

ZUGER NEUJAHRSBLETT 1964

Herausgegeben von der
Gemeinnützigen Gesellschaft
des Kantons Zug



DRUCK UND VERLAG: GRAPHISCHE WERKSTÄTTE EBERHARD KALT-ZEHNDER ZUG

DIE ERSTE EISENBAHN IM KANTON ZUG 1864

Hundert Jahre sind verflossen, seit die erste Eisenbahlinie den Kanton Zug mit dem neugeschaffenen Verkehrsnetz der Schiene verbindet. Ein neues Kapitel der zugerischen Wirtschaft, des Gewerbes und des Verkehrs begann mit dem Jahre 1864. Viel Geld, viel Mut und viel Unternehmungsgest steckt in dem Bau der ersten Eisenbahn, die Zug mit Zürich und Luzern nunmehr hundert Jahre durch den Schienenstrang verbindet. Heute im Zeitalter der Nationalstraßen mutet ein Blättern in der zugerischen Eisenbahngeschichte oft recht heimelig an, da auch hier die Schwierigkeiten sich zeigen, die durch allerlei Wünsche und Begehren hervorgerufen, den Bau der neuen Eisenbahnlinsen erschwerten und nun eine eigenartige Parallele in der Gegenwart finden.

Die Initiative eines Wolfgang Henggeler schuf die zugerische Baumwollindustrie an der Lorze, zu Ägeri und Baar und die gleiche, nimmermüde Arbeitskraft und der gleiche, unentwegte Unternehmerrmut gab Anstoß zum Bau der ersten Eisenbahn im Kanton Zug. Von der ersten Eingabe und dem Begehren um eine Konzession bis zur festlichen Eröffnung der Bahnlinie war ein harter und langer Weg zurückzulegen und manchmal glaubten die Initianten nicht mehr an die Verwirklichung ihrer Pläne. Aber immer wieder wurde das alte Wort «Labor improbus omnia vincit (Unentwegte Arbeit besiegt alles)» aufs neue erhärtet.

DIE ERSTE KONZESSION

Am 28. Mai 1856 reichten die Zuger WOLFGANG HENGGELER von Ägeri in Baar, Landammann FRANZ JOSEF HEGGLIN von Mezzingen, Oberst FRANZ MÜLLER von Zug mit HEINRICH ULRICH VOGEL von Zürich in Cham und HEINRICH SCHMID von Gattikon der hohen Regierung des Standes Zug das

erste Begehren um eine *Eisenbahnkonzession* im Zugerlande ein. Dies Begehren hatte folgenden Wortlaut:

«Die Eisenbahn-Unternehmungen in den Nachbar-Cantonen Zürich und Luzern schreiten so rasch vorwärts, daß auch bei uns die Frage sich zur Lösung drängt, ob Zug diesem in neuerer Zeit so wichtigen und schnellen Verkehrsmittel noch ferners fremd bleiben wolle, oder ob es nicht im wohlverstandenen Interesse des Landes liege, Schritte zur Anbahnung einzuleiten.

Mögen die Vortheile, welche Eisenbahnen dem Lande gewähren von Vielen noch bezweifelt, mögen manche Interessen selbst dadurch verlegt werden, wahr ist und die Erfahrung anderwärts beweist es jetzt schon, daß wer gegenwärtig dieses Verbindungsmittels entbehrt, wer fern von Bahnen zu liegen kommt, nur mit Zeitverlust und großen Kosten die Producte des Landes und der Industrie auf den Markt zu bringen und nur schwer oder gar nicht mit näherliegenden Gegenden die Concurrenz zu bestehen vermag und bezüglich der Personenfrequenz einer Insel gleicht, die von Niemanden besucht wird.

Diese ernste Erwägung veranlaßte die Unterzeichneten vor mehreren Monaten die Besprechung der Eisenbahnfrage zur Hand zu nehmen. Man fand es im allseitigen Interesse, daß von Zürich aus durchs Sihltal nach Zug, Brunnen an den St. Gotthard und von Zug nach Luzern eine Eisenbahn angestrebt werde, um den Transit mit dem St. Gotthard leichter zu vermitteln und die zwischen diesem Alpenpaß und Zürich liegenden Ortschaften im Verkehr zu unterstützen.

Es wurden zu diesem Zwecke, bereits die erforderlichen Pläne, Profile und Kostenberechnungen angefertigt und es sind die Vorstudien soweit gediehen, um die erforderlichen Concessionen bei den betreffenden Behörden auszuwirken.

Die Unterzeichneten, welche sich zu einem provisorischen Comité organisiert haben, wenden sich daher an Ihre hohe Behörde mit dem Ersuchen, Sie möchten die Ertheilung der Concession für Erstellung von Eisenbahnen

1. Von der Gränze des Cantons Zug bei der Sihlbrücke über Baar, Zug bis an die Gränze bei St. Adrian gegen Schwyz

2. Von der Stadt Zug über Cham bis zur Gränze gegen Honau nach Luzern auf den Namen der Unterzeichneten beim nächsthin zu besammelnden Großen Rathe empfehlen.

Diese Concession wünschen wir jedoch ohne die Verbindlichkeit der Leistung einer Caution für den Beginn der Arbeiten und der Fristansetzung für den Ausweis der oeconomicischen Sicherstellung des Unternehmens zu erhalten.

Wir erklären uns jedoch zur größeren Beruhigung der Behörde bereit, nach Abfluß von drei Monaten nach der endlichen Genehmigung durch den hohen Bundesrath auf die erteilte Concession zu verzichten oder die Leistung einer Caution von Franken fünfzigtausend anzubieten.

Die Wichtigkeit dieser Bahn nach dem St. Gotthard wird Jedem einleuchten, der einigermaßen mit den bestehenden Verkehrsverhältnissen auf dieser Route vertraut ist, sie wird aber erst dann von wohlthätigen und vielversprechenden Folgen sein, wenn sie zweckmäßig in naturgemäßer Richtung ausgeführt wird. Das Sihltal bietet hierfür die günstigste Anlage und Gefällsverhältnisse.

Eine Verbindung von Zug aus nach Luzern bietet ebenfalls keine Schwierigkeiten dar, wird von Luzern aus sehr gewünscht und unterstützt und kann nur wohlthätig auf Belebung des innern Verkehrs der an der Bahn liegenden Ortschaften einwirken. Je ausgedehnter das Eisenbahnnetz werden wird, desto größer wird der Vortheil für Handel und Industrie werden, aber nicht nur diese werden Nutzen daraus ziehen, sondern auch die Unternehmen von Eisenbahnbauten werden sich besser stellen, je ausgedehnter ihre Bahnen sind und je allgemeinere Interessen sie verfolgen.

Unser Vorhaben ist ganz uneigennützig von Art, wir wollen bloß eine zweckmäßig angelegte, na-

turgemäße Verbindungslinie mit dem St. Gotthard von Zürich aus über Zug erstreben, und sind bereit die für ähnliche Bauten aufgestellten eidgenössischen und cantonale Gesetzesbestimmungen zu erfüllen.

Wir hoffen, Sie werden unser ehrerbietiges Ansuchen kräftigst unterstützen und versichern Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung und Ergebenheit

Franz Müller, Oberst
Franz Josef Hegglin, Landammann
Heinrich Schmid
ppa. Gebrüder Vogel: A. Kölliker
Wolfgang Henggeler-Schmid.»

Das Zuger/Zürcher-Initiativ-Komitee hatte sich auf die Linienführung durch das *Sihltal* festgelegt und in dieser Linienführung steckte nun der Kern einer langen und schweren Auseinandersetzung mit dem Kanton Zürich. Der Kanton Zug griff die Initiative des Zuger Komitees, das aus Industriellen und Politikern bestand, auf und gelangte an den Großen Rat. Dieser erteilte die Konzession für die begehrten Linien am 18. Juni 1856. Bereits am 9. Juni 1856 hatte sich der Gemeinderat von Hor-

Konzeptionsakt

des

Standes Zug

für eine

Eisenbahn von der Gränze des Cantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar, Zug nach der Gränze des Cantons Schwyz bei St. Adrian einer- und andererseits vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham an die Gränze des Cantons Luzern bei Honau.

(vom 18. Juni 1856.)

— 2656 —

gen an die Zuger Regierung gewandt und ersuchte um Berücksichtigung ihrer gemeindlichen Interessen bei der Konzessionserteilung für die Sihltallinie und wünschte «keiner Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zu erteilen, sofern sie sich nicht verbindlich macht, über Horgen nach Zürich zu bauen, wenn nämlich diese Richtung ohne Erschwerung des Betriebs oder gar zu große Erstellungskosten möglich ist». Die Zuger Regierung lehnte das Gesuch ab, da Pläne für das Sihltal schon vorhanden seien und zudem sei der Kanton Zürich zuständig für diese Frage und in Anbetracht der hohen Tunnelkosten könne Zug nicht auf dies Geschäft eintreten.

Die erste Zuger Eisenbahn-Konzession war sehr einläßlich gehalten.

Der erste Paragraph umschrieb die *Routenführung*:

«Die Konzessionäre verpflichten sich, auf dem Gebiete des Kantons Zug

a) von der Gränze des Kantons Zürich bei der Sihl-Brücke über Baar, Zug bis an die Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian, und

b) vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham bis an die Gränze des Kantons Luzern bei Honau eine Eisenbahn zu erstellen.»

Die *Garantie*, welche zu leisten war, lautete:

«§ 2. Sie sind verbunden, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, sie werden dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisiertem und ununterbrochenen Betriebe erhalten.

Zu diesem Zweck werden sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserung, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.»

Auch die Beschaffenheit der *Maschinen* wurde vom Regierungsrat in Paragraph 18 vorgeschrieben:

«Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruiert sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon *drei* Klassen herzustellen sind:

I. Klasse: gedeckt, garniert, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacé geschlossen;

II. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacé geschlossen;

III. Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.»

Und die *Tarife* wurden in ihrer Maximalhöhe festgelegt in der Konzession:

«Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

Personen:

Wagen I. Klasse: . . . 0,50 Cent pro Stunde

Wagen II. Klasse: . . . 0,35 Cent pro Stunde

Wagen III. Klasse: . . . 0,25 Cent pro Stunde

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billetts auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnements-Billetts zu einer wenigstens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt verwilligen.

Vieh:

Pferde und Maultiere,

vom Stück 0,80 Cent pro Stunde

Ochsen, Kühe und Stiere,

vom Stück 0,40 Cent pro Stunde

Kälber, Schweine und Hunde,

vom Stück 0,15 Cent pro Stunde

Schafe und Ziegen,

vom Stück 0,10 Cent pro Stunde

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung der obigen Taxen stattfinden.

Waaren:

Für Waaren sind im Einverständnis mit der Regierung *vier* Klassen aufzustellen, wofür die höchste Taxe nicht über 4 Cent, die niedrigste nicht über 2½ Cent per Stunde und per Zentner betragen soll.»

NEUE PLÄNE TAUCHEN AUF

Die Bundesversammlung genehmigte die Zuger Konzession am 25. Juli 1856.

An die Zürcher Regierung wurde von den Zuger Initianten auch ein Gesuch um Bewilligung der Sihltal-Linie gerichtet, aber hier stießen sie auf unvorhofften Widerstand. Von Zürich aus war wohl eine Verbindung nach Luzern geplant, aber ohne Berücksichtigung der zugerischen Interessen. In Affoltern hatte sich ein Komitee für eine Bahnlinie Zürich—Affoltern—Cham—Luzern gebildet und bewarb sich nun um eine Konzession. Über die dadurch entstandene Situation schreibt M. Brugger in seiner Arbeit «Zürcherische Eisenbahnpolitik» u. a.: «Da dem Regierungsrate des Kantons Zürich gleichzeitig zwei Konzessionsgesuche vorlagen und der Bezirk Affoltern energisch auftrat und den Ausschluß der Sihltallinie verlangte, ließ die Regierung die Frage der beiden Linien durch die Herren Professor Wild und Ingenieur Pestalozzi begutachten. Dieselben kamen zu dem Resultate, die Albislinie über Affoltern verdiene den Vorzug, und wenn sie statt durch den Albis um denselben herum, über Altstetten und Urdorf nach dem Reppischthal und von da nach Affoltern geführt werde, sei diese 'Reppischlinie' der 'Sihltallinie' weit überlegen.»

