

Siedlungsentwicklung

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città**

Band (Jahr): **10 (1992)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

2 Siedlungsentwicklung

2.1 Die Stadt am See

Zug war kein Reiseziel im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert, sondern seit eh und je Umschlagplatz für diverse Güter und daneben lediglich Kurzstation für Reisende auf dem Weg nach Süden oder umgekehrt. Die kleine Stadt mit ihren Bauten fand wenig Anklang. Hingegen hat die Schönheit der landschaftlichen Umgebung und insbesondere des Zugersees immer wieder fasziniert. Der 1780 nach Zug in seine Geburtsstadt zurückgekehrte Baron, Generalleutnant und Historiker Beat Fidel Anton von Zurlauben (1720–1799) widmete im ersten Band seiner «Tableaux de la Suisse» sogar ein ausführliches Kapitel dem «Lac de Zoug». ⁷ Mit diesem letzten Abkommen der Zurlaubendynastie war der kritische Weltenbummler Alexander Davidson (1755–1813) sich einig über die reizvolle, ja malerische Situation der Stadt, die er vom Wegschauen her mit Blick über den Zugersee würdigen konnte. Am Vorabend der französischen Revolution veröffentlichte Davidson unter dem Pseudonym Carl Julius Lange die Zuger Reisenotizen im zweiten Teil seiner Beobachtungen «Über die Schweiz und die Schweizer»:

«Diese Stadt, die eine schöne und angenehme Lage am Zugersee hat, ist alt und schlecht gebaut. Die Strassen sind eng und schmutzig, und man findet nur hier und da einmal ein Haus, das einem Hause ähnlich sieht. Vor der Stadt liegen einige gut gebaute Landhäuser, die nicht nur in fremdem Geschmack, sondern auch mit fremdem Gelde gebaut sind. Sie gehören den Veteranen, die in fremdem Kriegsdienst grau und vornehm geworden sind. Die Einwohner der Stadt Zug haben bei weitem

nicht das Biedere, Offene und Trauliche, das den Bewohnern der äussern Ämter so eigen ist. Dafür machen die Städter aber Ansprüche auf Erziehung, Kultur und feine Sitten, die ich jedoch keinem rathen möchte *hier* zu studieren.» ⁸

Nüchterner mit statistischen Hinweisen und dennoch mit einer Prise Romantik für das Schauspiel des Sonnenauf- und -untergangs hat der Arzt und spätere Ratsherr sowie Polizeidirektor Dr. Franz Karl Stadlin die unvollendet gebliebenen «Geschichten der Stadtgemeinde Zug» begonnen, und zwar als «des ersten Theils vierter Band» seiner von 1818 bis 1824 veröffentlichten «Topographie des Kantons Zug» ⁹, der überhaupt ersten gedruckten Zuger Kantongeschichte:

«Die Stadt Zug, Hauptort des Cantons, dern Lage nicht die gewandteste Feder, für das Gefühl nur die auf und niedergehende Sonne ihrer und der Gegenständen würdig beschreiben kann, am See gleichen Namens angeuert, zählt, den Staad inbegriffen, 449 Gebäude in zehn Nachbarschaften. Die Gemeinde langt vom Rossberg, der gegen Süd, nach Pfyffer 50 400 franz. Schuhe an die Marchen der Chaamer und Steinhauser beym Sumpf, nirgends unterbrochen. Am breitesten ist sie von der Insel an der Eiolen, bis an den Wald, der das Taubenloch heisst 7200 Schuhe. Also auf 29 080 000 Geviertschuen Fläche wohnen nach amtlicher Zählung (1817) beyläufig 3000 Menschen. Die Ausbürgerschaft, mit denen in der Stadt an Rechten, Genüssen und Lasten gleich, aus denen Nachbarschaften Lorzen, Lüssi, St. Michael, Oberwyl und St. Wolfgang bestehend, mögen den Drittheil der angegebenen Bevölkerung enthalten. In der Gemeinde stehen 510 Häuser; in allem 1079 Gebäude, worunter 16 Kirchen; sämmliche in der Brandassekuranz gewerthet für 974 775 Gulden.»

Carl Julius Lange hatte 1796 «eine grosse Menschenleere und Geschäftslosigkeit in der Hauptstadt» festgestellt; diese Zurückgezogenheit hatte



Abb. 9 Wanderkarte für Zug und Umgebung. Vom offiziellen Verkehrsbureau Stadt Zug herausgegeben und gedruckt bei Orell Füssli in Zürich, 1910. Auf dem städtischen Panoramabild sind die Linien der Zugerbergbahn eingezeichnet.

er sich erklärt mit dem Fehlen von Fabriken und Manufakturen einerseits und der ausserhalb der befestigten Stadt, in Ackerbau und Viehzucht liegenden Betätigung der Einwohner andererseits. Letzteres wird 1824 von Franz Karl Stadlin indirekt bestätigt, der das gesamte Gemeindegebiet und nicht allein die ummauerte Altstadt beschreibt. Stadlins im Juni 1818 beim Drucker Johann Michael Alois Blunschli (1781–1832) erschienener erster Band der Kantonsgeschichte wurde auch auf Betreiben des Zuger Stadtrats und der Geistlichkeit im selben Monat vom Kantonsrat wegen unanständigen Äusserungen über Religion und Politik verboten¹⁰. Der erste Band ist 1819 in Luzern bei Xaver Meyer neu aufgelegt worden, der ebenfalls die Folgebände herausgab.

Der Zugersee war noch in der frühen Restauration für den Transithandel mit Schwyz und über den Gotthard die einzig passable Verbindung. Der Wasserweg zwischen Zug und Arth verhinderte aber die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, die zur Verbesserung ihrer Handelsbeziehungen auf gut befahrbare Strassen angewiesen war. Vor dem ersten «Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug» vom 12. Mai 1834 beschlossen im Jahr 1827 die Stadt Zug, die Gemeinde Walchwil sowie der Kanton Schwyz und die Gemeinde Arth, den entlang des Zugersees nur von Säumern benutzten Uferpfad zur ersten Hauptstrasse auszubauen.¹¹ Der damalige Bündler Oberingenieur Richard La Nicca wurde mit der Planung beauftragt, und die heutige Kantonsstrasse wurde innerhalb der Stadt 1829 und bis zur Schwyzer Grenze 1830 fertiggestellt. Während seiner Sommerreise 1839 lobte der französische Schriftsteller Victor Hugo (1802–1885) neben dem kleinen Zugersee, «der zu den schönsten der Schweiz zählt», speziell die Annehmlichkeiten dieser neuen Strasse:

«Vor 15 Jahren war der Weg von Zug nach Arth ein unbegehrter Pfad, wo das beste Pferd straukelte. Jetzt ist es eine grossartige, ausgezeichnete Strasse, die nicht einmal jene Art von Reisekarren aus der Bahn wirft, welche sie mit Ladungen von säcketrägenden Reisenden durcheilt. Ich hatte in Zürich eine kleine, vierrädrige Droschke gemietet, die aufs angenehmste auf dieser schönen Strasse dahinfuhr, baumbestandene Böschungen und Felsen zur Linken, zur Rechten das durch einen Windhauch kaum gekräuselte Wasser des Sees.

Der See ist anmutig, wenn man Zug verlässt, er wird grossartig, wenn man sich Arth nähert.»¹²

Victor Hugo schwärmte auch von der Stadt Zug, die er wie Brugg und Baden angetroffen hatte als «eine reizvolle mittelalterliche Gemeinde, noch immer umgeben von Türmen, mit wappengeschmückten spitzbogigen Toren, zinnenbewehrt, robust...»¹³ Die Festungsbauten standen aber dem Ausbau der Durchgangsstrassen im Weg und hatten dem Fortschritt zu weichen. Bei Hugos Besuch waren Teile der südlichen Ringmauer oberhalb der

Seelikon, gegen Norden die Schanzenmauer beim Baarertor und der Salzbüchsliturm samt dem Schänzli zum See bereits abgebrochen. (siehe *Postplatz*). Der Grossteil des Schuttmaterials wurde 1835 für die Verlängerung des Wehrdammes beim Landsgemeindeplatz wiederverwendet.

2.2 Der Zug nach Norden

Der offizielle Beginn der Entfestigung von Zug ist genau datiert: am 19. September 1835 wurde der allabendliche Torschluss aufgehoben. Der Stadtrat hatte auf Gesuch seiner Baukommission den Abbruch der Ringmauern für die Anlage neuer Strassen bewilligt und begründete die Massnahme mit dem Hinweis auf die «am meisten den hiesigen Einwohnern in und ausserhalb der Stadt lästig» gewordene, nächtliche Absperrung des Baarer- und Löberentors.¹⁴ Die Geschichte der Stadt zeigt sich hier sehr banal als Geschichte ihres Wachstums und ihrer Öffnung. Die einst gewichtigen und symbolträchtigen Stadttore haben ihre Funktion verloren; die Öffnung erfolgte entsprechend der wirtschaftlichen Orientierung in Richtung Norden: zur alten Heerstrasse über die Löberen nach Sihlbrugg und Horgen, zum heutigen Postplatz mit dem angrenzenden Stad (siehe *Vorstadt*) und dem Fussweg über das Lauried nach Baar.

Nach dem neuen «Strassengesetz des Kantons Zug» vom 4. Januar 1838 wurden als Strassen I. Klasse zuerst jene vom Postplatz ausgehenden Wege nach Baar und Cham 1840 ausgebaut. In weiser Voraussicht, «dass der Platz vor dem Baarertor für die Zukunft an Bedeutung gewinnt», hatte sich die städtische Baukommission frühzeitig Anfang 1837 mit der Gestaltung dieses neu entdeckten öffentlichen Raums beschäftigt. Den vom Stadtratsmitglied Wilhelm Moos vorgeführten «Plan zur Anlegung neuer Bauten»¹⁵ (Abb. 10) im Bereich des Postplatzes genehmigte die Bürgergemeinde am 5. März 1837. Der damalige Stukkatteur-Lehrling Johann Ludwig Keiser malte zuvor vom Standort des Hauses Zur Farb (siehe *Poststr.* 1) eine Ansicht des Platzes¹⁶ mit der abgebrochenen Ringmauer und dem 1762 errichteten Landtwingschen Fideikommissgebäude (siehe *Poststr.* 2). Von diesen zwei, das nördliche Vorgelände der Stadt dominierenden Privatbauten, dem Haus Zur Farb und dem Landtwingschen Fideikommiss, wurde einzig der symmetrische Monumentalbau des Oberstleutnants Franz Fidel Landtwing in die 1837 genehmigte Reissbrettplanung von Moos übernommen. Im Zeitstil des internationalen Klassizismus sollten rechtwinklig angeordnete Häuserzeilen den «Schanzenplatz» einrahmen. Eine Bau-

platzkommission hatte über die Versteigerung der Parzellen und die Einhaltung der vorgeschriebenen Maximalhöhe von drei Geschossen zu wachen. Und es wurde gebaut: 1837/38 die Apotheke Wyss (siehe *Neugasse 1*), 1838 der Gasthof Falken (siehe *Neugasse 3*) und für denselben Besitzer 1841/42 das Hotel Bellevue (siehe *Neugasse 2*), für die Theater- und Musikgesellschaft 1842 das angrenzende Stadttheater (siehe *Neugasse 2*) und schräg gegenüber 1848/49 das Haus Hotz mit Poststelle (siehe *Bahnhofstr. 1*). Dann stoppte – mit Ausnahme von Holzbauten am Seeufer des Platzes – in den folgenden fünfzehn Jahren hier jegliche Bautätigkeit. Dafür sind unmittelbare und sehr zugerische Begründungen anzuführen:

Der Hauptverantwortliche und damit die treibende Kraft der für die Stadt revolutionären Schanzenplatz-Gestaltung, Wilhelm Moos, ist 1847 gestorben. Zwei Jahre zuvor starb sein Berater, der öfters

in Zug weilende Luzerner Architekt Louis Pfyffer von Wyher. Er hatte nicht nur das Zuger Stadttheater (siehe *Neugasse 2*) entworfen, sondern auch Bauprojekte zu prüfen, «weil man sich in Zug selbst bei niemandem über solche Gegenstände Rathes erholen kann».¹⁷ Ferner war mit der Errichtung der neuen Ausfallstrassen samt der im alten Stadtgraben angelegten Grabenstrasse und dem Ausbau der Chamerstrasse 1840 eine Nord-Süd-Verbindung ausserhalb des inneren Altstadt-kerns geschaffen. Nach ersten Neu- und Umbauten ab 1831 an der Artherstrasse wurden neben dem «Schanzenplatz» speziell die Vorstadt und die Chamer-, bald auch die damalige Baarerstrasse (siehe *Bahnhofstrasse*) als attraktive Standorte gewählt: in der südlichen Vorstadt entstand 1840 das Sommerhaus des Eisenhändlers Kaspar Stadlin (siehe *Postplatz*), in der nördlichen 1842 das spätere Restaurant Bad des Karl Bossard (siehe *Alpenquai*) und

