

Zuger Zeitung

Dienstag, 8. Oktober 2024

AZ 6002 Luzern | Nr. 233 | Fr. 4.50 zugerzeitung.ch



Langlauf
Nadine Fähndrichs
Lösung für ihr Herz
und ihren Trainer. 29

Illegale Websites der Pizza- und Sushi-Clans – Behörden machtlos

Auf Websites etwa von Take-aways fehlen oft die vorgeschriebenen Angaben über Betreiber.

Henry Habegger

Während die traditionellen Restaurants und Gasthöfe immer mehr verschwinden, schießen die Schnellverpflegungsbetriebe mit Lieferdienst ins Kraut. Diese Pizza-, Kebab oder Sushi-Betriebe versprechen schnelle, günstige und gute Verpflegung. Allerdings ist

nicht immer klar, wer genau hinter den Take-aways oder Schnellimbisstuben steckt und wer dort welche Suppe kocht: Viele der Betriebe informieren auf ihren Websites nur ungenügend über die Verantwortlichen, aber auch über die Herkunft der Lebensmittel.

Zwar gibt es gemäss Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG)

die sogenannte Impressumspflicht. Wer Produkte oder Dienstleistungen im elektronischen Geschäftsverkehr anbietet, müsse «klare und vollständige Angaben über seine Identität machen sowie eine korrekte Kontaktadresse und eine gültige E-Mail-Adresse angeben», sagt ein Sprecher des Staatssekretariats (Seco) für Wirt-

schaft. Bei Firmen ist das mindestens der vollständige Name des Unternehmens, eine Post- und eine E-Mail-Adresse. Aber auf auffällig vielen dieser Gastro-Websites fehlen diese Angaben. Behörden wie das Seco sind meist machtlos, was dubiose Clans offensichtlich ausnutzen, um ihr illegales Geschäft zu betreiben. 4

Kommentar

Vertiefte Abklärung ist richtig

Das ambitionierte Geothermie-Projekt der CKW in Inwil verzögert sich um rund zwei Jahre. Inwilerinnen und Inwiler werden nicht vor 2026 über das Vorhaben abstimmen können. Für ein Projekt dieser Grösse ist das nichts Ungewöhnliches. Im Gegenteil: Dass die CKW den Untergrund in mehreren Kantonen genauer unter die Lupe nimmt, ist ein gutes Zeichen. Der Stromkonzern leistet damit auch wertvolle Vorarbeit für allfällige künftige Vorhaben.

Geothermie kann auf dem Weg zur Energiewende eine Schlüsseltechnologie sein, weil sie im Gegensatz zu Sonne oder Wind zeitlich uneingeschränkt Strom und Wärme liefert. Ihr haftet aber nach wie vor ein negatives Image an. Erdbeben und Gasaustritte gehören zu den grössten Ängsten der Bevölkerung. Die CKW hat diese Bedenken, die bei der Vorstellung des Projekts vor einem Jahr geäussert wurden, offensichtlich ernst genommen. Letztlich muss man die Verantwortlichen beim Zentralschweizer Energiekonzern beim Wort nehmen, wenn sie sagen, dieses Kraftwerk werde man nur realisieren, wenn die Bevölkerung auch dahintersteht.

Noch liegt alles im Bereich des Möglichen. Das Luzerner Geothermie-Kraftwerk könnte dereinst Strom und Wärme für Tausende Haushalte produzieren. Doch die geologischen Abklärungen könnten auch ergeben, dass in Inwil kein Geothermie-Kraftwerk gebaut werden kann. Immerhin könnte man dann mit Sicherheit sagen, dass man es probiert hat.



