

Zeitschrift: Tugium : Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug, des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, des Kantonalen Museums für Urgeschichte Zug und der Burg Zug

Band: 39 (2023)

Artikel: Vermarkten, Vernetzen und Verschönern : das Wirken der Zuger Tourismusorganisationen in ihrer Pionierzeit, 1884-1914

Autor: Greeff, Angelina

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048286>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vermarkten, Vernetzen und Verschönern. Das Wirken der Zuger Tourismusorganisationen in ihrer Pionierzeit, 1884–1914

Ob Tauchurlaub auf den Malediven, Tangoferien in Buenos Aires oder ein Kulturwochenende in Rom – die heutige Infrastruktur ermöglicht Reisehungrigen, in nur wenigen Stunden oder Tagen auch entlegenste Orte über Strassen, Schienen, Wasser- oder Lufträume hinweg aufzusuchen. Die Anfänge solch regen Reiseverhaltens auch einfacher gestellter Menschen und der gezielte Auf- und Ausbau des touristischen Sektors liegen im 19. Jahrhundert. In der Schweiz ersetzte die Eisenbahn ab 1844 nach und nach die Postkutsche als Fortbewegungsmittel und führte so zu einer Revolution im Verkehrswesen.¹ In kürzeren Zeiträumen konnten viel mehr Güter und Menschen transportiert werden. Die Eisenbahn war nicht nur schneller, sondern auch komfortabler und günstiger als die Postkutsche.² Diese Entwicklung führte zu einem wirtschaftlichen Aufschwung, liess den Reiseverkehr merklich ansteigen und stimulierte den Ausbau der Infrastruktur. Neue Bergbahnen erschlossen die Alpenregion, bessere Strassen und Fusswege ermöglichten ein einfacheres Vorankommen und neu errichtete Quai promenaden mit Ruhebänken luden

an Seen zum Verweilen und Geniessen der Aussicht ein. Diese Aufwertungs- und Erschliessungsprojekte bedurften materieller und personeller Ressourcen. Die seit den 1870er Jahren schweizweit gegründeten Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereine entsprachen genau diesem Anliegen. Ortschaften sollten verschönert und vermarktet, das Reisepublikum professionell bedient sowie dessen wirtschaftliches Potenzial genutzt werden. Die neuen Vereine kümmerten sich um lokale Anliegen wie saubere Strassen, kreierte und vertrieben Reiseführer, Stadtpläne sowie Werbeplakate, unterhielten Touristenbüros, setzten sich für den Ausbau regionaler Verkehrsnetze ein, förderten oder unterstützten kulturelle Anlässe und schufen touristische Attraktionen. Gewinnfreudige Hoteliers und Wirte, humanistisch gesinnte Ärzte wie auch fortschrittlich denkende Bürger aus Zuger Gemeinden setzten sich ab 1884 für die Schaffung solcher Vereine in ihrem Kanton ein.³

Der folgende Aufsatz stellt dar, wie es zwischen 1880 und 1914 zur Gründung der einzelnen Verkehrs-, Kur- und Verschönerungsvereine und schliesslich zur Gründung des Verkehrsverbandes im Kanton Zug kam und welche grösseren Projekte der Erschliessung, Vernetzung und Verschönerung durch den Einsatz dieser Vereine realisiert wurden. Anhand der grösstenteils noch unerforschten Quellen zum «Verschönerungsverein der Stadt Zug» wie auch zum «Verkehrsverband des Kantons Zug» wird gezeigt, mit welchen Fragen, Anliegen und Problemen sich die lokalen Touristiker in Zug auseinandersetzen hatten. Der Aufsatz beginnt mit einer Übersicht zur Entstehung der einzelnen Verkehrsvereine, um dann detailliert und exemplarisch auf die Stadt Zug und auf den kantonalen Verkehrsverband einzugehen.

Da die in den Zuger Archiven überlieferten Bestände z. T. grosse Lücken aufweisen, musste nicht selten auf die Berichterstattung in Zuger Zeitungen zurückgegriffen werden, um wesentliche Entwicklungen zu erfassen und die Existenz gewisser Vereine überhaupt nachweisen zu können. Im Staatsarchiv des Kantons Zug, im Stadtarchiv und in der Bibliothek Zug sind für den untersuchten Zeitraum Briefe, Protokolle, einzelne Jahresberichte sowie Werbematerial überliefert.⁴ Zu den Verkehrsvereinen von Unterägeri, Oberägeri⁵ und Baar⁶ gibt es in den Archiven der jeweiligen Einwohnergemeinden Unterlagen, die bereits bearbeitet und im Kontext einer Publikation veröffentlicht wurden.

¹ Die Elsässische Bahn führte bereits 1844 von Strassburg nach Basel. Dies war die erste Eisenbahnlinie auf Schweizer Boden. – Vgl. Hans-Peter Bärtschi und Anne-Marie Dubler, Artikel «Eisenbahnen». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/007961/2015-02-11.

² Jürg A. Schalch, Zug auf den Schienen. In: Zuger Neujahrsblatt 1998, 64.

³ Im Oberengadin wurden bereits seit den 1870er Jahren Kur- und Verschönerungsvereine gegründet. – Vgl. s. n., Der Oberengadiner Kurverein. In: Bündnerisches Monatsblatt. Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde, Bd. 1, Heft 2, 1881, 39–42. – Vgl. Laurent Tissot, Artikel «Verkehrsvereine». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/016456/2013-03-28.

⁴ Staatsarchiv Zug [StAZG], P 121, Jahresberichte, Protokolle des Verschönerungsvereins, des Verkehrsbüros, des Kur- und Verkehrsvereins der Stadt Zug, des kantonalen Verkehrsverbands. – Stadtarchiv Zug [StadtA Zug], A5-6.34, Verkehrs- und Verschönerungsverein der Stadt Zug, 1885–1920 und A5-6.35, Verkehrs- und Verschönerungsverein der Stadt Zug, 1921–1930. – Bibliothek Zug [BibZug], KDS 656, Druckschriften, Zeitungsausschnitte einzelner Verkehrsvereine.

⁵ Einwohnergemeindearchiv Unterägeri, P 3. – Joachim Eder, 125 Jahre Kur- und Verkehrsverein Unterägeri. Unterägeri 2009. – Vgl. Renato Morosoli, Roger Sablonier und Benno Furrer, Ägerital – seine Geschichte. Baar 2003, wo die Verkehrsvereine von Unter- und Oberägeri behandelt werden.

⁶ Einwohnergemeindearchiv Baar, P 11. – Philippe Bart, Staubige Strassen, grüne Bänkli und ganz viel Herzblut. 109 Jahre Verkehrsverein Baar. In: Baarer Heimatbuch 36, 2017, 128–141. – Vgl. Carl Bieler, 50 Jahre Verkehrs- und Verschönerungsverein Baar. In: Heimatbuch Baar 10, 1961, 38–43.

Die Gründerzeit der Zuger Kur-, Verkehrs- und Verschönerungsvereine im Überblick, 1884–1936

Die Auseinandersetzung mit der Tourismusförderung im 19. Jahrhundert und deren Akteuren, den Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereinen wie auch dem kantonalen Verkehrsverband, zwingt zur Konfrontation mit einem Wirrwarr von Namen und sich ändernden Vereinsbezeichnungen. Die Vereinsmitglieder wie auch deren Zeitgenossen verwendeten sowohl die Bezeichnung «Verkehrsverein» als auch «Verschönerungsverein» oder «Kurverein» für ein und dieselbe Institution. Diese unterschiedlichen Benennungen können projektbezogen Sinn ergeben, sie scheinen jedoch häufig einem nicht ganz klaren Sprachgebrauch zu entspringen.⁷

Vereinsgründungen im Zeitraum 1884–1936

1884	Kur- und Verkehrsverein Unterägeri
1890	Verschönerungsverein für die Stadt Zug und Umgebung
1890	Verkehrsverein für den Zugersee und Umgebung bis zur Fusion mit dem Verschönerungsverein für die Stadt Zug und Umgebung 1896
1902	Verkehrs- und Verschönerungsverein Oberägeri
1903	Verkehrs- und Verschönerungsverein Menzingen
1903	Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung bis zur Umbenennung 1908
1908	Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs des Kantons Zug und Umgebung
1908	Verkehrs- und Verschönerungsverein Baar
1908	Verkehrsverein Walchwil
1908	Kur- und Verkehrsverein der Stadt Zug
1910	Fusion des Verschönerungsvereins und des Kur- und Verkehrsvereins der Stadt Zug zum Kur- und Verschönerungsverein der Stadt Zug
1936	Verkehrs- und Verschönerungsverein Cham/Hünenberg
1936	Verkehrs- und Verschönerungsverein Risch

Die Gründungen der Verkehrs-, Kur-, und Verschönerungsvereine lassen sich im Kanton Zug in drei Phasen einteilen. Dieser Aufsatz fokussiert die ersten zwei Phasen, also den Zeitraum zwischen 1884 und 1914, da dort die meisten Vereine ihre Arbeit aufnahmen und die Umsetzung der wichtigsten Erschliessungs- und Vernetzungsprojekte erfolgte.

Phase 1: Unterägeri und Zug als Vorreiter, 1884–1900

Die Innerschweizer Alpen und Seen zogen im ausgehenden 19. Jahrhundert Touristen aus ganz Europa und Amerika an.⁸ Die Stadt Zug am Zugersee und Unterägeri am Ägerisee nutzten ihren Standortvorteil und gründeten bereits vor der Jahrhundertwende einen Verschönerungs- resp. Kurverein. In Unterägeri kam es im Februar 1884 auf Initiative des dort ansässigen Arztes Dr. Josef Hürlimann (1851–1911) zur Etablierung eines solchen Vereins.⁹ Der von Hürlimann ins Leben gerufene Verein – bis 1918 mal «Verschönerungs-», dann wieder «Kurverein» genannt¹⁰ – nahm sich der Förderung des Tourismus in Unterägeri an, um die durch die Seidenkrise der 1880er Jahre hervorgerufenen Verluste von Einnahmen und

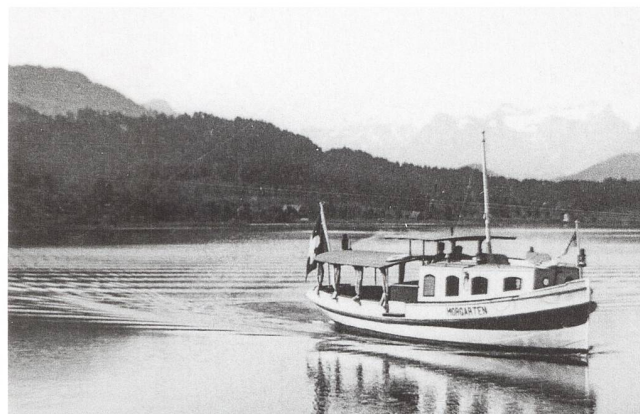


Abb. 1 Pünktlich aufs 600-jährige Jubiläum der Eidgenossenschaft 1891 begann der schmucke Dampfer «Morgarten» auf dem Ägerisee seine Runden zu drehen und Heerscharen von patriotischen Schlachtenbummlern zur gleichnamigen Anlegestelle beim schweizerischen Erinnerungsort erster Güte zu bringen.

Arbeitsplätzen wettmachen zu können.¹¹ Als Leiter einer eigenen Kinderheilstätte initiierte oder unterstützte Hürlimann mithilfe der Vereinsmitglieder die Eröffnung weiterer Kinderheime,¹² sodass das Ägerital bald den Ruf genoss, ein Ferienparadies für erholungsbedürftige Kinder zu sein.¹³

Der Verein kümmerte sich nicht nur um das Wohl der jungen Gäste. 1888 wurde unter der Ägide Hürlimanns eine Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet, deren Dampfer «Morgarten» nur wenig später Touristen wie auch Einheimische zur 1891 eröffneten Bahnstation Sattel-Ägeri via Anlegestelle «Morgarten» brachte (Abb. 1).¹⁴ Von 1902 bis 1908 partizipierte der Kurverein sowohl ideell wie auch finanziell an der Errichtung des Morgartendenkmals, was sich ebenfalls

⁷ Die Vereine hatten bis auf Unterägeri und die Stadt Zug keinen Handelsregistereintrag.

⁸ BibZug, PTu1, PTu2. – In den sog. «Fremdenblättern» wurde die Herkunft der Reisenden angegeben (s. unten).

⁹ Renato Morosoli, Artikel «Josef Hürlimann». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/027169/2008-02-12.

¹⁰ Am 23.5.1918 erhielt er den Namen «Kur- und Verkehrsverein Unterägeri», den er bis 2018 behielt. – Vgl. Joachim Eder, 100 Jahre Kur- und Verkehrsverein Unterägeri. Unterägeri 1984, 11.

¹¹ Zuger Volksblatt [ZV], 26.2.1895. – Nach Morosoli/Sablonier/Furrer (wie Anm. 5), Bd. 1, 299, Bd. 2, 104, 355–357, war die durch den mechanischen Webstuhl verursachte Seidenkrise von 1883 mitverantwortlich dafür, dass zuerst in Unterägeri und später auch in Oberägeri ein Kur- und Verkehrsverein gegründet wurde. Doch auch der wachsende Tourismus konnte die vor dem Ersten Weltkrieg stattgefundenen Emigration nicht aufhalten, da er zu wenig Einnahmen generierte, um die Verluste der Krisenjahre wettzumachen.

¹² Vgl. Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 1, 392–412.

¹³ Nach Eder 1984 (wie Anm. 10), 31, war Unterägeri «seit 1881 ältester Kinderkurort der Schweiz und als solcher auf der ganzen Welt bekannt». Diesen besonderen Ruf trugen Werbeprospekte seit den Anfängen des modernen Tourismus über die Landesgrenzen hinaus und priesen das Ägerital «als ärztlich empfohlenes, voralpines Ferienparadies für erholungsbedürftige Kinder» an. «Anspruchsvolle Ärzte und Eltern aus allen Ländern Europas bevorzugen das Klima des Ägeritals.»

¹⁴ Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 224, 232–234, 357.

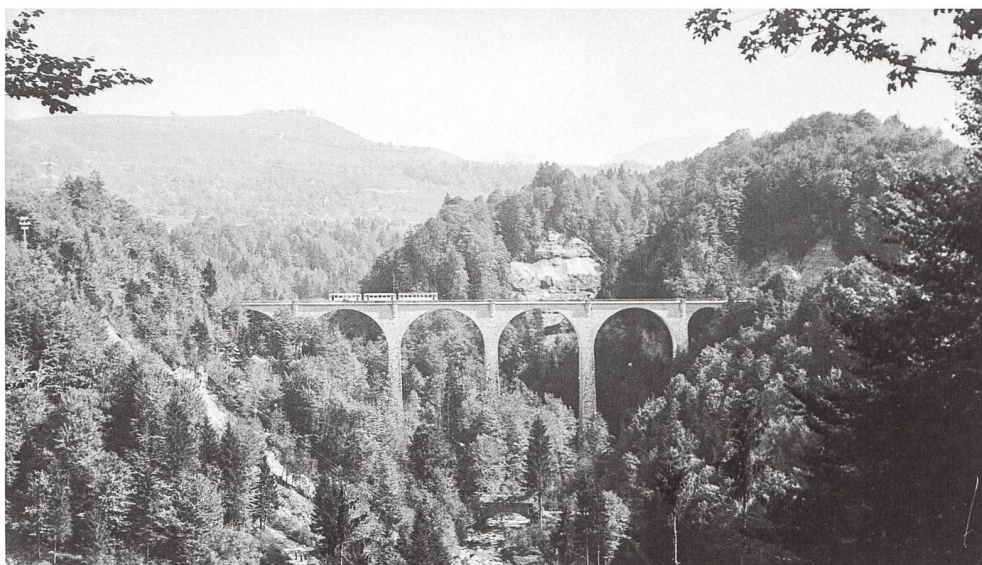


Abb. 2 Die Lorzentobelbrücke um 1913.

bezahlt machte. Das Denkmal wurde zu einem viel besuchten Ausflugsziel von Schulklassen, Vereinen und Gästen.¹⁵

Um die Anreise ins Ägerital zu erleichtern,¹⁶ setzte sich der Verein vehement für den Bau einer Brücke über das Lorzentobel wie auch für die Einführung einer elektrischen Strassenbahn ins Ägerital ein.¹⁷ Seine Bemühungen und das Engagement weiterer Akteure trugen Früchte. Die massive Brücke wurde 1910 eröffnet. Ab Herbst 1913 rollten elektrisch betriebene Strassenbahnen in schwindelerregender Höhe über das neue Bauwerk nach Unter- und Oberägeri (Abb. 2).¹⁸ Parallel zu den Unternehmungen im Ägerital begannen sich in der Stadt Zug ab 1886 Private in Vereinen zu organisieren, auf deren zähe Anfänge und beharrliches Wirken für Zug als Tourismusdestination unten eingegangen wird.

Phase 2: Hochkonjunktur im Tourismussektor, 1901–1914

Zwischen 1900 und 1914 verzeichnete der Tourismussektor einen enormen Anstieg. Es gab nun an die 40 Seil- und 13

Zahnradbahnen schweizweit. Die Anzahl an Hotels hatte sich seit 1885 binnen 20 Jahren auf 3500 Einrichtungen verdoppelt.¹⁹ Mit rund 22 Millionen Logiernächten pro Jahr wurde 1910 ein vorläufiges Maximum erreicht, das erst 1955 übertroffen werden sollte.²⁰ Von diesem allgemeinen Anstieg reisender Gäste wollten neben Unterägeri und der Stadt Zug auch weitere Zuger Gemeinden profitieren.