Das Eisenbahn-Komitee des Bezirks Affoltern griff sofort die neue Reppischlinie mit einer Eingabe an die Zürcher Regierung vom 12. Juni 1857 auf. Die Zuger aber erneuerten ihr Gesuch für die Sihltalvariante am 30. Juni 1857. Unter dem Einfluß des aus Affoltern stammenden Regierungsrates Jakob Dubs, dem spätern Bundesrat, entschied sich die zürcherische Exekutive für die Reppischlinie, und der Große Rat erteilte am 3. Juli 1857

die erstrebte Konzession und schloß sogar durch folgende Bestimmung die Sihltallinie für 30 Jahre aus: «Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, in der Richtung von Zürich an die zürcherisch-zugerische Kantonsgränze weder selbst Eisenbahnen zu bauen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher zu erteilen.» Dieser Zürcher Konzession wurde noch eine Klausel angehängt, die sich dann fatal auswirkte: «daß dieselbe erst dann zur Ausführung gebracht werden dürfe, wenn die Inhaber dem Großen Rate den Nachweis geleistet haben, daß ihnen die Konzessionen für die Weiterführung der Bahn außerhalb des Kantons erteilt worden seien, und zwar in einer auch den zürcherischen Interessen dienenden Weise». Der Entscheid der Zürcher weckte im Kanton Zug starken Unwillen. Der Berner «Bund» meinte zu diesem Beschluß, er sei «ein unverantwortlicher Hohn auf die wohlberrechtigte Existenzfrage eines zwar sehr kleinen, aber immerhin eines Kantons, der im schweizerischen Staatsverband auch unter den Großen das Recht zu leben hat».

Im Kanton Zürich war man nicht ganz einmütig für die Albislinie gestimmt; die von Zug gewünschte Sihltalverbindung hatte auch zürcherische Anhänger. Im Großen Rat von Zürich, der die Konzession erteilte, sprach Heinrich Schmid von Gattikon für die von ihm propagandirte Sihltallösung. Die «Neue Zürcher Zeitung» berichtete: «Er zeigt, wie die seit zwei Jahren angestrebte Verbindung mit Luzern keine Sache der Spekulation, sondern der Hingebung aufopferungsfähiger Männer gewesen sei.» Der aus Zug stammende Landammann Georg Sidler setzte sich im zürcherischen Parlament auch für das Sihltal ein. Er meinte gemäß dem Bericht der NZZ: «Die Sihlbrücke ist ein inniger Berührungspunkt mit dem See und die Sihl selbst steht ihrer ganzen Länge nach mit vielen zürcherischen Gemeinden in leicht herzustellender Verbindung. Ein Hauptfundament des Gutachtens (Wild/Pestalozzi) — der Angelpunkt Immensee — ist eine Willkür. Einmal ist die Verständigung nicht leicht erhältlich — und hat man sie, so ist der Weg nach Luzern über Immensee ein

Umweg. Hat man aber den Weg nach dem Gotthard im Auge, so wird man nicht über den Vierwaldstättersee, sondern von Brunnen aus über Land fahren. Da die Sache noch nicht genau berechnet ist, so stellt man die beiden Linien dadurch gleich, daß man die Sihltalbahn unter der Bedingung bewilligt, daß Zug der Reppisch-Bahn ebenfalls kein Hindernis in den Weg legt. Um seiner Behauptung, daß die Sache nicht reif sei, wendet sich der Redner gegen Herrn Dr. Alfred Escher und betont den Vorbehalt, den die Nordostbahn ihrer Erklärung für die Reppisch-Linie beigefügt hat. Auf das Votum Sidlers griff dann A. Escher auch ein und erklärte u. a.: «Die Nordostbahn glaubt, der Bahnbau nach der inneren Schweiz gehöre nicht zu den dringlichen Sachen. Zuerst baut man überall die Hauptadern und erst, wenn sie in Betrieb sind, die Seitenlinien. Die Nordostbahn hat keine Sympathien für die eine oder andere Seite. Beide Linien halten sich in technischer und finanzieller Hinsicht die Waage; bei der Reppischlinie sind aber mehr Personen interessiert; welches Projekt in Beziehung auf den Gotthard besser sei, weiß kein Mitglied im Großen Rath.» Die große Mehrheit entschied sich daher für die auf 30 Jahre gesicherte, privilegierte Reppischkonzession.

Zug hatte sich auf die Variante Sihltal festgelegt und die Konzession dazu erteilt, ohne aber die zürcherische Zusicherung einer Fortsetzung zu besitzen, während die Zürcher die Reppischlinie konzessionierten, ohne eine Abnahme auf zugerischem Territorium erwarten zu können. Die «Eidgenössische Zeitung» meinte zu diesem Zwist: «Heute will Zürich statt Schwerte seine Schienen mit denjenigen Zugs kreuzen und es liegt der Gedanke nahe, daß wie früher durch Religionseifer, jetzt durch Eisenbahneifersucht der nachbarliche Friede gestört werde.»

Jeder Ort wollte seine Bahn durchsetzen und auf verschiedenen Konferenzen kamen die beiden Bahnanhänger zusammen. Zürich und Luzern wollten die Linie Zürich—Affoltern—Knonau—Cham—Luzern, und Zug mit Schwyz verharren auf dem Projekt Zürich—Sihltal—Sihlbrücke—Zug—Brunnen oder Luzern. Die interkantonalen Konferenzen

brachten aber keine Einigung in diesem leidigen Eisenbahnstreit.

Landammann F. J. Hegglin, der an den Zürcher Konferenzen teilnahm, berichtete darüber seiner Regierung: «Wenn Gerechtigkeit noch etwas gilt, ist für Zug nicht jede Hoffnung geschwunden», mußte aber später doch bekennen: «Von einer Verständigung konnte keine Rede sein.»

Es lag zwar in Zug auch ein Plan vor für eine Linie über das Knonauer-Amt. Der Zuger Ingenieur Franz Stadlin hatte ein «Baldern-Projekt» entworfen, welches eine Bahnlinie Zürich—Baldern—Knonauer-Amt—Baar—Zug vorsah. Der Projektverfasser meinte dazu: «Die Baldernlinie hilft vermöge ihrer westlichen Ausbiegung gegen die Reuß das schöne Eisenbahntrapez Zürich—Luzern—Aarburg—Brugg ohne Konkurrenzgefährdung zu ergänzen, mit Handbietung an geeigneter Stelle das Freiamt in sich aufnehmen; verlängert zeigt sie in gerader Richtung nach Arth, Schwyz, Amsteg, Italien zu. Zürich bis Arth und Basel bis Arth — man kann sich dieses Gedankens nicht erwehren — welche Ausgabelung!

Das Projekt wurde aber nicht beachtet und wurde vergessen.

DIE OST—WEST—BAHN SCHALTET SICH EIN

Mitten in diesen Streit trat als Bewerberin für die umstrittene Zuger Linie ein neuer Konkurrent auf. Die Ostwestbahn, hinter welcher Berner Finanzkreise standen, plante eine Verbindung zwischen Genfersee—Bodensee von Lausanne aus über Oron, Freiburg, Bern, Entlebuch, Luzern, Zug, Uznach, St. Gallen, Rorschach. Die Linie Bern—Rapperswil sollte die Ostwestbahn bauen. Ein Luzerner Komitee unter Salzmann und Segesser hatte für den luzernischen Streckenanteil die kantonale Konzession im Dezember 1857 erhalten. Nun trat das Zuger Bahnkomitee, das seine Pläne am Widerstand Zürichs scheitern sah, von der kantonalen Konzession, die um ein Jahr verlängert worden war, zurück, und am 31. März 1858 genehmigte

der Zuger Regierungsrat gegen eine Kautions von 100 000 Franken die Konzessionsübertragung an die Ostwestbahn für die Strecke Honau—Sihlbrücke.

DIE NEUE KONZESSION

Der von der Regierung genehmigte Abtretungsvertrag wurde am 27. März 1858 zwischen dem Zuger Komitee, vertreten durch die Herren Franz Müller, Landammann Franz Josef Hegglin, H. Vogel-Saluzzi und Wolfgang Henggeler-Schmid, und der Schweizerischen Ostwestbahn-Gesellschaft, vertreten durch Jost Weber, Mitglied des Direktoriums und den beiden Luzernern J. Salzmann und H. Segesser, abgeschlossen. Sein Inhalt umfaßte verschiedene Vertragspunkte, so:

«Es tritt das zugerisch-zürcherische Eisenbahn-Comité die Konzession einer Eisenbahn von der Sihlbrücke über Baar, Zug nach der Grenze des Kantons Schwyz bei St. Adrian einer- und anderseits vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham an die Grenze des Kantons Luzern bei Honau, der Schweizerischen Ostwestbahn-Gesellschaft, als Baugesellschaft, mit allen Rechten und Pflichten, wie solche im Konzessionsakte und im Genehmigungsvorbehalt der Regierung von Zug ab.

Der Ostwestbahn wird zur Pflicht gemacht, die Erdarbeiten auf der Strecke Honau—Zug bis längstens 25. Juli 1858 zu beginnen und ununterbrochen fortzuführen, sowie längstens den 25. Mai 1858 die im Konzessionsakte vorgesehene Kautions (100 000 Franken) zu Händen der Regierung von Zug zu leisten.»

Die Regierung von Zug, der Große Rat und Private trugen ihre finanziellen Mittel bei und man war begeistert von der baldigen Realisation der Eisenbahnwünsche. Im Bericht des Zuger Regierungsrates lesen wir: «Der Bahnzug Rothkreuz—Zug als solcher entspricht vollständig billigen kantonalen Anforderungen: die Haltestellen, der Bahnhof bei Zug und die Straßenübergänge könnten kaum befriedigender gedacht werden, und was das Wichtigste für den Kanton Zug ist, ist die Garantie, daß wenn einmal der Dampfwagen vor die Stadttore

Zugs geführt, derselbe weiter nach der nordöstlichen Seite (Sihlbrücke) fortgeführt werde.» Und über einen eventuellen Verlust bei einer spätern Aktienverwertung tröstete der regierungsrätliche Bericht mit den Worten hinweg: «Wir berühren diesen Punkt (eventueller Finanzverlust), um zu zeigen, daß die Eisenbahn nicht allein dem Industriellen, dem Handelsmann, dem Handwerker, dem Güterbesitzer, sondern auch den Kantonsfinanzen unmittelbaren Nutzen bringt und daß somit eine Aktienbeteiligung auf Gefahr hin, etwelchen Verlust zu erleiden, durch die eminenten Vorteile, welche dem Einwohner und dem Staate erwachsen, geboten sei.»

DIE BETEILIGUNG DER STADT ZUG

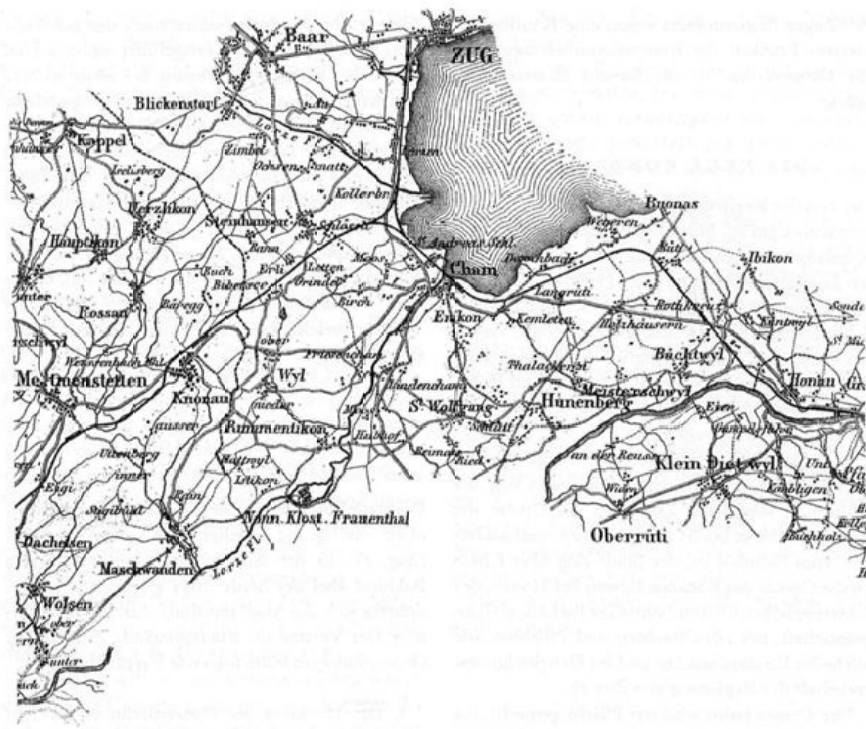
Die Stadt Zug blieb in der Eisenbahnangelegenheit nicht untätig und beteiligte sich an der Finanzierung. Da in der Konzession immer von einem Bahnhof «bei der Stadt Zug» gesprochen wurde, sicherte sich die Stadtgemeinde durch einen Vertrag. Der Vertrag der Stadtgemeinde Zug mit der Ostwestbahn umfaßte folgende Verpflichtungen:

1. Die Direktion der Ostwestbahn verpflichtet sich:

a) Die Bahn von Luzern (Rankhof) bis Zug wenn möglich innerhalb eines Jahres von Ratifikation dieses Vertrages an, immerhin spätestens bis Frühjahr 1860, zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

b) Obige Bahn von Zug nach der Sihlbrücke fortzusetzen und diese Forderung spätestens bis Ende 1860 zu vollenden.

c) Den Bahnhof bei Zug so nahe an die Stadt zu bauen, als es technisch möglich ist, vorbehalten, daß bei der Ausführung kein Damm durch den See nötig wird, das Terrain eine kunstgerechte Bahnhofanlage nicht beschränkt oder durch Bergschnitte erschwert, keine Kopfstation erbaut werden muß und die allfällig in Folge von der Gemeinde geforderten Planveränderungen nötig wer-



denden Häuserverkäufe von der Stadt Zug ohne Entgelt der Gesellschaft gemacht werden, — unter allen Umständen bedachten Bahnhof nicht über 700 Fuß vom äußersten Haus der obern Vorstadt-häuserreihe in nördlicher Richtung hinaussetzen zu lassen.