Maurizio Minetti
maurizio.minetti@
luzernerzeitung.ch

Tückische Millionen: Ein Club träumte gross

Fussball Ende 2014 klopfte der türkische Milliardär Mehmet Nazif Günal beim FC Wil an, schon bald übernahm er die Aktienmehrheit des Challenge-League-Klubs – der plötzlich von der Champions League träumte. Wir zeichnen die Geschichte im achteiligen Podcast «Tückische Millionen» nach – und liefern immer dienstags neue Antworten auf alte Fragen. (chm) 2/32

Den grossen Wurf verpasst

Wohnungsnot Die Zuger Regierung hat ihre «Wohnpolitische Strategie 2030» vorgelegt. Sie soll zu mehr Wohnungen, mehr preisgünstigen Wohnungen und mehr Wohnungen für die ansässige Bevölkerung führen. Allerdings stossen die 19 vom Regierungsrat vorgestellten Massnahmen nicht auf grösseren Beifall. Keine der angefragten Kantonsratsparteien zeigt wirkliche Begeisterung dafür. (haz) 17

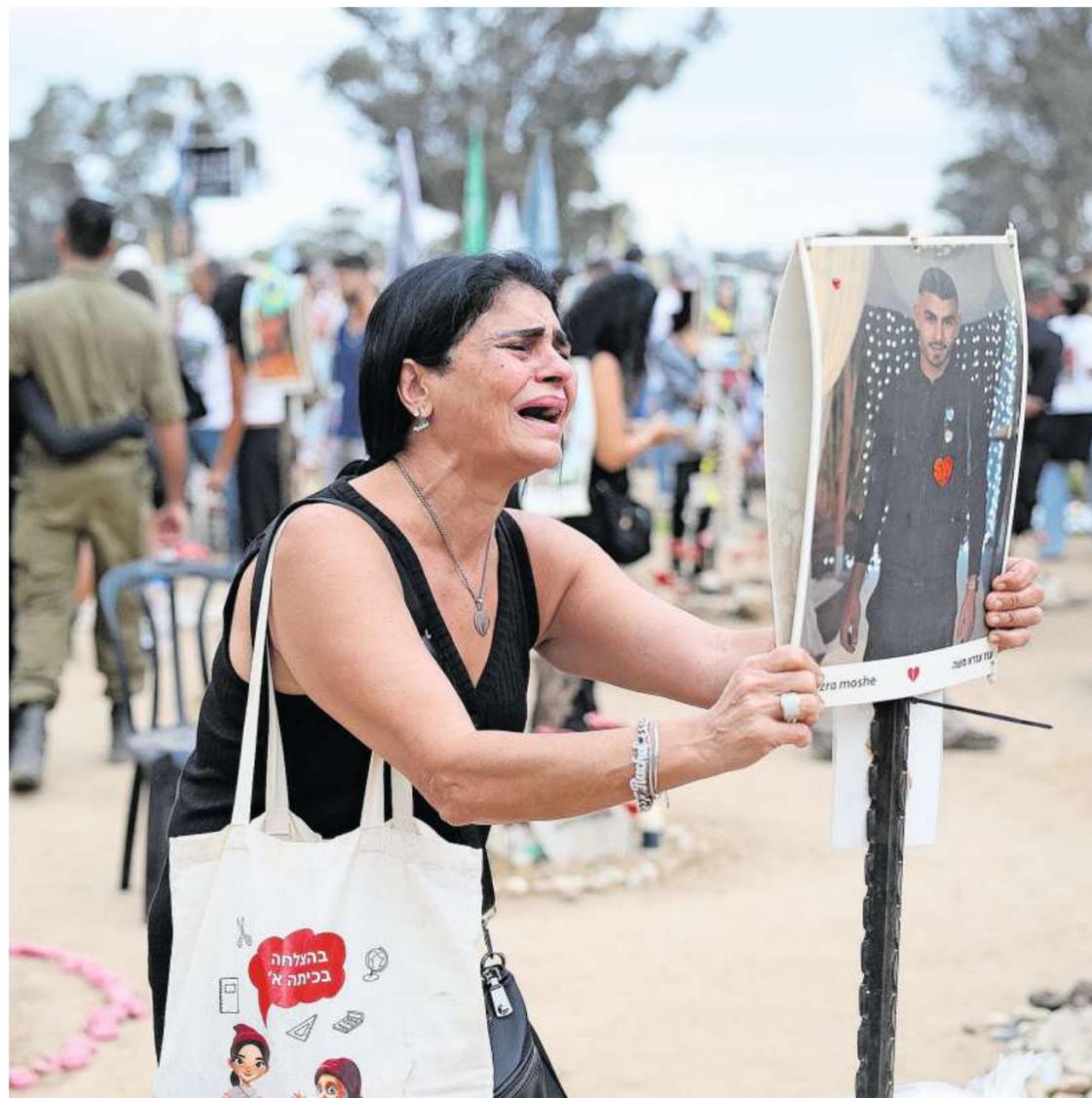
Geothermie-Kraftwerk kommt später

Inwil Ursprünglich sollte ein neues Geothermie-Kraftwerk der CKW in Inwil ab 2030 Strom und Wärme für Tausende Haushalte produzieren. Doch nun wird es frühestens 2032. Inwilerinnen und Inwiler werden nicht vor 2026 über das Vorhaben abstimmen können. Grund für die Verzögerung ist, dass die CKW genauere geologische Abklärungen durchführen muss. (mim) 8
Kommentar 5. Spalte

Verfahren gegen CH Media-Reporter

Moskau Der russische Geheimdienst FSB hat ein Verfahren gegen CH Media-Kriegsreporter Kurt Pelda eröffnet. Dem erfahrenen Journalisten, der regelmässig aus der Ukraine berichtet, droht damit in Russland eine Gefängnisstrafe von bis zu fünf Jahren. «Der Kreml verschärft den Kampf gegen den unabhängigen Journalismus», sagt Chefredaktor Patrik Müller. Pelda selbst betont, dass er sich «nicht einschüchtern» lasse. (fho) 6

Israel trauert um die Opfer des Hamas-Terrors