Obschon Oberägeri einen grösseren Seeanteil als Unterägeri und den Mythos Morgarten für sich reklamierte, trat es erst 1902 mit einem eigenen Verkehrsverein, genannt «Verschönerungsverein» resp. «Verkehrsverein Oberägeri», später «Verschönerungsverein Morgarten-Oberägeri», unter dem Präsidium von Christian Nussbaumer auf die Bühne.²¹ Der Verein nahm sich der nötigen Vermarktungs- und Verschönerungsmassnahmen für das eigene Gebiet an, wozu ein Waldpark, Ruhebänke, eine Badanstalt, Ruderboote sowie Wald- und Seenachtsfeste gehörten.²² Von seinem Nachbarn Unterägeri profitierte es zwar seit 1884 hinsichtlich Bekannt-

¹⁵ Eder 1984 (wie Anm. 10), 20–22. – Nach Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 234, 254, erinnerte das Denkmal «an die Schlacht am Morgarten 1315, gemäss Inschrift die «erste Freiheitschlacht» der Eidgenossen gegen die Habsburger [...]. Für das Ägerital, wo das Denkmalprojekt auf warmes Interesse stiess und besonders vom Unterägerer Kurpionier Dr. Josef Hürlimann gefördert wurde, war das Denkmal noch mehr. Schon früher hatte das Schlachtgelände Reisende ins Tal gelockt, die sonst nicht gekommen wären [...]. Das neue Denkmal gab den wachsenden Touristenmengen, den Schulklassen und Vereinen auf vaterländischer Bildungsreise ein festes Ziel.»

¹⁶ Nach Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 355, hielten sich Ende Juli 1903 «über 300 Kurgäste allein in Unterägeri auf. Ende Juli 1905 sollen es über 400 gewesen sein, Anfang August 1910 bereits etwa 500, wozu wahrscheinlich auch die Kinder in den Heimen zählten.»

¹⁷ Eder 1984 (wie Anm. 10), 43–46. – Vgl. Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 224, die beschreiben, wie 1894 eine auswärtige Unternehmergruppe unter der Leitung des britisch-schweizerischen Ingenieurs Charles Du Riche Preller ein Strassenbahnprojekt vorlegte, «das die Strecke Zug–Ägeri–Sattel als eine Hauptlinie vorsah [...]. Zwar scheiterte das Projekt, doch brachte es die Verkehrs-

diskussion endlich auf die richtige Bahn, die schliesslich kurz vor dem Ersten Weltkrieg zum Ziel führte: Der Plan einer Lorzentobelstrasse mit einer hoch über den Fluss führenden Brücke und einer Strassenbahn, welche diese Strasse als Bahntrasse nutzte, erwies sich als beste Variante.»

¹⁸ Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 224. – Vgl. Ignaz Civelli, «Die bessere Verbindung von Berg und Thal». Ein Beitrag zur Geschichte der Verkehrsplanung und -erschliessung der Zuger Bergregion unter besonderer Berücksichtigung der Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug (ESZ). Zug 1987.

¹⁹ Laurent Tissot, Artikel «Tourismus». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/014070/2022-03-08.

²⁰ Zahlen nach Arthur Schärli, Höhepunkt des schweizerischen Tourismus in der Zeit der «Belle Epoque» unter besonderer Berücksichtigung des Berner Oberlandes. Bern 1984, 10, der sich hier auf eine statistische Auswertung Hubert Göldens von 1939 bezog.

²¹ ZV, 10.7.1902. – Vgl. Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 357–360. – Das Archiv des ehemaligen Verkehrsvereins Oberägeri von 1902 bis 2014 wurde nach Redaktionsschluss für diesen Artikel dem Gemeindearchiv Oberägeri zur Aufbewahrung übergeben.

²² Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 2, 358.

machung des Tals und Anlockung von Touristen, es musste sich im Gründungsjahr 1902 jedoch auch klar zur Wehr setzen, um im Postkutschenverkehr nicht übergangen zu werden.²³ Der Postmeister in Unterägeri wollte 1902 eine neue und für die Oberägerer benachteiligende Praxis einführen. Bei zu wenig Platz sollten die in Oberägeri wartenden und bereits mit Tickets ausgestatteten Passagiere stehen gelassen werden. Damit wollte er erwirken, dass die Oberägerer ihre Tickets bei ihm in Unterägeri und nicht bei der Abgangsstation der Post in Oberägeri lösten, was dort verständlicherweise einigen Ärger auslöste: «Der Herr Postmeister von dort behauptet keck, sich auf einen angeblichen Entscheid der Kreispostdirektion stützend, Unterägeri habe das Recht, die Zugerpost, unter rechtzeitiger Anzeige an das Bureau Oberägeri, ganz zu besetzen [...]. Ein solches Verfahren, ein solcher Entscheid, wenn ein solcher überhaupt vorliegt, ist eine Kuriosität, eine Ungeheuerlichkeit, die man wohl nirgends in der Schweiz als im Ägerital findet. – Eine Abgangsstation, die keine Passagiere aufnehmen kann.»²⁴

Von zänkischen Dörflern befeuerte Zwistigkeiten liefen den Interessen und Zielen der Verkehrsvereine entgegen. In Ober- und Unterägeri erkannten die Touristiker früh, dass sich mit gemeinsamem Vorgehen und gebündelten Kräften mehr zum Nutzen der Region erreichen liess.²⁵

Ein besserer Anschluss ans Verkehrsnetz war nicht nur ein Anliegen der Unter- und Oberägerer, sondern auch der Berggemeinde Menzingen. Auf Initiative von Johann Baptist Hegglin (1868–1948), Leiter des Kurhauses Schwandegg, wurde im Juli 1903 der «Verschönerungsverein für Menzingen und Umgebung», je nach Kontext auch «Verkehrsverein» genannt, ins Leben gerufen, der 1904 ein Verkehrsbüro eröffnete und 1905 einen Führer für die Kurlandschaft Menzingen herausgab.²⁶ Im ersten Vereinsjahr hatte das Hauptaugenmerk des Vereins noch darauf gelegen, eine bessere Verbindung zwischen Berg und Tal durch regelmässig verkehrende Autobusse zu schaffen. So nahmen bereits Ende August 1904 Busse der Marke Orion den Betrieb zwischen Menzingen, Baar und Zug auf (Abb. 3).²⁷ Mit dieser Einführung fand auch das Leid der Oberägerer schnell ein Ende, denn schon im November 1904 wurde das Streckennetz bis ins Ägerital verlängert. Obwohl die Autobusse rege genutzt wurden, erkannten die Zuger bald, dass dieses Verkehrsmittel keine langfristige Lösung für die Berggemeinden sein konnte. Die damaligen Motoren versagten noch allzu häufig an den steilen Hängen, wodurch Reisende die Züge verpassten. Zudem verunreinigten die Autos die Luft durch aufwirbelnden Staub und Abgase.²⁸

1908 kam es zur Gründung des kantonalen Verkehrsverbands in Zug. In der Folge wurden in Zug und in Walchwil lokale Verkehrsvereine gegründet, die nebst Menzingen im neuen Verband die Interessen ihrer Gemeinden vertreten sollten.²⁹ Die Stadt Zug hatte somit zwei parallel agierende Vereine mit einer sehr ähnlichen Ausrichtung, den 1886 erstmals erwähnten «Verschönerungsverein» und den neuen «Kur-



Abb. 3 An der Eröffnungsfeier der neuen Buslinie von Menzingen über Baar nach Zug durften lokale Honoratioren wie Johann Meienberg (1866–1935) vom Einwohnerrat Baar, Gemeindeschreiber Josef Staub (1865–1931) aus Neuheim sowie Betriebsdirektor Spillmann-Bürgi (nähere Angaben fehlen) nicht fehlen. Postkarte von 1904.

und Verkehrsverein». Sie fusionierten 1910 zum «Kur- und Verschönerungsverein» und behielten diesen Namen bis 1987 bei.³⁰ Auch Baar gründete 1908 einen «Verkehrs- und Verschönerungsverein», der sich nebst der Strassenreinigung dem Erstellen von Wanderwegen, der Anbringung von Verkehrstafeln und Ruhebänken und vielen weiteren verschönernden resp. aufwertenden Massnahmen annahm.³¹

Im Kanton Zug gab es nun in sechs von elf Gemeinden Verkehrs-, Kur- und Verschönerungsvereine, die sich mit eigenen Projekten um die Vermarktung oder Verschönerung ihres Gebietes kümmerten. Das Zuger Volksblatt rief 1908 zur Gründung weiterer lokaler Verkehrsvereine auf, da man mittlerweile die Vorzüge solcher Einrichtungen erkannt hatte.

²³ Nach Morosoli/Sablonier/Furrer (wie Anm. 5), Bd. 2, 223, reisten 1885 auf der Strecke Zug–Oberägeri etwa 3600, Anfang des 20. Jahrhunderts jeweils über 10 000 Personen mit der Postkutsche.

²⁴ ZV, 11.10.1902.

²⁵ Morosoli/Sablonier/Furrer 2003 (wie Anm. 5), Bd. 1, 198.

²⁶ ZV, 28.7.1903, 26.5.1904, 24.6.1905.

²⁷ ZV, 16.1.1904, 3.9.1904. – Vgl. Jgnaz Civelli, Vom «Rüttelbus» zur «Schüttelbahn». Die Geschichte der Verkehrserschliessung der Zuger Berggemeinden. In: Zuger Neujahrsblatt 1989, 45 f.

²⁸ Civelli 1989 (wie Anm. 27), 46.

²⁹ Die Verkehrsvereine von Unter- und Oberägeri traten dem Verband im Juni 1909 bei. – Vgl. ZV, 22.6.1909.

³⁰ Zuger Nachrichten [ZN], 13.5.1987.

³¹ Bart 2017 (wie Anm. 6).

Es liege «im grossen Interesse einer vom Fremdenverkehr be-
rührten Gegend, wenn überall mit Verständnis geleitete Lo-
kalverkehrsvereine gebildet werden, welche die die Fremden
belästigenden Missstände beseitigen, und die Behörden auf
Aufgaben aufmerksam machen, deren Lösung nicht nur für
die Gemeinde allein, sondern auch für ihre Gäste von Nutzen
ist».³² Trotz dieses Aufrufs dauerte es beinahe 30 Jahre, bis
auch die Ennetsee-Gemeinden eigene Verkehrsvereine grün-
deten.³³

Phase 3: Die Ennetsee-Gemeinden ziehen nach, ab 1936

In Risch,³⁴ Cham und Hünenberg³⁵ nahmen 1936 eigenständi-
ge Verkehrsvereine ihre Tätigkeit auf. Mit diesen Initiativen
reagierten die Gemeinden auf den Einbruch des Fremdenver-
kehrs, für den nach Karl Gilli, dem Präsidenten des «Ver-
kehrsvereins Risch und Umgebung», die Weltwirtschaftskrise
der 1930er Jahre verantwortlich war.³⁶ Die im Verkehrs- oder
Tourismussektor tätigen Akteure in Ennetsee erhofften sich,
durch die vereinsbedingten Zusammenschlüsse der Gebiete
Risch-Buonas und Cham-Hünenberg eine Verbilligung der

Reklamespesen erreichen und somit eine intensivere Wer-
bung realisieren zu können.³⁷

Bekannt, unbekannt oder bloss verkannt? Die Vermarktung der Stadt Zug

Bis in die 1910er Jahre hinein wurden immer wieder Stim-
men laut, die die mangelnde Einsatzbereitschaft hinsichtlich
Vermarktung des Kantons und der Stadt Zug beklagten. So
hielt ein Schreiber des Zuger Volksblatts mit den Initialen
«G.A.» 1910 zwei in seinen Augen beunruhigende Beobach-
tungen fest. Zum einen lag vor ihm eine Postkarte eines
Berliner Kurgastes, die im Adresskopf den Passus «Zug bei
Zürich» enthielt, und zum anderen erwähnte er eine Begeg-
nung mit einem wohlhabenden Pariser, «der alljährlich in die
Schweiz kommt und gerne ruhige Kurorte aufsucht. Er war
höchstlich verwundert nicht nur über die herrliche Lage und
das originelle Städtebild von Zug, sondern auch über unsere
modernen Verkehrsanstalten (Bahn, Tram, Schiff), sowie die
elektrische Beleuchtung, Gas, und Wasserversorgung.»³⁸ Zug

³² ZV, 23.5.1908.

³³ Einmalige Nennung eines Verkehrsvereins im Zeitraum 1880–1914:
Der «Verkehrsverein Mühlau-Maschwanden-Hünenberg und Um-
gebung» reicht ein Lotteriegesuch zwecks Erstellung einer Reuss-
brücke bei Mühlau ein. – Vgl. ZV, 25.4.1907, 22.5.1909.

³⁴ Einwohnergemeindearchiv Risch [EiA Risch], H 3.22.58, Vereins-
statuten des Verkehrs- und Verschönerungsvereins der Gemeinde
Risch und Umgebung von 1936. – An der zweiten Hauptversammlung
des Verbands zur Hebung des Fremdenverkehrs des Kantons Zug wur-
de zwar ein Verkehrsverein von Risch genannt, der in den Folgejahren
indes nie in Erscheinung trat (ZV, 14.12.1909).

³⁵ BibZug, KDS 656, Verkehrsverein Cham-Hünenberg, 26. Jahres-
bericht des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Cham-Hünenberg
von 1962. – Vgl. Einwohnergemeindearchiv Cham, P 24, Verkehrs-
und Verschönerungsverein Cham-Hünenberg.

³⁶ Nach Bernard Degen, Artikel «Weltwirtschaftskrise». In: hls-dhs-dss.
ch/de/articles/026894/2015-01-11, fehlten dem Tourismus «ab 1931
die ausländischen Gäste».

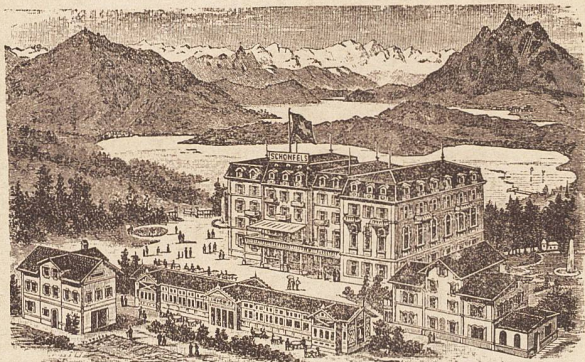
³⁷ EiA Risch, H 3.22.58, 25 Jahre Verkehrs- und Verschönerungsverein
der Gemeinde Risch und Umgebung.

³⁸ ZV, 11.6.1910, «Ueber Fremdenverkehr und dessen Hebung.»



Abb. 4 Auf dem ersten offiziellen Strassenplan für die Stadt Zug von 1867 von Heinrich Weiss-Keiser (1820–1877) lassen sich bereits mehr als 30 Wirtschaften ausmachen (hellrot markiert die 13 Gasthöfe).

Grand Hôtel Schönfels (Zugerberg)



Grand Hôtel — Luftkurort — Wasserheilstalt.

Abreibungen, Einwicklungen, Bäder und Douchen aller Art. Moorbäder, elektrische Behandlung und Heilgymnastik, Massage. Kurarzt im Hause. Ausgedehnte, ebene Spaziergänge auf angrenzenden Wiesen und Waldungen; grosser Park. Pittoreskes Alpen-Panorama. Komfortabel eingerichtetes, neu-renoviertes Haus mit Zentralheizung. Eigene Wasserversorgung. Pensionspreis inkl. Zimmer 8—12 Fr.

Neue Direktion:

F. Hummel

im Winter Royal-Hôtel St. Petersburg,
Nizza.

Abb. 5 Werbetext für das Grand Hotel Schönfels von 1905. Das Wellnessangebot erscheint aus heutiger Sicht exotisch und abenteuerlich.

war beim Reisepublikum nicht hinreichend bekannt, wurde sogar als Vorort Zürichs verkannt, und dennoch herrschte nach wie vor eine zurückhaltende Einstellung hinsichtlich Werbung. G.A. kam in Fahrt: «Mit der ewigen Reklame, hörte man etwa sagen, lockt man keine Katze her. Die Fremden haben nun einmal die Passion, die berühmten Fremdenplätze wie Montreux, Interlaken, Luzern, Lugano, Engelberg, Engadin etc. zu besuchen. Zug zieht nicht!»³⁹

³⁹ ZV, 11.6.1910, «Ueber Fremdenverkehr und dessen Hebung.»

⁴⁰ ZV, 11.6.1910, «Ueber Fremdenverkehr und dessen Hebung.»

⁴¹ Hans Peter Treichler, Früher Schweizer Tourismus. Begegnung, Landschaft, Sauberkeit. Geschichten aus dem 19. Jahrhundert. In: Die Schweiz. Offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen et al., 60, 1987, 36, zufolge war seit 1816, als ein bescheidenes Gasthaus auf Rigi Kulm stand, die «Weltkarriere des Berges nicht mehr aufzuhalten. Lieder besingen den Berg, gekrönte Häupter erklimmen ihn, sogar Königin Viktoria lässt sich von sechs kräftigen Männern auf den Gipfel tragen». – Vgl. Eva Bachmann, Die Macht auf dem Gipfel. Alpentourismus und Monarchie 1760–1910. Wien 2020.

⁴² Nach Tissot, Tourismus (wie Anm. 19), dominierten Verleger wie John Murray in England, Karl Baedeker in Deutschland und Adolphe Joanne in Frankreich den Markt. Ihre «Führer machten Ferienorte, Hotels und Leistungen bekannt und setzten Standards des touristischen Geschmacks».