Diese Bestimmung erfuhr dann in der Folge eine Präzisierung: Die Bahnstation soll nach gegenwärtiger Aussteckung 213 Fuß von dem Punkte an, wo das Reifergäßlein in die Landstraße nach Baar einmündet [gegenüber von der Scheune des Herrn Posthalter Hotz] und 289 Fuß von der Einmündung des Erlerbächliweges in die Landstraße von Cham mit einer gedeckten Bahnhofhalle er-

stellt werden, und zwar ohne irgend welches Entgelt von Seite der Stadtgemeinde.

d) Die benannten Bahnlinien nach den bezüglichen Bestimmungen des Konzessionsaktes des Großen Rates von Zug vom 18. Juni 1856 zu erstellen und selbe in unserem Kantonsgebiet in keine andere Verbindung als über den Bahnhof bei der Stadt Zug zu einander oder zu andern Bahnen zu bringen.

2. Die Stadtgemeinde hat sich binnen 8 Tagen nach Ratifikation dieses Vertrages durch sie über die Bahnhofanlage zu entscheiden.

3. Dagegen beteiligt sich die Stadtgemeinde an dem Unternehmen der Ostwestbahn mit der Sum-

me von 350 000 Franken in Aktien à 500 Franken, und zwar mit

150 000 Franken für die Strecke Honau—Zug und mit

200 000 Franken für die Strecke Zug—Sihlbrücke.

Die Einzahlungen hieran erfolgen teils durch Abtretung des für den Bahnbau benötigten Gemeindegeländes, bei welcher Abtretung der Wert einer Juchart inklusive aller etwaigen Inkonvenienzen zu 1500 Franken oder zu 3 volleingezahlten Aktien angeschlagen wird; teils durch barschaftliche Zahlungen des Fehlenden, welche jedoch für die Strecke Honau—Zug und ebenso für die Strecke Zug—Sihlbrücke erst erfolgen, wenn die Gesellschaft nachweist, auf den Bahnbau jeder dieser beiden Strecken so viel verwendet zu haben, als die hierfür bestimmte Beteiligungssumme macht.

4. Sämtliche Einzahlungen, geschehen sie in Barschaft oder Landabtretung, werden von der Gesellschaft nach den statutarischen Bestimmungen vom Tage der betreffenden Leistungen an zu 4½ Prozent verzinst.

5. Das auf dem Bahnhof Zug und auf den Bahnstrecken der Gemeinde Zug anzustellende Personal ist aus hiesigen Gemeindegeldern zu wählen, sofern sich taugliche Aspiranten hiefür zeigen.

In Zug herrschte eitel Begeisterung. Als Zeugnis des Jubels lassen wir die «Neue Zuger Zeitung» sprechen:

«Die Stadt Zug tritt durch diese Eisenbahn in den eigentlichen Weltverkehr. Welcher Kantonsbürger immerhin Reisen zu machen hat, dem steht die Welt von Zug aus fortan gleichsam offen, um dieselbe schnell und billig zu bereisen. Unsere Bedürfnisse von auswärts werden wir ununterbrochen per Dampf beziehen und unsere vielgeschätzten Landesprodukte werden von Zug aus mit größter Schnelligkeit und Leichtigkeit einen Absatz bis in die entferntesten Länder finden. Der Handel muß in Zug eine Ausdehnung erreichen, die dem Ort ein außerordentliches Leben verschaffen wird. Geht nämlich die Eisenbahn bloß nach der Stadt Zug, so wird Zug als Ausgangspunkt alle diejenigen Vor-

teile genießen, deren Stapel- oder Ablagerungs-orte, d. h. solche Orte sich erfreuen, in denen die Waren umgeladen werden müssen. In diesem Falle ist wohl der Nutzen für Zug handgreiflich.

Gelingt es aber der Ostwestbahn, wie sie beabsichtigt, von Zug einerseits durch das Sihltal nach Zürich und andererseits durch die March (Einsiedeln) nach Uznach—St. Gallen zu bauen, so wird Zug ein kleiner Knotenpunkt, von wo aus bald Eisenbahnen in allen Richtungen fahren und abgehen würden. In dem einen wie in dem andern Fall befindet sich also Zug in der Lage, aus dem neuen Verkehrsmittel die bedeutendsten Vorteile zu ziehen. Überall erkennt man auch die Eisenbahnen als einen bedeutenden Fortschritt der Menschheit, als ein wesentliches Mittel zur Beförderung des Handels, des Verkehrs und der materiellen Wohlfahrt der Nationen. Daher auch in neuerer Zeit, namentlich in der Schweiz, der lebhafteste Kampf ganzer Kantone und Städte um den Besitz oder um die Erlangung von Eisenbahnen! Möge daher auch Zug nicht zurückbleiben — jetzt, wo ihm die Möglichkeit geboten ist, eine Eisenbahn bis an seine Hauptstadt zu erlangen. Mögen alle diejenigen, deren Stellung oder deren gemeinnützige Gesinnung ihnen des Landes Wohl ans Herz legt, mit warmer Vaterlandsliebe alles tun, was zur Beförderung des allgemein Besten im gegenwärtigen Augenblicke für den Kanton Zug und dessen Hauptort getan werden muß.»

Daß sich nun Zug auch finanziell an der Ostwestbahn-Gesellschaft beteiligen mußte, war klar. Am 10. Juli 1858 wandte sich die Bahngesellschaft an den Regierungsrat mit dem Gesuch um finanzielle Beteiligung und meinte dazu:

«Die Wichtigkeit, welche unsere Bahn für Ihren Kanton und dessen blühende Industrie und Landwirtschaft hat, — indem sie, die Hauptstadt Zug, zu einem der wichtigsten Knotenpunkte erhebend, von da aus nach drei verschiedenen Richtungen den Kanton durchschneidet — ist wohl so augenscheinlich und von Ihnen selbst so erkannt, daß wir uns darüber nicht in weitläufige Nachweise verlieren wollen.»

DIE PROJEKTIERTE BAHNFÜHRUNG

Die Linie für die Bahnführung war festgelegt, aber immer wieder kamen neue Wünsche und Anregungen, und stets mußten neue Pläne geschaffen werden. So wurde im September 1858 die Strecke Rothkreuz—Cham neu studiert und ein neues Projekt ausgearbeitet, das über Zweiern führte. Auf dem Luzerner Abschnitt bis gegen Honau wurde eifrig gearbeitet. Die Zuger reklamierten am 16. Oktober bei der Bahnverwaltung, daß die Strecke Zug—Cham nicht zuerst ausgeschrieben worden sei, worauf die Ostwestbahn entgegnete, daß die finanziellen Verhandlungen mit der Stadt sich verzögerten und man über den Stand des Bahnhofes noch unschlüssig sei. So sei nur ein Teil der Arbeiten ausgeschrieben worden und nicht das «Ganze, wie wir es gewünscht». Die Zuger Regierung ordnete die Herren Landammann F. J. Hegglin und Oberst F. Müller als Vertreter ab, um die Linienführung zwischen Honau und Zug zu prüfen und mit den Vertretern der Gemeinden, die von der Strecke berührt wurden, zu unterhandeln. Der Bericht über diese Begehung hält u. a. fest:

«Das gegenwärtig von der Direction projektierte Trace wird aus zwei geraden Linien, jede von 10 000 Fuß Länge, verbunden durch eine mäßige Curve, gebildet. Die Abänderung der neuen Projektierung von der früheren besteht darin, daß die Richtung statt über Holzhäusern und Langrütli nun von Rothkreuz mehr rechts durch den Thaleinschnitt bei Rütli über Zwymern, Alznach und unter Langrütli durch nach Kemleten geht, wie die frühere einmündet und weiters keiner Veränderung unterworfen wird.

Die Stationsstelle für die Gemeinde Risch und Umgebung kommt nun beim Rothkreuz rechts der Landstraße, statt wie früher links derselben zu liegen. Die Eisenbahn überschreitet die Landstraße in gleicher Höhe und ganz in der Nähe der Haltestelle, biethet demnach für bequeme Überfahrt sowohl wie für die Sicherheit die vollkommene Beruhigung.

Die neue Projektion wird um 2000 Fuß länger, erhält dagegen als Maximum das Gefälle 5 pro mille, statt früher 10 pro mille. Diese geringere Gefällsverhältnisse mögen die Verlängerung der Linie rechtfertigen und wird durch geringeren Kraftaufwand und schnellere Fahrt die größere Distanz parallelisiert werden. Es wird gar auch die geringeren Erdarbeiten einen wirksamen Faktor zur Abänderung des Traces gebildet haben. Vom Rothkreuz aus bis zur Schutzengelkapelle vor Zug bleibt die Eisenbahn stets rechts der Landstraße liegen. Bei Kemleten, wo früher ein Übergang über die Landstraße verzeichnet war, findet nun eine Straßenverlegung auf 2700 Fuß Länge statt. Die Landstraße wird dadurch für Befahrung nicht unbequemer, ja selbst etwas kürzer, die Ausführung geschieht durch die Ostwestbahn. Der Übergang für die Buonaserstraße wird von Kemleten nur einige hundert Fuß gegen Langrütli gerückt.

Die Haltestelle für Cham und Hünenberg kommt unterhalb dem Schützenhaus Cham zu liegen, die Zufahrt in offener bequemer Lage außerhalb dem Raaben. Die Lage dieser Station im Kirchbühl und zunächst der Straße, die nach Einikon, St. Wolfgang und Hünenberg führt, mag den dortigen Interessen am besten zu entsprechen. Der Verlegung der Haltestelle auf das rechte Lorzenufer bietet das Terrain Schwierigkeiten entgegen. Auch dem Vorwurf der Störung des Gottesdienstes wird nun durch angemessene Entfernung von der Kirche begegnet.

Von dieser Haltestelle führt die Bahn unter der Kirche durch auf einer 20 Fuß hohen Gitterbrücke über die Lorze, ein tüchtiger Einschnitt in den Städtlirain liefert das Material zu den links und rechts der Brücke aufzuführenden Dämme und erleichtert den Übergang.

In dieser Gegend sind nahe aneinander 3 Wegübergänge, einer für die Pfarrgüter, einer für die alte Chamerstraße und Schifffähre beim Störchli und eine mit einer Überfahrtsbrücke beim Schlüssel.»

Die Zuger Regierung bewilligte nach dem Berichte seiner Delegierten diesen Bahnabschnitt von der Luzerner Grenze bis zur Sumpfbücke vor Zug.

Später wurde dann noch eine neue Haltestelle bewilligt, da der Gründer der Weberei bei der Kollermühle, G. A. Keiser, ein Gesuch an die Ostwestbahn eingereicht hatte. Die Bahndirektion wandte sich daher am 16. März 1859 an den Regierungsrat und wünschte Bewilligung der neuen Haltestelle mit der Begründung:

«Da das Trace für diese Stationsanlage keine Veränderung zu erleiden hat und sich Herr Keiser zur Bezahlung wenigstens des größten Theils der Anlagekosten verstand, so haben wir diesem Wunsch umso mehr entsprechen zu müssen geglaubt, als derselbe von der Forderung abging, daß alle Züge daselbst halten sollen.»