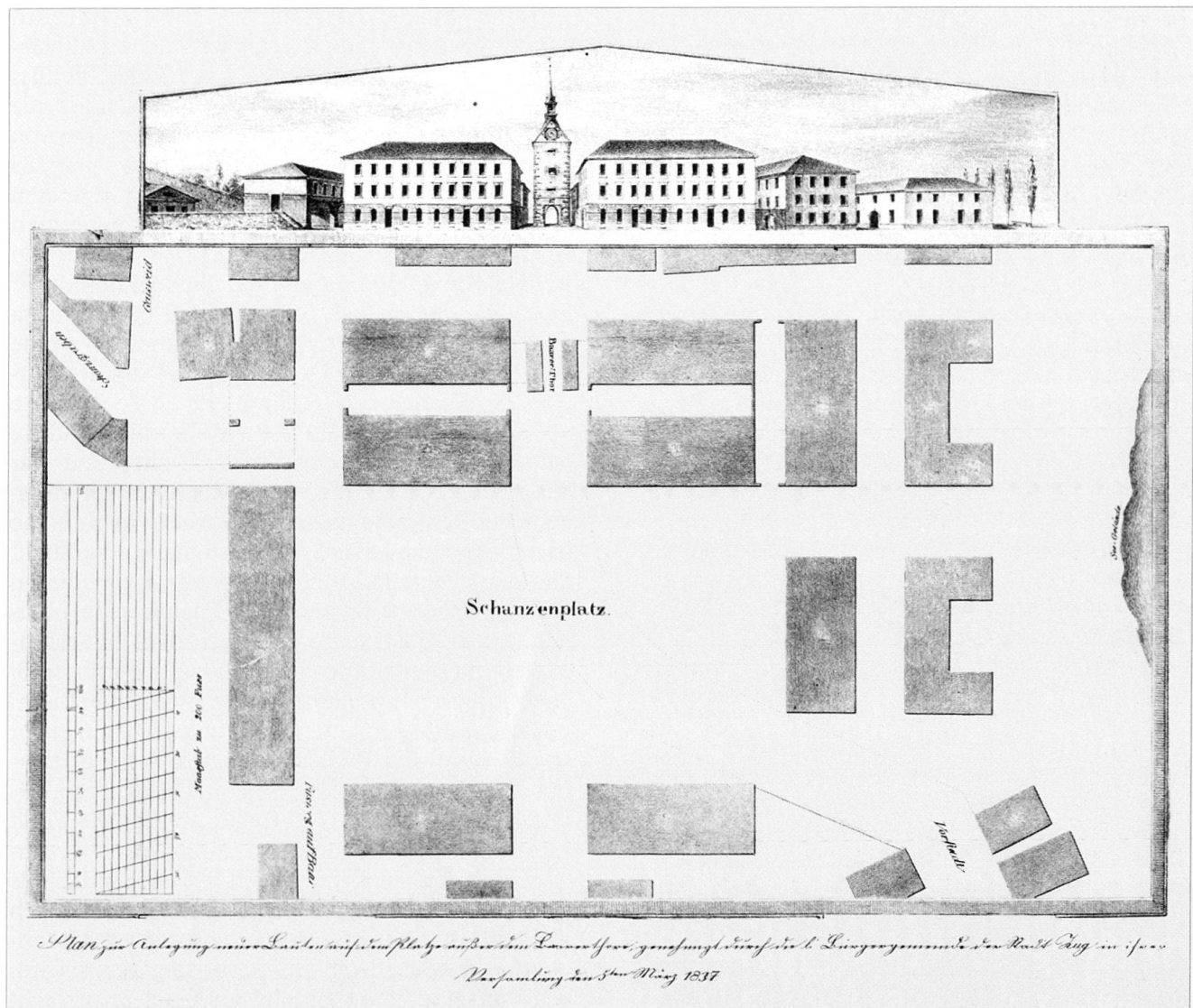


Abb. 10 Plan zur Anlegung neuer Bauten ausser dem Baarerthor. Lithografie, gezeichnet und gedruckt von Wilhelm Moos in Zug, 1837. Der Berater von Moos, Architekt Louis Pfyffer von Wyher, war 1834, 1836 und 1842 immer wieder in Zug.

1845 die Villa des Aamühlenbesitzers Kaspar Brandenberg (siehe *Chamerstr.* 22). Noch weiter gegen Nordwesten am Lorzenlauf wurde 1852 der Betrieb der Baumwollweberei (siehe *Chamerstr.* 170, Abb. 11) eröffnet, der ersten Fabrik auf Stadtzuger Gemeindegebiet. Damit begann in Zug das industrielle Zeitalter fast zwanzig Jahre nach der ersten Fabrikansiedlung 1834 in Unterägeri und noch vor der 1854 eröffneten Spinnerei an der Lorze in Baar.¹⁸ Im Bewusstsein der topographischen Abhängigkeit ergriffen die Textilherren 1856 die Initiative, Stadt und Kanton Zug per Eisenbahn mit Zürich und Luzern sowie mit Brunnen und dem St. Gotthard-Transit zu verbinden. Das Eisenbahnkomitee mit Wolfgang Henggeler, dem Hauptbesitzer der genannten drei Fabriken, dem Mitbegründer der Baumwollweberei und damaligen Oberst Franz Müller von Zug, dem Landammann Franz Josef Hegglin von Menzingen, den zwei Zürcher Fabrikanten Heinrich Schmid aus Gattikon und dem späteren Chamer Papiermühlenbesitzer Heinrich Ulrich Vogel-Saluzzi erhielt bereits am 18. Juni 1856 die Konzession des Standes Zug «für eine Eisenbahn von der Gränze des Kantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar, Zug nach der Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian einer- und anderseits vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham an die Gränze des Kantons Luzern bei Honau».¹⁹ Die Bundesversammlung genehmigte die Zuger Konzession am 25. Juli 1856.

Das Komitee, dessen angestrebte Bahnlinien mit der Zentral- und Urschweiz dann 1897 verwirklicht wurden, geriet vorerst wegen der Sihltalverbindung in den Strudel der Privatbahnpolitik und des Regioneninteresses. Der Bezirk Affoltern und die Mehrheit des Zürcher Grossrats mit Alfred Escher votierten für die Reppischlinie, das heisst von

Zürich über Affoltern nach Knonau, Cham und Luzern. Da man sich trotz «Verständigungskonferenzen» nicht einigen konnte, trat das Zuger Bahnkomitee seine Rechte ab zugunsten der Ostwestbahn mit Sitz in Bern. Der Regierungsrat genehmigte die Konzessionsübertragung am 31. März 1858, der Bund am 18. Juni des gleichen Jahres. Kanton und Stadt Zug beteiligten sich per Beschluss vom 31. Oktober 1858 mit grosszügigen Aktienkäufen an der Ostwestbahn-Gesellschaft, die seit Ende 1857 die Konzession für die Linie von Bern über Luzern nach Zürich besass und sich verpflichtete, bis Frühjahr 1860 die Strecke Luzern-Zug und bis Ende 1860 die Fortsetzung bis Sihlbrugg fertigzustellen. Gegenüber der Stadt hielt die Ostwestbahn vertraglich fest, «den Bahnhof bei Zug so nahe an die Stadt zu bauen, als es technisch möglich ist... unter allen Umständen bedachten Bahnhof nicht über 700 Fuss vom äussersten Hause der obern Vorstadthäuserreihe in nördlicher Richtung hinaussetzen zu lassen». Nachträglich wurde dieser Paragraph präzisiert: «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 Posthalters Hotz) und 289 Fuss von der Einmündung des Erlenbächliweges in die Landstrasse von Cham mit einer gedeckten Bahnhofhalle erstellt werden und zwar ohne irgend welches Entgelt von Seite der Stadtgemeinde.»²⁰ Doch die Ostwestbahn-Gesellschaft brach wegen Finanzierungsschwierigkeiten zusammen, wurde liquidiert und am 14. Dezember 1861 von der Zürcher Nordostbahn übernommen. Diese beharrte auf der von ihr bevorzugten Affolternlinie, führte jedoch die Strecke Zug-Luzern weiter und war anfänglich mit der nun von Zug geforderten Verlegung der Bahnhofanlage stadteinwärts, in die Nähe des «Schanzenplatzes», einverstanden. Die Stadt, die den Hauptteil der Mehrkosten für diesen Wunschstandort am heutigen Postplatz zu übernehmen bewilligt hatte, gab nach dem Rückkommensantrag der Nordostbahn vom 21. Februar 1863, aus betriebstechnischen Gründen den Zuger Bahnhof an der 1858 geplanten Stelle zu realisieren, nicht so rasch auf. Ein Gutachten vom Urner Landammann und Ingenieur Karl Emanuel Müller beinhaltete zwar, «dass die Nachteile, welche die Stadt Zug durch die Verlegung des Bahnhofes auf die frühere hierfür bezeichnete Stelle erleidet, jedenfalls nur sehr vorübergehend sein werden, indem sich die Stadt voraussichtlich innerhalb ein paar Dezenen 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 zah-

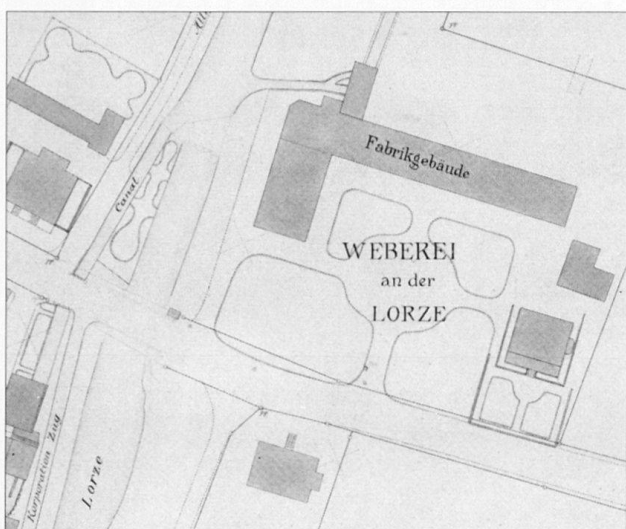


Abb. 11 Baumwollweberei an der Lorze in Zug. Ausschnitt aus dem Geometerplan C 6 von Josef Keiser, Basel/Zug 1907.

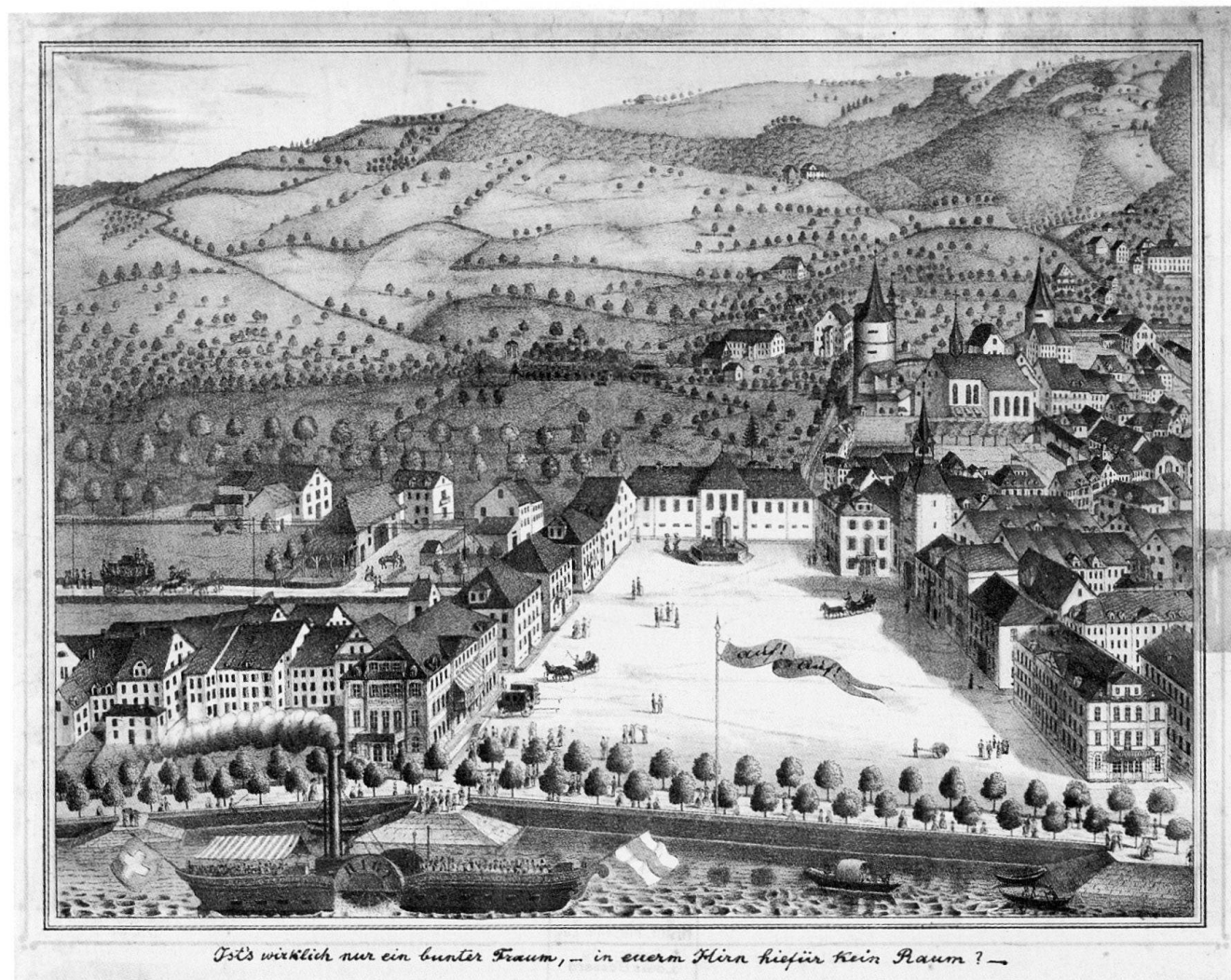


Abb. 12 Entwurf für die Gestaltung des Postplatzes. Lithografie, gezeichnet und gedruckt von Caspar Schell in Zug, 1857. Exemplar mit dem Motto «auf! auf!» frug der Künstler «Ist's wirklich nur ein bunter Traum, - in euerm Hirn hiefür kein Raum? -».

len 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 hiefür nötigen 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.»²¹ Schliesslich einigte man sich über die von der Nordostbahn zu zahlende Entschädigungssumme, die der Kanton für den Bau eines Regierungsgebäudes verwenden wollte, das dann ab 1869 nicht unerwartet beim Postplatz erstellt wurde. Und die Stadt gab nach: für ihre Verhältnisse weit im Norden wurde der Bahnhof Zug vom Zürcher Architekten Jakob Friedrich Wanner gebaut. Die Bahnlinie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern ist am 30. Mai 1864 feierlich eröffnet worden. Im Gegensatz zur Empfehlung von Karl Emanuel Müller begannen nicht die Stadtbehörden, sondern Privatleute, weiter gegen Norden zu bauen und zu investieren. So ist seit den frühen sechziger

Jahren in der mittelalterlichen Vorstadt, der eigentlichen Zufahrt zum geplanten Bahnhof, auch ein reger Liegenschaftenhandel ausgelöst worden. Auffallend viele Häuser wurden zu Tavernen und Gasthöfen umgebaut oder neu errichtet wie 1862 der wegen der vielen prähistorischen Bodenfunde genannte «Keltenhof». Noch näher beim Bahnhof waren 1866 das Haus Ineichen (siehe *Alpenstr.* 2) und direkt gegenüber dem Stationsgebäude das Hotel Bahnhof (siehe *Alpenstr.* 6) fertiggestellt. Zwei gegenüber dem «Keltenhof» am See gelegene Liegenschaften wechselten 1863 den Besitzer. Ein grosser, aber nie realisierter Hotelbau war dort geplant.²² Nördlich dieser später «Actienbauplatz» geheissenen Parzellen und angrenzend an das Restaurant Bad wurde 1865 die Dampfschifflande Bahnhof (siehe *Alpenquai*) erbaut, und zwar mit «contact visuel» zum Zuger Aufnahmegebäude der Nordostbahn. Mit dem Zug nach Norden war die Hoffnung auf ein stadtbelebendes Tourismuskgeschäft insbesondere mit Rigifahrern verbunden.