Diese resignierte Haltung «Zug zieht nicht!» akzeptierten resp. vertraten nebst dem Schreibenden längst nicht alle Bewohner des Kantons. G.A. mochte recht haben, dass Zug bezüglich Engagement im Tourismussektor anderen Kantonen hinterherhinkte und im Schatten Luzerns oder Zürichs stand. Dennoch kann anhand des Wirkens der Verkehrs-, Kur- und Verschönerungsvereine wie auch einzelner Persönlichkeiten gezeigt werden, dass bis 1910 bereits etliche Werbe- und Erschliessungsprojekte in verschiedenen Zuger Gemeinden realisiert wurden, die allesamt den Kanton bekannter und befahrbarer machten. G.A. war sich dessen sicher auch bewusst, doch in seinen Augen musste mehr passieren, damit es künftig zu keiner vergleichbaren Situation wie mit dem Franzosen kommen würde, der verwundert festgestellt hatte: «Vous habitez un endroit superbe, mais quel dommage, il n'est pas assez connu.»⁴⁰

Zur Zentralschweiz gehörend, profitierte die Stadt Zug seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert vom sog. Alpentourismus – insbesondere von der Berühmtheit der Rigi und Luzerns.⁴¹ Auf Postkutschen, Schiffen und zu Fuss erkundeten Abenteurer, Forscher sowie die bildungshungrige europäische Elite die Gebirgs- und Gletscherlandschaft der Alpen. Schweizer Städte und Hoteliers vermarkteten sich bis zur Jahrhundertwende über Plakate, die an Bahnhofssäulen angebracht waren, Broschüren, die in Hotels auflagen, sowie über periodisch erscheinende Werbetexte in Zeitungen und Kalendern. Informationen zu Reiserouten, Unterkunftsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten konnten Touristen den seit den 1850er Jahren regelmässig neu aufgelegten Reiseführern aus England, Frankreich und Deutschland entnehmen.⁴²

Wählten von Zürich kommende Reisende beispielsweise die empfohlene Route zur Rigi via Arth und Goldau,⁴³ mussten sie die Stadt Zug oder Rotkreuz passieren. Das anfänglich sehr bescheidene Angebot an Gasthöfen in Zug – es werden 1848 gerade mal zwei genannt, der Hirschen und der Ochsen – wurde bis 1870 stark ausgebaut (Abb. 4).⁴⁴ Der zwischen 1840 und 1870 erfolgte intensive Strassenausbau im Kanton Zug,⁴⁵ die 1851 gegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zugersee,⁴⁶ die 1864 von der Nordostbahngesellschaft

⁴³ Karl Baedeker, Die Schweiz, nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende, 11. umgearbeitete Auflage. Koblenz 1867, 59.

⁴⁴ Karl Baedeker, Die Schweiz. Handbuch für Reisende, nach eigener Anschauung und den besten Hilfsquellen bearbeitet. Mit Plänen von Basel, Bern, Genf und Zürich, einer Reisekarte und einer Alpen-Ansicht vom Rigi, 2. umgearbeitete Auflage. Koblenz 1848, 69. – Vgl. Johann Gottfried Ebel, Anleitung, auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen, Bd. 2. Zürich 1793, 203.

⁴⁵ Paul Dändliker und Hans Schwegler, Das Verkehrswesen des Kantons in historischer Zeit bis zum Aufkommen des Motorfahrzeugverkehrs. In: Zuger Neujahrsblatt 1973, 94. – Vgl. Claudia Aufdermauer, Strassenbau im Kanton Zug im 19. Jahrhundert. In: Tugium 38, 2022, 133–152.

⁴⁶ Michael van Orsouw, Sonne, Molke, Parfümwolke. Geschichte und Geschichten des Zuger Tourismus. Zug 1997, 38. – Das erste Dampfschiff auf dem Zugersee hiess «Rigi», wodurch die Bedeutung dieses Berges für den Zuger Tourismus nochmals unterstrichen wird.

fertiggestellte Linie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern sowie die 1871 eröffnete Vitznau–Rigi–Bahn vereinfachten das Vorkommen von Reisenden und liessen den Touristenstrom ansteigen.

Auch den Zugerberg zierten 1870 bereits zwei schmutzige Kurhäuser – das Felsenegg und das Schönfels, in welchem 1898 sogar die Königin Wilhelmina (1880–1962) von den Niederlanden mit ihrer Mutter Emma (1858–1934) für einige Wochen residierte (Abb. 5). Leider geht aus den vorliegenden Quellen nicht hervor, wie die Königin auf das schmutzige Städtchen Zug und den Zugerberg aufmerksam wurde. Der Besuch war jedoch für die Zuger und die zu diesem Zeitpunkt dort weilenden Kurgäste «the great attraction».47 Wenige Jahre nach dem königlichen Besuch wurde das Schönfels zu einem «Grandhotel» aufgewertet.48

Zug hatte also auf dem internationalen Parkett bereits vor 1900 einen gewissen Bekanntheitsgrad, dies dank dem Engagement einzelner Hoteliers, Privater, der beiden Verkehrsvereine in der Stadt Zug und eventuell auch wegen der Vorstadtkatastrophe, die das Städtlein 1887 ins mediale Rampenlicht gebracht hatte, wovon gleich noch die Rede sein wird.

«Illustrierter Führer Zug». Ein Meilenstein der touristischen Vermarktung

Die Publikation eines bebilderten Führers durch den Kanton Zug war ein grosses Projekt in der touristischen Vermarktung und wurde 1885 umgesetzt (Abb. 6). Dr. Peter Josef Hegglin (1832–1893) aus Menzingen,49 Regierungsrat und Besitzer des Kurhauses Bad Schönbrunn, Hotelbesitzer zum Löwen Albert Utinger-Speck (1855–1936)50 und Fernando Kaiser (1828–1885) richteten am 26. März ein Schreiben an den Einwohnerrat der Stadt Zug mit der Bitte um finanzielle Unterstützung.51

Herausgeber Fernando Kaiser hatte viele Jahre in Genf gelebt und dort sein Geld als Journalist und Schriftsteller verdient.52 Zurück in Zug, setzte er ab 1880 sein schriftstellerisches Können für die Vermarktung des Kantons ein. Zug erscheint in Kaisers Schilderungen als Oase der Ruhe und Entspannung. Die Darstellung im Vorwort erinnert an Aus-

47 Neue Zürcher Zeitung [im Folgenden NZZ], 28.5.1898, «Ein Brief aus dem Zugerland». – Der Brief erzählte auf lebendige Art und Weise vom Empfang der hohen Gäste durch die republikanischen Zuger und Zugerinnen und ging auf ein peinliches Missgeschick bei Wilhelminas Besuch in den Höllgrotten ein.

48 Vgl. Alfred Waldis, Es begann am Gotthard – eine Verkehrsgeschichte mit Pionierleistungen. Luzern 2002, 112.

49 Für einen ausführlichen Bericht über sein Leben und Wirken vgl. ZN, 19.4.1893, 22.4.1893.

50 Der freisinnige Albert Utinger war von 1881 bis 1882 und von 1889 bis 1894 Kantonsrat in Zug. – Vgl. Renato Morosoli, Artikel «Albert Utinger». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/041180/2013-02-20.

51 StadtA Zug, A5-6.34, Verkehrs- und Verschönerungsverein, 1885–1920.

52 Vgl. Wädi Wyss, Der Verfasser Fernando Kaiser. Ein Nonkonformist des 19. Jahrhunderts. In: Fernando Kaiser, Illustrierter Führer. Zug 1885, 61–68.

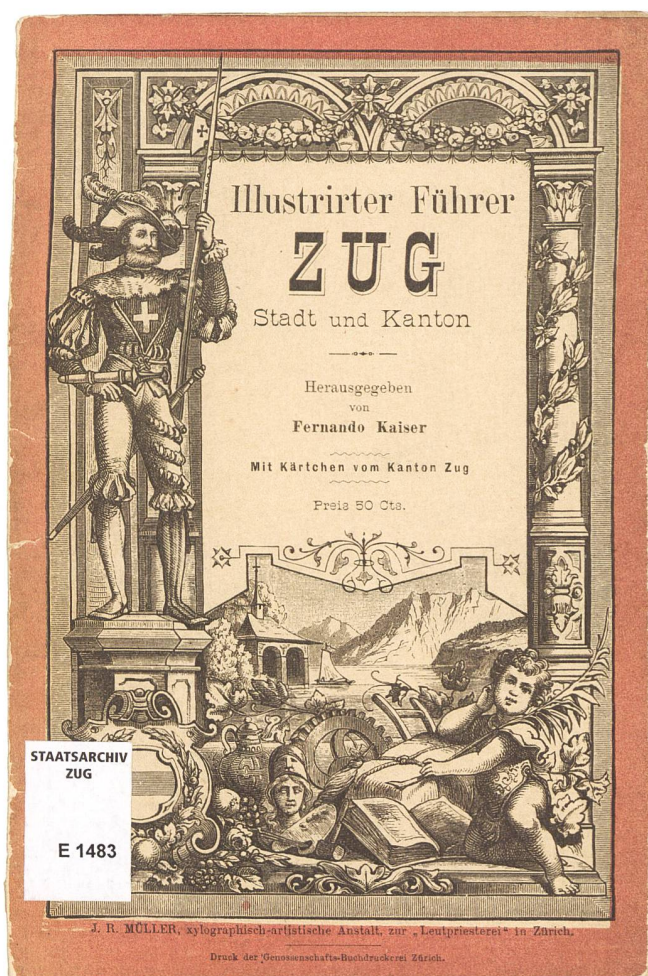


Abb. 6 Fernando Kaisers «Illustrierter Führer Zug» von 1885 umfasste 60 Seiten.

wüchse eines frühen Massentourismus: «Gewohnt, das Märchen von den Siebenmeilenstiefeln täglich in Anwendung zu bringen, eilt die grosse Menge, welche sich vom Norden in die Alpenwelt, von Süden und Westen in die Sommerfrischen des Berglandes begibt, mit den raschen Eisenbahnzügen am unscheinbaren Städtchen [Zug] vorüber. Tausende, die Ruhe suchen, der Erholung bedürfen, strömen den grossen Centren zu, wo sie das Gegentheil finden von dem, was ihnen am aller notwendigsten ist; aus dem aufreibenden Getriebe der Städte jagen sie den grossen internationalen Karavanserrails entgegen, wo Ruhe ein Ding der Unmöglichkeit, Erholung eine Utopie ist. Dort beginnt für den Neuling die aufregende gesellschaftliche Tortur; in grossen sogenannten Kursälen und Kasino's wird vom Morgen bis zum Abend den Göttinnen Mode und Etiquetten gehuldigt; Spiel und Tanz nehmen die Nächte in Anspruch und nur selten gelangt der Gepeinigte in die Region des erfrischenden Aethers, der unentweiheten, heilkräftigen Natur. Umgeben vom schwarzen Qualme der pustenden Lokomotive lässt er sich auf hohe Berge tragen, nimmt an grosser Tafel Platz und steckt sich zur Erinnerung an den Hochgenuss das Menu in sein von Gasthofrechnungen strotzendes Portefeuille. Von den Höhen des Rigi sieht er hernieder auf den blaugrünen See, auf den Obstgarten von Zug und

Peter Josef Hegglin (1832–1893): Voller Einsatz für die neue Linie Thalwil–Zug

Dr. Peter Josef Hegglin aus Menzingen engagierte sich sowohl als Arzt wie auch als konservativer Politiker für die Tourismusförderung im Kanton Zug.¹ Als Arzt lockte er mit seiner 1857 gegründeten Kuranstalt Schönbrunn bei Menzingen zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland in den Kanton Zug.²

Fragen und Anliegen zu einer besseren Verkehrsführung resp. -erschliessung waren in Hegglins politischer Arbeit wichtig. Als die Gotthardbahn-Gesellschaft wie auch die Nordostbahngesellschaft die versprochenen und aus touristischer Sicht relevanten Zuglinien Goldau–Zug und Zug–Thalwil aufgrund der Wirtschaftskrise der 1870er Jahre³ nicht realisieren konnten resp. wollten und dabei vom eidgenössischen Eisenbahndepartement unterstützt wurden, kämpfte er an vorderster Front für die Anliegen Zugs.⁴ Dem Initiativkomitee «Thalwil-Zug-Goldau», in welchem Hegglin mit weiteren Zuger Politikern die Interessen Zugs vertrat,⁵ widerfuhr Genugtuung, indem die Gotthardbahn und die Nordostbahndurch durch die Bundeskonzession vom 25. Juni verpflichtet wurden, die versprochenen Zuglinien bis zum 1. Januar 1894 fertigzubauen.⁶ Die langwierigen Auseinandersetzungen zwischen dem Initiativkomitee und dem Eisenbahndepartement, insbesondere mit dessen Vorsteher Bundesrat Emil Welti (1825–

1899), führten dazu, dass die Vertreter der beiden politischen Parteien Zugs, der konservative Josef Hegglin und der liberale Karl Zürcher näher zusammenrückten, «um Schulter an Schulter die Rechte des Kantons zur Geltung zu bringen».⁷ Kurz nach Bekanntwerden dieses positiven Bescheids gründeten interessierte Kreise in Zug den «Verschönerungsverein der Stadt Zug» und den «Verkehrsverein für den Zugersee und Umgebung».

¹ Renato Morosoli, Artikel «Peter Joseph Hegglin». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/005776/2006-08-25. – Vgl. StAZG, P 164, Hegglin Peter Josef, Kurarzt in Schönbrunn (Korrespondenzen und Rechnungen, v. a. aus den 1860er Jahren). – Hegglin war Mitglied der Rechnungsprüfungskommission, des Erziehungsrats und des Sanitätsrats. Dem Kantonsrat gehörte er von 1867 bis 1891 an, wobei er in zwei Amtsperioden die Stelle des Kantonsratspräsidenten einnahm. 1878 wurde er vom Volk als Mitglied in den Regierungsrat gewählt, wobei er zuerst die Direktion des Innern und später die Leitung des Justiz- und Sanitätswesens übernahm (ZN, 22.4.1893).

² Zoe Gwerder, Zuger Kurorte von damals. Scharlatane und Fachpersonen mit Sinn für den Zeitgeist. In: Zuger Zeitung, 3.4.2021.

³ Bärtschi/Dubler, Eisenbahnen (wie Anm. 1).

⁴ ZN, 30.6.1888. – Vgl. Denkschrift zur Geschichte und Beurteilung der Moratoriumslinie Thalwil-Zug. Abgefasst im Auftrag des Initiativ-Comité Thalwil-Zug-Goldau. Pfäffikon 1890.

⁵ Vgl. NZZ, 9.5.1880, wo alle Mitglieder des Initiativkomitees genannt werden.

⁶ Vgl. NZZ, 12.7.1892, «Linie Thalwil-Zug».

⁷ ZN, 22.4.1893. – Vgl. Waldis 2002 (wie Anm. 48), 103–112.

er denkt sich wohl: da muss es schön sein, da wäre gut wohnen!)»⁵³

Kaiser arbeitete über mehrere Jahre hinweg und bis fast zu seinem Tod durch die Pocken an diesem Werk.⁵⁴ Dessen Fertigstellung im Sommer 1885 gilt als Meilenstein in der touristischen Vermarktung des Kantons. Vorher hatte es nichts Vergleichbares gegeben. Die deutsche wie auch die von seiner Tochter Isabelle Kaiser (1866–1925) ins Französische übersetzte Publikation fanden in der Presse durchwegs positiven Zuspruch.⁵⁵ Was das Werk mit einem Preis von 50 Rappen von den weiteren international anerkannten Reiseleitern wie Baedeker unterschied, war sowohl der grössere Umfang von 60 Seiten, die aufwendige Bebilderung, die Anzeige aller Pensionen und Kurhäuser wie auch die am Ende angefügte Karte des Kantons Zug.⁵⁶

Reisserische Schlagzeilen bringen kurzzeitigen Katastrophentourismus

Am 5. Juli 1887 kam es in der Zuger Vorstadt zur Katastrophe. Nach Arbeiten an einer Quaianlage brach ein Teil des Ufers ein. Etliche Häuser wurden zerstört und versanken im See. Elf Menschen starben und über 600 Personen wurden obdachlos (Abb. 7).⁵⁷

Das Medienecho auf dieses Ereignis war enorm. Schweizweit gingen Spenden für die Notleidenden ein. Schaulustige, die an den darauffolgenden Tagen in grossen Scharen aus der Umgebung herbeiströmten, riefen dazu auf, «jeder Gast irgend eines Schweizerhotels» solle «am 25., 26. und 27. Juli je einen Franken beitragen».⁵⁸ Selber liessen sie sich für 40 Rappen mit Schiffen zur Abbruchstelle fahren. Isabelle Kaiser, die 1885 den Zuger Fremdenführer ihres Vaters übersetzt hatte, verfasste ein Gedicht mit dem Titel «Catastrophe»: «Quand le malheur est grand la charité plus grande/Doit aux

maux du prochain mesurer son offrande, / Et les pauvres, par elle, iron t puiser un jour/Un rayon d'espérance au foyer de l'amour.»⁵⁹ Die Einnahmen aus dem Verkauf von Abschriften dieses Gedichts gingen ebenfalls an die Notleidenden.

Die Katastrophe führte vorübergehend zu einem Anstieg sensationsfreudiger Besucher. Albert Utinger-Speck war sowohl als Hauptmann der Freiwilligen Feuerwehr wie auch als Platzkommandant der Kompagnie 1/48 im Einsatz. 1913 blickte er auf den Vorfall zurück. Seine Worte schilderten den über Zug hereingebrochenen Katastrophentourismus noch mal deutlich: «Dieses verhältnismässig starke Aufgebot erfolgte mit Rücksicht auf den für Sonntag den 10. Juli [1887] zu erwartenden und dann auch wirklich eintreffenden grossen Andrang von Publikum, das zu Tausenden von überallher zuströmte, nachdem schon während den vorhergehenden Tagen ein ausserordentlich starker Besuch aus den Gemeinden und

⁵³ Fernando Kaiser, Illustrierter Führer. Zug 1885, 1.

