

# 125 Jahre Industriegeleise der Korporation Zug

«Güter auf die Schiene» - für diese verkehrspolitische Haltung war es Ende Oktober 2020 ein trauriger Moment, als der letzte Güterzug zwischen der V-Zug und dem Bahnhof Zug verkehrte. Gleichzeitig markierte das Ende der letzten verbliebenen Nutzung des Industriegeleises ein Jubiläum: vor genau 125 Jahren begann seine Geschichte.

Sie ist wenig bekannt und kaum erforscht. Die Korporation Zug nimmt das kürzlich erschienene Buch «Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)» zum Anlass, neue Erkenntnisse in einem Zusatz zu publizieren. Es sind erste Forschungsergebnisse auf der Basis von bisher nicht ausgewerteten Primärquellen und erzählt werden im Folgenden einige wichtige Meilensteine in der Geschichte dieses Industriegeleises.

## Viel Land am richtigen Ort

Am Anfang stand der komplett neu gebaute Bahnhof Zug an der kürzesten Verbindung zwischen Zürich und dem Gotthard einerseits und Luzern andererseits. Ende Oktober 1894 genehmigte der Bundesrat die letzten Teile des neuen Bahnhofes und damit war festgelegt, wie das Bahnhofsareal samt grossem Güterbahnhof aussehen würde. (vgl. Buch Seite 27 ff.).

Die Ausrichtung der Bahnhofanlage Richtung Norden kam der Korporation Zug als dortige Landeigentümerin gelegen und bald traf eine erste Anfrage für Landerwerb bei ihr ein.

## Korporation will vom neuen Bahnhof profitieren

Am 7. April 1895 findet eine Korporationsgemeindeversammlung statt. Das Zuger Volksblatt berichtet ausführlich. Viel zu diskutieren gibt *«das Landkaufbegehren der Firma Keller u. Cie. Der Verwaltungsrat beantragte ohne weitere Motivierung, es sei auf das Begehren der genannten Firma um ca. 22,000 m<sup>2</sup> Land in der Nähe des neuen Güterbahnhofes zu 1 Fr. per m<sup>2</sup> nicht einzutreten»*.

Schliesslich wird das Geschäft mit verschiedenen Aufträgen an den Korporationsrat zurückgewiesen, wie die Zuger Nachrichten (ZN) zu berichten wissen:

*«1) Der Korporationsrat möge mit der Nordostbahn in Unterhandlung treten betreffend Anlage von Industriegeleisen westlich und östlich der neuen Bahnlinie;*

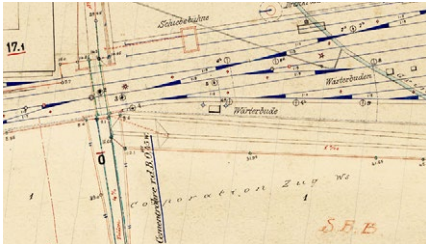


Das Industriegeleise brachte der Korporation fast von Beginn weg viel Ärger und internen Zwist. Mehrere Rechtsverfahren verursachten hohe Prozesskosten. 1913 veröffentlichte der Korporationsrat dazu eine 66-seitige Broschüre.



- 2) er möge unter Zuzug von Fachleuten die Frage studieren, wie die Allmend für industrielle Zwecke nutzbar gemacht werden könne; und
- 3) innert 4 Monaten Bericht und Antrag stellen, zu welchen Bedingungen auf der Allmend an Private Land verkauft werden soll.»

## Land verkaufen ...



Katasterplan von 1901, auf dem die beiden 1897 gebauten Gleisanschlüsse der Untermühle und der Baumaterialienfabrik, nachmalig Kistenfabrik, eingetragen sind.