RISCH—RÜTI ODER ROTKREUZ?

Kaum hatte die Zuger Regierung die Linienführung der Ostwestbahn gemäß Vorschlag der Direction und Antrag der Herren Müller und Hegglin genehmigt, als ein großer Streit anhub. Der Gemeinderat von Risch bekämpfte die geplante und genehmigte Stationsanlage bei Rothkreuz und postulierte einen neuen Platz bei Rütli: «Für das reisende Publikum würde ein billigeres Verhältnis eintreten, indem die Ortschaften Ipikon, Küntwil, Walterten und Berchtwil beinahe in die Mitte von zwei Stationsstellen ‚Rütli‘ und ‚Honau-Gisikon‘ gelangen, während gleichzeitig die bisher in keiner Weise berücksichtigten Nachbarschaften Risch, Oberrisch, Stockeri sowie überhaupt die Seeegend, auch ihre billige Berücksichtigung fänden.»

Die Bahnverwaltung hoffte, daß bei Berücksichtigung der Rischer Wünsche sich neue Geldquellen öffnen würden und zeigte sich nicht abgeneigt, den Wünschen zu entsprechen und die Gemeindeversammlung von Risch beschloß 10 000 Franken zu bewilligen. Dieser Beschluß wurde der Zuger Regierung mitgeteilt und zugleich wurde in diesem Schreiben auch bemerkt: «Es scheint freilich eine Aufgabe zu sein, die Geldbegierde der Ostwestbahn-Gesellschaft befriedigen zu können.» Die Bahngesellschaft wandte sich am 16. März 1859 an den Regierungsrat und erklärte, eine neue Prü-

fung der Bahnlinie hätte ergeben, daß die Station bei Rütli vorteilhafter sei als jene bei Rothkreuz, denn:

Die Entfernung beträgt von Gisikon

bis Cham	30 888'
bis Rothkreuz	12 700'
bis Risch (Rütli)	17 000'

Hieraus ergibt sich, daß die Station Gisikon-Rothkreuz im Vergleich zur Station Gisikon-Risch bedeutend kürzer als die letztere ist, was für den Betrieb den nicht gering anzuschlagenden Nachteil zur Folge hat, daß die Züge trotz der im übrigen günstigen (fast ganz horizontalen) Bodenverhältnisse dieser Bahnstrecke, nur mit sehr mäßiger Geschwindigkeit fahren können, indem andernfalls ein rechtzeitiges Anhalten nur durch starkes Anspannen der Bremsen zu ermöglichen ist, dieses aber wiederum eine sehr bedeutende Abnutzung der Spurkränze und Schienen zur Folge hat. Ein Stationspunkt Risch-Rütli käme nahezu an den wirklichen Mittelpunkt zwischen Gisikon und Cham zu liegen. Was sodann die Erleichterung des Verkehrs für die umliegenden Gemeinden und die dadurch für die eine oder andere Station zu erwartende Alimentation durch Personen und Güter betrifft, so dürfte dieselbe, nach der inzwischen angestellten Erhebungen, ebenfalls durch eine Station Risch-Rütli wirksamer als durch die Station Rothkreuz erreicht werden, sobald die in Aussicht stehende Straße Hünenberg—Buonas vollendet und damit die kürzeste Verbindung der nördlich und westlich des Zugersees gelegenen Ortschaften mit Küßnacht und dem Rigi erstellt sein wird. Auch ist die Umgebung von Rütli bevölkerter als diejenige von Rothkreuz.

Beurtheilt man endlich die vorliegende Frage von dem Gesichtspunkt des augenblicklichen speziellen Interesses der Ostwestbahn, dessen Wahrung der hohen Regierungsbehörden des Cantons Zug wegen der in so umfangreicher Weise erfolgten Bethheiligung desselben kaum weniger als der Direction selbst am Herzen liegen dürfte, so fällt auch hier, trotz der bei Rothkreuz mit einem Aufwand

von 2000 Franken bereits erstellten Stationsarbeiten, der Entscheid zu Gunsten einer Station Risch-Rüti.

Der Gemeinderath von Risch und mehrere Privaten daselbst haben sich mit 50 Actien bei unserem Unternehmen betheiligen zu wollen erklärt, falls die Station in Rüti errichtet werde, während andere Privaten derselben Gemeinde uns nur 24 Actien in Aussicht stellten, falls die Station in Rothkreuz verbleibe.»

Die finanzielle Beteiligung der Gemeinde Risch hatte also ihren Erfolg zu verzeichnen. Aber auch andere Stellen interessierten sich nun für die Erhaltung der erstprojektierten Anlage bei Rothkreuz und sogar die Regierungen von Luzern und Aargau setzten sich für diesen Halt bei Rothkreuz durch Eingaben an die Zuger Regierung ein. Was sonst noch geschah, kann aus den Akten nicht gelesen werden, aber es erstaunt doch, daß drei Wochen später die Ostwestbahn durch den Verwaltungsrat das von der Direktion eingereichte Verlegungsgesuch nach Rüti ablehnte und zurückzog unter dem Hinweis des unsichern Straßenbaues in der Nähe von Rüti und der Feststellung:

«Wir haben uns ferner überzeugen müssen, daß eine Stationsanlage Rothkreuz voraussichtlich eine bei weitem größere Frequenz, damit aber zugleich eine wesentliche Verkehrsleichterung gewähren werde, als eine Station Risch-Rüti. Es ist namentlich auch in der letzten Directionssitzung überzeugend dargethan worden, daß die Einwohnerschaft längs dem westlichen Ufer des Zuger-See's ihre Communication mit Zug durch Überfahren über den See beibehalten dürfte, selbst wenn die Station Risch-Rüti erstellt würde.

In Anbetracht der vorstehenden Umstände hat die Direction beschlossen, sich neuerdings an die hohe Regierung von Zug zu wenden und zu beantragen:

Hochdieselbe wolle von dem unter dem 16. März eingereichten Gesuche absehen, also die Stationsanlage definitiv bei Rothkreuz belassen.»

Und so blieb die Stationsanlage definitiv in Rothkreuz.

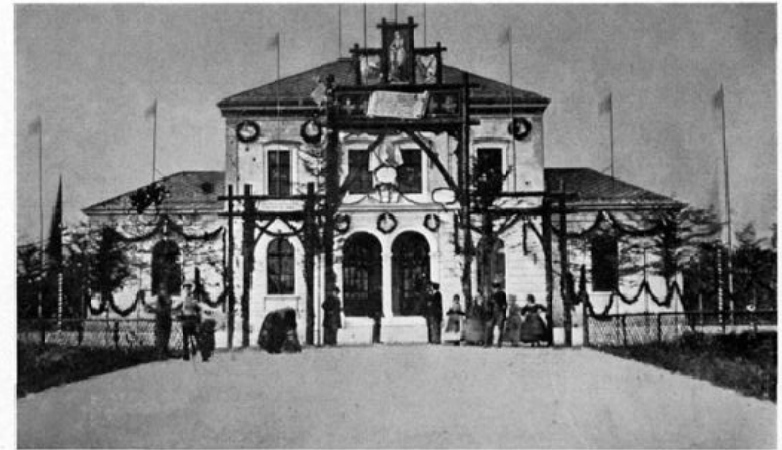
DER BAU BEGINNT

Während den Unterhandlungen betreffend Haltestellen und Stationsanlagen begann die Ostwestbahn mit dem Linienbau. In einem Schreiben vom 18. Juni 1858 hatte der Bundesrat die Baubewilligung erteilt und an die Direktion der Ostwestbahn geschrieben:

«... daß wir den von uns vorgelegten Ausweis über die Finanzmittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmungen Luzern—Honau und Honau—Zug—Zürcher—Schwyzer Grenzen als genügend erklärt und die nachgesuchte Genehmigung erteilt haben». Die von Zug geforderte Kautions von 100 000 Franken wurde am 30. Juni 1858 geleistet. Schon am 11. April 1859 erbrachte aber die Bahngesellschaft den Beweis, daß auf dem Teilstück Luzerner Grenze bis Zug über eine halbe Million verbaut worden sei und daraufhin wurde die Kautions wiederum zurückbezahlt. Der Vorschlag für die Strecke Luzern—Zug betrug Fr. 3 484 943.—. Die Bahndirektion gab bekannt, daß 6741 Aktien gezeichnet seien und daß für 2 Millionen Franken Obligationen aufgebracht werden können. Weitherum herrschte große Begeisterung, nur hin und wieder hörte man von Reklamationen, daß die finanziellen Entschädigungen für Landexpropriationen nur langsam einkämen. Im Februar 1859 stellte die Bahn an den Zuger Regierungsrat das Gesuch, daß die Sonntagsarbeit an den Kunstbauten der Strecke Rothkreuz—Zug gestattet werde. Im April 1860 meldete dann die Ostwestbahn, daß bereits für das zweite Zuger Teilstück, die Strecke Zug—Zürcher Grenze über 300 000 Franken ausgegeben worden seien. Zug beschloß darum eine neue Aktienzeichnung in der Höhe von 100 000 Franken und die private Aktienbeteiligung stieg weiter an. Besonders beteiligten sich die Industrien in Baar und Aegeri an der neuen Finanzierung.

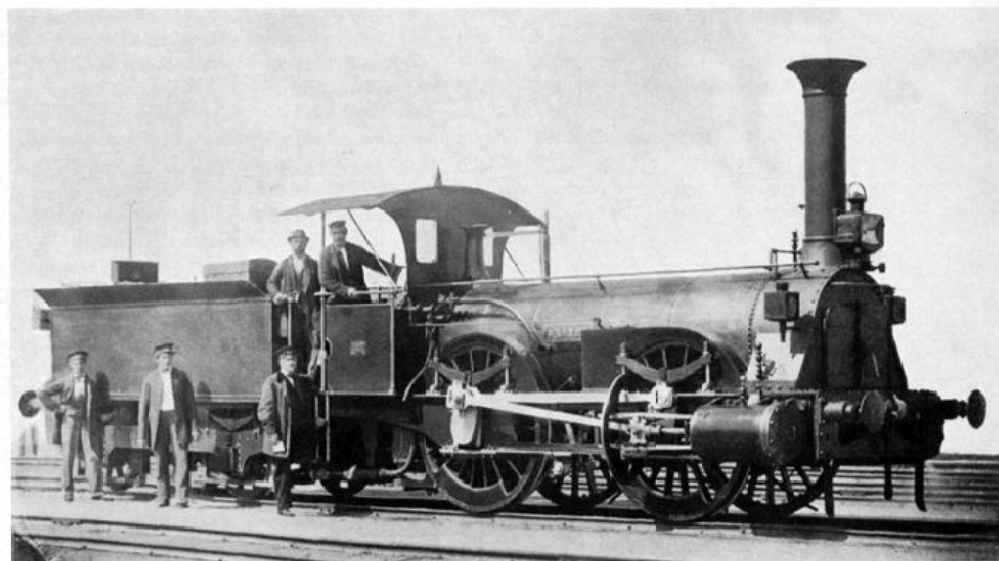
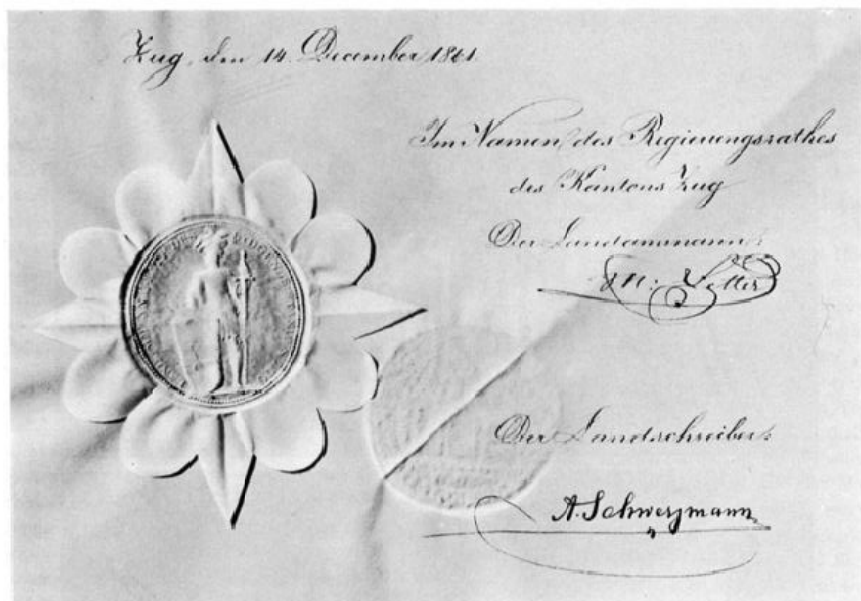
ZUG—BAAR—SIHLBRÜCKE