⁵⁴ Kaiser 1885 (wie Anm. 53), 68.

⁵⁵ ZV, 1.8.1885. – Vgl. Gazette de Lausanne et Journal Suisse, 17.8.1885, 3: «Nous avons sous les yeux le «Petit guide illustré de Zoug, ville et canton» (50 c.), publié par Fernando Kaiser et traduit par Mlle Isabelle Kaiser. Il y a de la poésie dans cet élégant opuscule consacré à l'une des contrées de la Suisse les mieux dotées par la nature. Quelques gravures repellent les points de vue les plus attrayants. La partie historique et pittoresque du Petit guide est intéressante.» – Vgl. ZN, 11.12.1885.

⁵⁶ Die Veröffentlichung von Bonifaz Staub, Der Kanton Zug. Historische, geographische und statistische Notizen. Zug 1869, richtete sich noch eher an wissenschaftlich interessierte Reisende und erschien unbedeutend.

⁵⁷ Vgl. Christof Buri und Christian Raschle, Der Untergang der Zuger Vorstadt am 5. Juli 1887. In: Zuger Neujahrsblatt 1987, 5–46.

⁵⁸ ZN, 30.7.1887. – Nach Buri/Raschle 1987 (wie Anm. 57), 37, war in «keiner Wirtschaft mehr etwas Essbares erhältlich, die Besucher hatten die Stadt «leergegessen».

⁵⁹ Journal de Genève, 30.7.1887, 3.



Abb. 7 Die Vorstadt-Katastrophe 1887, gezeichnet von Josef Maria Weber-Strebel (1842–1933).

Nachbarkantonen eingesetzt hatte. Es wimmelte von Photographen und Reportern in- und ausländischer Zeitungen.»⁶⁰ Zug war für einmal in aller Munde. Selbst in Amerika konnte man im «Kansas Telegraph» von diesem tragischen Ereignis lesen: «Am Ufer des Zugersee's waren längs der dort führenden Strassen kürzlich neue Steindämme gebaut worden. Die Hälfte von diesen versank im See und zog die dahinterliegen-

⁶⁰ Albert Utinger-Speck, Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Zug an der Vorstadt-Katastrophe vom 5. Juli 1887. In: Zuger Neujahrsblatt 1913, 26.

⁶¹ ZN, 24.8.1887, wo der Artikel aus dem «Kansas Telegraph» übersetzt abgedruckt wurde.

de Strasse und die meisten Häuser derselben mit sich in die Tiefe. Zu den letztern gehörte das Hotel zum «Züricher Hofe», in welchem 4 Stockwerke mit Gästen überfüllt waren, von denen der grösste Theil noch schlafbefangen mit in der Tiefe verschwand.»⁶¹ Die letzten zwei Zeilen scheinen angesichts der insgesamt elf Toten übertrieben. Die reisserische und übertriebene Berichterstattung von in- und ausländischen Zeitungen löste beim Zuger Stadtrat denn auch Befürchtungen von einem Einbruch der Besucherzahl aus. Wie viele Reisen nach Zug tatsächlich storniert wurden, lässt sich aus dem vorliegenden Quellenmaterial nicht erschliessen. Es muss jedoch zu einigen Absagen gekommen sein, denn Stadtpräsi-

Albert Utinger-Speck (1855–1936): Elektrizität und Wasser für den Kanton Zug

Albert Utinger entstammte der Zuger Hotelfamilie Utinger, die den renommierten Gasthof zum Löwen in Zug führte. Von Vater Alois zur Übernahme des Gasthofs auserkoren, absolvierte Albert ein Hotelpraktikum im «Zähringerhof» in Freiburg und arbeitete danach als Sprachlehrer in England und Italien. Bei diesen Aufenthalten eignete er sich die drei wichtigsten Sprachen des damaligen Reisepublikums an. Zurück in Zug, leitete er von 1881 bis 1883 das Kurhaus Schönfels auf dem Zugerberg, um 1884 bestens ausgebildet und mit praktischer Erfahrung ausgerüstet, das Hotel Löwen von seinem Vater zu übernehmen. Albert liess den Gasthof zu einem modernen Hotel umbauen und mit elektrischem Licht versehen, was für grosses Aufsehen sorgte. Laut Zuger Volksblatt leitete er «das neue Licht» von «der Kraftstation im Löwen [...] hinüber in den alten Musentempel am Postplatz (Stadttheater). Albert Utinger ist somit der Mann, welcher die Elektrizität nach Zug gebracht hat.»¹ Anlässe des Verschönerungsvereins der Stadt Zug bereicherte Utinger grosszügig mittels dekorativer Lichteinsätze. Auch für die öffentliche Wasserversorgung übernahm Utiger wichtige Aufgaben. Er sass im Verwaltungsrat der 1878 gegründeten Wasserversorgung der Stadt Zug und schuf da die Pläne für ein Hochdruckreservoir und eine Syphonleitung aus dem Lorzentobel.² Als Hotelleiter und vielseitig begabte wie auch weit gereiste Person überrascht nicht, dass sich Utinger für touristische Anliegen interessierte und einsetzte. So war er als liberaler Kantonsrat im Vorstand des 1890 gegründeten «Verkehrsvereins für den Zugersee und Umgebung» und förderte die Herausgabe des Fremdenblatts. 1903 war er bei der Neugründung des «Verkehrsvereins für den Zuger-, den Ägerisee und Um-



Abb. 1 Das Hotel Löwen besass 1885 als einzige Unterkunft im Kanton Zug eine elektrische Beleuchtung.

gebung» dabei, präsierte für einige Jahre sogar den Vorstand und initiierte wichtige Treffen im Hotel Löwen, aus denen weitreichende Projekte entstanden und umgesetzt wurden – so beispielsweise die Elektrische Strassenbahn (ESZ), die 1913 ihren Betrieb aufnahm.³ Utinger trug mit seinem Engagement wesentlich zum Aufschwung des Tourismus im Kanton Zug bei.

¹ ZV, 21.12.1936.

² ZV, 21.12.1936.

³ ZV, 21.12.1936.

dent Zürcher sah sich veranlasst, kursierende Gerüchte in einer Pressemitteilung zu dementieren.⁶²

Arnold Bürkli ermahnt Zug, mehr in die Werbung zu investieren

Der in Zürich tätige und durch seinen 1887 fertiggestellten Quaibau weitherum bekannt gewordene Ingenieur Arnold Bürkli-Ziegler (1833–1894) wurde mit weiteren Experten nach Zug gerufen, um die Ursachen des Ufereinbruchs zu untersuchen.⁶³ Als Vorsteher der 1885 gegründeten Verkehrskommission Zürich hatte Bürkli wohl noch zu gut in Erinnerung, wie der Fremdenverkehr einer Stadt durch übertriebene Schilderungen in der Presse einbrechen konnte. Als in Zürich 1884 eine Typhusepidemie ausgebrochen war, war ein Alarmruf durch die Zeitungen in Europa und Übersee gegangen, was den Touristenstrom nach Zürich abrupt hatte versiegen lassen. In seinem Jahresbericht hielt der Stadtrat damals fest, trotz einem «relativ milden Verlauf» der Krankheit habe Zürich «mit Bezug auf den Fremdenbesuch in bedeutendem und jedenfalls in viel höherem Masse» gelitten, «als es die Gefahr rechtfertigte, die für die Gesundheit der Besucher Zürichs in jenen Wochen bestand». Daran sei in «wesentlichem Umfang» auch «die auswärtige Presse schuld» gewesen.⁶⁴

Als Präsident der 1885 gegründeten Zürcher Verkehrskommission wandte sich Bürkli im April 1888 an den Stadtrat von Zug: «Da Sie in verschiedenen Blättern bei Anlass der traurigen Katastrophe in Ihrer Stadt die Befürchtung ausgesprochen haben, der Fremdenverkehr an Ihrem Orte möchte durch das Vorkommnis beeinträchtigt werden, so glauben wir, könnte es in Ihrem Interesse liegen, wenn Sie sich an einigen allgemeinen Massnahmen zur Hebung des Fremdenverkehrs in der Schweiz, die wir veranlasst haben, mitbetheiligen würden, und verweisen Sie an bezügl. Einlagen. Wir wissen nicht, ob in Ihrer Stadt ein Kurverein existiert, in welchem Falle sich derselbe vielleicht für die Sache interessiert.»⁶⁵

Bürkli wollte Aufsätze und Inserate zur Urschweiz in Zürcher Zeitungen publizieren und bat daher Zug um finanzielle Unterstützung. Der Stadtrat leitete Bürklis Anliegen an die Zuger Gastwirte weiter, da er sich durch diese Bitte offensichtlich nicht angesprochen fühlte. Diese liessen den Rat postwendend wissen, dass einige Zuger Gastwirte Mitglieder beim «Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und Umgebung» seien. Der genannte Verein unterstütze Bürklis Projekt bereits mit 250 Franken und daher sei Zug, so die Hoffnung der Zuger Gastwirte, bei der geplanten Propaganda mitzuberücksichtigen.⁶⁶

Auf diese knausrige Argumentation seitens der Zuger Gastwirte reagierte Bürkli forsch und ermahmend. Es könne in einem Inserat von zehn Zeilen nicht die ganze Urschweiz beschrieben werden, deshalb sei «die individuelle Beteiligung eines Verkehrszentrums [...] allein das Richtige».⁶⁷ Bürklis Botschaft war unmissverständlich. Die Zuger wollten vom Tourismus profitieren, doch schien das Gespür resp. der

Wille zu Investitionen dieser Art bis 1890 erst ansatzweise vorhanden gewesen zu sein.

Die Stadt Zug erhält 1890 den gewünschten Verschönerungsverein

Die Vorstadtkatastrophe, der erfreuliche Bescheid zur Erstellung der Zuglinien Thalwil–Zug–Goldau von 1890 wie auch Bürklis Schreiben an den Zuger Stadtrat waren möglicherweise alles Antrieb dafür, dass im Juni 1890 der «Verschönerungsverein der Stadt Zug» und der «Verkehrsverein für den Zugersee» gegründet wurden. Laut Zuger Nachrichten existierte jedoch bereits 1886 ein «sog. Verschönerungsverein für Stadt und Umgebung. Wir besitzen nun allerdings mehrere ganz hübsche Fusswege in der Nähe der Stadt, die sehr stark frequentiert werden. Der schmutzigste Weg von Allen ist aber unstreitig derjenige von der Post zum Dreiangel und von da bis in's Lauried. Da diese Anstösser die Kosten fürchten, so wäre es gewiss Sache des Verschönerungsvereins, beim Einwohnerrath dafür sich zu verwenden, dass er die geeigneten Schritte zur baldigen bessern Instandstellung dieses Fussweges ergreifen würde.»⁶⁸ Welche Akteure sich hier für welche Ziele engagierten, bleibt aufgrund der Quellenlage unklar. Sehr aktiv schienen die Verantwortlichen des erwähnten Verschönerungsvereins nicht gewesen zu sein, denn nur wenige Monate später erhob ein genervter Zeitgenosse seine Stimme und erklärte, letztes Jahr sei «eifrig von einem Verschönerungsverein gesprochen und geschrieben» worden. Nun wisse er «nicht einmal, ob ein solcher Verschönerungsverein wirklich besteht, geschweige denn, dass ich von seinen Thaten irgend eine Spur bemerkt hätte».⁶⁹

Tatsächlich finden sich in den Zuger Zeitungen und Archiven bis 1890 keine Hinweise zu umgesetzten Projekten. Dafür wurden immer wieder Meldungen mit Anliegen an einen solchen Verein publiziert wie etwa der Wunsch nach einer neuen Badanstalt, die «nicht nur für die Fremden, sondern auch für die Einheimischen» mehr Anreize bieten würde.⁷⁰ Die am 22. Mai 1890 in einer von Regierungsrat Carl Zürcher (1849–1892) geleiteten Versammlung erfolgte Gründung belebte das Phantom von 1886. Freudig hielt das Zuger Volksblatt fest, das «jüngste Kind der städtischen Vereine» sei geboren.⁷¹ Der Verein sollte sich ausser um die Verschöne-

⁶² Buri/Raschle 1987 (wie Anm. 57), 34.

⁶³ Zentralbibliothek Zürich, Nehr B 86, 5. – Buri/Raschle 1987 (wie Anm. 57), 38.

⁶⁴ Geschäftsbericht des Stadtrates Zürich, 1885, 9.

⁶⁵ StadtA Zug, A5-6.34, Brief von Arnold Bürkli an den Stadtrat von Zug vom 12.4.1888.

⁶⁶ StadtA Zug, A5-6.34, Brief an die Einwohnerkanzlei der Stadt Zug vom 30.4.1888.

⁶⁷ StadtA Zug, A5-6.34, Brief an die Einwohnerkanzlei der Stadt Zug, unterzeichnet von Dr. A. Bürkli-Ziegler vom 30.5.1888.

⁶⁸ ZN, 22.12.1886.

⁶⁹ ZN, 18.5.1887.

⁷⁰ ZN, 18.5.1887.

⁷¹ ZV, 24.5.1890.

Robert Weber (1849–1903): Präsident des Verschönerungsvereins im ersten Jahrzehnt

Robert Weber war zeitlebens eine sehr aktive Persönlichkeit. Nebst der Führung der Wirtschaft Adler liebte er die Bergwelt und die Landschaft des Kantons Zug. 1871 gründete er den Zuger Alpenverein und 1881 trat er als Mitglied der Sektion Rossberg des Schweizerischen Alpenklubs bei. Rheumatismus und eine dadurch zugezogene Herzkrankheit verhinderten in späteren Jahren die Ausübung des Bergsports. So wandte er sich vermehrt dem Vereinsleben und politischen Aufgaben zu. Er war Mitglied im Stadsängerverein, im historischen Verein der V Orte, in der ornithologischen Gesellschaft sowie in der Schneiderzunft von Zug. 1890 übernahm er bei der Gründungssitzung des Verschönerungsvereins zuerst das Amt des Kassiers und nach nur zwei Jahren das Präsidium. Unter seiner Leitung «entwickelte sich der Verschönerungsverein zu schöner Blüte», und es «entstanden all die vielen schönen Einrichtungen zur Annehmlichkeit von Einheimischen und Fremden».¹ Weber förderte das zugerische Reklamewesen, indem er von angesagten Künstlern resp. Fotografen Plakate, Prospekte und Postkarten erstellen liess. Von 1893 ist das «bekannte Reklambild von Zug» und von 1897 ein ansprechendes Faltblatt zu Stadt und Kanton Zug erhalten geblieben (Abb. 11 u. 13).²

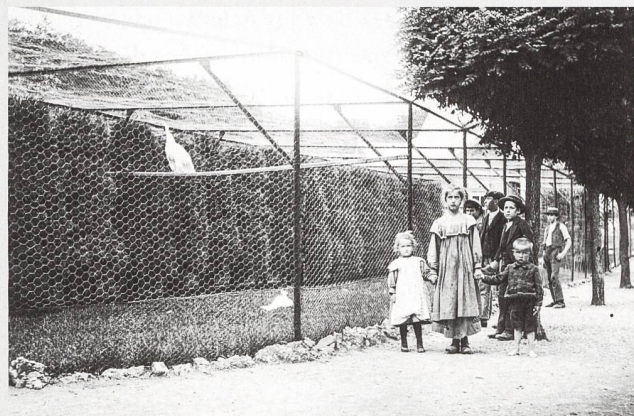


Abb. 1 Die «Voliere» in Zug wartete laut Zuger Nachrichten vom 13. Oktober 1898 mit «sehenswerten Vertretern aus der Vogel-, Tauben- und Hühnerwelt aus allen Zonen» auf. Im gleichen Jahr wurde zusätzlich zur bereits bestehenden Anlage ein neuer «Fasanengarten» eröffnet.

Webers Verbindungen zu den diversen Vereinen kamen immer wieder beim Erstellen «schöner Einrichtungen» zum Tragen. So unterstützte der Verschönerungsverein die Ornithologische Gesellschaft finanziell beim Errichten einer Voliere in der Stadt Zug. Johann Acklin, Mechaniker und Vorstandsmitglied des Verschönerungsvereins, übernahm «in tadelloser Weise» den Bau, den der Jahresbericht als «wohl die schönste Zierde in unsern städtischen Anlagen» würdigte.³

Als Verwalter des Hirschkparks veranlasste Weber 1898, dass ein Fussweg mit Bänken entlang des Parks durch den Einsatz der Verschönerungsvereins errichtet wurde.⁴ Unter seiner Ägide kamen ebenfalls Renovationsarbeiten an historisch wertvollen Fassaden und Objekten zustande. Mitte der 1890er Jahre erfolgte auf Initiative des Verschönerungsvereins die Renovation des Rathauses und der Brunnenstandbilder auf dem Kolin- und dem Hirschenplatz.⁵

¹ ZV, 7.5.1903.

² ZV, 7.5.1903. – Vgl. ZV, 15.3.1894.

³ StAZG, P 121, Jahresbericht Verschönerungsverein der Stadt Zug und Umgebung 1891.

⁴ ZN, 8.2.1898.

⁵ ZN, 17.4.1897. – ZV, 19.10.1909.

