

Ufer vielleicht mit einzelnen Gebäulichkeiten gefährden könnten», seien nicht auszuschliessen. Der Stadtrat ging nicht weiter darauf ein. Die Pfählungen und Aufschüttungen, für die man auch Material aus dem Abbruch der Stadtbefestigungen verwendete, wurden fortgesetzt.

Katastrophe mit Vorzeichen

Anfang Juli 1887 häuften sich die Vibrationen und Risse. Anwohner der Vorstadt hörten seltsame Geräusche und beobachteten überraschenden Wellenschlag trotz Windstille. Am 5. Juli, nachmittags, 20 Minuten nach drei Uhr, bewegte sich der Boden am Quai erneut. Ein eben erst erstelltes Rondell versank im See, wenige Minuten später ein ganzer Teil der Mauer und mit ihr einige Gebäude und mehrere Personen. Sieben von ihnen starben.

Nach dem ersten Schrecken begann die Räumung der seeseitigen Häuserzeile, die landseitige hielt man für weniger gefährdet – ein Irrtum, wie sich gegen sieben Uhr abends herausstellte: «Der Boden wankte, die Häuser erzitterten, senkten sich. Gewaltige Staubwolken stiegen über der äusseren Vorstadt auf, die Leute schrien, klagten, eilten den umliegenden Höhen, der Gemeinde Baar zu», wie ein Augenzeuge berichtete. Ein Haus nach dem andern brach zusammen, sank in den See. Am andern Tag konnte man vorläufige Bilanz ziehen: Ein grosser Uferereinbruch, etwa 80 Meter tief und 180 Meter breit, gemäss Experten ausgelöst durch die Erschütterungen und die Belastung des instabilen Seegrundes durch die Quaibauten, 26 Wohnhäuser und 9 Nebengebäude zerstört, 11 Tote, circa 650 Obdachlose. Die Stadtbevölkerung stand unter Schock und eine riesige Menge von Schaulustigen strömte herbei, um die Katastrophe zu begaffen. Es gab aber auch eine grosse

Hilfsbereitschaft in der ganzen Schweiz und darüber hinaus.

Gescheiterte Hoffnungen

Nach einigen Monaten waren die Trümmer beseitigt, die Spenden verteilt, die Obdachlosen untergebracht. 1889 wurden zur Entlastung des Grundes die noch stehenden seeseitigen Häuser abgebrochen, ausgenommen das auf Hunderten von Pfählen stehende Regierungsgebäude. Was blieb, war eine grosse freie Fläche und eine neue Seebucht, die «Katastrophenbucht», in der sozusagen auch alle grossen Erweiterungspläne für die Stadt versunken waren. Diese datieren zurück bis in die 1830er Jahre, als erste Teile der Stadtmauer abgebrochen und der Platz vor dem Baarertor eingeebnet wurde – der spätere Postplatz, das neue Stadtzentrum. Zug sah seine Zukunft als Touristenstadt am See wie Luzern, und dazu gehörte ein repräsentativer Quai anstelle der bescheidenen Fischer- und Waschhütten, die das Ufer säumten. Mit der 1864 eröffneten Eisenbahn wurde die bescheidene Vorstadt zur Hauptachse zwischen dem Stadtzentrum und dem neuen Bahnhof, der unweit des Sees, bei der späteren protestantischen Kirche, stand. An der Strasse wurden Gasthöfe und Hotels erstellt, ein Dampfschiffsteg direkt unterhalb des Bahnhofs errichtet. Nach der Katastrophe vom 5. Juli 1887 waren alle diese Pläne nur noch Makulatur. Zwar wurde die Quaianlage in sehr eleganter Form doch noch vollendet, die Vorstadt geriet aber ins städtebauliche Abseits, da der nach 1887 entstandene freie Raum nicht wieder überbaut werden durfte. Die Stadt wandte sich vom See ab und orientierte sich auf die Bahnhofstrasse, die seit 1897 zum neuen, am heutigen Standort stehenden Bahnhof führte.

Abkehr vom Seeufer

Erst 1960 rückte die Vorstadt wieder ins Zentrum, allerdings nicht als touristische Attraktion, sondern als Teil eines umfassenden Planes, der die Stadt verkehrsgerecht machen sollte und viele Fakten schuf, welche die Stadtentwicklung bis heute belasten. Die lange Baumallee, welche den Platz der eingestürzten oder abgetragenen Häuser einnahm, wurde gefällt, der Quai teilweise abgetragen, die Strasse verbreitert und auf einer als solche nicht erkennbaren Brücke über die Katastrophenbucht geführt. Nun war die Stadt noch stärker vom See getrennt, was offenbar kaum als Mangel empfunden wurde. Ihr Umgang mit dem Seeufer war lieblos, abweisend, von reiner Nützlichkeit bestimmt.

Die Wiederentdeckung des Seeufers

Erst in den 1980er Jahren veränderten sich die Gewichtungungen. Ein Initiativkomitee erkämpfte gegen heftige Widerstände einen autofreien Landsgemeindeplatz, dieser diente als Parkplatz. Der Stadtrat sprach davon, dass Zug nun sein Hauptkapital wieder entdecke, und meinte damit nicht das Steuersubstrat, sondern das Seeufer. Eine neue Gestaltung, nicht weniger grosszügig als jene des 19. Jahrhunderts, wurde und wird schrittweise umgesetzt. Noch fehlt das Mittelstück, das der Vorstadt den direkten, nicht von einer Hauptstrasse beeinträchtigten Zugang zum See zurückgibt. Das nach 1887 erlassene Bauverbot hielt eine grosse Fläche frei. Die geplante Stadtumfahrung bietet die Chance, diesen öffentlichen Freiraum grosszügig zu gestalten.

Renato Morosoli