In Israel hat das Gedenken an den ersten Jahrestag des von der Hamas angeführten Terrorangriffs begonnen. Am Ort des Nova-Musikfestivals kamen Hunderte Angehörige und Freunde junger Menschen zusammen, die am 7. Oktober 2023 von Terroristen der Hamas ermordet wurden. 6

Bild: Abir Sultan/EPA

Kanton Zug

Viele Industriegeleise entstanden

1897 setzten die Einweihung der neuen Bahnlinie Thalwil–Baar–Zug–Goldau und der neue Bahnhof den Startschuss zu einem eindrucklichen wirtschaftlichen Aufschwung in der Stadt Zug. Dazu gehörten auch neue Industriegeleise.

Martin Stuber

Die Geschichte der Stadtzuger Verbindungsgeleise beim neuen Bahnhof beginnt schon vor 1897. Im Oktober 1894 genehmigte der Bundesrat die letzten Teile des neuen Bahnhofes, und somit war definitiv festgelegt, wie das Bahnhofsareal samt grossem Güterbahnhof aussehen wird.

Die Ausrichtung der Bahnhofanlage Richtung Norden betraf vor allem die Korporation Zug als grosse und fast alleinige Landeigentümerin in diesem Bereich. Es dauerte auch nicht lange, bis eine erste Anfrage für Landerwerb bei ihr eintraf.

Bereits am 7. April 1895 findet deshalb eine Korporationsgemeindeversammlung statt. Das Zuger Volksblatt (ZV) berichtet ausführlich. Der Vorschlag und eine «Meinungsdifferenz zwischen dem Rate und der Rechnungs-kommission» sind rasch erledigt. 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 m² Land in der Nähe des neuen Güterbahnhofes zu 1 Fr. per m² nicht einzutreten.»

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

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

— er möge unter Zuzug von Fachleuten die Frage studieren, wie die Allmend für industrielle Zwecke nutzbar gemacht werden könne; und

— innert 4 Monaten Bericht und Antrag stellen, zu welchen Bedingungen auf der Allmend an Private Land verkauft werden soll.»

Industrieland im Angebot ...