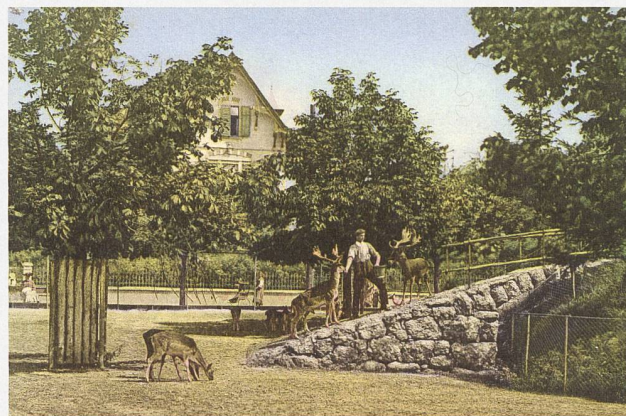


Abb. 2 Hirschkpark. Auf der Postkarte von J. Trachsler ist im Hintergrund der mit Sitzbänken ausgestattete Fussweg zu sehen, den der Verschönerungsverein erstellt hatte.

zung der Stadt Zug und Umgebung sowie den Schutz der bestehenden Anlagen auch um die Hebung und Förderung der Interessen von Zug mit spezieller Berücksichtigung des «Fremdenverkehrs» kümmern. Bei der konstituierenden Versammlung vom 1. Juni 1890 im Stadthaus wurden in Anwesenheit von 40 Teilnehmenden die Statuten genehmigt und

⁷² ZN, 4.6.1890.

⁷³ Georg Schell, Kaufmann, im Zuger Stadtrat 1892–1895, Finanzwesen (Demission 1893), FDP.

⁷⁴ Johann Acklin, Mechaniker im Zuger Kantonsrat 1892–1894, FDP.

⁷⁵ Robert Weber, Besitzer Gasthof Adler, im Zuger Korporationsrat 1895–1903.

⁷⁶ August Weiss, Hotelbesitzer Waldheim, Kirchenschreiber kath. Kirchgemeinde, 1908–1909 Präsident des Verkehrsverbands Kt. Zug.

⁷⁷ Fidel Brandenburg, Lieutenant, Gipser, im Zuger Kantonsrat 1892–1894, k. A., Vorsteher Gewerbeverein.

⁷⁸ Angaben zu Lebensdaten fehlen.

⁷⁹ ZV, 15.4.1897.

⁸⁰ Vgl. ZV, 7.4.1892. – Nebst dem Entfernen der Schlachthäuser war das Verhindern der Einführung der Schwemmkanalisation ein Thema, für das sich der Verschönerungsverein einsetzte (ZV, 4.11.1905).

ein Vorstand gewählt.⁷² Diesem auf zwei Jahre gewählten Vorstand gehörten die Freisinnigen Georg Schell (1857–1918),⁷³ Johann Acklin (1845–1924),⁷⁴ Robert Weber (1849–1903) von der Wirtschaft Adler,⁷⁵ August Weiss (1856–1915) vom Restaurant Bahnhof,⁷⁶ der Gipser Fidel Brandenburg (1848–1905)⁷⁷ und der Privatier Abbé G. Bossard an.⁷⁸ Während des ersten Jahrzehnts kam es im Vorstand zu einigen Wechseln und das Überleben des Vereins stand trotz steigender Nachfrage seiner Dienste immer wieder in Frage.⁷⁹

Aufgaben und Projekte des Verschönerungsvereins

Der Vorstand des Verschönerungsvereins hatte sich den Anliegen seiner Mitglieder wie auch dem Wohl der Touristen anzunehmen und für ein gepflegtes Stadtbild zu sorgen. So hielt er die Einwohnerschaft Zugs immer wieder dazu an, die Gassen der Stadt sauber zu halten, und setzte sich bei Abstimmungen dann ein, wenn es um aufwertende Projekte wie das Entfernen der Schlachthäuser ging.⁸⁰ Zwecks Verschönerung des Ortes wie auch zur Zufriedenstellung seiner Mitglieder



Abb. 8 Die Hohe Promenade (Guggi-Bergli) wurde vom Verschönerungsverein wiederhergestellt und instand gehalten.

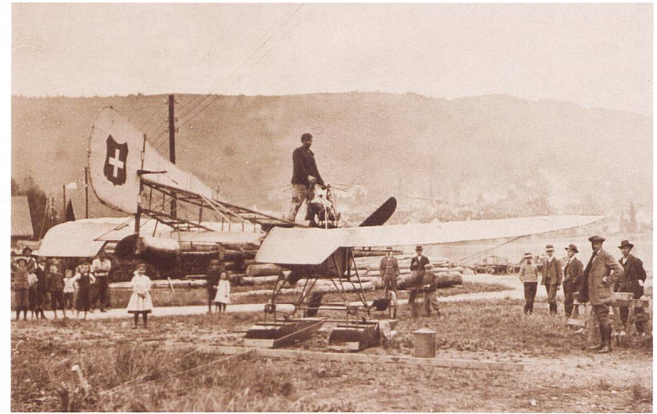


Abb. 9 Das Wasserflugzeug der Piloten René Grandjean-Picchirilli und Pierre Émile Taddeoli auf der Schützenmatt am Zugersee, 1912.

nahm er sich in den ersten Jahren seines Bestehens erwünschter oder dringlicher Instandstellungen und Ausbesserungen von Fusswegen und Strassen an. Die Vorstandsmitglieder mussten mit Landbesitzern verhandeln, wenn ein geplanter Weg über deren Grundstücke verlief, und auch das nötige Material und die Arbeitskräfte organisieren. Zu den erfolgreichen Projekten des Verschönerungsvereins gehörten der uferseitige Fussweg nach Cham, die Bohlschluchanlage, die Hohe Promenade (Guggi-Bergli, Abb. 8), der Bohlgutsch, der Wanderweg durch die Guggitalschlucht, der Spazierweg dem Hirschpark entlang, der Röteltgutsch, der Lindenstutz, das Bohlbürgli oder der Waldweg dem Fridbach entlang. Viele der Routen führten zu Aussichtspunkten, wo der Verein Alpenpanoramen und Ruhebänke installierte.⁸¹

Festlichkeiten und Events in der Sommer- und Wintersaison

Ab 1892 organisierte der Verschönerungsverein das jährlich stattfindende Seenachtsfest. Ein fulminantes Feuerwerk, Musikanlässe und das Angebot nächtlicher Schiffsfahrten über den Zugersee lockten die einheimische Bevölkerung und Gäste an den Zugersee.⁸² Zum sommerlichen Kulturprogramm trugen Vereine wie der Männerchor sowie die Stadt- und die Harmoniemusik bei. Für die lokale Gesellschaft zählten dabei auch soziale Nebeneffekte. So fand 1895 bspw. ein Benefizkonzert zugunsten der Suppenanstalt für arme Schulkinder statt.⁸³ Zu den spektakulärsten vom Verein organisierten Veranstaltungen gehörte die im August 1912 durchgeführte Flugshow mit den beiden Aviatikern René Grandjean-Picchirilli (1884–1964) und Pierre Émile Taddeoli (1879–1920). Der Anlass wurde als ein für die Zentralschweiz sportliches Ereignis ersten Ranges bewertet und rege besucht (Abb. 9).⁸⁴

Um die Jahrhundertwende begann sich auch der Wintertourismus in der Zentralschweiz zu entwickeln.⁸⁵ Weit über 1000 Gäste und Einheimische sollen sich bereits 1906 an den Hängen des Zugerbergs mit Skiern und Schlitten vergnügt haben.⁸⁶ Die Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereine aus dem Kanton Zug taten das ihrige und boten unterschiedlich-

te Vergnügen an, um die Wintersaison attraktiver zu gestalten und mehr Gäste anzulocken. So organisierte der Verschönerungsverein der Stadt Zug 1907 ein erstes Junioren-Wett-schlitteln auf dem Zugerberg, dessen Gewinner im Hotel Waldheim einen Preis entgegennehmen durfte. Wie sich den Listen entnehmen lässt, kamen die Teilnehmenden in diesem Jahr noch grösstenteils aus dem Kanton Zug.⁸⁷ Die Frauen waren klar in der Minderheit und benötigten für die Abfahrt mehr Zeit als die Männer, wodurch sie bei der Preisverleihung keine Berücksichtigung fanden. Dies sollte sich bei einem folgenden Mal ändern, so wurde es zumindest angekündigt.

Ab Mai 1907 führte die neue Standseilbahn auf den Zugerberg, was die Anreise und die touristische Vermarktung des Gebiets massiv erleichterte (Abb. 10). Der 1908 neu ins Leben gerufene Kur- und Verkehrsverein der Stadt Zug liess auf der Güterstrasse Blasenberg-Schindellegi-Hochwacht einen Schlittelweg erstellen. 1909 organisierte er nebst Wett-schlitteln auch erste Skikurse und ein Skirennen. Als höchste Auszeichnung wurde dem Gewinner ein vom Kur- und Verkehrsverein gestifteter Wanderbecher im Grandhotel Schön-

⁸¹ ZV, 3.6.1903. – StAZG, P 121, Jahresbericht Verschönerungsverein der Stadt Zug und Umgebung 1892. – ZN, 12.8.1893. – Vgl. ZV, 15.8.1905, 30.4.1908. – Im Fall der Guggi-Promenade würdigte die lokale Presse ausdrücklich, «dass die verschiedenen Landeigentümer dem Verschönerungsverein in so loyaler Weise entgegengekommen» waren und es so ermöglicht hatten, «diesen schönen Fleck Erde dem Publikum zu erschliessen, die Guggi-Promenade wieder herzustellen» (ZN 5.5.1899).

⁸² Das Seenachtsfest vom September 1905 z. B. wurde nicht nur medial beworben. Wenige Tage später erschien auch noch ein Bericht über das stattgefundene Ereignis, der darauf schliessen lässt, dass der Event beim Publikum guten Anklang gefunden hatte (ZV, 9.9.1905, 12.9.1905).

⁸³ ZN, 17.8.1895. – Vgl. ZV, 27.5.1902.

⁸⁴ StadtA Zug, A5-6.36, Flugverkehr 1908–1921, Schreiben vom Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs im Kanton Zug und Umgebung an den Stadtrat Zug vom 23.7.1912. – Vgl. ZV, 3.8.1912.

⁸⁵ Vgl. Franz Heinemann, 100 Jahre Fremdenverkehr, Reiseleben und Hotelwesen in der Schweiz. Luzern 1922, 167–174.

⁸⁶ ZV, 13.2.1906.

⁸⁷ ZV, 31.1.1907, 5.2.1907.



Abb. 10 Plakat von Mangold Burkhard (1873–1951), 1907. Im Hintergrund ist die Bergstation der im gleichen Jahr eröffneten Standseilbahn auf den Zugerberg zu sehen.

fels übergeben. 1912 wurde das winterliche Sportangebot noch um eine Eislaufbahn auf der Allmend erweitert, wofür sich ebenfalls der seit 1910 mit dem Verschönerungsverein fusionierte Kur- und Verkehrsverein eingesetzt hatte.⁸⁸ Dank dem Engagement der beiden Vereine war Zug nicht mehr nur ein Reiseziel in den Sommer-, sondern auch in den Wintermonaten geworden.

Reklamewesen

Für eine breit konzipierte Reklamekampagne liessen die Zuger Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereine Werbeplakate, Faltblätter, Postkarten, Fotoalben, Führer wie auch Klischees erstellen. Das erste Klischee des «Verschönerungsvereins der Stadt Zug» entstand 1893 in Zusammenarbeit mit dem «Verkehrsverein für den Zugersee und Umgebung». Das Klischee wie auch viele der später entworfenen Bilder wurden häufig als Banner der wöchentlich erscheinenden Fremdenblätter, ab 1908 mit dem Titel «Zugerland und Umgebung», verwendet.

Als 1893 der bundesrätliche Beschluss hinsichtlich neuer Bahnhofsanlage in Zug bekannt wurde, scheute der Verschönerungsverein keinen Aufwand, seiner Freude Ausdruck zu

verleihen. Umgehend wurde eine «venezianische Nacht unter Mitwirkung der Stadtmusik» organisiert, um den Beschluss gebührend zu feiern.⁸⁹ Zur Eröffnung des neuen Bahnhofes 1897, der als Inselbahnhof am heutigen Standort westlich der Baarerstrasse angelegt wurde, veröffentlichte der Verschönerungsverein ein kleinen Faltkatalog mit der Bezeichnung «Souvenir» (Abb. 11). Weil gewöhnliche Fremdenführer «vielfach nicht gelesen» wurden, erachteten es die Verantwortlichen «für passender, durch das Bild zu wirken und in gediegener Weise auf die Hauptsehenswürdigkeiten unserer Gegend aufmerksam zu machen».⁹⁰ Zeichner war wie bereits bei einem Werbeplakat von 1893 Josef Zemp (1869–1942).

Die Leserschaft erhielt in deutscher und französischer Sprache Aufschluss über «diejenigen Punkte und Orte im Kanton Zug, welche in historischer oder landschaftlicher, gewerblicher oder industrieller, erzieherischer oder gesundheitlicher Hinsicht beachtenswert sind».⁹¹ Die 24000 Exemplare wurden an Hoteliers zu günstigen Preisen weitergegeben, damit sie unter den Gästen in Umlauf kamen.⁹²

Der Verschönerungsverein gab 1911 ebenfalls Briefmarken sowie eine Reklameinsertion in Auftrag, die Zug weltweit bekannt machen sollten. Die Briefmarken fanden grossen Anklang, sodass die bestellte Menge von 50000 schnell vergriffen war (Abb. 12).⁹³

Eine Inseratekampagne setzte auf das Sujet der Briefmarke, ergänzt um wenige Zeilen zu einigen Attraktionen in Zug. Die Affiche erschien in mehr als vier Millionen Nummern verschiedener Zeitungen im In- und Ausland.⁹⁴ Man wollte den Anschluss Zugs an die Welt fördern resp. in diesen Jahren blühender Konjunktur nicht verpassen.

⁸⁸ ZV, 17.10.1908, 2.1.1909, 9.1.1909, 28.11.1908, 9.2.1911, 25.5.1911, 17.2.1912, 10.12.1912.

⁸⁹ ZN, 17.6.1893.

⁹⁰ ZV, 15.4.1897.

⁹¹ ZN, 17.7.1897, Zug und Umgebung in ausgewählten Bildern.

⁹² Vgl. ZV, 5.2.1898.

⁹³ ZV, 17.2.1912, 28.3.1912.

⁹⁴ StadtA Zug, A5-6.34, Brief vom Verkehrs- und Verschönerungsverein an den Stadtrat von Zug, 22.3.1911. – Vgl. ZV, 17.2.1912, das meldete, «die sehr wirksame Kollektivreklame» sei in mehr als drei Millionen «Zeitungen, Zeitschriften und Reiseführern» erschienen.



Abb. 11 Oben abgebildet ist die Panoramaansicht auf der Innenseite des Faltposters «Souvenir» ohne den deutschen Text von Heinrich Alois Keiser (1844–1930), der in den Zuger Nachrichten vom 17. Juli 1897 lobend besprochen und für die Drucklegung in Französisch übersetzt wurde. Unten die Frontseite des Prospektes, der in Zusammenarbeit mit dem Künstler Josef Zemp und der grafischen Anstalt «Thellung u. Cie.» aus Zürich erarbeitet wurde.

Angesichts der vielen Plakate, Postkarten und Klischees, die im Auftrag der Verkehrsvereine von den angesagtesten Künstlern der Zeit kreiert wurden, verstand sich das 1910 zum Ausdruck gebrachte Lob, die Vereine würden den Geschmack der Zeitgenossen bilden.⁹⁵ Die Zuger Verkehrs-

Verschönerungs- und Kurvereine liessen Plakate von Josef Zemp (1869–1942), Hans Zürcher (1880–1958), Anton Reckziegel (1865–1936) und Martin Peikert (1901–1975) erstellen, die die Plakatwelt des Schweizer Tourismus im frühen 20. Jahrhundert mit ihren Werken prägten (Abb. 13).⁹⁶

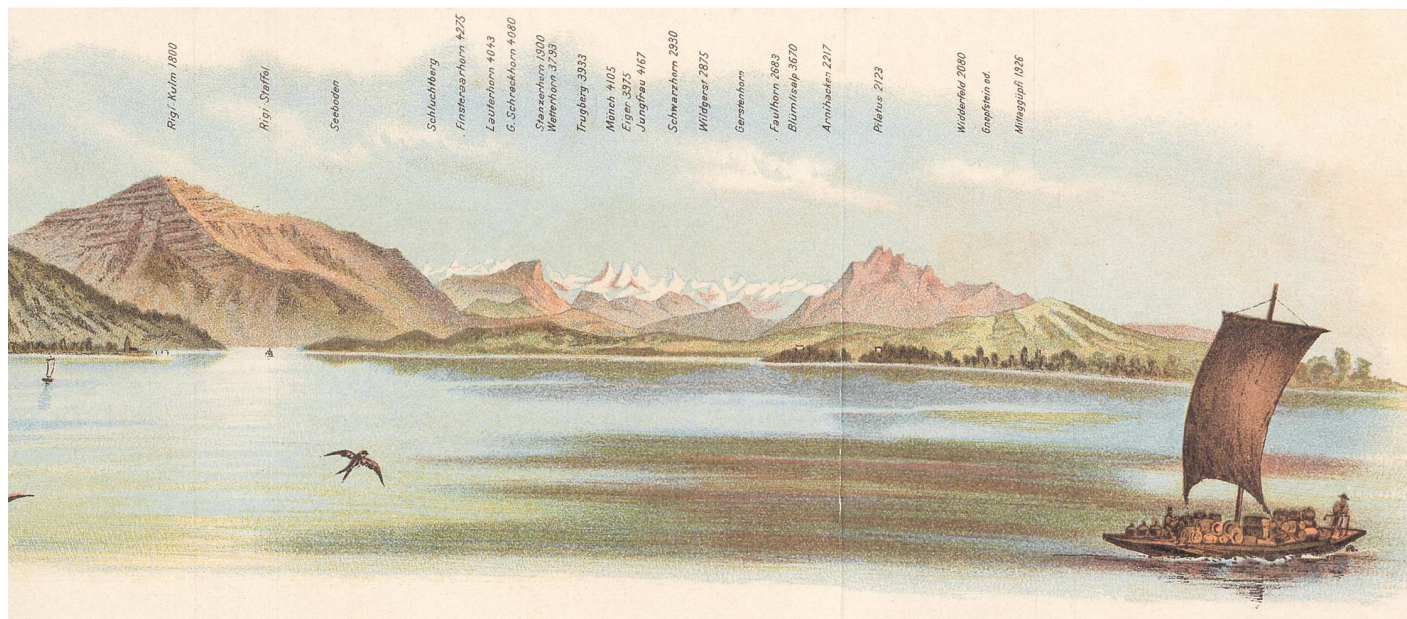


Abb. 12 Seit April 1910 waren der Verkehrs- und der Verschönerungsverein der Stadt Zug fusioniert, daher steht auf der Briefmarke «Verkehrsverein». Der Bestseller kam aus den «Graph. Werkstätten Gebr. Fretz, Zürich».