Genau vier Monate später beschliesst die Korporationsgemeinde, auf das Kaufbegehren der «Firma Keller & Cie. (Keller u. Spillmann)» einzutreten. Es sind jetzt nur noch 5'600 m<sup>2</sup>, denn die Nordostbahn erlaubt Industriegeleiseanschlüsse nur östlich der Bahnlinie. Wieder berichten die ZN. Keller bietet Fr. 1.20 pro m<sup>2</sup>, die Korporation beschliesst aber, dass «der Verkauf auf dem Versteigerungsweg erfolgen soll und zwar soll das Mindestgebot Fr. 1.40 pro m<sup>2</sup> betragen.» In der daraufhin angesetzten Versteigerung macht ein anderer das Rennen: «Hr. Karl Stocklin, Vater, ersteigerte an der am 20. ds. [Monats] von der Korporation Zug angeordneten Steigerung von Allmendland in der Nähe vom Güterschuppen bei der Ziegelhütte an der Baarerstrasse ca. 6000 m<sup>2</sup> mit 1.45 per m<sup>2</sup>.»

Damit ist der Anfang gemacht. Am 9 Februar erscheint in den beiden Zuger Blättern und in der NZZ mehrmals ein grösseres Inserat für den Verkauf von «Bauterrain» für «industrielle Unternehmungen». Aus dem Inserat: «Die Korporation Zug ist im Falle, in nächster Nähe des neuen Bahnhofes — mit und ohne Industriegeleise — in grössern oder kleinern Parzellen ebenes Bauterrain abzugeben. (...) Die prächtige und zentrale Lage am bedeutenden Eisenbahnknotenpunkte (Anfangsstation der Gotthardbahn und Zwischenstation der Linie Zürich-Luzern), überaus günstige Verkehrsverhältnisse, elektrische Trieb- und Lichtkraft und beste Quellwasserversorgung der Wasserwerke Zug, mässige Steuern etc. lassen eine beste Entwicklung für Industrie und Gewerbe erwarten».



## ... mittels Versteigerung

In der am 3. März 1896 stattfindenden Versteigerung werden mehrere Parzellen von insgesamt 30'000 m<sup>2</sup> mit Preisen von Fr. 1.50 bis 1.90 verkauft.

Am 28. März 1896 schildern die Zuger Nachrichten die Folgen «der nunmehr abgeklärt vorliegenden Eisenbahn-Verhältnisse». Es «macht sich in und um die Stadt Zug nicht bloss vermehrte Baulust für Hausbauten, die namentlich auch für Kaufmazine u. drgl. berechnet sind, bemerkbar, sondern auch auf industriellem und gewerblichen Gebiete regt sich die Unternehmungslust».