Genau vier Monate später beschliesst die Korporationsgemeinde, auf das Kaufbegehren der Firma Keller & Cie. (Keller u. Spillmann) einzutreten. Es sind jetzt nur noch 5600 m², denn die Nordostbahn erlaubt Industriegeleiseanschlüsse nur östlich der Bahnlinie, wie später übrigens auch die SBB. Ein Blick auf die Karte zeigt, weshalb: neue Geleise – zum Beispiel die Doppelspur nach Baar oder Abstellanlagen für das Rollmaterial – sind westlich der Geleiseanlagen wesentlich einfacher möglich. Östlich der Geleise sitzt der neue grosse Güterbahnhof mit dem langen Güterschuppen direkt am Geleise, also wird das Gebiet westlich der Geleise freigehalten.

Wieder berichten die ZN über die Versammlung der Korporation. Keller bietet Fr. 1.20 pro m², die Korporation beschliesst aber, dass «der Verkauf auf dem Versteigerungsweg erfolgen soll und zwar soll das Mindestgebot Fr. 1.40 pro m² betragen». In der daraufhin an-

gesetzten 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 m² mit 1.45 per m².»

Damit ist der Anfang gemacht. Im Februar 1896 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. Der Verwaltungsrat der Korporation Zug, sowie das offizielle Verkehrsbureau in Zug sind zu jeder gewünschten Auskunft bereit.»

... mit Anschluss ans Geleise

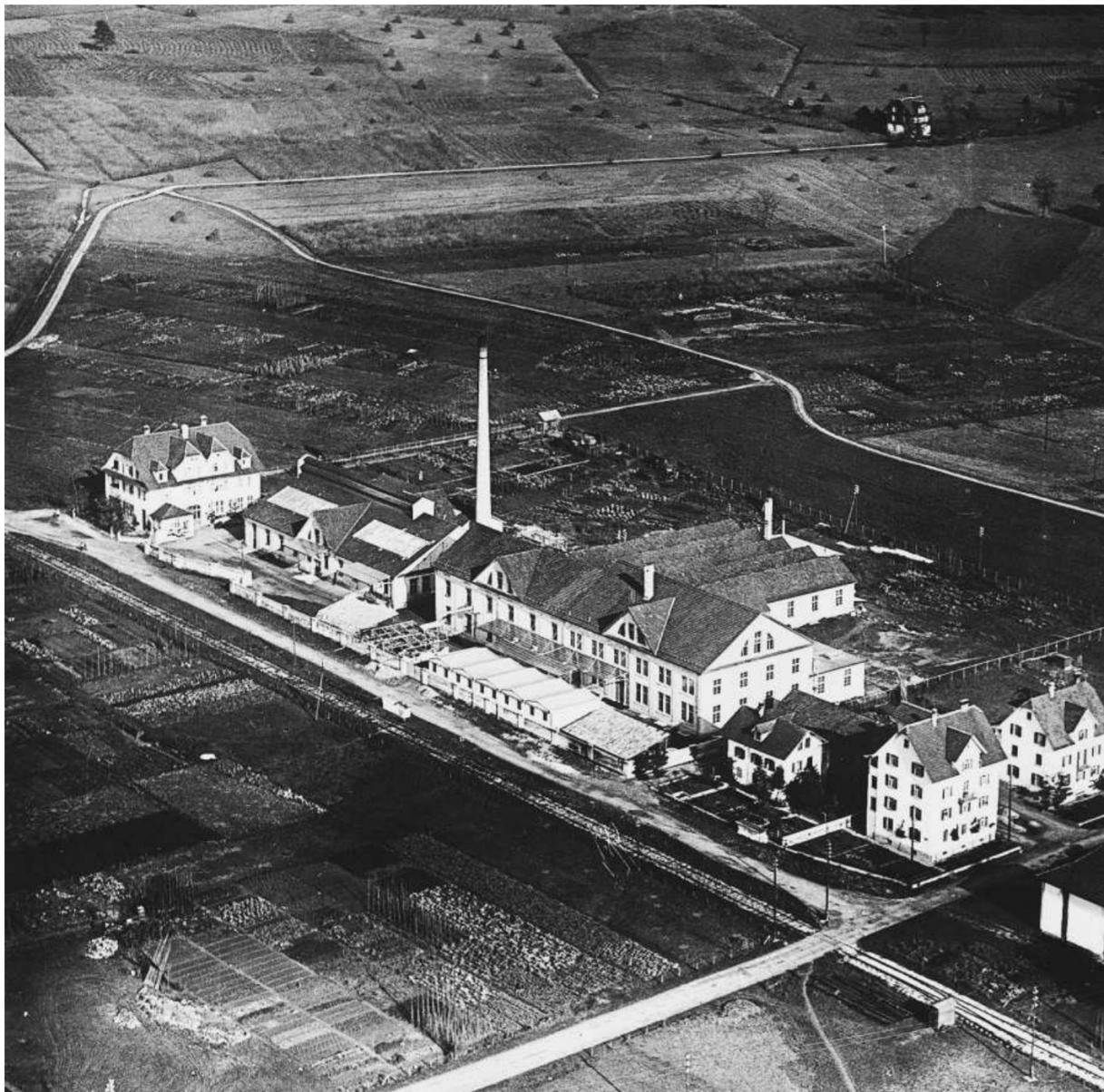
In der am 3. März 1896 stattfindenden Versteigerung werden mehrere Parzellen von insgesamt 30 000 m² für Fr. 1.50 bis 1.90 verkauft.