⁹⁵ ZV, 23.4.1910.

⁹⁶ ZV, 9.2.1909, 23.6.1910. – Marianne Rolle, Artikel «Josef Zemp». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/022710/2014-02-13. – René Wanner, Artikel «Anton Reckziegel». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/028668/2012-06-22. – Alexander Weber, Artikel «Martin Peikert». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/028667/2009-11-25.

Zug am Zugersee.

Dampfschiffahrt · Anfangstation der Gotthardbahn · Route Zürich-Rigi



Abb. 13 Hinter diesem Plakat von 1893 stand der «Verschönerungs-Verein Zug», der es in Zusammenarbeit mit dem Plakatkünstler Josef Zemp realisierte. Die Affiche sollte den Zuger Nachrichten vom 11. Oktober 1893 zufolge nicht zuletzt auf «unsere antiquarischen Sammlungen» hinweisen. Es handelt sich um das erste bekannte Druckerzeugnis, auf dem der Verein namentlich als Urheber in Erscheinung trat.

«Warum so knausrig»? Vermarktung versus Sicherheit und Ordnung?

Die Finanzierung aller Projekte, besonders auch des Reklamewesens, erfolgte über Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen sowie freiwilligen Beiträgen von Behörden, Privaten und Legaten.⁹⁷ Bis zum Ersten Weltkrieg wies die Bilanz des Verschönerungsvereins mehrmals ein Defizit auf, und das Eintreiben der nötigen Geldmittel schien die Vereinsvorstehenden merklich zu ermüden,⁹⁸ was sowohl 1896 wie auch 1910 zur Fusion mit dem parallel wirkenden Verkehrsverein führte.

Mit grosszügigen Unterstützungsmassnahmen seitens der Zuger Behörden konnte der Verschönerungsverein bis weit in die 1900er Jahre hinein nicht rechnen. Die genervten Worte des Schreibenden mit Initialen G.A. von 1910 belegen dies unmissverständlich: «Warum so knausrig für diesen gemeinnützigen Zweck [Hebung der Fremdenindustrie]? Warum dreht und kehrt man hier [in Zug] 10 und 20 Franken und gibt sie endlich missmutig oder gar mit verletzenden, schnöden Worten, wo es gilt, tausende dafür zu zahlen? [...] Hotels und Wirtschaften und durch sie ihr Personal und ihre Lieferanten, Brauereien, Wein- und Spirituosenhändler, Metzger, Bäcker, Ladeninhaber aller Art, bei denen Teller, Gläser, Bestecke, Zigarren, Drogen, Gemüse, Milch, Butter und Käse etc. gekauft werden, sie alle ziehen Gewinn aus einem regem Verkehr.»⁹⁹

Statt als Tourismusförderer profilierten sich die Zuger Behörden als Ordnungshüter im Umgang mit «Fremden». So

wurde der Verschönerungsverein schon 1887 darauf hingewiesen, er möge auf den Werbeplakaten festhalten, «Fremde, welche mehr als 14 Tage in der Gemeinde Zug zu verbleiben gedenken, mögen ihre Heimatscheine mitbringen, weil eine wohlöbliche Polizei von Zug es nicht dulden kann, dass Jemand mehr als 14 Tage die Schönheit unserer Gegend geniesse, ohne sich mit Siegel und Brief über seine Existenzberechtigung auszuweisen».¹⁰⁰ Auch dem 1895 durch den Verschönerungsverein neu eröffneten «Verkehrsbüro» am Lindenplatz (heute Kolinplatz) stand – ob Zufall oder Absicht – der Stadtpolizist Josef Moos als Vizepräsident, kurze Zeit sogar als Präsident, vor. Sicherheit und Ordnung waren wichtig. Der Verschönerungsverein musste sich auch tatsächlich einige Male darum bemühen, dass die von ihm erstellten Promenaden nicht verunstaltet oder in unschicklicher Weise benutzt wurden. Die Liegenschaftsbesitzer konnten das Nutzungsrecht ihres Landes für öffentliche Spazierwege jederzeit zu-

⁹⁷ StAZG, P 121, Jahresbericht Verschönerungsverein 1900, der Beiträge des Regierungs- und des Korporationsrats in der Höhe von 50 Franken, eine Zuwendung von 250 Franken durch den Einwohnerrat der Stadt Zug sowie eine Spende des Bürgerrats von 80 Franken erwähnte.

⁹⁸ Laut ZN, 17.7.1897, wollte Robert Weber als Präsident des Verschönerungsvereins ab 1896 wegen des schwierigen und anstrengenden Amtes zurücktreten, fand indes keinen Nachfolger.

⁹⁹ ZV, 11.6.1910, «Ueber Fremdenverkehr und dessen Hebung.»

¹⁰⁰ ZN, 27.4.1887.

rückziehen. So musste der Verein z. B. 1908 die Zugänge zu den Aussichtspunkten Guggi-Bergli und Bohlgutsch für die Dauer der Obstreife schliessen, um den Frieden mit den Landbesitzern aufrechtzuerhalten, die sich «wegen überhandnehmendem Obstfrevell» beklagten.¹⁰¹ 1914 zertrümmerten ein paar «Nachtbuben» die Wettersäule des Verschönerungsvereins, die 1906 beim Verkehrsbüro angebracht worden war, was das Zuger Volksblatt als «Heldentum nichtswürdiger Vandalen» taxierte.¹⁰² Ebenfalls hinsichtlich Nutzung der durch den Verein angebrachten Ruhebänke zeigten sich gewisse Zuger entrüstet. Dabei gerieten besonders die italienischen Gastarbeiter in Kritik, da sie angeblich «alle Anlagen und Ruhebänke für sich in Beschlag nehmen und sich in allen unschicklichen Lagen den Lustwandelnden in die Augen drängen [...]». Die Einheimischen, welche durch Steuern und freiwillige Zuwendungen als Mitglieder der Verschönerungs- und Kurvereine die schönen Stadtanlagen schaffen halfen, haben auch das Recht, in erster Linie zu benutzen, was durch sie zustande kam.»¹⁰³

In ähnlich prüdem oder konservativem Ton wurde 1895 auch der Verschönerungsverein ermahnt, seine Veranstaltungen und Konzerte nicht zu «unchristlichen Zeiten» durchzuführen. «Äusserst schlimm für den Sonntag ist die seit Jahren bei uns in der Stadt, wie anderswo, mehr und mehr sich einnistende Gewohnheit, alle möglichen Vereinsversammlungen und gesellschaftlichen Zusammenkünfte auf den Samstagabend anzusetzen. Natürlich bleibt man dabei bis spät in der Nacht beisammen und der folgende Tag des Herrn wird zum Ausschlafen verwendet. Selbst unser Verschönerungsverein in Zug, dessen Bestrebungen sonst alle Anerkennung verdienen, lässt – bedauerlich genug – seine öffentlichen musikalischen Aufführungen regelmässig und geflissentlich am Samstagabend abhalten [...]. Wir wären dem Verschönerungsverein und den Musikgesellschaften dankbar, wenn sie für diese Bemerkungen nicht unzugänglich wären.»¹⁰⁴ Solche Wünsche, wenn sie denn überhaupt Gehör und Umsetzung fanden, förderten das Ansehen Zugs als eines Ortes touristischen Vergnügens wohl nicht sonderlich. Anliegen dieser Art schienen jedoch auch 1913 noch nicht vom Tisch gewesen zu sein, denn es wurde immer noch darüber debattiert, ob die Polizeistunde wie auch ein Festverbot an den Samstagabenden gerechtfertigt resp. sinnvoll sei.¹⁰⁵

Ein Verkehrsverband für den Kanton Zug

Die Wurzeln des kantonal wirkenden Verbands reichen in Zug bis 1890 zurück,¹⁰⁶ als der «Verkehrsverein für Zugersee und Umgebung» gegründet wurde (teils auch «Verkehrsverein für Zug und Umgebung» genannt).¹⁰⁷ Der Vereinsname kann dazu verleiten, an den Schiffsverkehr auf dem Zugersee zu denken. Entgegen dieser Annahme hatte der Verein von Anfang an die Absicht, das gesamte Kurgebiet Zugs mit der Herausgabe einer Touristenzeitung, des «Fremdenblattes für den Zugersee und Umgebung», beim Reisepublikum bekann-

ter zu machen. Fragen zum Dampfschiffverkehr kamen in den Versammlungen oder zumindest in den überlieferten Dokumenten nicht zur Sprache.¹⁰⁸ 1896 fusionierte der Verkehrsverein aufgrund fehlender finanzieller Mittel mit dem Verschönerungsverein der Stadt Zug, um dann 1903 wieder als eigenständige Organisation und mit klarerem Profil als 1890 in Erscheinung zu treten.¹⁰⁹ Im Handelsregister lauteten die Zweckbestimmungen des am 16. April 1903 gegründeten Vereins, den Fremdenverkehr im Vereinsgebiet Zug sowie in den angrenzenden Kantonen Schwyz und Zürich zu steigern.¹¹⁰ Aufgrund seiner von Anbeginn an kantonalen Ausrichtung, was die Vermarktung betraf, und aufgrund buchhalterischer Überlegungen seitens der Zuger Regierung erfolgte 1908 die Umbenennung in «Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs des Kantons Zug und Umgebung», der Vorgängerorganisation der heutigen Organisation «Zug Tourismus».

Der Verkehrsverein für den Zugersee und Umgebung publiziert neu das «Fremdenblatt»

Nur wenige Tage nach der offiziellen Gründung des «Verschönerungsvereins der Stadt Zug» vom 1. Juni 1890 kam auf Initiative weiterer Protagonisten in Immensee im Hotel Rigi am 12. Juni 1890 die Gründung des «Verkehrsvereins für den Zugersee und Umgebung» zustande.¹¹¹ Von 1890 bis 1894 nahm sich der Verein der saisonalen Herausgabe des Fremdenblatts an. Die Frontseite zierte ein Klischee Zugs, das von einer knappen Schilderung der regionalen Vorzüge und einem Mitgliederverzeichnis eingerahmt wurde (Abb. 14). Dem Ver-

Abb. 14 Auf der folgenden Doppelseite ist das «Fremdenblatt für den Zugersee und Umgebung» vom 20. Juni 1892 zu sehen.

¹⁰¹ ZV, 1.9.1908.

¹⁰² ZV, 10.2.1914.

¹⁰³ ZV, 23.6.1908.

¹⁰⁴ ZN, 3.7.1895, «Die musikalischen Aufführungen am Samstag-Abend».

¹⁰⁵ ZV, 5.8.1913.

¹⁰⁶ BibZug, KDS 656, Verkehrsverband des Kantons Zug; KDS 656, Verkehrsverein für Zugersee, Ägerisee und Umgebung.

¹⁰⁷ StAZG, G 616.2.3, Firmenbuch, Bd. III, fol. 52. – Obschon als Gründungsdatum der 9.5.1892 angegeben wurde, war der Verein bereits seit Juni 1890 aktiv, was sich durch das seit 1890 erscheinende Fremdenblatt und die Zeitung «Der Bund» vom 15.6.1890 belegen lässt.

¹⁰⁸ Seit 1851 bestand in Zug eine Dampfschiffahrtsgesellschaft, die sich der Anliegen und Herausforderungen dieses Verkehrsmittels annahm. Die Zugerland Verkehrsbetriebe übernahmen 1949 die Betriebsleitung. – Vgl. Hermann Stadlin-Graf, Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Zugersee, 1852–1897–1946. Zur 50. Jahrfeier der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Zugersee (1897–1946). Zug 1947.

¹⁰⁹ ZV, 9.4.1903. – In der Generalversammlung des Verschönerungsvereins vom April 1903 beriet der Vorstand, «ob dieser neu ins Leben gerufene Verkehrsverein für den Kanton Zug, der vor ungefähr 10 Jahren mangels Unterstützung aufgelöst wurde, wieder existenzberechtigt wird. Wir wollen es hoffen!»

¹¹⁰ StAZG, G 616.2.3, Firmenbuch, Bd. III, fol. 134.

¹¹¹ Der Bund, 15.6.1890. – Als Präsident wurde Fritz Oechslin von Arth, als Aktuar Josef Kamer und als Kassier Albert Utinger gewählt.

FREMDENBLATT

für den

Zugersee und Umgebung.

Liste des Etrangers du Lac de Zoug et de ses environs.

Organ des Verkehrsvereins Zugersee und Umgebung.

Erscheint im Juni jeden Montag.

Druck und Expedition von J. M. Blunshi in Zug.

Paraissant 1 fois par semaine (Lundi).

Prix d'Abonnement: par saison frs. 2. — Prix d'insertion: 20 cts. la ligne. Les annonces sont reçues par l'expédition: et par toutes les agences de publicité.

Die Mitglieder des Verkehrsvereins Zugersee und Umgebung

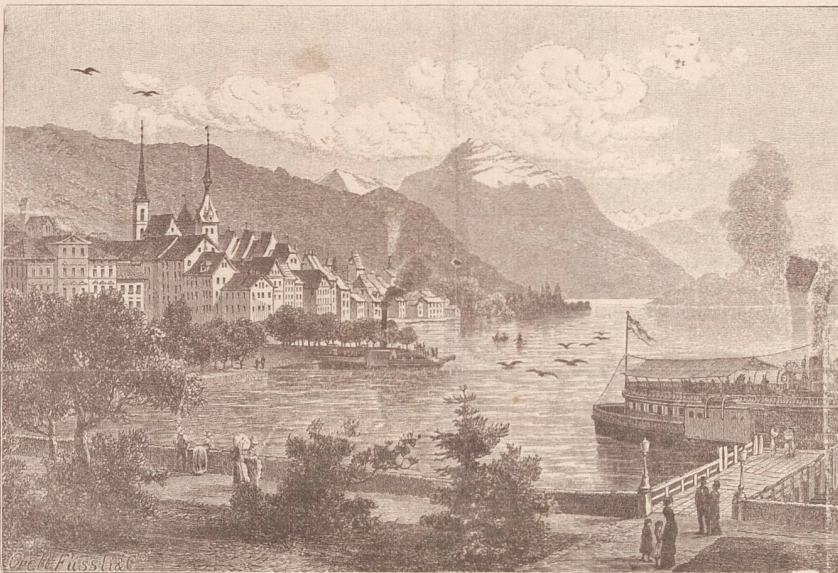
empfehlen hiemit allen von Nord und Ost die Schweiz betretenden u. über Zürich nach dem Rigi, Vierwaldstättersee oder durch den Gotthard nach Italien reisenden Touristen, sowie den Erholungsbedürftigen zu kürzerem oder längerem Aufenthalt den idyllischen, den Fuss des Rigi kosenden

Zuger-See

mit seinen reizenden Ufern und pittoresken Umgebung (Rigi, Zugerberg, Rossberg, Menzingerberg, Albis, Lowerzersee, Aegerisee und Lorzenthal).

Durch Sage u. Geschichte geweihter Boden (Tell's Kapelle in der „hohlen Gasse“ bei Küssnacht, Gessler's Burg Schwanau im Lowerzersee, Schlachtfelder von Morgarten und Kappel); unmittelbare Nähe des Vierwaldstättersee's und des Anfangspunktes d. Gotthardbahn (Rothkreuz).

Comfortable Hôtels und Pensionen I. und II. Ranges, einfache, bürgerliche Gasthäuser.



Klimatische Kurorte und Etablissements für Heilgymnastik, Hydro- u. Elektrotherapie, Kneipp'sches Kurverfahren, von 416 bis 1800 m. über Meer mit 2500 Betten. — Kinder-Kuranstalten am Aegerisee. Dampfboote auf dem Zugersee und dem Aegerisee. Barken für Lustfahrten auf allen 3 Seen, Wagen, Seebäder etc.

Zahnradbahn von Arth über Arth-Goldau auf den Rigi.

Postomnibus-Verbindungen: Zürichsee-, Vierwaldstättersee- mit Zugersee; Zugersee mit Aegerisee-Morgarten-Sattel und Menzingerberg.

Haupttrouten:

Eisenbahn Zürich-Zug und Luzern-Zug. — Dampfboot Zug-Arth. — Zahnradbahn Arth-Rigikulm (oder Arth-Goldau Gotthardbahn). — Zürichsee-Rothenthurm-Goldau. — Dampfboot Zug Immensee. — Postomnibus Immensee-Küssnacht. — Dampfboot Küssnacht-Luzern.

Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Vierwaldstätter- u. Zugersee (Stationen Zug, Buonas, Immensee, Lothenbach, Walchwyl, Arth).
Arth-Rigibahn (Zahnradbahn Arth am See-Arth-Goldau-Rigikulm).