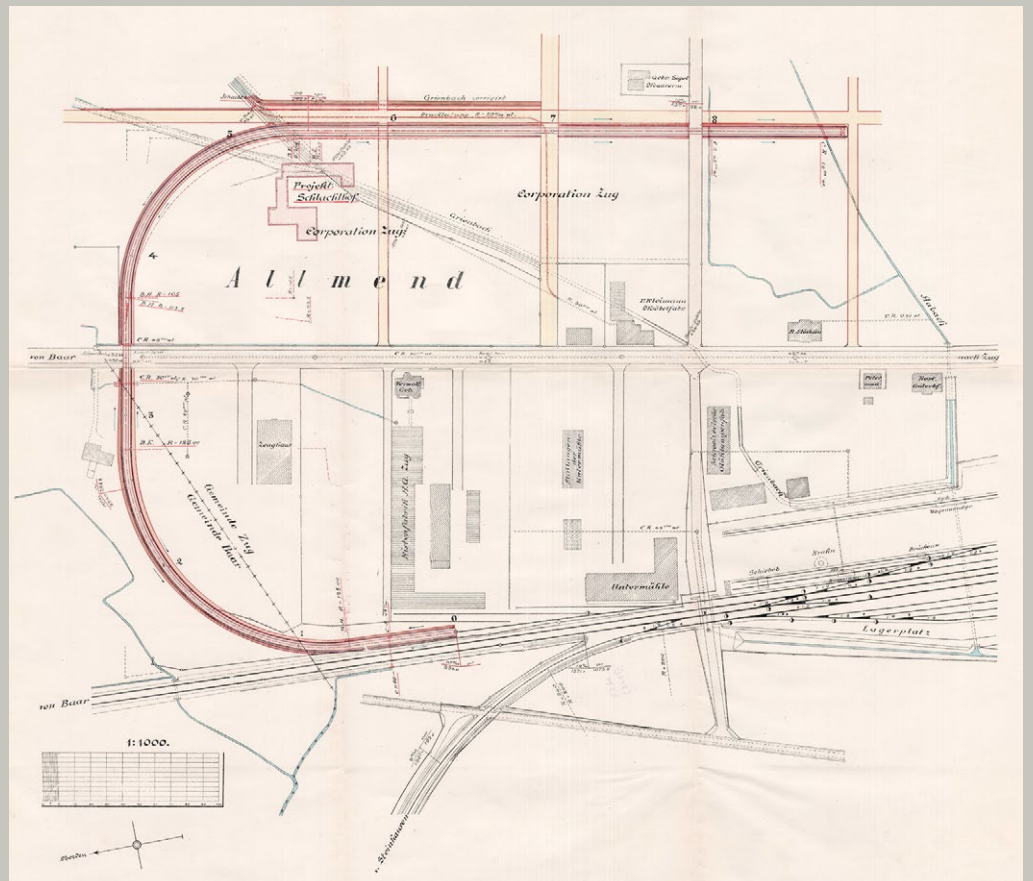
Die ZN zeigen sich gut informiert: «Die Firma Keller u. Cie. betrieb beim „Lagerhaus“ bisher die Fabrikation von Baumaterialien (Erstellung von Wandbekleidungen aus Holzwolle und Mörtel). Der diesfällige Versuch ist gutem Vernehmen nach befriedigend ausgefallen, so daß die Unternehmer (J. Spillmann, Ingenieur, und Fritz Keller) daran gehen, die Fabrikation auf breitere Basis fortzusetzen. Zu diesem Zwecke wurde bei der kürzlich stattgehabten Landversteigerung der Korporation Zug ein Areal an der Baarerstrasse erworben, um darauf die Fabrikationsgebäude zu erstellen.



↑ Rechts der Gleisanschluss der Kistenfabrik, links das Stammgeleise der Korporation. Aufnahme von 1911 oder 1912.  
Bild: SBB Historic