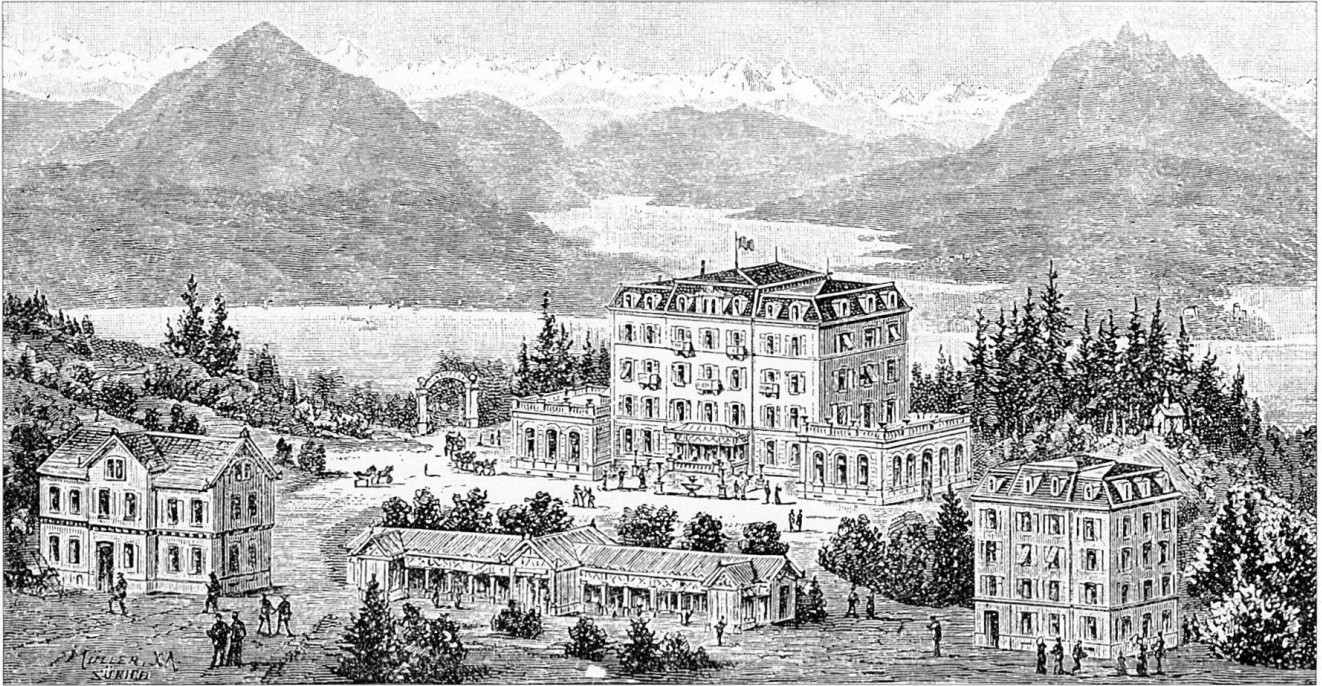


Abb. 13 Kuranstalt Schönfels auf dem Zugerberg. Abb. in Theodor Gsell Fels, 1889 (2. Ed.). Das in der Nähe der 1854 eröffneten Kuranstalt Felsenegg 1869/70 erbaute Etablissement wurde vor 1904 in Grand Hotel Schönfels umbenannt.

2.3 Der «Traum von St. Europ»

Nach und mit dem Ausbau der Landstrassen war aufgrund der topographisch bevorzugten Lage mit behördlicher Initiative und mehrheitlicher Finanzbeteiligung der Stadt Zug am 6. November 1851 die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zugersee konstituiert worden. Gemäss Zweckartikel war die Förderung von Handel, Transit und öffentlichem Verkehr vorgesehen, namentlich der «Transport von Personen und Gütern auf den vorzüglichsten Verkehrslinien zwischen dem Zürcher- und Vierwaldstättersee über den Zugersee.»²³ Der bei Escher-Wyss & Cie. in Zürich bestellte Raddampfer «Rigi» hatte eine Tragkraft von 180 Personen. Die regelmässigen Sommerfahrten begannen am Montag, 14. Juni 1852 ab der Platzwehre beim Landsgemeindeplatz. Im Oktober 1863 wurde der zweite, fast zehn Meter längere Dampfer «Stadt Zug» in Auftrag gegeben. Doch die Seeufer beim Landsgemeinde- und Postplatz waren noch immer in einem desolaten und auch für Gäste nicht attraktiven Zustand. So ist es nicht verwunderlich, dass der Besitzer der beiden am Postplatz gelegenen Etablissements Falken (siehe *Neugasse 3*) und Bellevue (siehe *Neugasse 2*) ein neues Hotel, die Kuranstalt Felsenegg, 1854 auf dem Zugerberg eröffnete (Abb. 103). Auch die Zuger Bürgergemeinde distanzierte sich vom Seeufer als Ort für den Bau der Kranken- und Pfrundanstalt (siehe *Artherstr. 27*), die weit südlich ausserhalb der Altstadt gegen den

Hang hin und von der Strasse weggerückt nach der Grundsteinlegung innert zwei Jahren am 1. September 1857 bezogen wurde. Der Entwurf zur Anlage stammte von Adolf Uttinger, der zuvor die Spinnerei an der Lorze in Baar gebaut hatte, und war von den Zürchern Johann Caspar Wolff und Leonhard Zeugheer zur Ausführung empfohlen. Diese zwei Architekten beeinflussten nachhaltig die beginnende Zuger Seeufergestaltung.

Die ersten Projekte und Anregungen betrafen den unvollendet gebliebenen Ausbau des «Schanzenplatzes». Eine grossartige Vision mit den Postplatz säumenden Randbebauungen und freiem Blick auf die Seeufer-Alleen veröffentlichte Caspar Schell 1857 auf seiner eigenen Lithografiepresse.²⁴ Mit auf dem Flaggenmast eingeschriebenem Leitmotiv «auf! auf!» und dem handschriftlichen Zusatz «Ist's wirklich nur ein bunter Traum, – in eurem Hirn hierfür kein Raum? –» (Abb. 12) zeigte der kritische Goldschmied, dass er sein über die Kantonsgrenzen hinaus bekanntes politisches Engagement auf städtebaulicher Ebene fortzusetzen gewillt war. Den offiziellen Auftrag, das Seeufer beim «Schanzenplatz» zu verschönern, erteilte die Zuger Einwohnergemeinschaft am 17. April 1859 dem Stadtrat. Diesem kam die Ostwestbahn-Gesellschaft mit dem Vorschlag entgegen, das Aushubmaterial des Bahnbaues für eine Quai-Anlage vom Schützenhaus (siehe *Chamerstr. 11*) bis zur Dampfschifflande (siehe *Landsgemeindeplatz*) zu verwenden. Die verlockenden Aussichten hielten zwar nach der Ver-

tragsunterzeichnung vom 30. Dezember 1859 nur genau vierzehn Tage²⁵: eine Änderung der Streckenführung in Baar beendigte abrupt das geplante grossstädtische Vorhaben, dazu folgte 1861 der Zusammenbruch der Ostwestbahn. Die atemberaubende Quaifrage sollte die Stadt und deren Entwicklung noch während des gesamten 19. Jahrhunderts dominieren.

Knapp drei Jahre nach der Postplatz-Lithografie publizierte Caspar Schell erneut einen seriös ausgearbeiteten Vorschlag für die Umgestaltung des Seeufers, nun vom Hechtleist (siehe *Fischmarkt* 2) bis zum Schützenhaus (siehe *Chamerstr.* 11) samt Vorstadt und Bahnhofgelände mit Blockrandbebauungen: «Zum Neujahr 1860 den zugerischen Stadtbürgern vorgelegte unmassgebliche Skizze, wie unsere Nachkommen zu bauen veranlasst werden könnten, wenn wir ihnen nicht mit planlos hingeworfenem Mauerwerk jeden Platz versperren»²⁶ (Abb. 14). Die Hartnäckigkeit des Bürgers Schell war erfolgreich. Nach vier Jahren hatte der vom Stadtrat am 11. Juli 1863 beauftragte Ingenieur Franz Stadlin die Situationspläne für das Seeufergebiet der Stadt Zug mit Vorschlägen zur Quaigestaltung Mitte Dezember 1863 abgeliefert. Caspar Schell wiederum schickte der Stadt am 12. September 1863 einen Entwurf für das südliche Teilstück des städtischen Seeufers vom Landsgemeindeplatz

bis zum alten Kaufhaus (siehe *Unter-Altstadt* 14): «Skizze oder Unmassgebliches Project einer Korrektion des Seeufergeländes in Zug.» Um der Studie noch mehr Gewicht zu geben, verwies Caspar Schell im Begleitbrief auch auf seinen langjährigen Berater Leonhard Zeugheer, «den fachkundigen Herrn Architekten».²⁷ Dieser war in Zug schon mehrfach tätig gewesen, hatte für das Schützenhaus (siehe *Chamerstr.* 11) Neu- und Umbauten projektiert, die Villa für Dr. med. Carl Bossard (siehe *Artherstr.* 6) gebaut, als Experte bei der Kranken- und Pfrundanstalt (siehe *Artherstr.* 27) mitgewirkt und zu jenem Zeitpunkt mit der Planung der Villette in Cham begonnen. Schell mahnte den Stadtrat auch an die bereits 1861 geforderte «Aufnahme eines Stadtplanes», schuf für das bald zu eröffnende Stationsgebäude der Nordostbahn ein «Unmassgebliches Project für Korrektion des Bahnhof Vorgeländes» und forderte am 16. April 1864 den Bau einer zweiten Dampfschifflande, welche 1865 auch realisiert wurde (siehe *Alpenquai*).

Die Stadt Zug verfügte mittlerweile über drei Quai-Projekte von drei verschiedenen Verfassern: die Unterlagen der Ostwestbahn-Bauleitung, die vom Topographen Heinrich Weiss-Keiser gezeichneten Aufnahmen von Ingenieur Franz Stadlin und die eigenhändig skizzierten, teils lithografierten Vorschläge von Caspar Schell. Alle diese hatte der Zür-

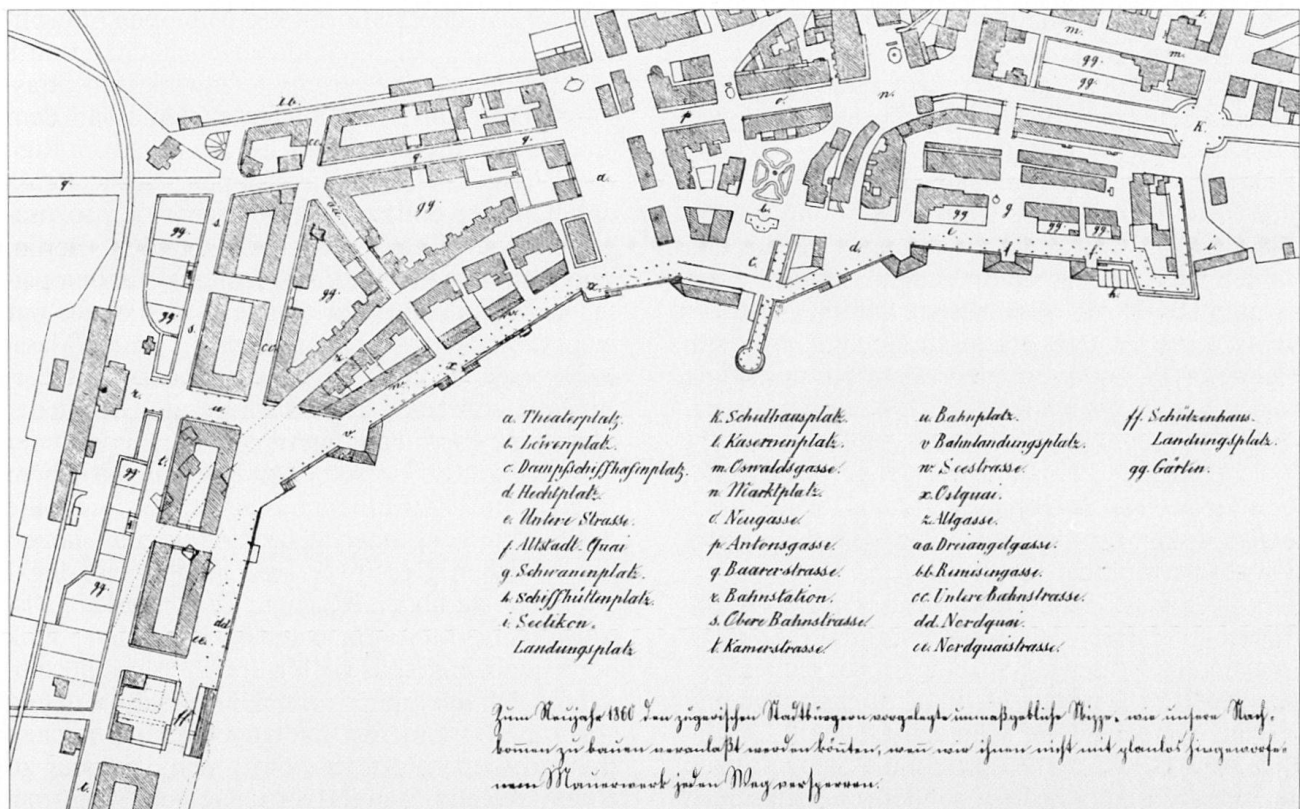


Abb. 14 Zum Neujahr 1860 vorgelegtes Idealprojekt für die Zuger Seeufergestaltung und für städtische Blockrandbebauungen im Gebiet der Vorstadt und des geplanten Bahnhofs. Lithografie, gezeichnet und gedruckt von Caspar Schell, 1859.