Am 25. 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 Kaufmagazine u. dgl. 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 Holzwohle 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. 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».

Anschließend ist von einem weitem Unternehmen zu berichten, das geeignet ist, erheblich vermehrtes gewerbliches Leben in Zug zu konzentrieren.

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 letz-



Eine bisher nicht bekannte Aufnahme der östlichen Göbli-Allmend von 1922 zeigt nicht nur das Verbindungsgeleise der Verzinkerei, sen Bierdepot ergänzt wurde. Im Vordergrund das lange Stumpengeleise zum Eisenlager Stärkle, das auch für Rangiermanöver be-



Die Aufnahme von 1946 zeigt von rechts nach links die Untermühle, die Kistenfabrik samt Direktionsvilla, das Zeughaus und links oben das Schlachthaus. Ein Güterzug ist Richtung Schlachthaus auf dem Bogen unterwegs, man beachte die Dampf-fahne der Lok. Die Betriebsvorschrift von 1912 bestimmte: «Die Lokomotive hat die Wagen in der Richtung nach dem Aabach zu schieben, in der Richtung nach den Bahnhof zu ziehen.»

Bild: Bildarchiv ETH Zürich, LBS_H1-009487

term Orte und zwar in dem neuen Bahnhofquartiere gegen Baar hin, ein grosses Mühlengeschäft zu erstellen. Es hat das die Meinung, daß (...) dasselbe überdies so angelegt werde, daß es zu den grösßern, wo nicht dem grösßten der Schweiz gezählt werden darf.»

Mühle mit direktem Bahnanchluss

Bei den beiden Pächtern der Untermühle in Cham handelte es sich in einem Fall um einen Altbekannten: den Ersteller des Lagerhauses, nachmalig Kohle-Felber, den Müller und Geschäftsmann Johann Michael Stadlin. Mit dabei wa-

ren auch sein Lagerhaus-Compagnon Carl Stocklin-Schwerzmann und Jakob Haab, Besitzer der Untermühle Baar. «Stadlin & Stocklin» gehörten zu den Ersten, welche der Korporation Land abkauften – im September 1895. Die zweite Tranche erwarb dann gemäss Korporationsunterlagen die «Untermühle Zug» im März 1896 (die Untermühle Zug AG wurde aber erst im Juli 1897 gegründet). Das Land kostete insgesamt 24 315 Franken. Hintergrund des Baus der Untermühle waren die tiefgreifenden Auswirkungen der Eisenbahn auf die Landwirtschaft. Das Getreide konnte als Massengut nun aus bil-

liger produzierenden Gebieten von weit her gebracht werden. Das veränderte auch das Müllereigewerbe. Grössere Mühlen mit direktem Bahnanchluss lieferten konkurrenzlos günstiges Mehl. Johann Michael Stadlin hatte das früh erkannt und schloss die verkehrsmässig ungünstig gelegene Untermühle in Cham 1898 zugunsten der Untermühle in Zug, die am 1. Juli 1898 ihren Vollbetrieb aufnahm.