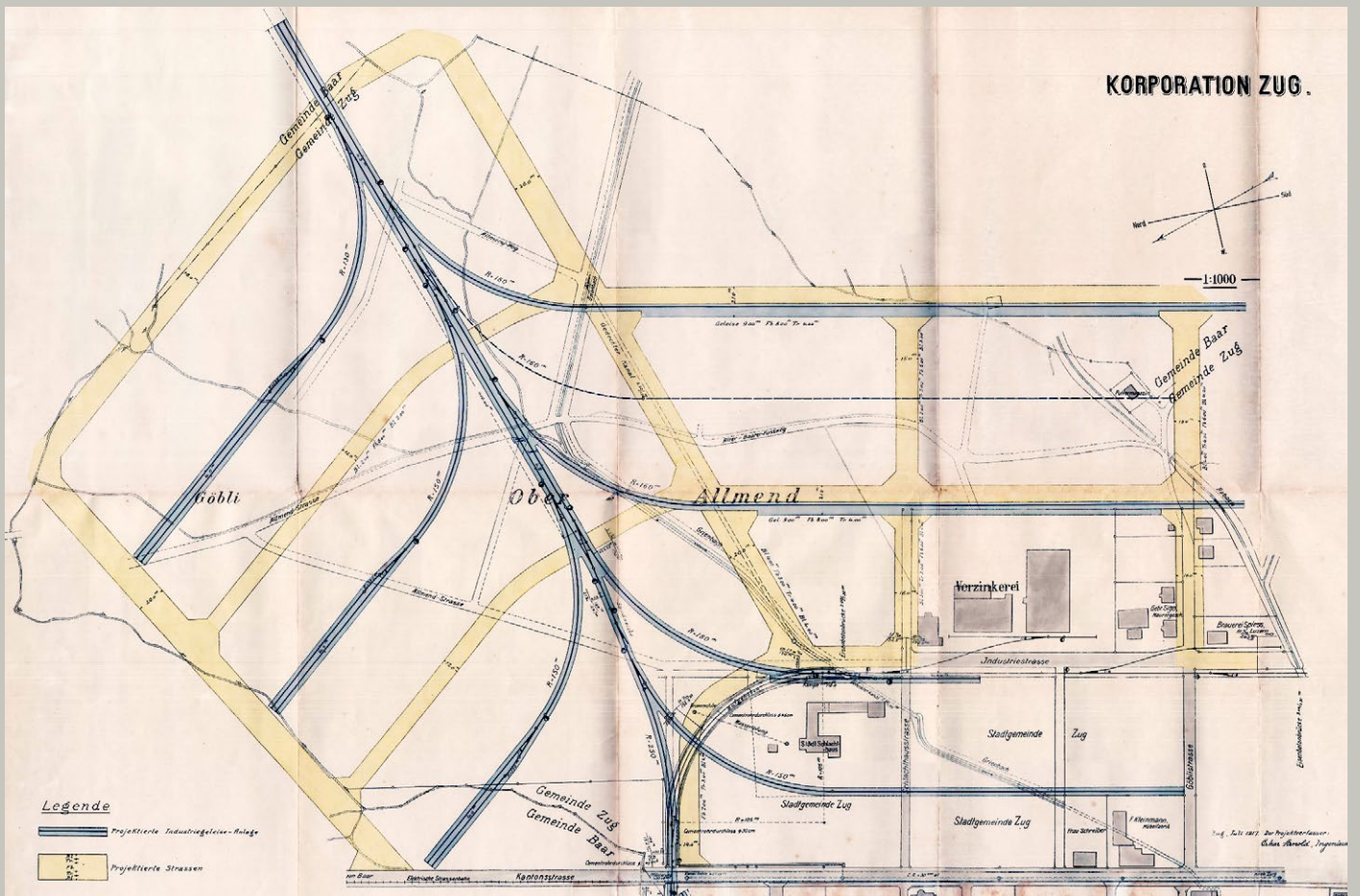
→ Der bisher unveröffentlichte Situationsplan vom 21. Februar 1911, erstellt vom Zürcher Ingenieur Arnold, zeigt das Stammgeleise der Korporation. Die Industriestrasse wird erst einige Jahre später gebaut, die Strassenerschliessung geschieht über die neu zu erstellende Schlachthausstrasse rechts neben dem «Projekt. Schlachthof».  
Bild: Archiv Korporation Zug

→ → Diese Flugaufnahme des COMET-Fotodienstes vom 7. Juli 1964 zeigt die ganze Industriegeleisanlage in ihrer grössten Ausdehnung. Ein 1911 vorgesehenes separates Gleis zum Schlachthaus wurde erst 1951 erstellt. Alle Strassenübergänge sind ebenerdig!  
Bild: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv









↑ Der Situationsplan vom Juli 1917 zeigt, wie grosszügig die Korporationsführung damals dachte. Der Plan sollte wohl dem harzigen Landverkauf in der Göbli-Allmend nachhelfen. Aber im Sommer 1917 hatte die Versorgungskrise und die massive Teuerung die Schweiz bereits fest im Griff. Bild: Archiv Korporation Zug

← Aufnahme mit Blickrichtung Süden aus den 1930er Jahren. Sichtbar sind der Abzweiger zur Verzinkerei und das Stammgeleise zum Eisenlager. Die Industriestrasse ist noch nicht geräumt - Priorität für die Schiene! Bild: Sammlung O. Rickenbacher

Illustrationen in höherer Auflösung und weiteres Material zur Geschichte des Industriegeleises



*Das Unternehmen geht nun mit dem 1. April an eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 200,000 Fr. über und führt den Titel „Baumaterialienfabrik Zug.“ (...) Die bisherigen Pächter der Untermühle Cham stehen, zuverlässigem Vernehmen nach, im Begriffe, in Verbindung mit dem Besitzer der Untermühle in Baar und einem über entsprechende Mittel verfügenden Herrn in Zug an letzterem Orte und zwar in dem neuen Bahnhofquartiere gegen Baar hin, ein großes Mühlengeschäft zu erstellen.»*

So kam es und die beiden «Verbindungsgeleise» (offizielle Bezeichnung) zur Untermühle und zur Baumaterialienfabrik waren rechtzeitig zur Eröffnung der neuen Bahnlagen und des neuen Bahnhofes Zug am 31. Mai 1897 fertig.