cher Ingenieur Karl Pestalozzi zu überprüfen, der dem Stadtrat am 16. September 1865 ein mehrseitiges Gutachten und ein eigenes, nun viertes Projekt aushändigte. Für den Bau der Zuger Quaianlage waren nach Pestalozzis Meinung fünf Voraussetzungen unerlässlich: «Möglichst regelmässige Form im Grundriss – Vermeidung von Gefällsbrüchen, wo es möglich ist, oder wo sie nicht auszuweichen, muss die Anordnung so getroffen werden, dass sich dieselben nicht unschön ausnehmen – Die neuen Anlagen müssen mit dem Bestehenden möglichst in Harmonie gebracht werden – Neben den ästhetischen Rücksichten sind auch die Bedürfnisse des Verkehrs in Betracht zu ziehen – Erreichung des Zweckes mit möglichst geringen Kosten.»²⁸ Letzteres wollte Pestalozzi durch Terrinaufschüttungen ermöglichen, um kostspielige Expropriationen zu umgehen. Einig ging er mit Schell in der Frage der südlichen Fortsetzung der Quaianlagen bis zum Hechtleist. Obwohl Pestalozzis Arbeiten wohlwollend entgegengenommen wurden, erteilte der Stadtrat keinen konkreten Auftrag. Die nächste Massnahme «in Folge der auf die Eisenbahn, die Schule, die Bauten usw. verwendeten Mehrauslagen» war am 17. März 1868 eine Steuererhöhung: «Glauben Sie auch, dass Zug zu seiner Verschönerung keine Opfer scheuen darf. Zug hat keine Zukunft, wenn es sich nicht gleich Luzern darauf verlegt, den Fremdenverkehr herbeizuziehen . . .»²⁹ Gebaut wurde vorerst beim Seeufer am Postplatz das Regierungsgebäude des Kantons Zug. Auf dem von der Stadtgemeinde Ende März 1868 dem Kanton geschenkten Land begannen im gleichen Jahr die Baugrundvorbereitungen. Mit dem Rohbau wurde 1869 angefangen, und zwar nach den Plänen von Johann Caspar Wolff und seinem Sohn Caspar Otto Wolff, die ihrerseits die aus den Jahren 1865 und 1866 stammenden Vorprojekte von Arnold Bosshard überarbeitet hatten. Dreissig Jahre waren seit dem ersten, für den Platz vor dem Baarertor 1837 genehmigten «Plan zur Anlegung neuer Bauten» vergangen. Nach der regen Bautätigkeit in den vierziger Jahren und einem 1864 errichteten, die Platzfront mit der schmalen Giebelseite fassenden Doppelwohnhaus (siehe *Bahnhofstr.* 2–4) wurde die seeseitige Gestaltung des Platzes verwirklicht.

Der erste Zuger Strassenplan, von Heinrich Weiss-Keiser im Massstab 1:1000 aufgenommen (Abb. 15), erschien 1867 gerade rechtzeitig für das eidgenössische Offiziersfest vom 29. bis 31. August 1868 und für das eidgenössische Schützenfest vom 11. bis 21. Juli 1869. Die Zuger Strassen und Plätze erhielten so nicht nur Aufschriften, sondern fallweise auch präsentablere Namen. Caspar Schell, der immer auf die Publikation eines Strassenplanes gedrängt

hatte, war nach der Bahnhöferöffnung und vor und nach der Quaibau-Expertise durch Karl Pestalozzi weiter unermüdlich tätig, auch als neu gewähltes Mitglied der städtischen Baukommission. Wegen seiner antiklerikalen Gesinnung war der junge Schell in politisch spektakulären Prozessen vom 23. Oktober 1840 und 23. Januar 1843 zu Geldstrafen verurteilt, ja sogar kurz eingekerkert worden. Beim kantonsrätlichen Haftentscheid vom 23. Dezember 1842 wurde er folgendermassen charakterisiert: «Silberarbeiter Schell, ein origineller Kopf, gewandter Zeichner, ein Todfeind der Jesuiten, der Klöster, der Geistlichen, hatte von jeher einen Hang zur Verfertigung von Karikaturen und für die Verbreitung von Schriften, die mehr oder weniger dem katholischen Kultus entgegen waren.»³⁰ Die unübliche, auch unehrenhafte Berufsbezeichnung übernahm der handwerksstolze Goldschmied nach über zwanzig Jahren und verfasste als «Gold- und Silberarbeiter aus dem Kanton Zürich» unter dem ebenfalls bildlichen Pseudonym J. Leimbacher beziehungsweise J. Leimbacher ein Pamphlet besonderer Art, das im Januar 1865 samt der Fortsetzung im November 1868 mit dem fiktiven Druckort Baden im Aargau erschien.³¹ Der selbstverständlich ebenfalls nicht existierenden Taubstummen- und Armenanstalt Baden sollte der Reinerlös dieser «sehr hübschen Berechnung» zugute kommen. «St. Europ in der Schweiz» stellt vordergründig eine Idealstadt dar: für rund 1,2 Millionen Einwohner 64 928 Häuser, 92 Stadtgebäulichkeiten und 8 Hotels entlang eines streng rechtwinkligen Strassensystems, auf 30 000 Jucharten Land «an dem prachtvoll gelegenen Zugersee, am Fuss vom Rigi, von Zug gegen den Albis-Knonau, an die Reuss und dem See entlang nach Immensee . . ., sozusagen in der Mitte . . . von Paris, London, Berlin, Wien und Italien»³² und Knotenpunkt der europäischen Zentralbahn. Für den belesenen Autor war nicht der wiederaufgebaute Flecken Glarus Massstab seiner Vorstellungen, sondern der von Georges-Eugène Haussmann durchgesetzte Umbau der Metropole Paris. Bauträgerin von St. Europ in der Schweiz sollte eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 3000 Millionen Franken sein. Sie sollte das Stadtprojekt innert zehn bis fünfzehn Jahren verwirklichen. Damit verwies Caspar Schell direkt auf den «gründerzeitlichen Treibhauskapitalismus», verspottete die damalige Geschäftspolitik der Eisenbahngesellschaften und ihres Hauptexponenten Alfred Escher sowie die Kleinmütigkeit und zögernde Haltung der Stadtzuger bei öffentlichen Bauvorhaben. Letzteres bewog den Verfasser zu einem zweiten Standortvorschlag von St. Europ, nämlich «auf dem prachtvollen Platz in Thun . . . Mein Projekt bezeichnet nun zwei Terrain und es

sind beide schön, allein ersteres ist leider in einem alleinseligmachenden Kanton, wo vermutlich von dessen Bewohnern viel Schwieriges und Hinderliches zur schnellen Ausführung in den Weg gestellt wird, auch kommt man noch theilweise am Albis in den Kanton Zürich, was wieder von Pontius bis Pilatus führte. Um darum nicht einen Theil von St. Europ im Kanton Zug und den andern im Kanton Zürich zu haben, halte ich das Terrain bei Thun für ebenso ausgezeichnet günstig.»³³ Im Grossraum Zug wären mit Ausnahme von Cham wenig oder keine Häuser zu entfernen, und bei Thun selbst der eidgenössische Waffenplatz nicht im Weg gewesen! Weitere witzig-ironische Ideen für einen möglichen Tiefbahnhof St. Europ, eine seit 1843 von Luzern gewünschte Kanalverbindung zwischen Zuger- und Vierwaldstättersee, eine Strassenerschliessung der Rigi sowie für den Ausbau des Schweizer Eisenbahnnetzes mit Gotthard- und Grimseltunnel verloren bald ihren utopischen Charakter und wurden von der Realität eingeholt oder im 20. Jahrhundert wieder ernsthaft diskutiert. Die als Architektursatire metaphorisch getarnte Auseinandersetzung mit der Stadt Zug war und bleibt eine geistreiche Abrechnung mit den nach Schell unbefriedigenden planerischen Zuständen jener Zeit, mit den nicht existenten Stadtbau-Visionen. Caspar Schell starb am 23. August 1869. Von seinen aufgezählten «Stadtgebäulichkeiten» wurden in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren überraschend viele realisiert: 1868 die Stadt-

kanzlei (siehe *Kolinplatz* 14), 1868/69 die Kuranstalt Schönfels (siehe *Zugerberg*), 1869/70 das Institut Neufrauenstein (siehe *Hofstr.* 20), 1869/73 das Regierungsgebäude (siehe *Postplatz*), 1872 das Waisenhaus (siehe *Artherstr.* 25), 1873/74 das Knabenspensionat St. Michael (siehe *Zugerbergstr.* 3), 1873/75 der Quaibau Platzwehre bis Hechtleist (siehe *Landsgemeindeplatz*), 1874 die Pension Guggital (siehe *Zugerbergstr.* 46) und 1874/76 das Burgbachschulhaus (siehe *St.-Oswalds-Gasse* 3). So wurden vorwiegend Hotels, Schul- und Waisenhäuser errichtet im Süden und Südosten der Stadt, mehr oder weniger den Hang hinauf bis zum Zugerberg. Im Stadtzentrum gab es auffällige, neugotische Umbauten spätmittelalterlicher Gebäude. Am See wurde mit der Fertigstellung des Kantonalen Regierungsgebäudes gleichzeitig der südliche Quaibau vom Landsgemeindeplatz bis zum Hechtleist begonnen. Der eine Traum von St. Europ – Zug als Touristenzentrum und notabene auch als Schulstadt – nahm langsam konkrete Formen an; der andere – die städtebauliche Erweiterung «Zug-West» – wurde wegen der Gotthardlinie und des Bahnhofneubaus von 1897 erstmals bedeutsam und ist heute wieder aktuell.

2.4 Die Katastrophe vom 5. Juli 1887

Die durch den Bahnhof von 1864 ausgelösten Aufbaujahre sowie das Gefühl von Zeitenwende und

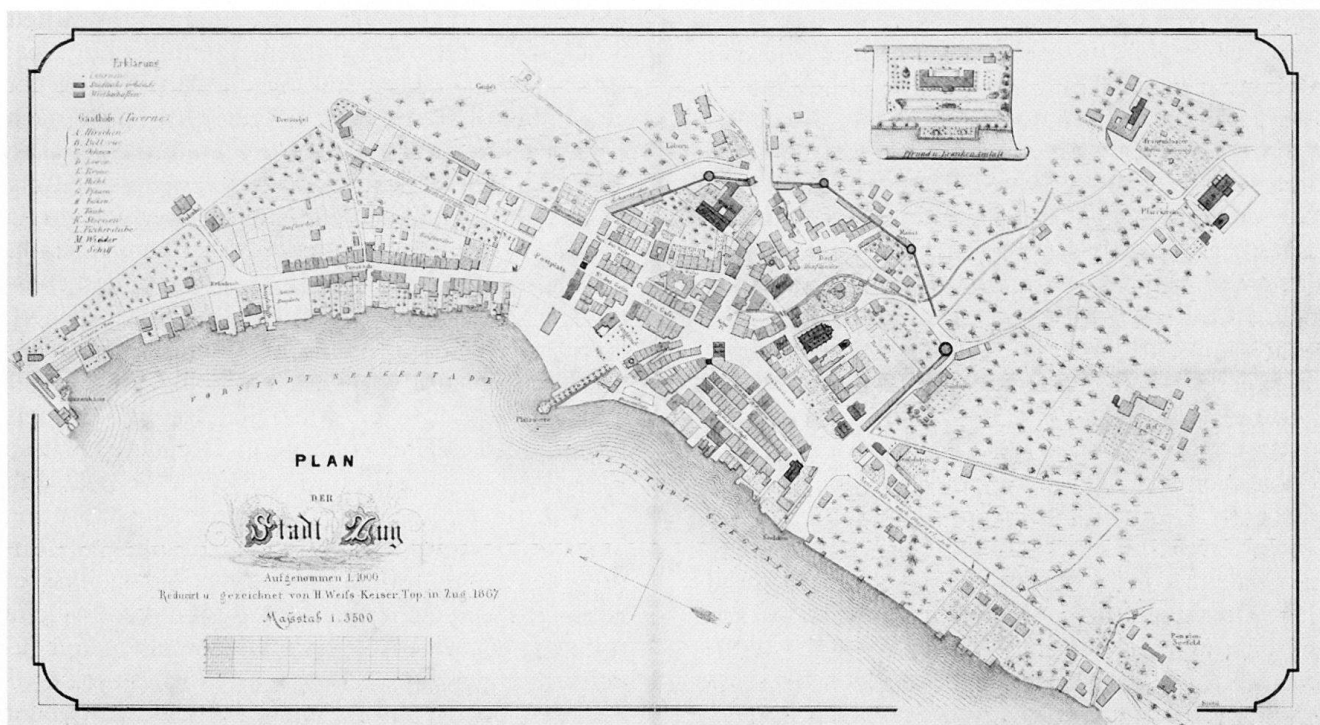


Abb. 15 Der erste offizielle Strassenplan für die Stadt Zug. Lithografie, gezeichnet und veröffentlicht von Heinrich Weiss-Keiser in Zug, 1867. In der 2. Auflage wurde zusätzlich ein «Situationsplan des Festplatzes für das eidgen. Schützenfest in Zug 1869» eingedruckt.

Neubeginn setzten sich in den siebziger und achtziger Jahren stürmischer denn je fort. 1873 wurde am Postplatz das mächtige Baarertor abgebrochen, und zwar nach erstmaligem Widerspruch gegen diese Schleifung. Doch die Quadersteine waren für die neue Quaimauer und der Schutt für deren Hinterfüllung vorgesehen. Die heutige Einwohnergemeinde Stadt Zug wurde rechtlich mit der ersten Gemeindeversammlung am 31. Mai 1874 geschaffen. Das städtische Gaswerk (siehe *Gotthardstr.* 18) und die städtische Quellwasserversorgung sind 1878 eröffnet worden. Als letztes Stadttor wurde 1879 das Aegeritörli niedergerissen, nachdem zuvor 1840 das Oberwilertor, 1842 der Schwefelturm, 1863 das Michaelstörli und 1869 das Löberentor als sogenannte historisch merkwürdige Bauten zu verschwinden hatten. Im Norden der Stadt wurden 1880/82 das imposante Hauptgebäude der Metallwarenfabrik (siehe *Baarerstr.* 14–22) errichtet, und 1881 das Lagerhaus (siehe *Gotthardstr.* 31) mit Geleiseanschluss erstellt – zwei frühe Wahrzeichen der jungen Industriestadt Zug, nun bereits in Bahnhofnähe. Nicht weit davon entfernt liess der Kanton 1882/83 die Strafanstalt (siehe *Aabachstr.* 1) erbauen. Nachdem Bonifaz Staub 1864 seine «historischen, geographischen und statistischen Notizen» über den Kanton Zug mit einem auch die Stadt betreffend aktualisierten Abschnitt veröffentlicht hatte, wurde ein erster und eigentlich touristisch aufgemachter «Illustrierter Führer» über Stadt und Kanton von Fernando Kaiser 1885 herausgegeben.³⁴ Zug begann sich als Fremdenstadt zu profilieren und vollendete in der Vorstadt nördlich des Regierungsgebäudes raschmöglichst die Quaianlagen. Diese mitsamt der Gotthardbahnlinie liess Kaiser auf dem Stadtplan seiner Broschüre vorweg einzeichnen.