Die im oben zitierten Artikel der Zuger Nachrichten erwähnte Baumaterialienfabrik wurde ebenfalls gebaut. Aus ihr ging schon bald die Kisten-Fabrik Schell & Cie. hervor. Die beiden grossen

dank der Korporation



sondern auch dasjenige zum Eiskeller der Brauerei Spiess, der später mit einem grossen Abzweiger direkt zum Schlachthaus fehlte, die Stadt sparte sich das Geld und baute ihn erst 1952.

Bild: Jason Alden/Bloomberg

eine 66-seitige Broschüre mit dem Titel: «Unser Industriegeleise 1895-1912 - Bericht des Verwaltungsrates an die Genossen der Korporation Zug» veröffentlicht. Darin kommt der Verwaltungsrat zum Schluss, dass «die Korporation nun 69 000 Fr. ausgegeben (hat) für das Geleise, das sie gar nicht verpflichtet war zu erstellen, und nun allen Ernstes suchen (muss), diese Summe wieder zurückzu-erhalten».

Einer der von der Korporation gerichtlich Belangten - der Chef der Kisten-Fabrik Josef Schell - wurde Ende 1912 mit knapper Mehrheit zum neuen Präsidenten der Korporation gewählt. Und es war Direktor Schell, der 1909 den Mietvertrag der Einwohnergemeinde für das Schlachthaus, das sich auf dem Gelände der Kistenfabrik befand, gekündigt hatte, was schlussendlich zum weiteren Ausbau des Industriegeleises führte.

Die ganze Angelegenheit um das «Industriegeleise» böte reichlich Stoff für ein farbiges Sittengemälde der Stadt Zug von den 1890er- bis zu den 1910er-Jahren.

Erweiterung 1911 für das Schlachthaus

Die Eisenbahn und die wirtschaftliche Hochkonjunktur der 1890er- und 1900er-Jahre krepelte nicht nur die Verhältnisse im Müllereigewerbe um, sondern auch jene bei der Viehwirtschaft.

Am 10. Februar 1910 hatte die Einwohnergemeinde (EG) der Korporation für 48 000 Franken die Parzellen Nr. XIII bis und mit XVIII östlich der Baarerstrasse inklusive Zusage des Geleiseanschlusses abgekauft. Am 25. März 1910 schreibt der Baupräsident Johann Landis in der Vorlage zu diesem Landkauf, den die EG-Versammlung noch absegnen musste: «Bekanntlich ist die Einfuhr von fremdem Schlachtvieh in die Schweiz aus Mangel an genügend inländischem zur unabwendbaren Notwendigkeit geworden. (...) Bis zum 30. September 1909 hat die Einwohnergemeinde in den gemieteten Lokalitäten der Kistenfabrik A.G. die Schlachtung vornehmlich ausländischen Viehes, vornehmen lassen und dadurch den erwähnten Mangel gemildert.»

Das Land wurde also für ein neues städtisches Schlachthaus benötigt. Die Kaufsumme beschaffte die Stadt über eine Anleihe. Erwähnenswert ist auch, dass die Stadt viel mehr Land als unmittelbar benötigt kaufte, denn «die Gemeinde ist nicht reich an öffentlichem Grund und Boden, die Bedürfnisse mehren sich indessen Tag für Tag.» Tatsächlich entstand später auf diesem Land der städtische Werkhof. Und Stadtrat Landis dachte schon weiter - aus der Vorlage: «Die Erschliessung dieses Geländes, das mit der Erstellung des Industrie-Geleises erst den richtigen Wert erhält, bedeutet einen Fortschritt in der Entwicklung auf dem industriellen Gebiet und damit dürfte vielleicht auch ein Fingerzeig für die künftige Benützung gegeben sein.»

Schon den ersten Situationsplänen des nördlichen Bahnhofareals ist zu entnehmen, dass der Gleisbogen bis zum Gebiet östlich der Baarerstrasse von Anfang an geplant war. Nun wurde er für das städtische Schlachthaus realisiert. Die Korporation nutzte die Gelegenheit und zog das Gleis gleich weiter, bis über den Aabach. Die Inbetriebnahme des Geleises bis zum Schlachthaus erfolgte zusammen mit dessen Eröffnung am 31. Oktober 1911. Im Laufe von 1912 wurde der Rest der Strecke bis über den Aabach fertig gebaut.