Dampfschiffahrtsgesellschaft f. d. Aegerisee (Stationen Unterägeri, Oberägeri u. Morgarten).

Zug (416 m. ü. M.)

Verschönerungsverein der Stadt Zug.

G. Schell, Präsident des Verschönerungsvereins.
Rob. Weber z. Adler, Chausses und Bonneterie, Cassier.
Hôtel & Pension Löwen am See, Alb. Uttinger 35 Betten.
Hôtel Hirschen, O. Syz 38 „
Hôtel Ochsen, G. Bossard 32 „
Hôtel Bahnhof, Alb. Weiss 18 „
Hôtel Schiff, Jos. Stadler, Lohnkutscher.
Hôtel Rigi, Alb. Waller. 18 „
Hôtel-Restaurant Falken, R. Spillmann.
Hôtel-Restaurant Belle-vue, Wwe. Weiss-Probst.
Gasthaus & Pension z. „Post“, J. Bucher, Metzger (Stallung).
Gasthaus & Pension z. Taube, R. Hofstetter 6 Betten.
Gasthaus und Gartenwirtschaft Schützenhaus,
F. Stadler, Lohnkutscher.

F. Brandenburg, Präsident des Gewerbevereins Zug.

Franz Stadler, Lohnkutschergeschäft.

Carl Elsener

X. Stadlin-Binzegger, Confiserie-Pâtisserie.

Al. Stocker, Bäckerei & Conditorei.

Gasthaus und Gartenwirtschaft Rosenberg (500 M. ü. M.),
P. Theiler.

Med. Dr. Arnold-Müller.

„ „ Armin Isaac,
„ „ F. Brandenburg, Spitalarzt.

Zahnarzt A. Kühn.

Frz. Brandenburg, Conditorei.

Dampfbootrestauration, Wwe. Spillmann

J. Rapp, Coiffeur, Neugasse.

Museums-Commission Zug.

Restaurant u. Gartenwirthsch. z. Kohlermühle, Fam. Weiss.

Papeterie J. Speck, Buchbinder, Bahnhofstrasse.

Kirschwasser-Gesellschaft Zug.

Buchdruckerei J. M. Blunshi.

Jos. Weber, Spezialgeschäft Cigarren und Tabak.
Sattler-Hoffmann, Schuhhandlung, Bahnhofstrasse

Guggithal (520 m. ü. M.)

Pension & Gartenwirthschaft, A. Bossard 30 Betten

Felsenegg (Zugerberg, 937 m. ü. M.)

Kuranstalt, J. Bossard-Ryf 100 „

Schönfels (Zugerberg, 927 m. ü. M.)

Wasserheilanstalt und Moorbäder, Widmer 100 „

Schönbrunn (Menzingerberg, 698 m. ü. M.)

Wasserheilanstalt, Dr. Hegglin 100 Betten

Schwandegg (Menzingerberg, 845 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Schwandegg, A. Arnold 30 Betten

Albisbrunn (am Albis, 645 m. ü. M.)

Wasserheilanstalt, Dr. Paravicini.

Baar-Hölle (Lorzenthall, 520 m. ü. M.)

Tufsteingrotte und Restaurant, Dr. J. L. Schmid.

Ad. Hotz, Weinhandlung, Baar.

Cham (Zugersee, 416 m. ü. M.)

Hôtel & Pension z. Raben, Stuber-Stutz.

Buonas (Zugersee, 416 m. ü. M.)

Gasthaus & Pension z. Wildenmann, M. Gügler

Rothkreuz (Eisenbahnknotenpunkt, 440 m. ü. M.)

Bahnhotelrestaurant, A. Glaser.

Immensee (Zugersee, 416 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Rigi, O. Moll 25 Betten

Wittve Ehrler, Sommerwohnungen für Familienaufenthalt.

Küssnacht (Vierwaldstättersee, 134 m. ü. M.)

Pension mon Séjour, Ferd. Sigwart 20 Betten

Lothenbach (Zugersee, 416 m. ü. M.)

Restauration & Gartenwirthschaft z. Löwen, C. Enzler.

Walchwyl (Zugersee, 419 m. ü. M.)

Pension Hürlimann, J. Hürlimann 50 Betten

Gasthaus zum Sternen, Hürlimann.

Arth (Zugersee, 417 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Adler, J. Kamer 30 Betten

Hôtel Rigi, Bürgi.

Gasthaus z. Rössli, Al. Kamer.

Bahnhotelrestaurant Schwarze.

Restaurant Gartenlaube, X. Kamer.

Restaurant Kamer, Al. Kamer.

Bierbrauerei Schützenhaus, M. Förry

J. Felchlin, Kirchenstiege.

X. Fischlin, Weinhandlung.

Carl Steiner, Metzger.

Dr. med. J. Hediger.

J. M. Kündig, Kantonsrath.

Alois Hediger, Uhrmacher.

Weber-Stehlin, Negot.

G. Fassbind jun. (Oberarth).

Blum, Buchdrucker.

Frz. Mettler, Sohn, Mechaniker,

Gebr. Ulrich, Schlosser.

Arth-Goldau (Bergsturz 1806, 513 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Hof-Goldau, J. Weber 20 Betten

Hôtel & Pension Rössli, J. Troxler 20 „

Bahnhotelrestaurant, C. Simon.

Rigi-Klösterli (1317 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Schwert, Z. Schreiber 125 „

Rigi-First (1446 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Rigi-First, A. Bon 200 „

Rigi-Staffel (1634 m. ü. M.)

Hôtel & Pension Rigi-Staffel, Gebr. Schreiber 200 „

Hôtel z. Rigibahn, Rigi-Staffel, J. Rickenbach 14 „

Rigikulm (1800 m. ü. M.)

(Endstation der beiden Rigibahnen),

Hôtels Schreiber, Gebr. Schreiber 500 „

Unterägeri (Aegerisee, 720 m. ü. M.)

Kinderkuranstalt, Dr. Hürlimann 30 „

Gasthaus z. Brücke, Andr. Iten sel. Erben.

Hôtel Aegerhof, Iten-Hofmeier, Unterägeri

Fremdenliste — Liste des étrangers — Foreign Register.

(Vom 11. bis 18. Juni.)

Hotel Bahnhof, Zug.

Hr Ph. R. Peters, Kfm., Magdeburg
 Hr E. J. Nelson, Doctor, Ohio, U. S. A.
 Hr J. M. Keesey, Stud., Ohio, U. S. A.
 Hr N. C. Hayner, Stud., Ohio, U. S. A.
 Hr J. Zimmermann, Kfm., Solothurn
 Hr Ludwig Kalm und Frau, Kaufm.,
 Frankfurt a./M.
 Hr S. Bloch, Kaufm., Zürich
 Hr E. Stutz-Bertrand und Frau,
 Rentier, Genève
 Hr A. Wagner, Kaufm., Zürich
 Hr Felix Braschmann, Kfm., Zürich
 Mme Maria Wegel, Employée,
 Bruxelles
 Mme Albertine Wegel, Bruxelles
 Mme Palmyre don Goidrham,
 Bruxelles
 Hr Jos. Stutz, Kaufm., Basel
 Hr W. Schramm, Kaufm., Berlin
 Mme Heek Krutz, Privat., Holland
 Mme M. van Eyk Roos, Privat.,
 Holland

Hotel Hirschen, Zug.

Hr Ernst Mans, Kfm., Bienne
 Hr Vontobel u. Gem., Rütli, Zürich
 Hr Mengler, Kaufm., Zürich
 Hr Wanner, Kaufm., Zürich
 Hr Eugel, Kaufm., Zürich
 Mr et Mme Dr. Syme, Melbourne,
 Australien
 Hr Zurkirchen, Luzern
 Hr Schaab, Fabrikant, Höchst a. M.
 Hr Rük und Gemahlin, Stuttgart
 Hr Alwin Wagner und Gemahlin,
 Reutlingen
 Hr Iselin und Gemahlin, Zürich
 Hr Dr. med. Ott, Luzern
 Hr Dr. J. Kallenbach, Fribourg
 Hr Pfrunder-Kaiser und Gemahlin,
 Zürich
 Hr W. Müller, Kfm., Zofingen
 Hr W. Rossi, Kfm., Zofingen
 Hr E. Müller, eidg. Beamter, und
 Tochter, Bern
 Hr Otto Zuppinger u. Gem., Zürich
 Hr E. Surläuli, Musikdirektor,
 Schaffhausen
 Mme van Custem, Bruxelles, Belgique
 Mlle van Sacré, Bruxelles
 Hr Pfarrer Egger und Gemahlin,
 Courtalay, Bern
 Hr Zimmermann, Kfm., Oberhofen,
 Thurgau
 Hr Dr. Meili, Zürich
 Hr Oskar Wolf und Gemahlin,
 Mülhausen
 Hr F. Schulze, Wien
 Hr Boldrini, Monza

Hotel Löwen am See.

Hr Prof. Dr. Mitscherlich mit Familie,
 Freiburg i. B.
 Hr Manuel Frey, Santa Fé,
 Argentinien

Signor Giuseppe Ruffoni, Milano
 Hr Otto Hungerbühler, Rorschach
 Hr Hans Born, Polizeiinspector,
 Burgdorf
 Hr Fritz Aeschbacher, Kaufm.,
 Burgdorf
 Hr Jos. Mayer, Basel
 Mme S. Guerrveri, Florence

Hotel Ochsen, Zug.

Hr J. Bauer, Kfm., Kreuzlingen
 Hr A. Müller, Basel
 Hr Adolf Burgher, Basel
 Tit. Gesellschaft „Harmonie“,
 Speicher, 16 Personen
 Hr Kappeler, Burgdorf
 Hr J. Schaufelberger, Kreuzlingen
 Hr Braunschweig, St. Gallen
 Hr Santier-Dolder, Luzern
 Hr Dr. med. Cathomas, Basel
 Hr J. Rall, Kfm., Zürich
 Mr Perriard, curé, Fribourg
 Mr Charles Vuelliet, Genève
 Mme Clementine Vuelliet, Genève
 Hr Kasp. Zehnder, Kfm., Manchester
 Hr J. Frey, Langenthal
 Hr J. Hort, Olten
 Hr Kreis, Elberfeld

Pension Guggithal, Zug.

Frau Kahl, Zürich
 Frau Hochstrasser, Zürich
 Frl Locher, Zürich
 Hr Unholz, Zürich
 Hr Professor Haas mit Frau und
 Tochter, Stuttgart
 Frau Heuser-Ulrich, Zürich
 Hr Lehrer Seiler mit Tochter,
 Niederwyl, Aargau
 Frau Kündig mit Frl Tochter, Zürich
 Hr Schäffer mit Familie, 4 Personen,
 Zürich
 Frau Dr. Fröhner mit Sohn, Zürich
 Frau Hertlin, Zürich
 Hr Borsinger mit Frl Tochter, Baden
 Frau Scherer-Nieriker, Baden
 Frl Weidmann, Winterthur

**Kuranstalt Felsenegg
Zugerberg.**

Hr Dr. R. Stierlin, Kurarzt,
 Schaffhausen
 Miss Robertson-Aikmann, Scotland
 Miss Mathias, London
 Frl Fanny Treichler, Hottingen,
 Zürich
 Hr Prof. Dr. Scholle, Berlin
 Frau Prof. Scholle, Berlin
 Mr Dentz, Kaufm., Samarang, Java
 Mme Dentz, Samarang
 Frl A. Rösle, Rütli, Zürich
 Frau A. Schneider, Zürich

**Kuranstalt Schönfels
Zugerberg.**

Hr Dr. V. Bovet, Bern, Kurarzt
 Hr Kälin, Einsiedeln
 Frau Stierlin, Wängi (Thurgau)
 Mr G. Shindler, Swiss consul,
 Portland, U. S. A.
 Mr G. Shindler, Portland, U. S. A.
 Miss C. Shindler, Portland, U. S. A.
 Miss L. Shindler, Portland, U. S. A.
 Frl Reiter, Basel

**Wasserheilanstalt
Schönbrunn.**

Mlle Bühler, Montreux
 Mr Mirabaud, Paris
 Hr Walther Bossard, Zug
 Mme Schärer, Nyon
 Hr Jenny-Studer mit Fam., Glarus
 Mr le Marquis de Breuilpont, Sarzeau
 Mme Folletète, Porrentruy
 Mme Mathey-Hommel, Renan
 Mr et Mme Tertons, Odessa
 Frl Kœlliker, Oberrieden
 Mme Barras, Bulle
 Mlle Barras, Bulle
 Mme Arnold, Lucerne
 Mr E. Frette, Monza
 Mr l'Abbé Viennot, Paris
 Mme Borne, Lucerne
 Mr Ch. Brustlein, Mulhouse
 Mr J. Torricelli, Lugano
 Hr R. Zerner, Ingenieur, Basel
 Mme la Princesse Gonzaga, Mantova
 Mme Uboldi di Capei, Borromeo,
 Monza
 Mlle Uboldi di Capei, Borromeo,
 Monza

Milles Cholet, Blämot
 Mr le Dr. Martinoff, Sofia
 Mr G. Bäuerlein, Zürich
 Mme Muel, Epinal
 Mlle Muel, Epinal
 Hr Joh. Schlitz, Mainz
 Mr le Directeur de Stueklé avec sa
 famille, Dieuze
 Mr Brandt-Juvet, Chaux-de-fonds
 Mme Felix. Levy, Colmar
 Mr et Mme Krug, Nancy
 Mlle Trautmann, Nancy
 Hr Gyr, Zürich
 Mr Adolphe Frühinsholz, Nancy
 Mlle d'Ernst, Lausanne
 Mr Tuvi, Grisons
 Mr A. de Seigneue, Genève
 Hr Inspector Wild, Strassburg
 Mme Bertin, Mulhouse
 Mlle Bertin, Mulhouse
 Hr und Frau Denner, Interlaken
 Mme Frette, Monza
 Mr Frette, Zürich
 Mlle Frette, Zug
 Mlle Uboldi di Capei, Monza
 Mme Spœrlein-Heilmann avec sa
 famille, Mulhouse
 Mr Brambilla, Bellinzona

**Kneipp'sche Wasserheilanstalt
Pension Hürlimann,
Walehwyl.**

Frau Pfr. Walder-Appenzeller, Zürich
 Frl Martha Walder, Zürich
 Frl Johanna Walder, Zürich
 Hr Appenzeller, Zürich
 Hr Ferdinand Gürber, Wohlhusen
 Frau Lotz-Trueb, Basel
 Frau Müller-Holzhalb, Rent., Zürich
 Hr Pfarrer Brosy, Laupersdorf
 Kt. Solothurn
 Hr Egli-Ryffel, Zürich
 Frau R. Würth-Rosler, Stühlingen
 Hr Wyss-Stutz, Dagnarsellen
 Frau Director Durand, Genf
 Frl Marie Durand, Genf
 Frau Rössiger, Basel
 Frl Rössiger, Basel
 Frau Salzmänn, Basel
 Hr Ferd. de Wolff, Villa Grosshof,
 Kriens
 Hr A. Wagner, Zürich
 Frau Wagner, Zürich
 Frl Huber, Grosswangen
 Frau Eggenschwyler, Rothenburg
 Frl Luise Bättig, Luzern
 Hr J. Leemann, Strafhaus-Verwalter,
 Zürich
 Hr J. Kälin, vom Etzel, Einsiedeln
 Frau Stadlin u. Töchterchen, Luzern
 Frau A. Arbenz, Zürich
 Frau Widmer-Hüni, Horgen
 Frau Widmer-Schweiter, Hottingen,
 Zürich
 Hr A. Straub, Chef der Kreispost-
 kanzlei, Zürich

**Hotel & Pension Rigi
Immensee.**

Hr L. Sperling und Sohn, Kaufm.,
 Magdeburg
 Hr Lothar Weinhold, stud., Tübingen
 Hr Fritz Redel, stud., Tübingen
 Hr J. Blumenthal, Privatier, Hanover
 Hr und Frau Sonnenberg,
 Oberamtman, München
 Mr et Mme Rouier, Architekt, Tours
 Mr Fr. Sauchon, Lyon

Laut Beschluss des Verkehrs-
 vereins erscheint dies Blatt in den
 Monaten Juni und September wö-
 chentlich 1 Mal, Juli und August
 wöchentlich 2 Mal.
 Die Redaktion.



ARTH-RIGI

Arth-Rigi-Bahn

Rigi via Gotthardbahn und Zugersee

Billigste und lohnendste Fahrt nach dem Rigi
 ab den Bodensee-Stationen, Schaffhausen
 Winterthur, Zürich, St. Gallen, Chur. Anschlüsse an
 die Züge der Gotthardbahn in Arth-Goldau, in Arth an
 die Dampfschiffcourse und über Einsiedeln - Arth - Goldau
 an die Arlbergroure.

Retour-, Sonntags- und Rundreise-Billete auf den Dampf-
 schiffen des Vierwaldstätter- und Zugersee's und grösseren Bahn-
 höfen zu ermässigten Preisen. Für Gesellschaften und
 Schulen ganz ausserordentliche Fahrbegünstigungen.
Direkter Personen- und Gepäckverkehr ab verschiedenen
 Hauptplätzen des In- und Auslandes nach **Rigi-Kulm.**

Historisches Museum
 auf dem
 Stadt-Rathhause Zug.
 — Eintritt 50 Cts. die Person. —
 Für Schulen und grössere Gesellschaften Preisermässigung
 nach Uebereinkunft mit dem Abwart (Wirth z. Stadthaus).

Tropfsteingrotten
 in der Hölle bei Baar (Station Zug).
 Die schönsten Grotten der Schweiz.
 Restauration (Wirtschaftsanlagen im Walde).
 Besitzer: Dr. Schmid, Höll, Neuheim.