Das seit 1859 hängige Zuger Quaibau-Projekt war von kostengünstig anfallendem Auffüllmaterial abhängig. Deshalb wurde erst Mitte der siebziger Jahre die südliche Anlage nach einem der Schellpläne mit Ergänzungen vom 13. Juni 1868 und den von Dagobert Keiser Vater am 28. Juni 1868 beantragten Korrekturen abgeschlossen.³⁵ Weiteres Material von abgebrochenen Ringmauern und eingeebneten Plätzen wurde darauf in der Vorstadt ohne irgendwelche Massnahmen grosszügig in den See geschüttet. Die an den Gemeindeversammlungen während der Jahre 1881 und 1882 gestellten Forderungen, zur Sicherung des Abbruchmaterials Pfählungen im Deponiebereich durchzuführen und eine neue Gesamtplanung samt Kostenberechnung zu veranlassen, führten nach 1863 zum wiederholten Auftrag an Franz Stadlin. Sein neuer Plan mit dem «Project der Quai-Anlage der Stadt Zug» lag anfangs November 1882 im Massstab 1:500

vor, mitunterzeichnet vom städtischen Baupräsidenten Klemens Henggeler-Uttinger und Verwalter Johann Michael Stadlin als verantwortliche Projektleiter. Für die Einwohnerversammlung vom 18. Februar 1883 wurden zusätzliche Detailzeichnungen angefertigt, und der Stadtrat publizierte einen zwanzigseitigen Bericht über die frühere und neue Planung, mit Bau- und Konstruktionsbeschreibung und zwei Kostenvoranschlägen.³⁶

Zur Grundidee gehörte, dass aus finanziellen Berechnungen das neu anzulegende Terrain in der Vorstadt beim Regierungsgebäude mit einer Strassenbreite von 15 m begonnen werden und ab der Eichstätte bis zum Schützenhaus eine durchgehende Landtiefe von 60 m erreichen musste. Dieser Landgewinn wurde den Anstössern als Bauplatz versprochen. Die Quaimauer war mit fünf Brechpunkten geplant, «an deren Stelle runde Vorbauten im Durchmesser von 10 Meter gesetzt (würden), was zu dem Platzwehrenkopf gut passte». Die von Trottoirs flankierte Uferstrasse hätte zwischen Schützenhaus und Schiessstand in die Chamerstrasse einzumünden. Dort sollte ein kleiner Park analog zur Ruhestation vor dem Regierungsgebäude angelegt werden. «Die Hauptvortheile der Quaiabau, Spazierweg mit Schattenbäumen, sowie ein schönes Ufer vom Regierungsgebäude bis zum Schützenhaus und der Zugang über Land für 26 Anstösser vom Regierungsgebäude bis zur Dampfschiffbrücke» überzeugten nicht nur die Bewohner der Vorstadt. Der Chronist des Zuger Neujahrsblattes notierte für den 18. Februar 1883: «Mit an Einstimmigkeit grenzender Mehrheit beschliesst die Einwohnergemeinde Zug bei Anlass ihrer Budgetberatung die Ausführung der auf Fr. 120 000.– veranschlagten Quaiabau nach einem gedruckten Antrage des Stadtrates.»³⁷ Die Arbeiten schritten unter der energischen Leitung des Baupräsidenten Klemens Henggeler zügig voran. An der Chamerstrasse wurde gemäss städtischem Antrag die Nikolauskapelle für den «bessern Anschluss» im Dezember 1883 abgebrochen. Nach ersten Mauerrissen und -senkungen vor der mittleren Vorstadt im Frühling 1884 beauftragte der Stadtrat die Zürcher Albert Heim und Robert Moser unverzüglich mit einem Gutachten. Diese Experten empfahlen in ihrem Bericht vom 17. Juli 1884 unter anderem dringend die Aufschüttung eines Vordammes und erklärten, «dass bei Ausführung der weiteren Belastungen, wie sie das Project verlange, Abrutschungen und Senkungen, welche selbst das alte Ufer vielleicht mit einzelnen Gebäulichkeiten gefährden könnten, möglich seien».³⁸ Auf den höchst kritischen Bericht folgten weder eine behördliche Stellungnahme noch irgendeine Planänderung. Trotz vereinzelter Klagen über



Abb. 16 Die Vorstadt am Tag nach dem Seeufereinbruch von der Passage zum Dampfschiffsteg aufgenommen. Lichtdruck von A. Synnberg in Luzern, 6. Juli 1887. Im Vordergrund sind Giebel und Dachkerker des zerstörten Hotels Zürcherhof noch zu erkennen.

Gebäudeschäden anfangs 1885 und dem zwar einzig in Sorge um allfällige Steuererhöhungen am 30. Mai 1886 gefällten Gemeindebeschluss, die begonnene Quaibaute nur bis zur Hälfte zu vollenden und hernach über die Kosten zu berichten, wurde an der Gemeindeversammlung vom 5. Juni 1887 gerade wegen des günstigen Ergebnisses die Quai-Weiterführung bewilligt. In den ersten Julitagen 1887 «war der Quai vom Regierungsgebäude bis auf ca. 90 m vor dem Dampfschiffsteg auf etwas mehr als 200 m Länge gänzlich vollendet und die übrige Strecke (von 140 m Länge) war noch in Ausführung»³⁹; sämtliche Pfähle waren bis zum Schützenhaus eingeschlagen, zwei Drittel des Steinwurfes vor der Schifflande erstellt und die Auffüllungen fast vollendet, da brach am 5. Juli 1887 das Vorstadt-Ufer ein. Die Katastrophe ereignete sich in drei Schüben: zuerst versanken die nächst dem Ufer liegenden Bauten nördlich des neuesten Rondells, dann stürzten kurz vor 19 Uhr im Bereich zwischen Restauration Spillmann (siehe *Alpenquai*) und Gasthaus Zum freien Wort (siehe *Vorstadt 32*) zwei Häuserzeilen fast vertikal in den See, später versanken noch weitere Gebäude der unteren Reihe (Abb. 16). Der Uferereinbruch forderte elf Menschenleben, rund 326 Personen verloren Haus und Wohnung, 26 Häuser und neun Nebenge-

bäude waren versunken oder demoliert. Wegen Einsturzgefahr mussten auch die benachbarten Bauten vorerst geräumt werden.

Die materielle Not der Vorstadtbewohner wurde durch das zugerische «Hülf-Comité» und dank freundeidgenössischer Unterstützung gelindert.⁴⁰ Der benachrichtigte Professor Albert Heim traf zusammen mit dem eidgenössischen Oberbauinspektor von Salis am Tag nach der Katastrophe in Zug ein, um das Vorstadtgelände zu untersuchen und die Behörden zu beraten. Gegen die vielen, Tourismus und Gewerbe ins Zwielficht bringenden Presse-Übertreibungen wehrte sich Stadtpräsident Karl Zürcher mit einer am 14. Juli allen Tagesblättern zugesandten Erklärung: «Des Unglücks genug! ... Als irrig und die hiesigen Erziehungsanstalten, Kurorte, den sonst schon darniederliegenden Verkehr überhaupt schädigend, müssen wir aber wiederholt die Mittheilungen rückweisen, welche die Gefahr auf andere *ausser bezeichneter Zone* liegende Stadt- und Landestheile, Etablissements auf Bergeshöhen, die nie gestörten Eisenbahnverbindungen ec. ausdehnen. Bleiben wir bei der Wahrheit ...»⁴¹ Die politische Krise zeigte sich in stürmisch verlaufenden Gemeindeversammlungen und wurde durch die Demission der beiden Stadträte Spillmann und Henggeler am 25. Septem-

ber 1887 beruhigt. Doch vor allem verabschiedete die Einwohnergemeinde damals eine Vergrößerung des «Stadtrayons bis St. Karl, dem Kirchweg entlang bis St. Michael, Frauenkloster, Bohl, Rosenberg, Weinberg, Loretto, Lauried, Ziegelhütte im unteren Lauried, Schleife und Schutzengel».⁴² Innerhalb dieser Grenzen sollte bei Bauten an Kantons- und Gemeindestrassen das 1882 erlassene Baureglement für die Stadt Zug gelten. Die Baukommission beschloss, Bebauungspläne erst nach Vorliegen des Vorstadt-Gutachtens zu erstellen, mit dem Albert Heim, Robert Moser und Arnold Bürkli beauftragt waren.

Die städtebaulichen Auswirkungen der Katastrophe hatten unmittelbare und sehr langfristige Folgen. Die Experten verwiesen wohl in ihrem Abschlussbericht⁴³ vom 16. Dezember 1887 einerseits auf die nicht seltenen Uferabbrüche andernorts: zum Beispiel im Gebiet der ehemaligen Station Horgen am Zürichsee 1875, später beim Hafen von Horgen, dann bei der Seifensiederei Streuli in Wädenswil, während der Quaibauten in Zürich-Riesbach, am Bielersee nach dessen Tieferlegung, die Quaiversenkung 1877 in Vevey und das Verschwinden einer Häuserreihe 1863 in Morcote am Langensee. Andererseits erwähnten Albert Heim, Robert Moser und Arnold Bürkli die älteren Uferabbrüche in Zug: jenen vom 7. März 1594, als nach der künstlichen Seeabsenkung bei Cham auch in Zug bei der unteren Seelikon «neun Firste» zusammenbrachen, dann die Altstadt-Katastrophe vom 4. März 1435, als die niedere Gasse mit 26 Häusern und um 60 Menschen im Zugersee versanken. Im 15. Jahrhundert konnte erst mit dem reichen Burgunderbeute-Anteil das Stadtgebiet grossräumig und mit einem neuen Mauerring erweitert werden. Nach 1477 fand in Zug so 1887 erstmals wieder eine grossflächige Einzonzung statt, und die trotz allem über Jahrhunderte zum See hin ausgerichtete Stadt orientierte sich rasch um auf die heutige Bahnhof- und Alpenstrasse. Im Gegensatz zur Expertise von 1884 verfassten die Autoren das Gutachten von 1887 auffallend gemässigt: «Die primäre Ursache für das Unglück vom 5. Juli liegt, wie die Bodenuntersuchungen und der Vorgang selbst zeigen, in dem Vorhandensein einer ausgedehnten mächtigen Lage von weichem Schlamm- und Sand unter jüngeren festerem aufgelagertem Boden von bloss wenigen Metern Mächtigkeit... Ein Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Factoren muss die längst bestehende Gefahr ausgelöst haben.»⁴⁴

Caspar Schell hatte bereits Ende 1859 Blockrandbebauungen für die Vorstadt und das Bahnhofsvorgelände empfohlen. Major Alois Uttinger-Ineichen, federführend im «Komitee der Beschädigten», war der Überzeugung, dass sämtliche

Vorstadthäuser abgebrochen werden müssten, und schlug am 6. Dezember 1887 in seinem «Beitrag zum Entwurf des Planes für das neue Stadtquartier» mit Varianten Blockrandbebauungen vor, die bis zur Westseite der damaligen Baarerstrasse oder bis über die heutige Poststrasse hinausreichen. Er entwarf neue Verbindungs- und Hauptstrassen zur Erschliessung «aller äusseren und inneren Stadttheile».⁴⁵ Die drei Gutachter unterbreiteten am 16. Dezember 1887 mit den Sicherheitsmassregeln auch drei Varianten für den Wiederaufbau, die mit oder ohne Dammvorlage teils sogar die stehengebliebenen Gebäude der unteren Häuserzeile miteinbezogen. Dabei bevorzugten die Experten aus Sicherheitsgründen das sogenannte «Neue Project» und beantragten⁴⁶, alle Häuser westlich der Strasse samt Restauration Spillmann (siehe *Alpenquai*) abzubrechen und das Terrain vom Regierungsgebäude (siehe *Postplatz*) bis über die Restauration Spillmann als Parkanlage oder Pflanzland zu verwenden. Dieses Projekt von Robert Moser und Arnold Bürkli bezweckte in erster Linie die Wiederherstellung der Verbindung von Zug nach Cham und zwei neue Strassenzüge, die heutige Rigistrasse zwischen Vorstadt und altem Bahnhof sowie die Gartenstrasse zwischen damaliger Baarer- und Bahnhofstrasse. Für das durch diese Verkehrsführungen in vier Abschnitte geteilte Vorstadtquartier waren unter Beibehaltung der oberen Häuserzeile wiederum Blockrandbebauungen vorgesehen und für den gerade hinter dem Abrissgebiet liegenden Landzipfel eine öffentliche Grünzone, die jetzige Rigianlage, die Alois Uttinger-Ineichen auf seiner Variante Nr. VI mit «Place de la Concorde» bezeichnet hatte. Obwohl das «Blockrand»-System die in jenen Jahrzehnten bevorzugte, moderne städtische Bauweise war, kam für Zug der Vorschlag immer noch zu früh. Die traditionell lockere Bebauung hatte Vorrang. Dagegen wurden die Strassenzüge gemäss Expertenplan unter Leitung des Oberingenieurs Moser mit wenigen, behördlich angeregten Änderungen laut Gemeindebeschluss vom 22. Juli 1888 bewilligt, weil diese Verbindungen durch freies Land führten. Die Querstrasse vom Regierungsgebäude nach der Vorstadt wurde weggelassen, die Vorstadtstrasse ausgebaut, und die obere Vorstadt durch die Schmidgasse direkt mit der damaligen Baarerstrasse verbunden. Die Finanzierung der kostspieligen Rekonstruktion war mit Bundes- und Kantons-subsidien und mit einer städtischen Anleihe am 14. Oktober 1888 geregelt. Gemäss Bundesbeschluss hatte die Ausführung der Arbeiten innert zwei Jahren zu erfolgen.