Johann Michael Stadlin erkannte den Wert der «Industriegeleise» und liess in Zug die ersten bauen: 1882 für das «Lagerhaus» und 1897 im Norden des neuen Bahnhofes für die Untermühle.

Bild: Zuger Neujahrsblatt von 1961

Kaum in Betrieb, kam die Reklamation wegen der Strassenquerung des Geleises über die Baarerstrasse. Unter dem Titel «Geleiseeinlage in die Kantonsstrasse in Baar» behandelt der Korporationsrat in seiner Sitzung vom 15. November 1911 das Thema. Aus dem Ratsprotokoll: «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 war das Thema vom Tisch, es findet sich kein weiterer Protokolleintrag mehr zu den «Anschlägen» auf den «Rumpelbus» Orion.

1914 - zwei neue Anschlüsse

Renato Morosoli beschreibt im Tugium 2020 sehr anschaulich, 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 gründen 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.

Mangelhafter Gleisbau ...

Auch die Bierbrauerei Spiess aus Luzern wollte nun ein Verbindungsgeleise an die 1913 von der Korporation erworbene Parzelle. Mit Brief vom 31. Oktober 1914 übermittelt sie der Kreisdirektion III der SBB den Plan «der projektirten, zu unserer Eiskeller-Anlage (später Dépôt) im Göbli führenden Geleise-Anlage». Die SBB hatten

keine Einwände, der kurze Abzweiger zum Stammgleise wurde anfangs 1915 erstellt. Das neu erstellte Stammgeleise war offenbar mangelhaft gebaut, so dass es zu Entgleisungen kam. Am 21. Februar 1916 erwähnt das Protokoll des Korporationsrates unter dem Titel «Entgleisung einer Rangierlokomotive auf dem Geleise zum Schlachthaus» ein Schreiben der SBB vom 7. März mit dem «Hinweis auf die am 21. Februar erfolgte Entgleisung einer Rangierlokomotive auf dem Geleise zum Schlachthaus (...), welche Ursache in der schlechten Geleiselage liegt und gründliche Remedur verlange, was hauptsächlich durch die Schaffung eines ruhigeren Untergrundes daselbst vermittelst Entwässerung ermöglicht würde, speziell durch Verschwinden des Teiches im Schlachthausgelände. Der Einwohnerrat als Interessent am Geleise soll hiefür interessiert und zu einem Lokalaugenschein veranlasst werden. Bei diesem Anlasse zeigt sich auch die Dringlichkeit, den Einwohnerrat zur Erstellung seines privaten Zufahrtgeleises zum Schlachthaus aufzufordern, damit das (...) Stammgeleise für die hinteren Interessenten frei wird.»