An der Strecke gegen Baar wurde emsig gebaut, obwohl die Zuger Bahnhofsfrage noch nicht end-



Oben: Der erste Bahnhof von Zug im Festkleid

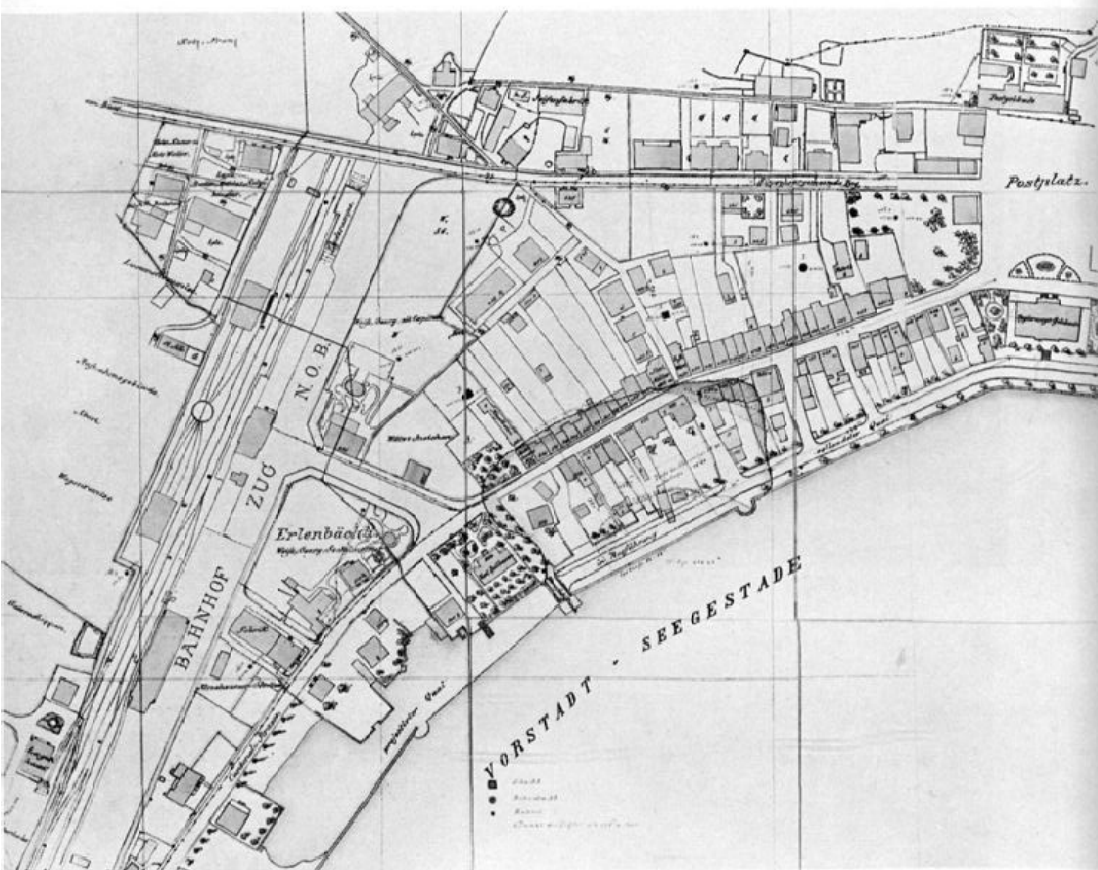
Unten: Ankunft des Eröffnungszuges auf dem Bahnhof Zug



Personenzug «Sarnen», gebaut von Maffei in München 1864 für die Linie Zürich—Zug—Luzern
Ausrangiert 1906 (Originalzustand).

Oben links: Der Eisenbahnvertrag zwischen Zürich, Luzern und Zug wurde durch Landammann
und Oberst Michael Letter (1800—1880) und dem Zuger Landeschreiber Alois Schwerzmann
(1826—1898), dem spätem Stände- und Nationalrat, unterzeichnet.

Unten links: Der Eisenbahnvertrag zwischen Zürich, Zug und Luzern wurde am 14. Dezember 1861
unterzeichnet. Für Zürich unterschrieben Regierungspräsident Dr. Ulrich Zehnder (Gatte der
Zuger Schriftstellerin Josephine Stadlin) und der bekannte Schweizer Dichter Gottfried Keller als
Zürcher Staatschreiber.



Situationsplan der ersten Bahnhofanlage von Zug.
(Im Vordergrund ist der Abriß
der Katastrophe von 1837 eingezeichnet)

gültig entschieden war, da die Stadtgemeinde von einer andern Plazierung des Bahnhofes sprach. Die Baarer Linie wurde hinter der heutigen Metallwarenfabrik Zug angefangen und führte über das Göbli nach Inwil und von dort über den Großacker zum «Bahnhof Baar» hinter der Spinnerei über die Lorze, um dann unterhalb der Heiligkreuzkapelle den Wald zu durchqueren. Von Walterswil zog sich dann die Strecke in gerader Richtung zur alten Sihlbrücke hin. Den Bauarbeiten auf dem Gemeindeboden von Baar wurden oft Schwierigkeiten in den Weg gelegt und die Polizeibehörden mußten wegen Baubeschädigungen einschreiten.

Zwischen Baar und Zug wurden Bahndämme angelegt, deren Spuren heute noch sichtbar sind. Die Ostwestbahn hoffte, daß Baar sich nun besser an den Finanzierungen beteiligen werde, wenn die Vorarbeiten so deutlich sichtbar würden. Sie wünschte daher um Intervention durch die Zuger Regierung und erklärte, «daß wir je nach Ausgang derselben (der Baarer Aktienbeteiligung) vielleicht veranlaßt sein dürften, die vorwaltende Rücksicht auf besondere Bequemlichkeit der Gemeinde gegenüber der geringeren Kostspieligkeit bei Errichtung der Station in größerer Nähe der Spinnerei etwelchermaßen in den Hintergrund treten zu lassen». Und einige Wochen später erklärte die Bahngesellschaft, daß die Linie Zug—Sihlbrücke das teuerste Stück der ganzen Bahnanlage sei und 3 Millionen kosten werde. Sie schrieb daher an die Regierung: «Unter diesen Umständen werden Sie begreifen, daß es unserer Gesellschaft nicht zugemutet werden kann, diese theure Strecke auszuführen, ohne daß gleichzeitig die Fortsetzung von Sihlbrücke nach Horgen zur Ausführung kommt.» Gestützt auf diese Zuschrift wandte sich der Zuger Regierungsrat an die Zürcher Behörden und wünschte am 1. Oktober 1859 erneut eine Konzession für die Weiterführung der Bahnlinie auf Zürcher Boden. Daraufhin hob der Große Rat des Kantons Zürich das viel umstrittene 30jährige Monopol der Reppischbahn auf und beschloß in Abänderung des Beschlusses vom 3. Juli 1857 neu: «Dem Großen Rathe bleibt die Befugnis vorbehalten, die Fortsetzung einer aus dem Innern der

Schweiz nach der Sihlbrücke führenden Bahn auf dem Gebiete des Kantons Zürich in jeder ihm beliebigen Richtung zu bewilligen, sofern auch der Kanton Zug auf seinem Gebiete die Fortsetzung der Bahn von Zürich über Urdorf an die Kantons-grenze bei Knouau in einer den Zürcherischen Interessen entsprechender Weise gestattet.» In Zug sah man die Schwierigkeiten ein, die sich nun erneut zeigten, und die Meinung ging nunmehr dahin, daß man ein Entgegenkommen zeigen wolle, wenn:

1. die Linie von Knouau direkt nach der Stadt Zug geführt werde,
2. wenn Zürich zur Fortsetzung der Eisenbahn von der Sihlbrücke nach dem linken Zürichseeufer die Konzession erteile und
3. wenn von Seite der Direction der Ostwestbahn die Zustimmung zu der nachgesuchten Konzessionsertheilung gegeben werde.»

Die Zürcher antworteten daraufhin der Zuger Regierung energisch: «Da nun aber nach Eueren eigenen Eröffnungen, die Eueren Interessen zusage Linie von Zug nach der Sihlbrücke bereits in der Bauausführung begriffen ist und da Ihr jetzt von uns die Bewilligung zur Fortsetzung jener Linie auf diesseitigem Gebiete in einer den Wünschen und Interessen Zugs entsprechender Richtung begehrt, so muß bei dieser ganz veränderten Sachlage nun auch Zürich darauf halten, daß seine Interessen von Seiten Zugs ebenfalls Anerkennung und Berücksichtigung finden. Diese Interessen gehen, wie bereits bemerkt dahin, daß die Reppischbahn nach Chaam gezogen und dort in die Ostwestbahn eingemündet werde. Demzufolge können wir nur dann, wenn Ihr Euch bereit erklärt, der Reppischbahn die gewünschte Fortsetzung nach Chaam zu gestatten, uns dazu verstehen, auch bei unserm Großen Rathe auf Konzessionierung der Fortsetzung der Zug—Sihlbrücke-Linie in der Richtung nach Horgen anzutragen. Auf den Fall jedoch, daß jene Bereitwilligkeit von Eurer Seite ausgesprochen wird, erklären wir uns geneigt, jetzt schon bei unserm Großen Rathe einen Eueren Wünschen entsprechenden Antrag zu stellen.»

Diese regierungsrätliche Antwort wurde sofort von der Zuger Regierung an die Ostwestbahn-Gesellschaft weitergeleitet. Und man wartete nun auf den Entscheid der Bahngesellschaft. Unterdessen ging die Strecke Honau—Zug dem Ende entgegen und auch auf der Baarer Seite wurde weitergebaut. Anfangs Januar 1860 beschwerte sich der Gemeindepräsident von Baar in Zug: «Die Arbeiter, die sich am Bau beteiligen, kommen meist ohne Geld, häufig mit Schulden beladen hieher» und können die Miete nicht zahlen, da ihnen seit vielen Wochen kein Lohn mehr ausbezahlt wird. Die Gemeinde Baar müsse daher auf regelmäßigen Zahltag dringen und bitte den Regierungsrat um Intervention.

DIE FINANZKATASTROPHE DER OSTWESTBAHN

Immer mehr zeigte die Finanzlage der Ostwestbahn ein düsteres Bild, und mitten in die Zukunftsträume der nahen Bahneröffnung kam die Hiobsbotschaft vom Konkurs der Bahngesellschaft.

