, übernahm die Nordostbahn (NOB) 1861 unter der Leitung von Eisenbahnkönig Alfred Escher den Streckenabschnitt Zürich–Zug–Luzern. Die gleichnamige Bahngesellschaft

ZZL ging 1892 ganz in der NOB auf. Die NOB strebte zwar eine Bahnverbindung von Zürich nach Luzern an, die Einbindung von Zug war aber von nachrangiger Bedeutung für das Unternehmen. Um überhaupt eine Verbindung mit Zürich herstellen zu können, gab die Zuger Regierung zähneknirschend die von ihr favorisierte Streckenvariante durch das Sihltal auf und stimmte einer Streckenführung durch das Knonauer Amt zu. Ab 1864 wurde Zug mittels einer Stichbahnstrecke, die bei der Chollermühle abzweigte, erreicht.

Der vom Architekten Jakob Friedrich Wanner geplante neue Zuger Kopfbahnhof kam auf freiem Feld ungefähr dort zu stehen, wo sich heute die reformierte Kirche befindet. In der Folge entstand ein eigentliches Bahnhofsviertel mit zahlreichen Gaststätten und die Immobilienpreise zogen rasch an. Wanner errichtete übrigens mehrere Bahnhöfe in der Schweiz, etwa jenen in Frauenfeld, Schaffhausen, Winterthur oder den Zürcher Hauptbahnhof. 1859 – also schon im Vorfeld der Streckeneröffnung – wurde die Richtstätte bei der Schutzengelkapelle in Zug auf Geheiss von Stadtrat und Kantonsregierung abgebaut, «weil das Eisenbahntracé hart an derselben vorbeiführe und der Platz daher für die Exekution von Thodesurteilen unschicklich und beengt» geworden wäre.

Industrialisierungsschub

Die Bahnanbindung ermöglichte Zug ab den 1860er Jahren einen Industrialisie-

rungsschub (beispielsweise 1866 Anglo-Swiss Condensed Milk Company in Cham, 1880 Email- und Metallwarenfabrik in Zug, 1896 Elektrotechnisches Institut Theiler & Cie. in Zug, der späteren Landis & Gyr). 1878 nahm das erste städtische Gaswerk seinen Betrieb auf – die zur Gasproduktion notwendige Kohle wurde mit der Bahn herangeführt. Auch die Normierung wurde durch die Bahnvernetzung vorangetrieben («Zeit von Bern» als Eisenbahnzeit, ab 1894 Mitteleuropäische Zeit).

In Zug verweilen oder weiter eilen?

Um die Züge auch an Sonntagen auszulasten, erfanden die Bahngesellschaften sonntägliche Vergnügungsfahrten zu ermässigten Tarifen. Auch die Nordostbahn bediente sich dieses Mittels: Die Lustfahrten, wie diese Exkursionen hiessen, führten nach Luzern, Zürich, Bern und Genf, aber nie nach Zug. Vor allem die Gastwirte sahen sich um Einnahmen von durstigen Ausflüglern geprellt und schimpften «alles nach Luzern und wieder nach Luzern! Was diesen Sommer schon für Geld in die Wirtschaften Luzerns ... gekommen» ist!

Erst die Anbindung an das Eisenbahnnetz machte es möglich, das Schweizerische Offiziersfest 1868 in Zug stattfinden zu lassen. Das Festgelände befand sich unmittelbar hinter dem Bahnhof. Die auswärtigen Besucher konnten als Tagesausflug den Festanlass besuchen. Bereits 1869 folgte das Eidgenössische Schützenfest. Solche Anlässe stärkten Zugs Bewusst-



Wer ist diese junge Dame, welche das Eisenbahnnetz zusammenhält? Sie steht als allegorische Darstellung für Energie, die alles vernetzende Eisenbahn und den Fortschritt schlechthin (Plakat ca. 1905).

sein, wertgeschätzter und wichtiger Teil des noch jungen Bundesstaates zu sein. Die Fahrt auf die Rigi gehörte im 19. Jahrhundert zum Pflichtprogramm einer jeden Schweizerreise. Oft stiegen die Touristen in Zug von der Bahn auf das Schiff um. Nur wenige verweilten jedoch länger in Zug. Mit der Eröffnung der durchgehenden

Bahnlinie Zürich–Gotthard 1897 war Zug vollends zum Transitort geworden.

Netzwerke versetzen Bahnhöfe

Mit der Eröffnung der Nordostbahn–Strecke Thalwil–Zug (mit Albisdurchstich) und Zug–Arth–Goldau als Zubringerstrecke zur Gotthardbahn – beide 1897 – erhielt das

Zuger Bahnnetz seine letzte Erweiterung. Namentlich Zürcher Wirtschaftskreise hatten die direkte Anbindung an die Streckenführung nach Italien gefordert. In Zug liefen nun drei Bahnlinien zusammen – jene von Luzern beziehungsweise Affoltern, jene von Thalwil und die von Arth–Goldau. Aus Platzgründen musste der Bahnhof verlegt werden. Der Neubau wurde als Keilbahnhof konzipiert. Das nicht mehr benötigte erste Bahnhofsgebäude wurde – Baumaterial war damals teuer und Arbeitskraft billig – zerlegt und in Zürich Wollishofen wieder aufgebaut, wo es bis heute steht.

Netzwerke benötigen Knotenpunkte

Noch vor Zug war Rotkreuz zum Eisenbahnknotenpunkt geworden. Mitte des vorletzten Jahrhunderts bestand der Weiler Rotkreuz (als Ortsteil von Risch) aus einigen Bauerngehöften und einem Gasthaus. 1864 wurde an der Bahnstrecke Zug – Luzern neben diesem Gasthaus eine Haltestelle errichtet. Durch den Bau der Aargauischen Südbahn (1882), die in Rotkreuz die Zürich–Zug–Luzern–Bahn kreuzte und in Immensee in die Gotthardbahn übergang, entwickelte sich die Haltestelle Rotkreuz zu einem wichtigen Knotenpunkt. Der Bahnhof wurde zum Ortsmittelpunkt. Manche bei der Bahnplanung gehegten Befürchtungen traten nicht ein, viele Erwartungen gingen nicht in Erfüllung und die grundsätzliche Entwicklung hatte niemand vorausgesagt: Der katholisch-konservative Agrarkanton Zug hatte sich in weniger als hundert Jahren zu einem modernen Industrie- und Dienstleistungskanton gewandelt. Übrigens: Auch der Vatikan erhielt 1934 einen Gleisanschluss – samt Bahnhof.

Ignaz Civelli