Die seeseitige Häuserreihe wurde vom Oktober 1888 bis zum Frühjahr 1889 abgebrochen, die östli-



Abb. 17 Die Vorstadt nach dem Wiederaufbau mit der 1891 fertiggestellten, grosszügigen Seepromenade. Mit Blick gegen Südosten sind auch die Riganlage und das damalige Hotel Rigi, das einstige Gasthaus Zum freien Wort, abgebildet. Zeitgenössische Fotografie.

che Gebäudezeile ab dem Reiffergässli stadtwärts renoviert, so das ehemalige Gasthaus Zum freien Wort als nun markanter Kopfbau zum Hotel Rigi (siehe *Vorstadt* 32), Haus und Seifensiederei des Kaspar Keiser zum Gasthaus Rössli (siehe *Vorstadt* 8) umgebaut. Am 1. April 1890 waren Vorstadt- und Kantonsstrasse Richtung Cham wieder eröffnet, Ende Dezember 1890 der Aufbau der übriggebliebenen Vorstadt-Restzeile und 1891 die elegante Seepromenade fertiggestellt. «Aus den Ruinen sind hübsche Anlagen, gutgebaute Strassen und Wege entstanden und das rückliegende Terrain ist durch eingelegte Entwässerungsstränge und Kanalisationen gesichert worden, so dass die Gemeinde nun wieder getrost der Zukunft entgegen blicken kann»⁴⁷ (Abb. 17). Immerhin wurde noch Anfang 1905 bei der Auseinandersetzung um den Bau der Zugerbergbahn die Vorstadtkatastrophe vom 5. Juli 1887 als ein Grund zur Verhinderung dieses Bahnprojektes angeführt ... In den frühen 1930er Jahren wird die Vorstadt aber bereits von der Kantonsstrasse Nr. 25c beherrscht; gesamtschweizerische Ideenwettbewerbe unter anderem «zur Gestaltung des Quais als Aufenthaltsort unter Fernhaltung des Verkehrs»⁴⁸ wurden 1933, 1962 und 1985 veranstaltet.

2.5 Station der Gotthardlinie

Die nationalen und internationalen Bemühungen für eine «Eisenbahn über den St. Gotthard» wurden genau fünf Jahre nach der Eröffnung des Bahnhofszug wieder aufgenommen. Der Kanton Zug erhielt 1869 die feste Zusicherung, dass die Bahnlinie durch dessen Hauptort und nicht über Rotkreuz führen, und dass die nördliche Gotthardzufahrt Zug-Goldau gleichzeitig mit dem Tunnel eröffnet werde.⁴⁹ Die Gesellschaft der Nordostbahn beschloss ihrerseits am 28. September 1872, den Bau und Betrieb der Bahn von Thalwil über die Sihlbrücke bis Zug als direkte Verbindung zur Gotthardbahn zu übernehmen und spätestens ein Jahr nach Vollendung der letzteren zu eröffnen. Aber technische, politische und gewaltige finanzielle Schwierigkeiten bestimmten auch die zweite Gründerwelle des schweizerischen Eisenbahnbaus. Am 12. März 1878 hielt der Bundesrat vertraglich fest: «Der Bau der Linien Luzern-Immensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano wird bis zu dem Zeitpunkte verschoben, wo die Linie Immensee-Pino dem Betrieb übergeben wird. Wenn in der Zwischenzeit die Gotthardbahngesellschaft sich in der Lage befinden würde, die eine oder andere

dieser Linien zu bauen, so hätte sie dem schweizerischen Bundesrate einen neuen Finanzausweis zu leisten, welcher die für die Hauptlinie Immensee-Pino bestimmten Hilfsmittel gänzlich unberührt lässt . . .».⁵⁰ Um die gleiche Zeit bewilligte der Bundesrat die Einstellung aller Bauarbeiten der noch nicht fertiggestellten Strecken der Nordostbahn. Von diesen Moratoriumsverträgen war ebenfalls die Linie Thalwil-Zug betroffen, für deren Baubeginn eine Frist bis Ende 1885 gewährt wurde. Im Eröffnungsjahr der Gotthardbahn 1882 waren weder Luzern noch Zug an dieses «technische Wunderwerk» angeschlossen. Im Zuger Fremdenführer von Fernando Kaiser war zwar 1885 die Gotthardbahn auf dem Stadtplan eingezeichnet; nach der Vorstadt-Katastrophe 1887 berücksichtigten jedoch alle bekannten Planer den damaligen NOB-Bahnhof, und zwar ausnahmslos ohne Bezug auf einen Gotthardbahn-Anschluss.

Im Verlauf des Jahres 1891 einigten sich Gotthard- und Nordostbahn, die Linie Thalwil-Zug-Goldau in Angriff zu nehmen. Unter Leitung von Ingenieur Franz Lusser begann die Nordostbahn Anfang März 1892 mit dem schwierigsten Teil ihrer Strecke, mit dem Albistunnel, dem damals längsten nach dem Gotthardtunnel. Die Erweiterung des Bahnhofs Zug für die künftigen vier Linien gestaltete sich heikel und überaus zeitaufwendig. Die Interessen der Stadt und jene der Gotthardbahn waren sich ganz und gar entgegengesetzt. Die Gotthardbahn wollte Zug auch nicht als eine Kopfstation ihrer Linie gelten lassen. Die Stadt Zug und die Nordostbahn bevorzugten den Ausbau der Bahnhofanlage am alten Standort, die Gotthardbahn favorisierte einen neuen Bahnhof östlich der Metallwarenfabrik (siehe *Baarerstr.* 14–22) längs der Linie am Hangfuss und in Nähe der Tunnelausfahrt. Gegen diese Variante wehrten sich die Zuger energisch sowohl aus städtebaulichen als auch bahntechnischen Gründen: die Führung der Chamer Linie auf einem 4,50 m hohen Damm längs dem alten Bahnhof und über die Baarerstrasse verunmögliche «eine bauliche Entwicklung der Stadt Zug auf der nördlichen Seite»; der Güterbahnhof sei zu eng, dessen schmaler Zugang unpraktisch, das kurvenreiche Manövrieregebiet unzweckmässig, und «der Personenbahnhof unverhältnismässig weit von der Stadt entfernt».⁵¹ Der letztgenannte Einwand dieser Argumentationsfolge der städtischen Baukommission vom 3. Juni 1892 erinnert an die bereits umstrittene Standortfrage des Bahnhofs von 1864. Dem ersten Einwand kam eine Variante der Nordostbahn vom 29. Oktober 1892 entgegen mit einer Anlage auf der Westseite längs der Baarerstrasse und schon mit der später realisierten Affolternschleife. Die zwei Bahndirektionen hatten sich

Ende Jahr 1892 geeinigt. Der auf den 26. Januar 1893 datierte Plan der Nordostbahn zeigt den heutigen, westlich der Baarerstrasse und genau nördlich des Bahnhofs von 1864 gelegenen Standort mit dem letztlich von der Gotthardbahn vorgeschlagenen Inselbahnhof. Im «Projekt für eine Quartieranlage in der Umgebung des neuen Bahnhofs in Zug»⁵² zeichnete der Basler Kantonsingenieur Hermann Bringolf am 30. März 1893 die Situation mit dem alten bestehenden und dem neu geplanten Bahnhof. Die Gotthardbahn löste am 15. Juni 1894 das Problem der Überführung von Baarer-, Bahnhof- und Poststrasse mit «gewölbten Viadukt»-Konstruktionen.⁵³ Mit diesen Planvorlagen wurden das Zuger Stadtbild bis heute prägende Strukturen und Erweiterungen festgelegt. Nur der neue Bahnhof war noch nicht gebaut.

Auf den von der Nordostbahn mit Einlieferungsdatum 1. Juli 1894 ausgeschriebenen unbeschränkten Wettbewerb für das Aufnahmegebäude im neuen Bahnhof Zug samt «summarischer Kostenberechnung unter Zugrundelegung der Kubatur von der Perron- bis Hauptgesimshöhe und eines Einheitspreises von 28 Fr. pro m³» wurde nach bescheidenen zwölf abgelieferten Projekten (siehe *Bahnhof* von 1897) kein erster Preis erteilt.⁵⁴ Die ohne zugerische Vertreter - weder Behördemitglieder noch einheimische Architekten - von der NOB zusammengesetzte Jury erkannte dem Entwurf «Zugerkirschen» von Eugen Meyer in Paris einen zweiten Preis zu. Anschliessend erteilte die Nordostbahn-Direktion ihrem hauseigenen Oberingenieur Robert Moser den direkten Auftrag für eine neue Projektvorlage. Diese wurde unter der wahrscheinlichen Mitarbeit von Gustav Wülke und nach üblichen Planänderungen am 22. Mai 1895 genehmigt. Der Zuger Kalenderschreiber Georg Hess notierte über die Bahnlinie Thalwil-Goldau nebenbei: «1894 waren die Vermessungen beendet und am 25. April 1895 taten die 'Tschinggen' beim Dreiangel in Zug den ersten Spatenstich. Wir haben somit genau 23 Jahre auf die Erfüllung eines schriftlich abgegebenen und bereits bezahlten Versprechens gewartet.»⁵⁵ Mit dem Erdmaterial aus dem «Zuger Tunnel nebst Voreinschnitt beim sogen. 'Guggi' der Gotthardbahn und aus einer Materialgrube beim Lauried» schuf man den künstlichen, «ca. 4 m über das Niveau der Zuger Allmend» ragenden Hügel für das neue Stationsgebäude. Dieser Keilbahnhof mit beidseitigen Geleiseanordnungen und einem Aufnahmegebäude in Insellage fand beim erwähnten zeitgenössischen Berichterstatter nicht spezielles Lob. Dem Bahnhof wurde attestiert, «in bezug auf Ausdehnung der Räumlichkeiten den städtischen Bedürfnissen auf absehbare Zeit genügen» zu dürfen. Gleichzeitig

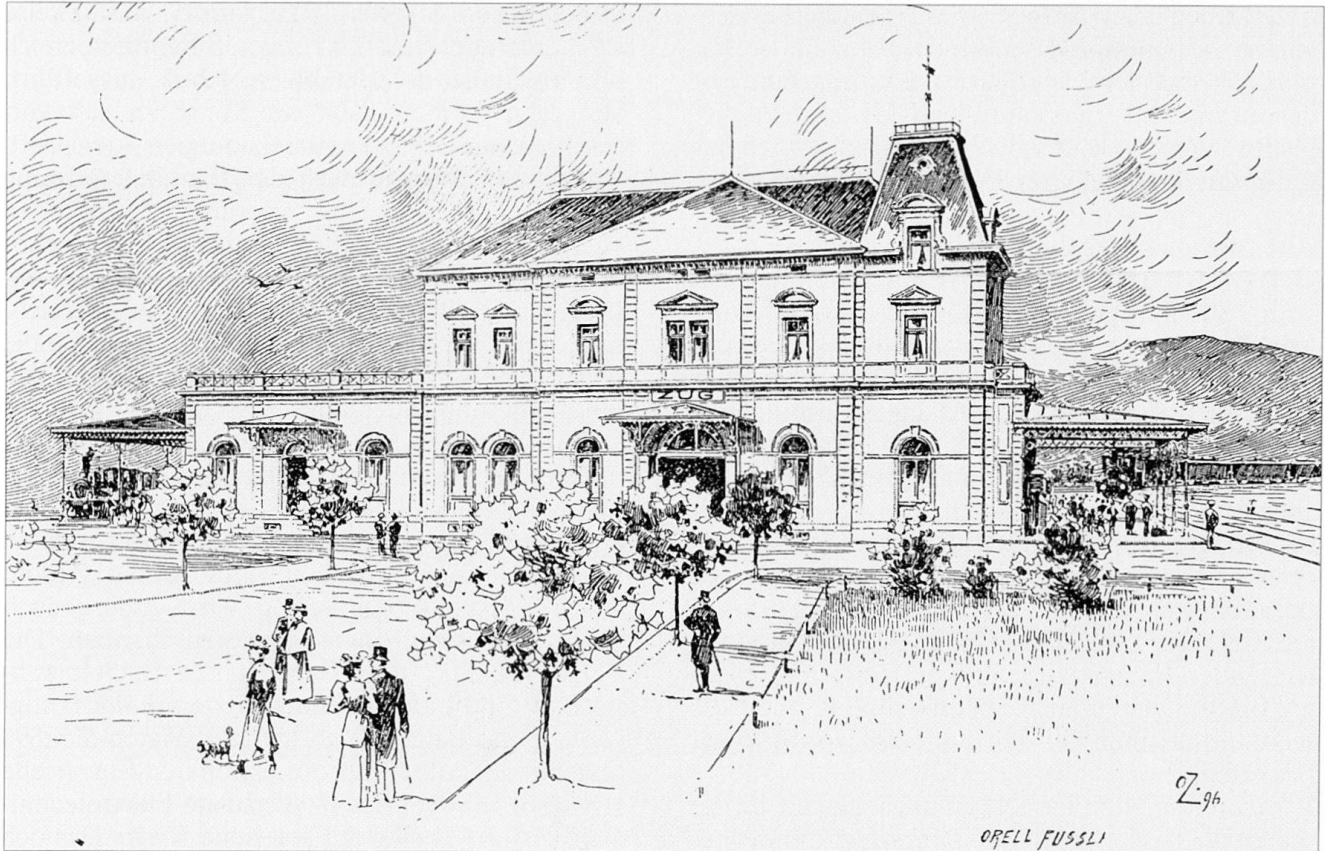


Abb. 18 *Bahnhof Zug*. Die bei Orell Füssli in Zürich 1896 gezeichnete Vorlage wurde vor der Bahnhöferöffnung publiziert. Im Gegensatz zum Bahnhof von 1864 löste jener von 1897 eine bis heute das Stadtbild von Zug prägende, bauliche Entwicklung aus.

wurde aber die nur 16 m hohe Hauptfassade bemängelt. Nach exakten Angaben über Dimension von Stationsgebäude, Güterschuppen, Lokomotiv- und Wagenremise wurde die Bahnlinie Zug-Goldau innerhalb der stadtzugerischen Grenzen besonders anschaulich kommentiert:

«Vom Bahnhof Zug aus zieht sich der Schienenstrang in schwacher Kurve nach links über einen 240 m langen steinernen Viadukt. Dieser durchschnittlich 4 m hohe, 21 Öffnungen à 7,10 m zählende Viadukt trennt das Bahnhofgebiet von dem eigentlichen Stadtgebiet; weshalb wir in Zukunft auch in Zug gewissermassen ein Quartier mit dem Titel 'extra muros' zu bezeichnen haben werden. Hinter der Seifenfabrik (siehe *Bahnhofstr.* 30) im Dreiangel, wo die Dreiangelstrasse (siehe *Dreiangel* und *Poststrasse*) von einer 13,40 m weiten und 4 m hohen Eisenbrücke überfahren wird, beginnt der gewaltige Einschnitt in den sog. 'Guggihügel', dessen Ausbruchmaterial zur Anschüttung der neuen Bahnhofanlage Verwendung fand. In der Nähe der 'Schanz' bei der altersgrauen Löbern beginnt der 529 m lange Tunnel, der in weitem Halbkreis die Stadt Zug umfährt und hinter der Solitude (siehe *Zugerbergstr.* 6) mit einem ziemlich bedeutenden Erdschnitt endet. Von hier zieht sich die Bahn, immer parallel mit der Landstrasse und in einer Höhe, die gestattete, sämtliche Strassen und Wege mit Leichtigkeit zu überfahren, jedoch stetig steigend (bis 10‰), durch die herrlichsten Bauerngehöfte unseres Kantons...»⁵⁶

Der neue Bahnhof wurde am 31. Mai 1897 mit einer «Fest-Feier» eröffnet (Abb. 18). Das alte Aufnahmegebäude liess die Nordostbahn-Direktion von Baumeister Johann Landis Stein für Stein abtragen

und 1898 in Zürich-Wollishofen wieder aufbauen. Der Bahnhof von 1897 ist im Fremdenführer von Rudolf Weiss 1904 stolz als «Hauptstation der Bundesbahnen und Kopfstation der Gotthardlinie. Buffet. Täglicher Verkehr 60–80 Züge» aufgeführt.⁵⁷ Kurz nachdem die – wie für den Bahnhof von 1864 – arg umstrittene Standortfrage im Frühjahr 1893 definitiv mit einem Neubau an der heutigen *Alpenstrasse* 20 gelöst war, wurde sofort die Umgebung des damals wieder im Grünen und in einiger Entfernung vom Stadtzentrum geplanten Inselbahnhofs mit einer vorausschauenden Quartierplanung definiert. Nach den aus der Vorstadt-Katastrophe gewonnenen Erfahrungen wurde das von Heim, Moser und Bürkli vorgeschlagene «rationelle Strassennetz» weitergeführt, und zwar gemäss ihrer Begründung vom 16. Dezember 1887: «Was einer ländlichen Bevölkerung möglich ist, sollte aber bei einer einsichtigeren städtischen Bevölkerung um so mehr durchführbar sein, als die Vortheile einer richtigen Parzellierung für städtisches Gebiet noch weit grösser sind.»⁵⁸ Auf seinem «Projekt für eine Quartieranlage in der Umgebung des neuen Bahnhofs in Zug» vom 30. März 1893 übernahm Ingenieur Bringolf die Blockrandstruktur und schlug eine axiale Verlängerung der Strassenzufahrt vom alten zum neuen Bahnhof mit drei Querstrassen

unterschiedlicher Grösse vor: die heutige Bundesstrasse beziehungsweise Bundesplatz, die weiter nördlich realisierte Gotthardstrasse und eine vor der nördlichst angenommenen Häuserzeile geplante Stichstrasse. Nördlich und nordwestlich des Bahnhofs innerhalb der Wendeschleife zeichnete Bringolf mit gestrichelten Linien ein erweiterbares orthogonales Strassensystem und nannte die Gegend «Industriegebiet». Im weiteren Projekt vom 22. Dezember 1893 wurde diese Bezeichnung weggelassen, die Blockrandstruktur bis über die Baarerstrasse hinaus geführt und das neue Quartier mit dieser Strasse durch eine Unterführung verbunden, die 1973 als «Gubelloch» gebaut wurde. Die heutige Alpenstrasse wurde vom Bahnhof bis zum See als Allee dargestellt. Der von der Stadt beauftragte Zürcher Ingenieur Conrad Arnold lieferte seine Strassenpläne am 6. April 1895. Sie betrafen einerseits die nördlichen vom Postplatz ausgehenden und die südlichen bis zur Gimenen führenden Strassenzüge und andererseits Varianten für die Quartieranlage beim Bahnhof, wobei die letzteren deutlich auf den Projekten von Bringolf basierten.⁵⁹

Die für Zug auffallende Planungstätigkeit in der ersten Hälfte der neunziger Jahre zeigt die Bedeutung, die man dem neuen Bahnhof zumass. Die

orthogonalen Strassennetze wurden ansatzweise im Norden der Stadt, im engeren Bahnhofbereich und im Gebiet der Metallwarenfabrik, ausgeführt. Hingegen wurden nach wie vor keine der vorgeschlagenen Blockrandbebauungen realisiert. Knapp drei Monate nach der Bahnhoferoöffnung wurde in Erwartung einer «voraussichtlich binnen kurzer Zeit» einsetzenden Bautätigkeit ein neues und strengeres «Bau-Gesetz für die Stadt Zug» am 19. August 1897 erlassen, das auch die Aufzeichnung eines Kataster- und Bebauungsplanes für die erwarteten Neubauquartiere forderte. Die Bebauungspläne und Bebauungsplanskizzen, entworfen vom Basler Gewerbeschullehrer Franz Menteler und gezeichnet von Josef Keiser, lagen 1902 vor. Sie übernahmen grösstenteils die vorangegangenen Planungen der Ingenieure Robert Moser, Arnold Bürkli, Hermann Bringolf und Conrad Arnold sowie jene von Josef Keiser selbst, ohne jedoch eine geschlossene Bauweise vorzuschreiben. Die Zeit des quantitativ grossen Wachstums, ja ein wahrer Bau- und Industrieboom setzte mit der Fertigstellung des Bahnhofs ab 1897 ein. Waren die 1890 erstellte Zigarrenfabrik Kerckhoffs & Cie. (siehe *Aegeristr.* 56) oder das 1896 erbaute Electrotechnische Institut Theiler & Cie. (siehe *Hofstr.* 13) noch nicht auf die Nähe des Bahnhofs angewiesen, so



Abb. 19 Der zweite offizielle Strassenplan für Zug. Lithografie, gezeichnet und veröffentlicht von Josef Keiser, 1904. Auf diesem Plan der Stadt Zug und Umgebung wird die nach Norden sich ausdehnende Industriestadt abbildungswürdig.

entstanden nun im Norden der Stadt um den Bahnhof in dichter Folge Industrie- und Gewerbebauten, Gasthäuser, Hotels und grosse Mehrfamilienwohnhäuser. Von den ersteren seien erwähnt: 1897 städtisches Gaswerk (siehe *Aabachstr.* 7), 1897/98 Untermühle Zug AG (siehe *Untermühleweg* 1–5), 1897/98 Ausbau der Metallwarenfabrik (siehe *Baarerstr.* 14–22) Richtung Industriestrasse, 1898 Schweizerische Glühlampenfabrik (siehe *Baarerstr.* 113) und 1900 Kistenfabrik Zug (siehe *Baarerstr.* 139). Dazu folgten Gastbetriebe: 1896 Restaurant Bären (siehe *Baarerstr.* 30), 1897 Restaurant Baarerhof (siehe *Baarerstr.* 65) und Restaurant Güterbahnhof (siehe *Baarerstr.* 97), 1897/98 Hotel Schweizerhof (siehe *Alpenstr.* 15) und 1899 Hotel Zugerhof (siehe *Alpenstr.* 11). Ferner entstanden 1898 Geschäftshaus Zum Merkur und Zur Fortuna (siehe *Bundesplatz* 3–5), 1898/99 Doppelwohnhaus Klausenhof (siehe *Bundesstr.* 4–6) und 1899 Doppelwohnhaus Gotthardhof (siehe *Gotthardstr.* 17–19). Weitere Wohn- und Gewerbebauten wurden an der Industrie- und Poststrasse bis zur vom Bahnhof trotz der Bezeichnung ziemlich entfernten Bahnhofstrasse erstellt (Abb. 19).

2.6 Alt-Zug und Neustadt

Wurde anlässlich der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Bahnhofs am 31. Mai 1897 das abgebrochene Baarertor als temporäre Festarchitektur wieder symbolisch aufgebaut⁶⁰ (Abb. 20), so hatte diese Zuger Haltung Tradition und beruhte nicht zuletzt auf den Erfahrungen mit Prozessionen wie beispielsweise jener am Fronleichnamstag. Kirchliche oder weltliche Festumzüge unterschieden sich nicht stark voneinander. Festbögen, Brunnen und Torverzierungen gestaltete auch der Kunstmaler Georg Spillmann für den prozessionsartigen Umzug der «fünfhundertjährigen Jubelfeier des Eintritts des Cantons Zug in den eidgenössischen Bund» am 27. Juni 1852. Die in neugotischer Manier gezeichneten Entwürfe⁶¹ entsprachen dem Stil der Zeit, die gerade wieder das späte Mittelalter und die vermeintlich gloriose Vergangenheit zu entdecken begann. 1844 wurde der Archivturm (siehe *Grabenstr.* 18) neu mit einem Zinnenkranz als oberem Mauerabschluss geschmückt. Im Altstadtbereich wurde bei grossen Neu- und Umbauten bis nach der Jahrhundertwende möglichst historisierend gestaltet – mit mächtigen Treppengiebeln oder mit dekorativen Fassadenmalereien. Gotisierende Vorzeichnungen für die Stadtkanzlei (siehe *Kolinplatz* 14) fertigte Stadtschreiber Anton Wickart bereits 1866 an. Der Neubau war 1868 fertiggestellt von Dagobert Keiser Vater, der 1874–76



Abb. 20 Zur Eröffnung des Bahnhofs 1897 wurde das abgebrochene Baarertor wieder aufgebaut. Zeitgenössische Fotografie.

das alte Spital zum Burgbachschulhaus (siehe *St.-Oswalds-Gasse* 3) umbaute und dessen hohe Zinnengiebel bei der benachbarten Turnhalle (siehe *Dorfstr.* 12) noch 1898/99 vereinfachend wiederholte. Am 18. Mai 1879 war auch das Historische Museum im Rathaus (siehe *Unter-Altstadt* 1) eröffnet worden. Die Rathausfassade selbst wurde 1896 mit dekorativen Fresken verziert, der benachbarte heutige Rathauskeller (siehe *Ober-Altstadt* 1) bis 1904 in eine «sog. altdeutsche Weinstube» umgebaut und die Hausfronten wurden mit Themen aus der Zuger Kriegsgeschichte bemalt. Ebenfalls 1903 wurde das damalige Bossardhaus (siehe *Kolinplatz* 15) von Camanini & Kniep, 1903/04 das Haus Zur Münz (siehe *Zeughausgasse* 14–16) von Christian Schmidt und 1904 das Hotel Post (siehe *Zeughausgasse* 3) von Kaspar und Emil Weber mit figürlichen und dekorativen Fassadenmalereien ausgezeichnet.

Der Zeittrend machte auch vor den Türen der Sakralbauten nicht halt. Für die zwei Stadtkirchen St. Oswald (siehe *St.-Oswalds-Gasse*) und alt St. Michael (siehe *Kirchmattstrasse*) sind Um- und Neubauprojekte bis ins 20. Jahrhundert aktuell. Die Neugotisierung der St. Oswaldskirche wurde 1849 begonnen und bis über 1890 fortgesetzt. Nach dem 1892/93 gesamtschweizerisch ausgeschriebenen Projektwettbewerb für einen Neubau von St. Michael erwog man aus Kostengründen vorerst die eventuelle Erweiterung der St. Oswaldskirche. Der von Heinrich von Segesser-Crivelli projektierte Umbau bezweckte, die Kirche durch ein mächtiges Querschiff zu vergrössern, den Chor und einen Turm neu zu erstellen. Professor Johann Rudolf Rahn bekämpfte energisch das seiner Ansicht nach verwerfliche Projekt, «das die Zerstörung eines ehr-

würdigen und ansprechenden Denkmals bedeute und das zu einem Auswege führe, der unzulänglich und ästhetisch verfehlt, von kommenden Generationen als Halbwerk und Hemnis beurteilt würde». Mit seinem ausführlichen Artikel in der *Neuen Zürcher Zeitung* vom 15. März 1894 entfachte Professor Johann Rudolf Rahn einen nationalen Sturm der Entrüstung samt Beifallsbekundungen und Gegendarstellungen in der schweizerischen Fachpresse.⁶² Die Zuger lehnten das Umbauprojekt dann im gleichen Jahr ab und entschieden sich am 3. Juli 1898 für das 1894 erstprämierte Projekt Neubau St. Michael von Robert Curjel und Karl Moser. Die Bemühungen der «Schweizerischen Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler» um die Rettung der barocken Kirchausstattung und der neu entdeckten, qualitätvollen Wandmalereien aus der Mitte des 15. Jahrhunderts sowie um vollständige Dokumentationsaufnahmen waren erfolgreich.⁶³ Die abgelösten Fresken befinden sich heute im Schweizerischen Landesmuseum in Zürich, die Dokumentationsaufnahmen im Eidgenössischen Archiv für Denkmalpflege in Bern und die barocke Ausstattung seit 1906 in der Dreifaltigkeitskirche in Konstanz. Mit dem Abbruch von alt St. Michael wurde am 3. Oktober 1898 begonnen. Den Neubau der Pfarrkirche St. Michael (siehe *Zugerbergstrasse*) weihte Bischof Leonhard Haas am 5. Oktober 1902.