## Erweiterung 1911 für das Schlachthaus

Den ersten Situationsplänen des nördlichen Bahnhofareals ist zu entnehmen, dass der Gleisbogen zur Baarerstrasse von Anfang an geplant war. Realisiert wurde er aber erst 1911. Auslöser war der Bau des öffentlichen Schlachthauses durch die Stadt Zug, die einen Gleisanschluss wollte. Das Schlachthaus stand vorher auf dem Areal der Kistenfabrik, welche 1909 den Vertrag gekündigt hatte.

Die Korporation nutzte die Gelegenheit und zog das Gleis gleich weiter, bis über den Aabach (vgl. Plan Seite 3). Die Inbetriebnahme des Geleises bis zum Schlachthaus erfolgte zusammen mit dessen Eröffnung am 1. Dezember 1911. Der Rest der Strecke bis über den Aabach wurde Ende 1912 fertig.

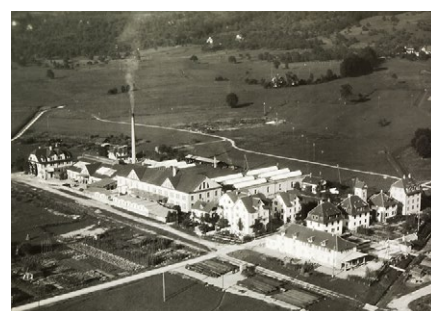
## Dem Strassenverkehr im Weg

Schon vor der offiziellen Inbetriebnahme gab es eine Reklamation wegen der Strassenquerung des Geleises über die Baarerstrasse. Am 15. November 1911 behandelt der Korporationsrat das Thema. Aus dem Ratsprotokoll:

*Die «Kantonale Baudirektion teilt unterm 8. ds. [Monats] mit, es sei bei ihr von der Automobilgesellschaft Zug Klage geführt worden, dass das über die Baarerstrasse eingelegte Industriegeleise beim Darüberfahren Schläge verursache und daher zur Hebung dieses Übelstandes Rillen oder Doppelschienen einzulegen sind. Laut Konzessionsakt von 1897 soll beidseitig und mitten dieses Geleises gepflästert werden, womit dem Übelstand vorerst begegnet werden könnte. Der Rat verfügt: Beantwortung obiger Zuschrift im Sinne der Ausführung und Anweisung des Unternehmers K. Arnold zur Vornahme dieser Arbeit in den nächsten Tagen».* Damit schien das Thema vom Tisch, es findet sich kein weiterer Protokolleintrag mehr zu den «Anschlüssen» auf den «Rumpelbus» ORION.

## 1914 – zwei neue Anschlüsse

Renato Morosoli beschreibt im Tugium 2020, wie die Verzinkerei Zug AG entstand. Zwei Angestellte der Affolter, Christen & Cie. in Basel meldeten sich bei der Metallwarenfabrik Zug, «mit der Frage, „ob wir mit ihnen eine neue Fabrik grün-



Aufnahme anfangs 1920er-Jahre mit der Verzinkerei. Gegenüber dem Eisenlager steht das Depot der Vereinigten Luzerner Brauereien, vormals Bierbrauerei Spiess. Alles mit Geleisen erschlossen.



den wollen“ zwecks „Fabrikation von verzinkten Blechartikeln und Lohnverzinkung“. Die MFZ sah gute Absatzmöglichkeiten und willigte ein. Anfang August wurde der Vertrag mit den beiden Initianten unterschrieben, im September Korporationsland zwischen Zug und Baar gekauft und noch im selben Monat mit dem Bau der neuen Fabrik begonnen. (...)