... und eine Entgleisung zu viel

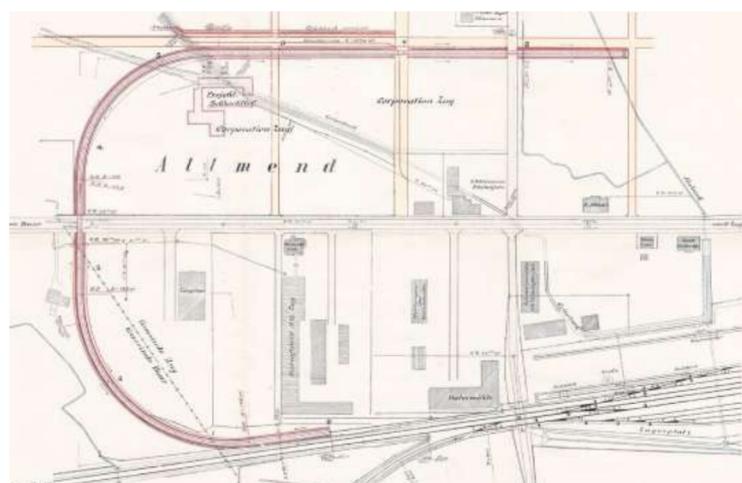
Zwei Monate später kommt es wieder zu einer Entgleisung. Jetzt handelt der Korporationsrat. Zitate aus den Protokollen vom 29. April und 15. Mai 1916: «Vom Bahnhofvorstand Kübler wird mit Schreiben vom 26. April eine gleichen Abends Fünf Uhr beim Schlachthaus mit einer Achse vorgekommen dritten Entgleisung der Rangiermaschine gemeldet und der ungünstigen Geleiseanlage zugeschrieben.» (...) «Industriegeleise - Dohleneinlage. Kostennote K. Peikert zur Ableitung und Entwässerung des Geleiseunterbaus liegt vor und beziffert sich auf 1451 Franken inkl. Röhrenlieferung, die dem Genannten zu Zahlung bzw. Gutschrift im Debitorenbuch an die Kanzlei angewiesen werden.» Anschliessend wird noch neu beschottert: «Für die Beschotterung des der Kontrolle unterstellten Stammgeleises sind 17 Wagen (...) ab Goldau geliefert worden für Rechnung Industriegeleise C. Nach der Aussage von Bahnmeister Rubli bedarf es noch einiger Wagen von solchem Material.»

Am 10. Juli 1916 zieht der Rat Bilanz: «Die Bekiesung des Industriegeleises nach dessen der SBB in Auftrag gegebenen durchgreifenden Regulierung erforderte 19 Wagen Bahnschotter ab Goldau (G. Contratto), welche 405 Fr. kosteten (und) Fr. 318.55 Fracht verursachten.» Die Massnahmen wirkten, bis Ende 1917 sind keine weiteren Entgleisungen vermerkt.

Den Bau des Abzweigers zum Schlachthaus, der in der Gemeinde-Vorlage von 1910 eingezeichnet war, zögerte die Stadt bis 1952 hinaus! Das «Industriegeleise» aber prägte das ganze Gebiet nördlich der Bahnhofsanlage, der letzte Güterzug zur V-Zug verkehrte im Oktober 2020 und der Posten eines Industriegeleiseverwalters existierte bei der Korporation bis 2023.

Hinweis

Der Zuger Martin Stuber publizierte 2023 das Buch «Lebensadern - Zuger Eisenbahngeschichte(n). Seither forscht er weiter zur Geschichte der Eisenbahn im Kanton Zug. Der Autor betreibt einen Blog: www.eisenbahngeschichte.ch



Situationsplan für das «Industriegeleise» von 1912. Der in der städtischen Vorlage für das Schlachthaus 1910 eingetragene Abzweiger direkt zum Schlachthaus fehlt, die Stadt sparte sich das Geld und baute ihn erst 1952.

Bild: Archiv Korporation Zug

Betriebe erhielten im Jahr der Eröffnung des neuen Bahnhofes Zug 1897 ihre Verbindungsgeleise nördlich des Areals des Güterbahnhofes.

Das liebe Geld

Bereits 1897 hatte die Korporation ihr Land östlich des Bahngeleises bis zur Baarerstrasse komplett und einige Parzellen östlich der Baarerstrasse verkauft. Zu weiteren Betriebsneugründungen mit eigenen Geleisen kam es aber vorerst nicht. Der ursprünglich vorgesehene Geleisebogen auf die Göbli allmend östlich der Baarerstrasse wur-

de nicht realisiert. Dafür kam es zu gerichtlichen Streitfällen, die bis vor das Bundesgericht gingen. Sowohl die Baumaterialienfabrik als auch die Untermühle waren nicht bereit, die von der Korporation berechneten Beiträge an den Bau und nachher an den Betrieb und Unterhalt der Verbindungsgeleise zu bezahlen. Das Gleiche wiederholte sich einige Jahre später mit den neuen Geleiseanstössern. Die ganze Juristerei dauerte bis 1916, als sich die Kontrahenten kurz vor dem Urteil des Bundesgerichtes in einem Vergleich am 13. September 1916 doch noch einigen konnten. Im Juli 1913 hatte die Korporation sogar