Diese große Finanzkatastrophe traf Zug besonders hart. Karl Geiser schreibt in seiner Arbeit «40 Jahre bernische Eisenbahnpolitik»: «Aber es zeigte sich je länger je mehr, daß die Situation des Unternehmens eine durchaus unhaltbare sei. Die Tatsache, daß die Gesellschaft bankrott und durchaus nicht mehr im Stande war, ihren Verpflichtungen nachzukommen, ließ sich nicht mehr länger verheimlichen. Es war hohe Zeit, daß der Schwindel aufgedeckt wurde.» Die Schuldenlast hatte die Höhe von 8 Millionen überschritten. Die Zuger Abgeordneten von Kanton, Stadt und Korporation nahmen an der Generalversammlung der Ostwestbahn teil, welche am 10. Juni 1861 mit 673 Stimmen (8895 Aktien) gegen 42 Stimmen (866 Aktien) die bedingungslose Auflösung der Gesellschaft beschloß. Regierungsrat Bossard berichtete über diesen Beschluß der Zuger Regierung: «Zug beteiligte sich redlich bei dem Unternehmen, da die Richtung, nach welcher die Gesellschaft wie keine andere, mehr den Landesinteressen entsprechend zu bauen versprach, schenkte Zutrauen, da

es dem Ausweis von mehr denn 10 Millionen Aktien, welcher dem h. Regierungsrat von Bern, wie der h. Bundesbehörde geleistet und anerkannt wurde, Glauben schenken mußte. Welche Behörde hätte wohl Zweifel tragen dürfen, wenn die höchste Instanz der Schweiz ihr entscheidendes Wort spricht?» Unter dem Eindruck der Ereignisse baten die beiden Zuger Verwaltungsräte der Bahngesellschaft, Henggeler und Bossard, um Entlastung jeglicher Verantwortlichkeit, und betonten, «daß bei diesem Haushalt auf jeden Fall äußerst gewissenlos umgegangen sein muß und wir müssen uns aber jeder Verantwortlichkeit entschlagen». Diese Katastrophe bedrückte die letzten Lebenstage eines der Initianten der Zuger Bahnprojekte, denn Landammann Franz Joseph Hegglin starb am 21. Juni 1861. Am 18. August trat Wolfgang Henggeler vom Verwaltungsrat der Ostwestbahn-Gesellschaft zurück wegen Arbeitslast, «besonders aber die Rücksicht, welche ich meiner schwankenden Gesundheit vor allem aus schuldig bin, es mir unmöglich machen würden, noch mehr zu übernehmen». Die Bahn wurde liquidiert. Der mit dieser großen Aufgabe betraute St.-Galler Ingenieur Simon schrieb an die beiden besonders interessierten Kantone Luzern und Zug am 3. September 1861: «Ich kann mich, offen gestanden, unmöglich mit dem Gedanken befreunden, daß die Behörden und ihre blühenden Hauptstädte zusehen könnten, wie der nahezu fertige Schienenweg seiner Zerstörung preisgegeben würde, anstatt durch ihn die beiden Nachbarkantone und Städte inniger mit einander verbunden zu wissen.» Es wurden Vorschläge zum Kauf, zur Finanzbeteiligung und zur Gründung einer neuen Gesellschaft gemacht und auf verschiedenen Konferenzen beraten, bis dann schlußendlich die Schweizerische Nordostbahn die für 3 Millionen angebotene Strecke Luzern—Zug zum Kaufpreis von 1 830 000 Franken übernahm.

Zug hatte schwere Opfer gebracht. Über den Zusammenbruch schrieb Regierungsrat Bossard mit schmerzlichen Worten:

«Die Ungunst der kommerziellen Lage, die Unsicherheit des politischen Lebens aller Staaten,

vielleicht eine nicht ganz glückliche Wahl der Direktoren mit vielfachem Personenwechsel, überdies Angriffe von allen Seiten, die Verdächtigungen schlossen den ausländischen Credit, überhaupt schienen die Liebhaberei an Aktiengeschäften in der Schweiz zu erkalten, alles wirkte zum Sturze. Solchen, beinahe beispiellosen Angriffen hätte ein viel besser fundiertes Unternehmen weichen müssen. Der Staat Zug mit seiner sonstigen gemeindlichen und privatlichen Beteiligung von vielleicht einer halben Million hat schwere Wechsel auf die Zukunft gezogen.

Manch redliches Streben im hiesigen Kanton mit Opferung von eigenen Kräften macht bittere Erfahrung, wie anderswo Schwindelei getrieben werden kann, von der man im Glauben an alte Treue und Redlichkeit keine Ahnung hatte.»

Schärfer ging die «Eidgenössische Zeitung» mit der Bahngesellschaft ins Gericht: «Es ist denn das Schmerzenskind Ostwestbahn, diese Ausgeburt des Schwindels, großgesäugt von der Unehrllichkeit, welcher der Kanton Bern zu Gevatter stehen mußte, begraben ohne Sang und Klang, dahin und dawegethan mithsammt dem Pathenfennig von 2 Millionen gutem Bernergeld, welches ihr der ehemals reiche Mutz zum Einbund gegeben hat. Der klingende Profit von den in dieser Geschichte vorgekommenen unqualifizierbaren Machenschaften bleibt schließlich einigen Spekulanten, den Frankfurter Juden und den Rechtsgelehrten, welche darin fette Weide gefunden haben.»

Einige Aktionäre in Zug kamen bei diesem Handel gut weg, da sie ihre Beteiligung am Aktienkapital an die Bedingung geknüpft hatten, daß ihr Geld nur für die Fortsetzung der Bahn Baar—Sihlbrücke verwendet werden soll. Zur Sicherheit leisteten die Aktionäre ihre Einzahlungen bei der Zuger Bank Gebrüder Bossard und machten diese für zweckmäßige Verwendung des Geldes verantwortlich. Als die Ostwestbahn das Geld verlangte, weigerte sich die Bank und rettete damit den Zugern das Geld, die mit einigen geringfügigen Einbußen die 35 Aktien zurückgeben konnten.

DIE NORDOSTBAHN BAUT

Ein neues Kapitel zugerischer Eisenbahngeschichte begann. Die Zuger Regierung erklärte:

«Wir haben nur ungern die Ostwestbahn-Linie verlassen, die, wenn ausgeführt, die Interessen des Kantons zu Stadt und Land am meisten befriedigt hätte. Wir mußten sie aber verlassen, weil auch wir verlassen wurden; indessen haben die bei diesem Unternehmen gemachten bitteren Erfahrungen uns nicht entmutigt, die Zukunft und vorzugsweise unsere industriellen, national- und volkswirtschaftlichen Interessen festen und unverwandten Blickes im Auge zu behalten und dafür zu sorgen, daß unser Kanton gleich andern an das schweizerische Eisenbahnnetz zu liegen komme. Die Anerkennung der hohen Wünschbarkeit, daß das nunmehr zum Verkehrsleben absolut notwendige Verkehrsmittel auch uns zuteil werde, war die Ursache, warum die Regierung zur Begründung einer Schienenverbindung von Zürich aus durch die Reppisch nach Zug und Luzern mitgewirkt und zu einem abschließenden Abkommen gedrängt hat. Dazu kam der sehr gewichtige Umstand, daß sowohl von der Nordostbahn-Gesellschaft wie von den Regierungen der Kantone Zürich und Luzern des bestimmtesten erklärt wurde, weder für eine unbevölkerte, sehr kostspielige, stellenweise auf mehr als 12‰ Gefäll ansteigende Sihltallinie, noch für einen 9 km langen, 1½ Millionen Franken kostenden, neben der schon gebauten Ostwestbahn-Linie vorbeiführenden Rank nach Baar sich verpflichten zu können.»

Zug sah in der Reppisch-Variante immer die Gefahr, vom ganzen Verkehr abgeschnitten zu werden und schaute nach neuen Lösungen um. Aber bald sah man ein, daß gegen den festen Willen Zürichs, das an der Reppischlinie festhielt, nichts zu machen sei. Man suchte zu retten, was noch zu retten war. In langwierigen Verhandlungen konnte erreicht werden, daß von der Zürcher Kantonsgrenze die Bahnlinie über Steinhausen und an der Kollerzmühle vorbei nach der Stadt geführt wurde und von Zug aus über Cham die Luzerner Kantonsgrenze erreicht werden konnte. Die Wünsche

der Gemeinde Baar, von Steinhausen aus eine Kurve über Baar nach Zug zu erhalten, mußte fallen gelassen werden.

Am 14. Dezember 1861 konnten die Verträge zwischen der Nordostbahn-Gesellschaft und den Kantonen Zürich, Zug und Luzern abgeschlossen werden.

Die Nordostbahn-Gesellschaft hat die eine Hälfte des auf 12 Millionen Franken veranschlagten Baukapitals zu beschaffen, während Zürich acht Fünftel, Luzern fünf Fünftel und Zug zwei Fünftel (800 000 Franken) der andern Hälfte aufzubringen sich verpflichteten, jedoch so, daß bei allfälligem Minderbedarf die betreffenden Beteiligungssummen entsprechend reduziert werden, wogegen ein allfälliger Mehrbedarf ausschließlich von der Nordostbahn aufgebracht werden soll. Diese Gesellschaft, welche die Linie Zürich—Altstetten gegen angemessene Entschädigung zur Mitbenutzung überläßt, wird alleinige Eigentümerin der Linie Altstetten—Zug—Luzern und stellt den beteiligten Kantonen für ihre einbezahlten Raten Obligationen aus; ebenso besorgt sie gegen entsprechende Vergütung den Bau und Betrieb der Bahn, leitet die Unterhandlungen über den Ankauf der Ostwestbahn-Strecke Zug—Luzern und betreffend des Anschlusses an die Centralbahn in Luzern.

Die Nordostbahn verpflichtete sich, alle von Zürich nach Luzern oder in umgekehrter Richtung sich bewegenden Züge direkt nach Zug hineinzuführen und die kurze Querverbindungsline bei der Kollermühle nur für Züge außerhalb des Fahrplans zu benützen. Der Kanton Zug erhalte nebst dem Bahnhof in Zug, über dessen Lage noch nicht entschieden sei, zwei Stationen, nämlich Cham und Rotkreuz. Sollte eine Pferdebahn von Zug nach Baar gebaut werden, als Anschlußlinie an den Zuger Bahnhof, so werde sich die Nordostbahn mit der Hälfte der Erstellungskosten beteiligen.

Die definitive Route Zürich—Zug—Luzern auf Zuger Boden ist im Geschäftsbericht der Nordostbahn beschrieben:

«Jenseits Knonau überschreitet sie die Zürich-Zuger'sche Kantonsgränze, zieht sich hierauf neben Bibersee und Steinhausen vorbei gegen den

Zugersee hin, vereinigt sich bei der Kollermühle zwischen Zug und Cham, mit der von Luzern herkommenden Linie und mündet gemeinschaftlich mit dieser auf dem bei der Vorstadt Zug gelegenen Bahnhofs aus. Der letztere bildet eine Kopfstation. Zur Vermeidung zeitraubender Manipulationen bei der Richtungsänderung der Züge wurde daselbst ein sogenanntes Kehrdreieck angelegt, vermittelst dessen die ganzen Züge, ohne decomponiert werden zu müssen, in die für ihre Weiterbewegung erforderliche Stellung gebracht werden. Eine Seite dieses Kehrdreiecks bildet zugleich den Anfang der projektierten Pferdebahn nach Baar. Die beiden von Zürich und von Luzern her führenden Eisenbahnen sind vor ihrer Vereinigung bei der Kollermühle (zwischen Cham und Zug) durch ein Schienengeleise in Verbindung gebracht und es ist dadurch die Möglichkeit gewährt, von Zürich nach Luzern und in der umgekehrten Richtung direkte, somit ohne Berührung von Zug, zu gelangen. Von der Station Cham aus wendet sich die Bahn, der Richtung des Zugersees folgend, links gegen Zweiern und hierauf rechts gegen Rothkreuz, überschreitet in der Nähe von Honau die Zug-Luzern'sche Kantonsgränze, zieht sich an Gisikon, Root und Ebikon vorbei gegen den Rothsee hin, folgt dem linken Ufer desselben, geht sodann mittelst eines Tunnels in das Reußthal hinüber und vereinigt sich nach Überschreitung der Reuß in der Nähe des Gütsch mit der Centralbahn.»