Im Dezember 1913 konstituierte sich die neue Verzinkerei Zug AG. Das Kapital kam mehrheitlich von der Metallwarenfabrik. (...) Im Frühling 1914 begann die Verzinkerei Zug mit der produktiven Arbeit und entwickelte sich rasch zur wichtigsten Tochterfirma.\* Bei Produktionsbeginn stand auch der direkte Gleisanschluss bereit.

Auch die Bierbrauerei Spiess aus Luzern wollte nun ein Verbindungsgeleise an die 1913 von der Korporation erworbene Parzelle. Mit Brief vom 31. Oktober 1914 übermittelte sie der SBB Kreisdirektion III den Plan «der projektirten, zu unserer Eiskeller-Anlage (später Dépôt) im Göbli führenden Geleise-Anlage». Die SBB hatte keine Einwände, der kurze Abzweiger zum Stammgleise wurde anfangs 1915 erstellt.

## 1916 – grosse Pläne

Bereits 1913 hatte die Korporation grosse Pläne für das neu erschlossene Gebiet in der Göbli-Allmend, wie der Plan auf dem Titelblatt des Jahresberichtes 2023 zeigt. Dann kam der Beginn des Ersten Weltkrieges dazwischen. Vermutlich wegen der Kriegs-Hochkonjunktur von 1915/1916 machte der Korporationsrat aber nochmals einen Anlauf für grossflächigen Landverkauf. Am 18. April 1916 vermerkte das Protokoll die Lancierung eines Inserates in der NZZ. Es erschien zum ersten Mal am 8. Mai 1916. Darin «offeriert die Verwaltung der Korporation Zug Industrie-Land mit Geleiseanschluss zu annehmbaren Preisen und kulantem Bedingungen». In einer ersten Kampagne wurde das Inserat bis Mitte Juni in der NZZ sieben Mal publiziert. Offenbar ohne grossen Erfolg, denn im November wurde es nochmals geschaltet.

Im Frühling 1917 blieben intensive Verhandlungen mit einem Zürcher Investor erfolglos und am 25. Juli 1917 vermerkt das Ratsprotokoll: «Die Firma welche im März des laufenden Jahres (...) ca. 50–100'000 m<sup>2</sup> Land mit Geleiseanschluss zu kaufen suchte, schreibt unter Rückgabe der zugestellten Beilagen dass sie von unserer Offerte von 2 Franken per m<sup>2</sup> keinen Gebrauch machen könne».

Der Geleiseplan auf Seite 6, den die Korporation wohl zu Werbezwecken erstellen liess, kam zu spät. Er kostete immerhin 1'266 Franken, wie dem «Industriegeleise-Konto» der Jahresrechnung 1917 zu entnehmen ist.

Dennoch war 1917 ein wichtiges Jahr, denn nach langem Hin- und Her konnte die Industriegeleisegenossenschaft gegründet werden, auch auf Drängen der Stadt. Im Stadtratsprotokoll vom 4. August 1917 lesen wir dazu: «Das Schreiben des Korporationsrates vom 27. Juli 1917 betreffend Einholung der Bewilligung an der nächsten Korporationsgemeinde zur Bildung einer Industriegeleisegenossenschaft wird zu den Akten erkannt».

Der Posten eines Industriegeleiseverwalters existierte bei der Korporation bis Ende 2023.

### Impressum

Herausgeber: Korporation Zug  
Autor: Martin Stuber, Zug  
Grafisches Konzept und Gestaltung:  
Urs Bachmann, büro für visuelle  
gestaltung, Zug und Zürich  
Lektorat: Markus Hürlimann, Zug  
Gesamtherstellung: Triner Media +  
Print, Schwyz  
www.eisenbahngeschichte.ch  
© 2024 Martin Stuber, Zug

### Quellen (Auswahl):

- Archiv Korporation Zug, (Jahresberichte, Pläne, Protokolle Korporationsrat, diverse Dokumente), mit grossem Dank an den Archivar Christian Raschle
- Protokolle des Zuger Stadtrates
- Zuger Nachrichten und Zuger Volksblatt
- \*Tugium Bd. 36 (2020): Die Metallwarenfabrik Zug vor, während und nach dem Ersten Weltkrieg; Morosoli, Renato