

# Oh!-Weh!-Bahn

Am Morgen eine Sitzung in Bern, danach eine Besprechung in Luzern und am Abend ein Theaterbesuch in Zürich. Übers Wochenende für eine kurze Shopping-Tour nach London und dann zwei Wochen Ferien in Thailand. So zu leben war unvorstellbar vor der Zeit der grossen Beschleunigung, die Mitte des 19. Jahrhunderts begann.



Am 30. Mai 1864 begrüssen die Gäste anlässlich der Eröffnung der neuen Eisenbahnlinie Luzern–Zug–Zürich den Fest-Zug im neuen Bahnhof Zug.

1846 verliebte sich Placidus Hürlimann, Buchhalter der Spinnerei Unterägeri, in ein junges Fischermädchen, das mehrmals in der Woche auf der Landstrasse barfuss an der Fabrik vorbeiging, um frische Fische ins Gasthaus Ochsen nach Zug zu bringen. An einem freien Tag nahm Placidus den sechsständigen Weg nach Zürich unter die Füsse, kaufte dort ein grosses Seidentuch als Geschenk und kehrte gleichentags wie-

der zurück. Der Effort lohnte sich: 1850 heirateten die beiden.

## Zu Fuss

Diese Geschichte, so kurz sie ist, enthält mehrere verkehrsgeschichtlich wichtige Details: Wer aus dem Ägerital hinauswollte, musste dies noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts meist auf eigenen Füssen – und oft ohne Schuhe – tun. Öffentliche

Verkehrsmittel gab es nicht, private nur wenige. Ein Pferd hatte kaum jemand, die wenigen Fuhrwerke wurden oft von Kühen oder Ochsen gezogen. Insgesamt hatte sich im Transportwesen seit dem Mittelalter nur wenig geändert. Die Transportleistung war gering, und die Bewältigung von Distanzen, die heute nicht mehr der Rede wert sind, brauchte viel Zeit. Die übliche Reisegeschwindigkeit war jene des Wande-

ners, das gängige Mass die Wegstunde. Der persönliche Radius war zwangsläufig beschränkt, der Lebenskreis lokal. Dennoch gab es Personen, die weit herum kamen, zum Beispiel Pilger, die nach Jerusalem reisten, Studenten, die in Prag studierten, Handwerker, die als Gesellen halb Europa durchquerten, Nonnen, die bis ins Elsass Spenden für einen Klosterneubau sammelten, oder Söldner, die auf dem Peloponnes gegen die Türken kämpften. Eine Fernreise war aber mühsam und voller Gefahren, in ihrem Verlauf höchst ungewiss, und sie dauerte Wochen und Monate, während heutige Reisende binnen weniger Stunden weit entfernte Weltgegenden erreichen können – und sich dort allenfalls wie einst ihre Vorfahren in einer Gesellschaft bewegen, die aus Armut und mangels moderner Infrastruktur hauptsächlich zu Fuss unterwegs ist.

### Die grosse Beschleunigung

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begannen sich diese Verhältnisse radikal zu ändern. Innert weniger Jahrzehnte überzog ein dichtes Schienennetz für die Eisenbahnen das Land und machte Orte innert Stunden zugänglich, die zuvor nur in Tagesreisen erreichbar gewesen waren. Die Eisenbahnen erschütterten die Vorstellungen von nah und fern, liessen in der Wahrnehmung Raum und Zeit schrumpfen, beschleunigten die Fortbewegung, setzten neue Massstäbe für Distanz und Dauer und eröffneten ganz neue wirtschaftliche Perspektiven.

Heute sind Geschwindigkeiten von hundert oder mehr Kilometern pro Stunde eine alltägliche Erfahrung. Eine Nostalgierese mit einer alten Dampfbahn erleben wir als gemütliche Fahrt durch die Landschaft. Einem von der menschlichen Gangart geprägten Empfinden erscheint aber das

Tempo der ersten, dreissig bis vierzig Stundenkilometer schnellen Eisenbahnen nicht als gemächlich, sondern als rasend. Das neue Verkehrsmittel erzeugte daher Ängste bis hin zur Frage, ob der Mensch diesen hohen Geschwindigkeiten überhaupt gewachsen sei.

### Der Zug kommt nach Zug

Die erste schweizerische Eisenbahn fuhr 1847 auf der Strecke Zürich–Baden. Bis die ersten Schienen aber auch im Kanton Zug verlegt wurden, dauerte es noch mehrere Jahre, in denen Konservative, welche vor allem die Gefahren dieser Neuerung sahen, und Modernisierer, die auf eine wirtschaftliche, kulturelle und soziale Öffnung des Kantons hofften, aneinander gerieten. Gestritten wurde auch – ähnlich wie beim Autobahnbau, dem nächsten grossen Infrastruktur- und Beschleunigungsprojekt ein Jahrhundert später – über die Linienführung, die Anschlüsse, die Kosten und die Finanzierung. 1858 konnte die Ost-West-Bahn, welche eine Bahnlinie vom Bodensee zum Genfersee plante, endlich mit dem Bau des Teilstückes durch den Kanton Zug beginnen.

Der Start war harzig, das Ende bald erreicht, nicht aber das Ziel. Die finanziell nie solid fundierte Bahngesellschaft brach 1860 zusammen und hinterliess ausser einem Haufen Schulden einige halbfertige Bahnbauten. Auch der Kanton Zug, Gemeinden und Private, die sich finanziell engagiert hatten, erlitten grosse Verluste. Immerhin ergab sich rasch eine neue Gelegenheit, doch noch zum Bahnanschluss zu kommen. Die zürcherische Nord-Ost-Bahn übernahm die Überreste der Oh!-Weh!-Bahn, wie sie nun inoffiziell hiess, und führte den Bahnbau zu Ende. Schon 1864 konnte die Bahnlinie von Luzern über Zug und das Knonaeramt nach Zürich eröffnet werden.

### Lustreisen

Damit begann für den Kanton Zug eine neue Zeit. Einmal ganz konkret durch die vom Fahrplan diktierte einheitliche Zeitmessung, welche die herkömmliche, von der Kirchenuhr vorgegebene Lokalzeit ablöste, vor allem aber durch die völlig neuen Möglichkeiten, welche die Eisenbahn bot. Güter liessen sich rasch, in grossen Mengen und vergleichsweise günstig über weite Strecken transportieren. Reisende konnten innert relativ kurzer Zeit weite Distanzen zurücklegen, und das Reisen selbst war nicht mehr anstrengendes Gehen über staubige Landstrassen, sondern ein bequemes Fortbewegen auf weichen Polstern, zumindest in der 1. Klasse. Nachbarstädte wie Zürich und Luzern waren kaum mehr als eine bis anderthalb Stunden entfernt, «Lustreisen» wurden zur Freizeitbeschäftigung für Wohlhabende.

Placidus Hürlimann wäre also viel rascher zu seinem Seidentuch gekommen und hätte vor der Rückreise noch einige Stunden durch Zürich bummeln können. Allerdings hätte er für diese Reise weit mehr als einen Taglohn bezahlen müssen. Eine Fahrt von Zug nach Zürich und zurück kostete 1864 in der 2., mittleren Klasse 4.80 Fr. Heute lässt sich diese Strecke weit schneller für den Bruchteil eines durchschnittlichen Taglohns zurücklegen – der enormen Beschleunigung des Reisens folgte in den letzten Jahrzehnten die massive Verbilligung.

Renato Morosoli

**Literatur:** Jürg Schalch, Zug kommt zum Zug. Umfeld, Baugeschichte und Auswirkungen der ersten Eisenbahnlinie im Kanton Zug, 1997.