Für die Reppischlösung hatte sich in Zürich besonders Alfred Escher eingesetzt. Der neugewählte Bundesrat Dubs schrieb ihm von Bern am 1. Oktober 1861 eine Aufmunterung: «Deine Bemühungen in der Eisenbahnangelegenheit Zürich—Luzern freuen mich außerordentlich und ich wünsche ihnen den besten Erfolg. Die Zeitung enthält heute freilich eine Mittheilung von Zug, welche zeigt, daß dort die alte Starrköpfigkeit vorwaltet, indes wirst Du mit diesen Leuten schon fertig werden.» Und einige Tage später meinte Dubs in einem Brief an Escher: «Die Hauptschwierigkeit liegt in der Hartköpfigkeit der Zuger, die sich schwerlich nach Allem, was ich gehört habe, ohne den Umweg über Zug befriedigen werden. Ich weiß, was

alles dagegen spricht, und doch möchte ich wünschen, Ihr könntet in diesem Stücke ihnen willfahren und ich glaube, es wäre zuletzt nicht so ganz unpolitisch. Wird Zug in diesem Stücke nicht befriedigt, so habt Ihr dort einen ewigen Herd der Unzufriedenheit und einen Anknüpfungspunkt für die gegnerische Seite für alle möglichen Projekte. Umgekehrt wären sie meiner Ansicht nach dauernd befriedigt und gewonnen, und es könnte kommen, was da wollte, so könnte man Eurer Linie nicht ausweichen. Daß eine Cantonshauptstadt nicht gern auf eine Pferdebahn verwiesen wird, begreife ich.» In einer größern Artikelfolge beschäftigte sich Mitte Dezember 1861 die «Neue Zürcher Zeitung» mit der Eisenbahn Zürich—Zug—Luzern und schrieb am 17. Dezember u. a.:

«Bei der Wahl zwischen Reppisch und Horgen—Sihltal-Linie kommen endlich auch die Tendenzen in Betracht. In Affoltern hat man nie etwas anderes, als eine engere Verbindung mit dem Kanton Zürich angestrebt: die dortigen Interessen sind mit denen des Kantons identisch. Ganz anders am See, wo man geglaubt hat, das Heil bei der Ostwestbahn suchen zu müssen. Daß diese aber einen Zürich feindlichen Zweck verfolgt, ist bekannt. Sie will Zürich umgehen und den Kanton abschneiden, nicht etwa, weil reelle Interessen dies verlangen, sondern nur, um herrschsüchtigen, unberechtigten Tendenzen gewisser Führer in Bern zu fröhnen. Wer sich also damit verbündet, stellt sich dem Kanton feindlich gegenüber. Wir hätten geglaubt, daß nach der Katastrophe dieser Gesellschaft jederman die Augen aufgegangen wären. Allerdings bestehen in Bern noch die gleichen Tendenzen und Pläne. Herr Schenk hat heute vor acht Tagen in einer Abendgesellschaft von bernischen Großräten erklärt: „Bern müsse sein Panier des Zwei-Linien-Systems vom Bodensee bis Leman hochhalten, denn nur, wenn das Schwert des Nutzen bis an den Boden- und Genfersee recke, könne es hoffen, dem goldenen Spinnrocken Zürichs die Waage zu halten.“ Daß man am linken Seeufer auf die Lockungen dieses Mannes gehört und sogar eine Deputation nach Bern sandte, hat im ganzen Kanton mit Recht den übelsten Eindruck gemacht. Im größte-

ren Stadtrat von Zürich haben die hochfahrenden Worte des Herrn Schenk, womit er die Pläne einiger Führer in Bern nackt enthüllte, letzten Samstag dazu beigetragen, daß man fast einstimmig die Reppischbahn beschloß.»

Zug willigte ein, und die Nordostbahn hatte freie Fahrt für den Bau der Reppischlinie.

DIE BAARER LINIE WIRD VERLASSEN

Mit großen Hoffnungen wurde zur Zeit das Teilstück Zug—Baar-Sihlbrücke begonnen; der Zusammenbruch der Bahngesellschaft zerstörte alles jählings. Über das Schicksal dieses Teilstücks erfahren wir im Liquidationsbericht: «Bekanntlich war von der Ostwestbahn trotz ihrem immerwährenden Geldmangel auch die Fortsetzung der Linie Luzern—Zug in der Richtung Baar in Angriff genommen worden. Die Expropriation war vollständig durchgeführt, der Unterbau vergeben, die Erdarbeiten mehr oder weniger im Betriebe; der Humus leider durchwegs abgehoben. Der Wert der Expropriationen und vorhandenen Arbeiten inklusive technische Vorarbeiten bis nach der Sihlbrücke belief sich auf eine sehr bedeutende Summe. Die Nordostbahn lehnte — und zwar aus sehr leicht begreiflichen Gründen — den Ankauf dieser Strecke von vornherein ab; ein Versuch bei der Spinnerei Baar hatte den nämlichen Erfolg. Es blieb folglich nichts übrig als das Terrain, wie es dalag, wieder zu veräußern. Dasselbe bestand nur aus Erddämmen und Einschnitten, zur Kultur wenig geeignet. Reklamationen der verschiedensten Art blieben nicht aus. Alles wollte das Land in der Absicht wohlfeil abgetreten haben, den Gegenwerth in dem Vorteil unmittelbarer Nähe einer Eisenbahn zu finden. Anstatt der Eisenbahn seien ihnen nur Erddämme und Einschnitte beschert, die niemals von einer Lokomotive befahren werden und dem anstoßenden Land nur Schaden bringen. Wasserdurchlässe seien erstellt, deren Offenhaltung selbstverständlich Sache der Ostwestbahn sei; schon seit längerer Zeit verstopft, sei ihnen durch Versumpfung bereits schon bedeutender

Schaden erwachsen, der sich in Zukunft wiederholen und steigern werde. Die für solche Reklamationen bezahlten Entschädigungen beliefen sich schließlich höher als der Erlös des verkauften Terrains, welch letzteres als unfruchtbarer und nur mit großen Kosten wieder zu kultivierender Boden größtenteils zu 1 Cent pro Quadratfuß — mitunter noch billiger — verkauft werden mußte.»

So endete ein schöner Traum!

DER STREIT UM DIE BAHNHOFANLAGE IN ZUG

Die Ostwestbahn hatte das Gebiet des Erlenbachs (heute protestantische Kirche) als Standort des neuen Bahnhofs Zug ausgewählt und glaubte, damit der Konzessionsvorschrift «in der Nähe der Stadt» eine Bahnanlage zu schaffen, Genüge geleistet zu haben. In der Stadt aber war man nach dem Zusammenbruch der Bahngesellschaft und der Übernahme der Linie durch Nordostbahn anderer Meinung und verlangte die Bahnanlage in die Nähe der Post, d. h. auf die Höhe der heutigen Kantonalbank an der Bahnhofstraße. Die Nordostbahn berechnete die neuen Kosten, welche durch eine Verlegung des Bahnhofs entstehen würden, auf 60 000 bis 70 000 Franken und erklärte zugleich, daß sie keine weiteren Zugeständnisse mehr machen würde. Die Stadtgemeinde und Korporation Zug offerierten je 25 000 Franken und die restlichen 15 000 Franken sicherte die Spinnerei an der Lorze zu. Allein die Kosten waren nicht genau berechnet, und so wurden der Nordostbahn weitere finanziellen Aufwendungen zugemutet, worauf diese das städtische Bahnhofprojekt ganz ablehnte und auf den Weiterausbau der bereits begonnenen ersten Anlage drängte. Die alte Bahnanlage sei weit besser, da hier zwei längere Züge kreuzen könnten und eine kürzere Zufahrt gesichert sei. Zudem wäre «nach dem letzten Plan der Bahnhof in einem Bogen auszuführen, während der gegenwärtige Bahnhof lediglich die Fortsetzung der geraden Linie bildet, welcher die Eisenbahn von der Gegend der Kollerzmühle her bis zum Bahnhofs Zug folgt. Die Anlage des Bahnhofs in einer Kurve

26 Nordostbahn. — Chemin de fer du Nord-Est. Luzern-Zug-Zürich.

Fahrten vom 1. Novbr. 1863 an. — Service à partir du 1er novembre 1864.

Einfache Fahrt. Simple course.	Hm. u. Rückfahr. Double course.			Taxen (in fr. oct.) ab Luzern:
	I.	II.	III.	
1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
9.00	9.00	9.00	9.00	9.00
10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
11.00	11.00	11.00	11.00	11.00
12.00	12.00	12.00	12.00	12.00
13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
14.00	14.00	14.00	14.00	14.00
15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
16.00	16.00	16.00	16.00	16.00
17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
18.00	18.00	18.00	18.00	18.00
19.00	19.00	19.00	19.00	19.00
20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
22.00	22.00	22.00	22.00	22.00
23.00	23.00	23.00	23.00	23.00
24.00	24.00	24.00	24.00	24.00
25.00	25.00	25.00	25.00	25.00
26.00	26.00	26.00	26.00	26.00
27.00	27.00	27.00	27.00	27.00
28.00	28.00	28.00	28.00	28.00
29.00	29.00	29.00	29.00	29.00
30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
31.00	31.00	31.00	31.00	31.00
32.00	32.00	32.00	32.00	32.00
33.00	33.00	33.00	33.00	33.00
34.00	34.00	34.00	34.00	34.00
35.00	35.00	35.00	35.00	35.00
36.00	36.00	36.00	36.00	36.00
37.00	37.00	37.00	37.00	37.00
38.00	38.00	38.00	38.00	38.00
39.00	39.00	39.00	39.00	39.00
40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
41.00	41.00	41.00	41.00	41.00
42.00	42.00	42.00	42.00	42.00
43.00	43.00	43.00	43.00	43.00
44.00	44.00	44.00	44.00	44.00
45.00	45.00	45.00	45.00	45.00
46.00	46.00	46.00	46.00	46.00
47.00	47.00	47.00	47.00	47.00
48.00	48.00	48.00	48.00	48.00
49.00	49.00	49.00	49.00	49.00
50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
51.00	51.00	51.00	51.00	51.00
52.00	52.00	52.00	52.00	52.00
53.00	53.00	53.00	53.00	53.00
54.00	54.00	54.00	54.00	54.00
55.00	55.00	55.00	55.00	55.00
56.00	56.00	56.00	56.00	56.00
57.00	57.00	57.00	57.00	57.00
58.00	58.00	58.00	58.00	58.00
59.00	59.00	59.00	59.00	59.00
60.00	60.00	60.00	60.00	60.00
61.00	61.00	61.00	61.00	61.00
62.00	62.00	62.00	62.00	62.00
63.00	63.00	63.00	63.00	63.00
64.00	64.00	64.00	64.00	64.00
65.00	65.00	65.00	65.00	65.00
66.00	66.00	66.00	66.00	66.00
67.00	67.00	67.00	67.00	67.00
68.00	68.00	68.00	68.00	68.00
69.00	69.00	69.00	69.00	69.00
70.00	70.00	70.00	70.00	70.00
71.00	71.00	71.00	71.00	71.00
72.00	72.00	72.00	72.00	72.00
73.00	73.00	73.00	73.00	73.00
74.00	74.00	74.00	74.00	74.00
75.00	75.00	75.00	75.00	75.00
76.00	76.00	76.00	76.00	76.00
77.00	77.00	77.00	77.00	77.00
78.00	78.00	78.00	78.00	78.00
79.00	79.00	79.00	79.00	79.00
80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
81.00	81.00	81.00	81.00	81.00
82.00	82.00	82.00	82.00	82.00
83.00	83.00	83.00	83.00	83.00
84.00	84.00	84.00	84.00	84.00
85.00	85.00	85.00	85.00	85.00
86.00	86.00	86.00	86.00	86.00
87.00	87.00	87.00	87.00	87.00
88.00	88.00	88.00	88.00	88.00
89.00	89.00	89.00	89.00	89.00
90.00	90.00	90.00	90.00	90.00
91.00	91.00	91.00	91.00	91.00
92.00	92.00	92.00	92.00	92.00
93.00	93.00	93.00	93.00	93.00
94.00	94.00	94.00	94.00	94.00
95.00	95.00	95.00	95.00	95.00
96.00	96.00	96.00	96.00	96.00
97.00	97.00	97.00	97.00	97.00
98.00	98.00	98.00	98.00	98.00
99.00	99.00	99.00	99.00	99.00
100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Bateaux à vapeur du lac des Quatre-Cantons p. 69.

statt in einer geraden Linie, hat aber eine Reihe von Übelständen zur unausweichlichen Folge. Fürs erste sieht man vom Bahnhof aus nicht auf die freie Bahn. Man erblickt also weder die kommenden, noch die abfahrenden Züge. Sodann ist es nicht möglich, vom Aufnahmegebäude aus den Bahnhof zu überschauen, wie es im Interesse einer gehörigen Überwachung wünschbar wäre. Und endlich könnte der Güterschuppen schicklicher Weise nur in der Nähe der Curve des Bahnhofs angelegt werden.»

Bereits taucht in der Empfehlung der Nordostbahn das Moment des «Contact visuell» auf, denn in der Zuschrift vom 21. Februar 1863 heißt es:

«Der gegenwärtige Bahnhof hat eine freie Lage und gestattet, das Aufnahmegebäude an einer freundlichen, die Fernsicht nach dem Zugersee, dem Rigi und den Hochgebirgen gewährenden Stelle zu erbauen. Würde dagegen der Bahnhof in den zwischen der Chamer Vorstadt und der Baarerstraße befindlichen Streifen Landes hinein verlegt werden müssen, so würde man von dem Aufnahmegebäude aus statt des Sees und der Berge die Rückseite der die Chamer Vorstadt bildenden Häuser vor sich haben und die ganze Anlage des Bahnhofs gewänne den Anschein einer gewissen Beengtheit. Bei einer Bahn, auf welcher man namentlich auch einen lebhaften Touristenverkehr entstehen zu sehen hofft, dürfte der hier berührte Gesichtspunkt nicht ohne alles Gewicht sein.»