Zwischen 1850 und 1900 hatte sich die Stadtzuger Bevölkerung beinahe verdoppelt, nämlich von 3302 auf 6508 Einwohner. Öffentliche Dienstleistungsbetriebe wurden vorwiegend am Postplatz neu angesiedelt oder erweitert. Nachdem Anfang 1899 alt St. Michael samt Kirchturm abgebrochen worden war, hatte im gleichen Jahr der 1762 und 1882 errichtete sowie 1892 umgebaute «einzig symmetrisch-monumentale Profanbau des alten Zug»⁶⁴, das Landwingsche Fideikommissgebäude (siehe *Poststr.* 2), dem Post- und Telegrafenneubau zu weichen, den 1899–1902 Heinrich von Segesser-Crivelli erstellte. Die Wasserwerke Zug liessen auf dem 1899 erworbenen Grundstück ab 1905 ihr Verwaltungsgebäude (siehe *Poststr.* 6) planen. An der Stelle des Hotels Bellevue und des 1904 geschlossenen Stadttheaters, die beide 1912 abgebrochen wurden, war der Neubau des Kantonalen Verwaltungsgebäudes von Dagobert Keiser und Richard Bracher 1915 fertiggestellt. Weiter im Süden der Stadt begann 1907 die Bautätigkeit für das Theater-Casino (siehe *Artherstr.* 4), und in den Jahren 1905 bis 1911 wurde die Fabrikanlage Landis & Gyr (siehe *Hofstr.* 13) erstmals erweitert (Abb. 21). Zur Neubelebung des Fremdenverkehrs und zur Propagierung von Zug als Fremdenstadt tauchte im Frühjahr 1905 das Projekt einer Bergbahn auf den Zugerberg auf. Die Bahngegner verwiesen vorab auf die touristisch ungünstige, geographische Nähe

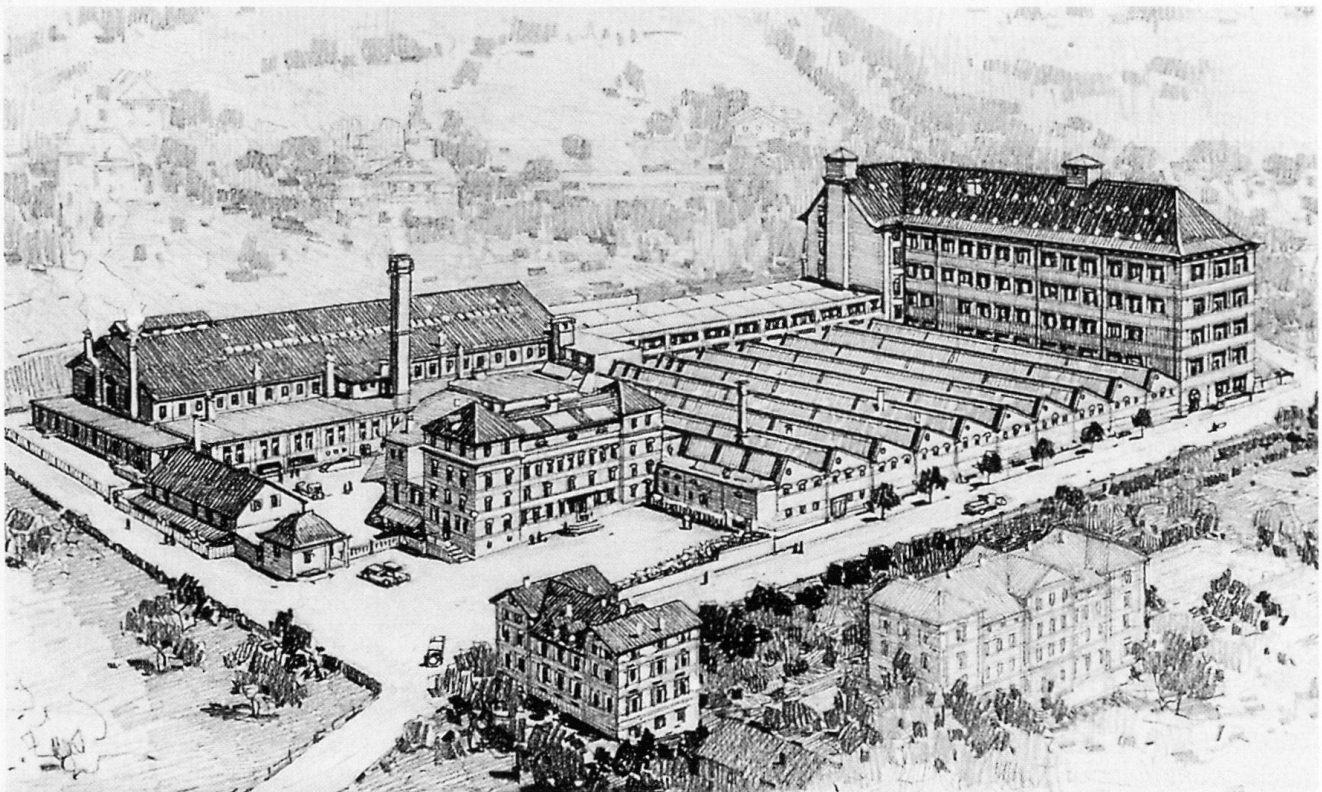


Abb. 21 Landis & Gyr AG. Anonyme Zeichnung der Fabrikanlagen an der Hofstrasse, um 1920. Der heutige Weltkonzern verlegte seinen Hauptsitz 1929 an die Gubelstrasse, nachdem 1928 die Gemeindeversammlung die Umzonung des Schleifereals bewilligt hatte.

zu Luzern und Zürich, auf den Ruf von Zug als einer Fabrikstadt und auf die noch unvergessene Vorstadt-Katastrophe.⁶⁵ Trotzdem stimmten die Einwohnergemeinde am 26. März und die Bürgergemeinde am 9. April 1905 dem Projekt der Zugerbergbahn zu. Der Verkehrsverein Zuger- und Aegerisee und Umgebung liess unverzüglich ein Chaletbüro in der *Vorstadt* projektieren. Eine zweite städtische Badanstalt wurde 1906 am *Alpenquai* erbaut, und die auch für Einheimische bestimmte Zugerbergbahn nahm am 14. Mai 1907 den Betrieb auf. Der 1904 von Josef Keiser veröffentlichte Stadtplan zeigt die oberhalb der Altstadt noch zurückhaltende Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern den Zugerberghang hinauf. Eine intensivere Bautätigkeit setzte hier ab 1910 ein und war mehrheitlich auf die bestehenden Erschliessungswege ausgerichtet. In der Altstadt wurde Wert auf repräsentative Bauwerke gelegt, was sich in zahlreichen Restaurierungen manifestierte, und der Postplatz begann, an Bedeutung den altherwürdigen Kolinplatz zu übertreffen.

Mit «Neustadt», einem für Stadterweiterungen immer wiederkehrenden Begriff, wurde in Zug seit der Jahrhundertwende das sich von der äusseren Post- über die Baarerstrasse und weiter gegen Westen ausdehnende Quartier bezeichnet. Der auch durch die Industrialisierung bedingte Bevölkerungszuwachs und Zustrom von Nichtkatholiken

führte hier zum ersten protestantischen Kirchenbau (siehe *Alpenstrasse*) in der Stadt Zug; er wurde mit zürcherischer Unterstützung erbaut und konnte am 4. Februar 1906 eingeweiht werden. In unmittelbarer Nachbarschaft wurde das nach dem Burgbachschulhaus zweite städtische Schulhaus 1908/09 errichtet. Dieses Neustadt-Schulhaus von Dagobert Keiser und Richard Bracher hatte die Fachpresse wegen der von den Architekten farbenfreudig veranlassten, künstlerischen Ausgestaltung gross gelobt (siehe *Bundesstr. 2*). Die gerade für das Neustadt-Quartier von den Planern im Vorfeld des Bahnhofs von 1897 vorgeschlagenen Blockrandstrukturen fanden hingegen keine Beachtung. Ebenfalls in lockerer Einzelbauweise entstanden 1908 das bei der Strafanstalt situierte Absonderungshaus (siehe *Aabachstr. 5*), das Eidgenössische Zeughaus (siehe *Baarerstr. 147*), 1911 das städtische Schlachthaus (siehe *Ahornstrasse*) und 1913/14 die Verzinkerei Zug (siehe *Industriestr. 66*). In dem 1897 als «extra muros» beschriebenen Stadtteil säumten abwechselnd Grossfabriken, Kleingewerbe- und Magazinbauten nebst Mehrfamilien- und Mietshäusern die rechtwinklig angelegten Strassen. Erst der katholische Kirchenbauverein für das Neustadtquartier protestierte gegen die seiner Meinung nach für das Stadtgebiet unzumutbare, 1912 projektierte Erweiterung der Metallwarenfabrik (siehe *Baarerstr. 14–22*, Abb. 22).⁶⁶ Die 1880 «an der äus-



Abb. 22 Metallwarenfabrik Zug AG. Foto Swissair, 1922. Der längs der Baarerstrasse 1880/82 erstellte und 1912 um knapp 50 m nach Süden erweiterte Backsteinbau war über ein Jahrhundert das auch architektonisch bildhafte Zeugnis der Industriestadt Zug.

sersten Grenze der Stadt» erbaute Fabrik beharrte auf ihrem Standort; die katholische Quartierkirche wurde als Guthirtkirche 1936/37 trotzdem an der *Baarerstrasse* erstellt.

Nach der Verdoppelung innert eines halben Jahrhunderts stieg die Bevölkerungszahl im Zeitraum von 1900 bis 1920 noch um mehr als ein Drittel auf 9499 Einwohner. Der Wohnungsbau wurde auch in der Stadt Zug zu einer vordringlichen Aufgabe. Die Metallwarenfabrik als damals grösstes Unternehmen liess ab 1907 nordöstlich ihres Betriebsgeländes zuerst von Karl Peikert mit Grünanlagen aufgelockerte Arbeiterhäuser an der *Metall-, Bleichi- und Haldenstrasse* erbauen. In der näheren Umgebung an der *Sonnenstrasse* begann Hans Studer 1910 mit der Einfamilienhauskolonie Lauried für die Bahnbeamten Hirzel und Koch. Die bescheidenen, einen hohen Wohnwert aufweisenden Bauten mit teils geschweiften Satteldächern erinnern an den von der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz mit Abgabetermin auf 15. Mai 1908 ausgeschriebenen Wettbewerb «für einfache Wohnhäuser». Nach der Jurierung der 152 eingegangenen Beiträge wurden dreissig Arbeiten publiziert: «Die Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz will damit nur Anregung geben und vor allem weitesten Kreisen klar und deutlich zeigen, dass es in der Tat möglich ist, auch mit bescheidenen Mitteln bequem und praktisch und doch schön und heimatlich zu bauen; es ist nur nötig, dass sich der Bauherr einem fähigen Architekten anvertraue, der Entwurf und Ausführung den Bestellern und der Örtlichkeit anzupassen versteht.»⁶⁷ Die Einwohnergemeinde Zug engagierte sich 1919 erstmals im städtischen Sozialwohnungsbau und liess von Emil Weber Reihenhäuser und Doppelwohnhäuser an der *Hertistrasse* errichten. Für die 1919 gegründete Gemeinnützige Baugenossenschaft stellte Johann Landis 1919 und 1920 an der *Gartenstadtstrasse*, am *Flieder- und Nelkenweg* Doppeleinfamilienhäuser auf, wobei auf Antrag der städtischen Baukommission die zweite Etappe mit braunen Holzschindeln im Chaletstil ausgeführt werden musste. Ab 1910 und verstärkt ab 1919 hatte sich die Wohnbautätigkeit von der Gegend der *Industriestrasse* auf das Gebiet der noch kaum bebauten Affolternschleife verlagert, das Hermann Bringolf 1893 versuchsweise als «Industriegebiet» definiert hatte. Ebenfalls für dieses Gebiet innerhalb der Bahnschleife schrieb die Bau- und Wohn-genossenschaft zugerischer Arbeiter und Angestellten auf 1. Dezember 1919 einen Wettbewerb für eine Wohnkolonie aus. Die Jury unter dem Vorsitz von Landis & Gyr-Präsident Dr. Karl Heinrich Gyr prämierte anfangs 1920 von den 93 eingegangenen fünf Projekte, empfahl aber keinen Entwurf zur

Ausführung.⁶⁸ Die Gründe für das Scheitern dieses Wettbewerbs lagen vermutlich in der Grösse des Bauvorhabens. Die Landis & Gyr-Bauabteilung erstellte 1921 in der *Gartenstadtstrasse* zwei Zeilen mit Reiheneinfamilienhäusern. Private Unternehmen und Wohnbaugenossenschaften setzten den Bau von Arbeitereinfamilienhäusern mit Zier- und Nutzgärten fort. Die Landis & Gyr war 1928 die grösste Landbesitzerin im Schleifeareal. Nach einer von der Stadt und der Gemeindeversammlung im April 1928 bewilligten Abänderung des 1925 genehmigten generellen Bebauungsplanes verlegte die Firma aus Platzgründen 1929 ihren Hauptsitz von der *Hof-* an die *Gubelstrasse*. Der Gartenstadt-Charakter der in der Nähe der Fabriken angesiedelten Arbeiter- und Angestelltenhäuser blieb bis heute ziemlich erhalten.

Seit dem 1925 erstmals über das gesamte Stadtgebiet erstellten generellen Bebauungsplan verläuft die bauliche Entwicklung während Jahrzehnten in den vorgegebenen Strukturen längs der alten Wege und der im 19. Jahrhundert geschaffenen Strassen. Die von Johann Landis 1912, 1926 und 1930 erstellten «Superblöcke» (siehe *Baarerstr.* 40–48, 54–60, 103–109) mit imponierend langen, geschlossenen Strassenfronten unter hohem, abgewalmtem Satteldach prägen die moderne Kleinstadt jener Zeit genauso wie die ersten Flachdachbauten 1928 von Max Schneebeili (siehe *Schanz* 2) und von Dagobert Keiser und Richard Bracher (siehe *Bahnhofstr.* 23–25). Gegen Jahresende 1928 wurde ein dritter, nun von Heinrich Peikert geplanter Flachdachbau (siehe *Industriest.* 30) noch genehmigt, jedoch der vierte dann von Theo Hochstrasser projektierte (siehe *Baarerstr.* 38) erst nach positivem Bescheid von Max Haefeli bewilligt. Der Zürcher Architekt war von der Stadt gefragt worden, ob vom Standpunkte des Heimatschutzes aus solche Bauten bewilligt werden sollen oder die Baugenehmigung zu untersagen sei. «Würde die Behörde in dieser Hinsicht den Bauherren einen Dienst erweisen, wenn sie die Ausführung der Flachdachbauten einfach untersagen und die Erstellung der bis anhin üblichen Dächer verlangen würde?»⁶⁹ Mitten in dieser Flachdach-Diskussion veröffentlichte Richard Bracher das Haus Phönix (siehe *Bahnhofstr.* 23–25) und erklärte das «ebene Dach» als ausgesprochenes Element der neuen Bauweise:

«Wenn wir die derzeitige bauliche Entwicklung der Stadt Zug ins Auge fassen, muss festgestellt werden, dass augenscheinlich der Dornröschenschlaf vom alten Zug weicht und diese Stadt mitgerissen wird in die brandenden Wogen der Neuzeit. Es mag für viele, die eng mit der Tradition verbunden sind und die fest im Ueberlieferten wurzeln, ein schmerzliches Erwachen bedeuten, denn der Wechsel der Baugesinnung seit Kriegsende ist so offensichtlich und krass, wie er in keiner Zeit so unvermittelt, als Bruch mit der Tradition in Erscheinung getreten ist.»⁷⁰