Dem Vorwurf Zugs an die Direktion der Nordostbahn, daß man von einer Verlegung in die unmittelbare Nähe der Stadt beim Konzessionsabschluß gesprochen habe und nun nichts mehr davon wissen wolle, begegneten die Zürcher Bahnherrn mit dem Hinweis auf die «ungewöhnliche Eile», mit der projektiert worden sei. Zudem hätte «zuerst von der Einrichtung einer Zweigbahn, welche von Zug herkommend, in die von Zürich nach Luzern durchgehende Linie einmünden würde; dann von einer Berührung der Stadt Zug mit den durchgehenden Zügen in dem Sinne die Rede war, daß dieselben jeveln auf der Strecke Kollerzmühle—Zug von der Lokomotive nach Zug geschoben statt gezogen werden sollten, und wie erst in dem letzten Stadium der Verhandlungen der Gedanke auftauchte, bei dem Bahnhofs Zug ein Schienendreieck herzustellen, auf welchem die Bahnzüge, ohne sie umbilden zu müssen, umgewendet werden könnten».

Um dem Streit ein Ende zu machen, wurde der Urner Landammann Ingenieur Karl Emanuel Müller mit einem Gutachten über die beiden Bahnhofanlagen betraut. Nach einem Augenschein in Zug und genauer Prüfung der Pläne erklärte Ingenieur Müller:

«Die Stadt Zug hat allerdings durch die circa 700—800 Fuß nähere Lage des Bahnhofs nicht

ganz unerhebliche Vortheile zu gewärtigen. Vorerst ist es im Allgemeinen vorthelhaft, wenn ein Bahnhof einer Ortschaft möglichst nahe zu liegen kommt, indem dannzumal der Verkehr möglichst erleichtert ist. Sodann dürften namentlich die Gasthöfe ein Interesse haben, daß der Bahnhof an die projektierte Stelle zu stehen komme, indem alsdann weniger zu befürchten sein dürfte, daß in der Nähe des Bahnhofs ein größeres Hotel für Touristen errichtet würde, ferner wäre es für die Stadt nachtheilig, wenn die Landungsbrücke des Dampfschiffes außerhalb die Stadt versetzt, und damit auch dieser Verkehr erschwert würde. Dagegen dürfte in Erwägung gezogen werden, daß die Differenz der Entfernung der beiden Bahnhöfe von geringem Belang ist, ferner daß ein den neuern Anforderungen entsprechendes Hotel am See beinahe als Bedürfnis erscheint und daß die Vermehrung von Reisenden durch die Bahn die andern Gasthöfe hinlänglich entschädigen würde; endlich, daß durch Verkommniß mit der Direction der Nordostbahn die wirkliche Stellung der Dampfschiffbrücke wohl für längere Zeit gewahrt werden könnte. Bei dieser Sachlage halte ich dafür, die Vortheile, welche die Stadt Zug von der näheren Lage des Bahnhofs zu gewärtigen hat, seien nicht groß genug, um die in der Eingabe der Nordostbahn Direction berührten und angedeuteten Nachtheile aufzuwägen.»

Müller wies besonders darauf hin, daß später die Reisenden die ungewöhnliche Länge der Zuger Route beanstanden würden, daß dann für Zug neue Gefahren entstehen könnten und riet zum Nachgeben, indem er ausführte: «Schließlich erlaube ich mir noch die Überzeugung auszusprechen, daß die Nachtheile, welche die Stadt Zug durch die Verlegung des Bahnhofs auf die frühere hierfür bezeichnete Stelle erlidet, jedenfalls nur sehr vorübergehend sein werden, indem sich die Stadt voraussichtlich innerhalb ein paar Decennien in die Nähe des Bahnhofs so vergrößern wird, daß derselbe als innerhalb der Stadt angebracht erscheint. Wenn die städtischen Behörden den Beitrag, den sie für die Verlegung des Bahnhofs zu zahlen verpflichtet sind, für geeignete Zugänge zu

der Bahn und für einen geeigneten Plan zur Vergrößerung der Stadt in der Nähe des Bahnhofes und zur Expropriation des hierfür nöthigen Bodens, den die Bauliebhaber ihr wieder zu vergüten hätten, verwenden, so dürfte es wohl nicht lange währen, bis man sich mit der Stellung des Bahnhofes befreundet haben wird.»

Der Kanton schloß sich dem Gutachten Müller an, die Stadt lehnte es ab. Verschiedene Konferenzen wurden mit den Zürchern abgehalten. Alfred Escher bot 10 000 Franken Entschädigung, wenn der Bahnhof an der erstprojektierten Stelle bleiben könne. Zug verlangte 60 000 Franken. Im Laufe der Diskussion wurden dann schlußendlich von Zürich 25 000 Franken offeriert und die Zuger Regierung stimmte durch ihre Vertreter zu, da die Stadt die offerierten 50 000 Franken nicht zahlen müsse und der Kanton 25 000 Franken erhalte, verblieben dem Lande insgesamt 75 000 Franken. Die Zuger Regierung änderte aber in der schriftlichen Eingabe an Zürich die Entschädigungssumme nochmals ab und verlangte 30 000 Franken, worauf Alfred Escher verärgert zurückschrieb, daß man sehr erstaunt sei, aber «gleichwohl wollen wir unsererseits keine Veranlassung zur Fortsetzung einer in der That wenig erquicklichen Verhandlung geben und daher uns den Bedingungen unterziehen».

Die Stadt protestierte gegen das eigenmächtige Vorgehen der Zuger Kantonsregierung und verlangte die von Zürich zugesicherte Entschädigung für sich. Der Kanton weigerte sich aber, diese 30 000 Franken an die Stadt abzutreten mit der Zuschrift: «Wir lehnen daher die sachbezügliche Ansprache nicht nur bestimmt von der Hand, sondern verwahren hiemit solche Präntionen gegenüber förmlich und feierlich die Rechte des Kantons auf fragliche Entschädigungssumme. Über die Art und Weise der Verwendung des uns zufallenden Betrags ist übrigens noch nichts entschieden.»

Die Stadt ließ die Sache nicht auf sich beruhen und frug mehrmals nach der Entschädigungssumme, worauf dann die Regierung erklärte, man werde dieses Geld zum Bau eines Regierungsgebäudes verwenden. So hätte die Stadt auch etwas

davon und müßte dann an die Baukosten weniger beitragen. Der Stadtrat richtete einen Protest an den Großen Rat und erwirkte, daß dies Geschäft mehrfach verschoben wurde. Schlußendlich mußte die Stadt aber nachgeben und die «Neue Zuger Zeitung» meinte: «Man protestiert also gegen regierungsrätliche Botschaft und damit verbundenen Antrag, um dann schließlich — selbst dafür zu stimmen.»

Der Bahnhof kam also an den Erlenbach und der projektierte Neubau eines Regierungsgebäudes bekam eine willkommene Baugabe.

DIE LINIE ZÜRICH—ZUG—LUZERN ERÖFFNET

Die Nordostbahn hielt ihr Versprechen und der Kanton Zug zahlte am 31. April 1864 die letzte Rate seines Finanzbeitrages zum Bahnbau ein. Am 21. Mai 1864 erfolgte die Kollaudation der ganzen Linie. Der 30. Mai brachte dann die festliche Eröffnung der Linie. In Zug herrschte frohe Stimmung, und der Festbericht im «Zuger Volksblatt» meinte: «Denn wenn auch nur ‚kurz der Wahn‘ des Festfreudentaumels für uns Zuger beschieden war, so war er dafür desto intensiver bei der Erinnerung an die vielen Schick- und Mißgeschicksale, die über unsere nach Schienenschmachtende Häupter dahin zogen, bis wir endlich so glücklich waren, wenigstens ‚Eine Schiene unser zu nennen auf dem weiten Erdenrund und so freudig einzustimmen in den Bund‘ der zwei schon länger glücklichen Schweizerstädte. ‚Aber eine selige Stunde wiegt ein Jahr von Thränen auf.‘»

Auf den Stationen waren Festbogen errichtet und der erste Zug wurde unter dem Krachen der Mörser gefeiert. Die Rischer hatten sich zuvor an den Zuger Regierungsrat mit der Bitte um Pulver gewandt, da «das Fest mehr kantonaliter Natur ist, man in der Residenzstadt Zug die Hauptpulvermagazine hat und sonst mit allerlei Pulver besser versehen ist».

Mittwoch, den 1. Juni 1864 begann der regelmäßige Fahrplan auf der Strecke Zürich—Zug—Luzern. Interessant ist der damalige Personentarif:

PERSONENTARIF

Von Zug nach	Einfache Fahrt			Hin- und Herfahrt			Güterzug	
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Knonau	1.—	—,70	—,50	1.60	1.15	—,80	—,60	—,40
Mettnenstetten	1.25	—,90	—,65	2.—	1.40	1.—	—,70	—,50
Affoltern	1.50	1.05	—,75	2.40	1.70	1.20	—,85	—,60
Hedingen	1.75	1.25	—,90	2.80	2.—	1.40	1.—	—,70
Bonstetten	2.25	1.60	1.15	3.60	2.55	1.80	1.30	—,90
Birmenstorf	2.75	1.95	1.40	4.40	3.10	2.20	1.55	1.10
Urdorf	3.25	2.30	1.65	5.20	3.65	2.60	1.85	1.30
Altstetten	3.75	2.65	1.90	6.—	4.20	3.—	2.10	1.50
Zürich	4.25	3.—	2.15	6.80	4.80	3.40	2.40	1.70
Cham	—,50	—,35	—,25	—,80	—,60	—,40	—,30	—,20
Rotkreuz	1.25	—,90	—,65	2.—	1.40	1.—	—,70	—,50
Gisikon	1.50	1.05	—,75	2.40	1.70	1.20	—,85	—,60
Ebikon	2.25	1.60	1.15	3.60	2.55	1.80	1.30	—,90
Luzern	3.—	2.20	1.50	4.80	3.40	2.40	1.70	1.20

Zug, Cham und Rotkreuz waren die ersten Orte, die von der Bahn bedient wurden. Steinhausen bewarb sich umsonst um einen Halt. Alfred Escher war gegen dieses Begehren und die Steinhauser mußten daher den Zorn spüren, da Escher wegen der Haltung der Zuger im Fall der Sihltallinie ungehalten war. Die Steinhauser hatten sich dann 1890 nochmals um eine Station oder Haltstelle bemüht und die Direktion der Bahn war einverstanden, aber der Verwaltungsrat sagte erneut «nein». Erst die SBB war dem Begehren der Gemeinde Steinhausen wohlgesinnt, und am 1. Oktober 1904 konnten die Steinhauser den ersten Halt der Lokomotive auf ihrer Station feiern.

Die Geschichte der Bahnlinie Zürich—Zug—Luzern über Affoltern gibt heute Aufschluß über die vielfach nicht verstandenen Schienenführungen in

der Zuger Schleife und im Dreieck der Kollermühle: Zug—Steinhausen—Cham. Hier tritt uns die alte Eisenbahnpolitik der sechziger Jahre in anschaulicher Weise entgegen, und wir erleben dabei ein hartumstrittenes Kapitel zugerischer Verkehrsgeschichte.

Mit dem Bau der Linie Zürich—Zug—Luzern hört aber die zugerische Eisenbahngeschichte nicht auf. Verschiedene Projekte tauchten im Lauf der letzten hundert Jahre auf: Schmalspurbahn von Affoltern über Neuheim-Schönbrunn ins Agerital, Normalbahn Zug—Rapperswil—St. Gallen, und dann kamen die Bahnbauten Muri—Rotkreuz, Rotkreuz—Immensee—Arth-Goldau, Zug—Thalwil—Zürich und Zug—Walchwil—Arth-Goldau. Über deren Geschichte wird eine spätere Arbeit berichten.

HANS KOCH

QUELLEN UND LITERATUR

Kantonsarchiv Zug: Eisenbahnakten
Stadtarchiv Zug: Eisenbahnakten

- BRUGGER, MAX, Zürcherische Eisenbahnpolitik. 1909
- GEISER, K., 40 Jahre bernischer Eisenbahnpolitik
- HILTY, CARL, Die schweizerische Eisenbahnpolitik. Politisches Jahrbuch der Schweizerischen Eisenbahngesellschaft, 1904

- KESSLER, A., Die Schweizerische Nordostbahn. 1929
- STEPHENSON, R./SWINBURNE, H., Bericht über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. 1851
- WEISS, RUDOLF, Beiträge zur Verkehrsgeschichte des Kantons Zug. I. 1913
- WEISSENBACH, FLACID, Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 1913