Abb. 15 In der Belle Epoque vermarkteten Touristikfachleute Zug gerne als ländliches Idyll. Das Titelblatt der Zeitschrift «Zugerland und Umgebung» warb mit dem ortstypischen ländlichen Ambiente mit Kirschbäumen in Verbindung mit technischen Errungenschaften wie Eisenbahn und Dampfschiff. Im Hintergrund zu sehen ist die Rigi, die Touristen aus ganz Europa in die Zentralschweiz lockte. Pikantes Detail: Obwohl sich Unter- und Oberägeri dem kantonalen Verkehrsverband erst 1909 anschlossen, wurden die beiden Gemeinden auf der abgebildeten Ausgabe vom 6. Juni 1908 kulanterweise genannt.



kehrverein beigetreten waren hauptsächlich die vom «Fremdenverkehr» profitierenden Hotel-, Kur- und Restaurantbesitzer, Transportgesellschaften wie auch einzelne Gewerbetreibende. Auf den weiteren Seiten wurden Artikel in deutscher und französischer Sprache zu Sehenswürdigkeiten in Zug, Inserate und eine Fremdenliste mit den Namen und Herkunftsorten aller in Zuger Unterkünften abgestiegenen Reisenden abgedruckt.

Die Herausgabe einer solchen Touristenzeitung war keine zugerische Erfindung. Ende des 19. Jahrhunderts wurden in 25 Schweizer Städten Fremdenblätter mit Fremdenlisten publiziert.¹¹² In Luzern erschien ein solches Blatt bereits 1870, worin auch Zuger Gastwirte als Mitglieder des herausgebenden «Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und seiner Umgebung» vermerkt waren.¹¹³ Die Fremdenlisten vereinfachten sowohl den Briefverkehr zwischen Reisenden oder mit Reisenden und machten die Unterkünfte eines Orts wie auch die Ortschaft beim Reisepublikum bekannt. Finanziert wurden die Blätter grösstenteils über Inserate und Beiträge von touristischen Einrichtungen.

1895 stellte der Verkehrsverein Zug die Herausgabe des Fremdenblatts – wohl aufgrund fehlender finanzieller Mittel – ein. Damit verlor er seine Hauptaufgabe, und als im Sommer 1896 der Vorstand die Fusion mit dem Verschönerungsverein der Stadt Zug vorschlug,¹¹⁴ wurde dies von allen Seiten begrüsst, «denn nur durch einheitliches Vorgehen kann etwas Erspriessliches betreff Fremdenverkehr von Zug und Umgebung gemacht werden».¹¹⁵ Der Verschönerungsverein hatte sich aufgrund der Fusion in den folgenden Jahren sowohl um städtische wie auch um kantonale Anliegen zur Förderung des Fremdenverkehrs zu bemühen.

Der 1903 gegründete «Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung» – es handelte sich hierbei um die Neuauflage des bis 1896 aktiv gewesenen «Verkehrsvereins für den Zugersee und Umgebung» – sah in der Herausgabe des Fremdenblatts einen vorrangigen Vereinszweck und legte die Touristenzeitung nach acht Jahren Pause in frischer Aufmachung und mit grösserem Umfang als zuvor wieder auf. Die Postille erschien fortan bis 1914 in regelmässigen Abständen und mit sich jährlich wiederholenden Themenblöcken zu Attraktionen und Sehenswürdigkeiten. Der Vorstand scheute keinen Aufwand, das Blatt in Zusammenarbeit mit Plakatkünstlern und Fotografen immer wieder neu zu gestalten.

Ab 1908 – einhergehend mit der Gründung des kantonalen Verkehrsverbands – wurde die Zeitung in «Zugerland und Umgebung» umbenannt, wobei nun die einzelnen Kur- und Verkehrsvereine, die Mitglied beim Verband waren, aufgelistet erschienen. Zug, Menzingen wie auch Walchwil waren von Beginn an Sektionsmitglieder, Unter- und Oberägeri kamen 1909, Baar 1912 dazu (Abb. 15).¹¹⁶

¹¹² Die Fremdenblätter der Schweiz. In: Schweizer Hotel-Revue, Bd. 2, Heft 18, 1893.

¹¹³ Ulrich Müller und Josef Leonz Bucher lancierten 1870 die erste Nummer des «Lucerne Fremdenblatt – Liste des Etrangers». Die Zeitung erschien dreimal wöchentlich mit Inseraten und Listen der in Zentralschweizer Hotels abgestiegenen Fremden. Ab 1881 wurde es vom «Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und seiner Umgebung» sechsmal wöchentlich herausgegeben. – Vgl. Heidi Bossard-Borner, Vom Kulturkampf zur Belle Epoque. Der Kanton Luzern 1875 bis 1914. Basel 2017, 304 f.

¹¹⁴ ZV, 27.6.1896.

¹¹⁵ ZV, 7.7.1896.

¹¹⁶ Vgl. Zugerland und Umgebung, 9. Jg., Nr. 2, 13.6.1912.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde das Blatt eingestellt. Der Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs im Kanton Zug teilte der Leserschaft mit, die einschneidenden Ereignisse hätten «die Hoffnungen auf eine ordentliche Fremdenfrequenz im laufenden Sommer mit einem Schlage zu Schanden gemacht und der diesjährigen Saison ein unerwartet schnelles Ende bereitet», sodass «für dieses Jahr von einer weitem Ausgabe des Blattes» abgesehen werde.¹¹⁷ Tatsächlich würde das Fremdenblatt «Zugerland» gar nie mehr aufgelegt werden. 1914 erschienen die letzten acht Nummern.

Das Verkehrsbüro im Chalet am Quai

1895 entstand auf Initiative und unter der Aufsicht des Verschönerungsvereins sowie des Stadtrats in der Stadt Zug ein Verkehrsbüro, wo Auskünfte eingeholt wie auch Anliegen direkt vorgebracht werden konnten. Zu Beginn war das Büro in der Stadtkanzlei am Lindenplatz (heute Kolinplatz) bei F. Jules Keiser zu finden. Keiser übernahm in den ersten Jahren als freiwillige Hilfskraft den schriftlichen und mündlichen Auskunftsdienst.¹¹⁸ Einheimische wie auch Touristen erhielten bei ihm während der Sommermonate Informationen zu nationalen und internationalen Zugverbindungen, zu Unterkunftsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten sowie aktuellen Anlässen. Nebst insgesamt 24 Fremdenblättern der Schweiz und des Auslandes lagen Fahr- und Tarifpläne von Bahn- und Schifffahrtsgesellschaften, verschiedene Fremdenführer wie auch ein Desiderien- und Beschwerdebuch auf.¹¹⁹

Das zugerische Verkehrsbüro sorgte teils eigenständig, teils in Zusammenarbeit mit dem Verschönerungsverein und ab 1900 mit dem «Verband Schweizerischer Verkehrsvereine» dafür, dass schweizweit und im Ausland Reklamematerial zu Zug in Umlauf kam.¹²⁰ Anfangs wurde das Büro eher von auswärtig kommenden Gästen denn von Einheimischen besucht.¹²¹ Erst nach und nach entwickelte sich der Ort zu einer Auskunftsstelle allgemeiner Art, die auch von Einheimischen mit Fragen zu alltäglichen Sorgen wie Steuern, freiem Wohnraum und Kindergartenplätzen aufgesucht wurde.¹²²

¹¹⁷ StadtA Zug, A5-6.34, Schreiben vom Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs im Kanton Zug und Umgebung an Abonnenten des Fremdenblattes «Zugerland» vom 25.8.1914.

¹¹⁸ Vgl. ZV, 25.5.1899.

¹¹⁹ ZV, 14.9.1895.

¹²⁰ StAZG, P 121, Jahresbericht Verkehrsbureau Zug, Geschäftsjahr 1900. – Vgl. Jahresbericht 1899 im ZV, 15.3.1900.

¹²¹ ZV, 15.4.1897.

¹²² ZV, 28.6.1902, Auflistung aller Anfragen an das Verkehrsbüro.

¹²³ Vgl. Jahresbericht 1899 im ZV, 15.3.1900.

¹²⁴ Am 19.3.1893 hatte in Olten die konstituierende Versammlung dieses

Vereins stattgefunden, der auf Initiative des Berner Vereins gegründet worden war. Dieser war schon im ersten Jahr seines Bestehens zur Ansicht gekommen, «es könnte namentlich in Beziehung auf Publizität sowie bei Forderungen gegenüber Behörden und Transportgesellschaften einerseits mehr und besseres zu einem geringern Preis erreicht, andererseits durch vereintes Vorgehen den Bestrebungen der Verkehrsvereine mehr Gewicht beigelegt werden» (1. Jahresbericht Verband Schweizerischer Verkehrsvereine. Bern 1894, 3 f.).

Für die Betriebskosten kamen der Regierungsrat, der Zuger Stadtrat, die Korporation Zug, private Gesellschaften und Hotelbesitzer auf.¹²³ Bis 1899 unterstand das Verkehrsbüro der Leitung des Verschönerungsvereins. Aufgrund knapper Finanzen und eines doch sehr grossen Arbeitsaufwandes beschloss man, das Büro als eigenständige Institution mit eigener Geschäftsleitung weiterzuführen, dies jedoch stets in enger Zusammenarbeit mit dem Verschönerungsverein. Für das erste Jahr übernahm Polizeipräsident Josef Moos das Präsidium. 1900 wurde eine neue Leitung, bestehend aus Josef Kamer (Hotel Löwen), Josef Speck (Buchbinder und Vertreter des Verschönerungsvereins) sowie Josef Weber (Zigarrenhandlung) gewählt.¹²⁴ Unter dieser Leitung erfolgte 1900 der Beitritt zum «Verband Schweizerischer Verkehrsbüros»¹²⁵ (teils auch «Verband Schweizerischer Verkehrsvereine» genannt),¹²⁶ wodurch Zug über die eigene Kantonsgrenze hinaus eine Stimme erhielt und sich an nationalen wie auch internationalen Werbekampagnen – so auch 1914 an der Landesausstellung in Bern – beteiligen konnte.¹²⁷ Auf Initiative des Verkehrsbüros öffnete in Zug 1901 auch die erste Bahnhofsbuchhandlung, wo «neben den wichtigsten Tageszeitungen in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache und diversen illustrierten humoristischen Wochenblättern auch die für den Fremdenverkehr notwendige Reiselektüre» erworben werden konnte.¹²⁸

Mit der 1903 erfolgten Gründung des Verkehrsvereins für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung wurde das Verkehrsbüro dessen Leitung unterstellt. Der Vorstand, insbesondere Präsident August Weiss von der Pension Waldheim in Unterägeri, regte im September 1905 den Bau eines Chalets an, da bislang keine befriedigende Lösung für die Unterbringung des Verkehrsbüros gefunden worden war. Der Vermieter der bisherigen Räumlichkeiten, alt Ständerat Keiser, wollte keinen Mehrjahresvertrag abschliessen und verlangte die Vorauszahlung der ganzen Jahresmiete, was für den Verein «unhaltbar» war.¹²⁹ Nach einigem Hin und Her wurde das Projekt bewilligt und 1906 in der Vorstadt realisiert (Abb. 16).¹³⁰

¹²⁶ 7. Jahresbericht Verband Schweizerischer Verkehrsvereine. Zürich 1900, 3.

¹²⁷ ZV, 8.4.1902. – Der Verband gab 1902 einen illustrierten Führer zur Schweiz heraus, der nach England und Amerika verschickt wurde. Besonders berücksichtigt wurden diejenigen Gegenden, deren Verkehrsvereine Mitglied des Verbandes waren. – Zur Geschichte des Verbands Schweizerischer Verkehrsvereine vgl. Hans Rathgeb, Die Schweiz als Ferienland und Lebensraum. 100 Jahre im Dienste des Tourismus und der Einwohner. Jubiläumsschrift des Verbandes Schweizerischer Verkehrsvereine 1893–1993, Brugg 1993.

¹²⁸ ZV, 11.6.1901, 17.5.1904.

¹²⁹ ZV, 12.9.1905.

¹³⁰ Der Zuger Stadtrat genehmigte die Baupläne bereits im Oktober, aber Ende Jahr erhob die kantonale Baudirektion Einsprache unter Hinweis auf das Kollaudations-Protokoll vom 5.2.1893 sowie auf den Revers des Einwohnerrates der Stadt Zug (Einsprache gegen das vom Verkehrsverein Zug in den Vorstadtanlagen projektierte Bürogebäude). Erst nach Vorliegen eines Gutachtens des eidg. Oberbauinspektorates wurde die Baubewilligung im Februar 1906 endlich erteilt (ZV, 19.10.1905, 21.12.1905, 15.2.1906).



Abb. 16 Das Zuger Verkehrsbüro in der Vorstadt, unterhalb der Einnündung der Schmiedgasse, ca. 1932.

Neben dem Chalet installierte der Verschönerungsverein im gleichen Jahr eine Wettersäule mit Polymeter, Barometer und Thermometer der Firma Lamprecht aus Göttingen.¹³¹ Die Witterung beeinflusste schon damals die Reisepläne, was auch den Zuger Verkehrs-, Kur- und Verschönerungsvereinen bewusst war. 1906 waren die technischen Mittel zur Vorhersage des Wetters noch bescheiden, und es kam immer wieder zu falschen Voraussagen. Dennoch gab das Zuger Volksblatt hinsichtlich dieser neuen Anschaffung zu bedenken, damit «man dem Wettertelegraphen das verdiente Vertrauen» entgegenbringen möge, «sei bemerkt, dass nach praktischen Untersuchungen im Monat durchschnittlich von 30 Prognosen 27 richtig eintrafen; er erzielt somit 90 Prozent Treffer; das sind gewiss schöne Resultate! Die am Abend gewonnenen Resultate und daraus folgenden Prognosen gelten für die nächsten 30 Stunden und für einen Umkreis von etwa drei Stunden.»¹³² Fortan publizierte das Zuger Volksblatt die vom Verkehrsbüro mitgeteilten Wetterprognosen.

Vom Verein zum Verband, 1908

Da sich der Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung wie auch schon zuvor der Verschönerungsverein der Stadt Zug mit kollektiven Werbemassnahmen und Projekt lancierungen für den gesamten Kanton Zug einsetzten, erhielten sie eine stärkere finanzielle Unterstützung seitens der Zuger Regierung als die Verkehrs- und Verschönerungsvereine der übrigen Gemeinden. In den ersten Jahren seines Bestehens erhielt der Verkehrsverein 300 Franken, während die lokalen Kur- und Verschönerungsvereine mit nur je 50 Franken bedacht wurden.¹³³ Die wachsenden Kosten durch die Herausgabe des Fremdenblatts, durch den Unterhalt des Verkehrsbüros und die regelmässigen Neuauflagen eines Führers zwangen den Verkehrsverein zur Rekrutierung weiterer Mitglieder und zur Einforderung höherer Beiträge von der Regierung.¹³⁴

Mitglieder des Verkehrsvereins waren wie bereits 1890 diverse Hotelbesitzer und Geschäftsleute, die in irgendeiner Form vom Tourismus profitierten.¹³⁵ 1903 kamen die Stadt Zug sowie die Gemeinden Unterägeri und Baar als Mitglieder hinzu (Abb. 17).

Der Verkehrsverein beschloss 1906, auch die von den kantonalen Werbemassnahmen profitierenden lokalen Verkehrsvereine anzugehen und diese zwecks Beitragsleistungen an sich zu binden: «Die gedruckte Übersichtstabelle der Beitragsleistungen dürfte da und dort nicht unpassende Bussgedanken erregen; denn es ist doch gar zu bequem, nur immer von den Früchten zu pflücken, die ein anderer gesät. Erfreulicherweise hat Menzingen gestern in dieser Hinsicht einen energischen Vorstoss gewagt und sich zu aktivem Mitwirken bereit erklärt [...]. Möge ihr Beispiel, wo noch nötig, zu Berg und Tal baldige Nachahmung finden!»¹³⁶ In der Generalversammlung des Verkehrsvereins von 1907 wurde besonders Unterägeri als schwarzes Schaf gebrandmarkt. Die Gemeinde solle die Unterstützung erhöhen, wenn sie weiterhin von kollektiven Reklamemassnahmen profitieren und im Fremdenblatt berücksichtigt werden wolle.¹³⁷ Unterägeri hatte sich mit dem 1884 gegründeten Kur- und Verschönerungsverein ursprünglich pionierhaft hinsichtlich Einsätzen für das eigene Kurgebiet hervorgetan. In den Fremdenblättern von 1903 bis 1908 wurde Unterägeri als einziger Gemeinde Raum für ein in jeder Ausgabe erscheinendes Klischee und Werbetexte offeriert. Dies könnte schlicht mit dem Namen Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung und der touristischen Vermarktung des Kantons zusammenhängen. Vielleicht hatte der Kurverein dem Verkehrsverein jedoch auch zu Beginn finanziell unter die Arme gegriffen – es fehlen die Unterlagen, um diese Frage beantworten zu können.

Klar ging aus den Zeitungsartikeln hervor, dass der Kurverein Unterägeri zwischen 1906 und 1908 zu wenig für den kantonal wirkenden Verkehrsverein unternommen hatte. Die Verantwortlichen verteidigten sich mit ihren durch geographische Gegebenheiten bedingten Bedürfnissen. Durch «unsere topographische Lage, durch die Nähe der Südostbahn und der Zentralschweiz» habe die Gemeinde ganz eigene Bedürfnisse und müsse ihre Ressourcen entsprechend einsetzen. Die Rickenbahn eröffne «unserm Tale ein neues Feld der Betätigung. Da müssen wir auch mit der Ostschweiz in Verbindung treten. Der hiesige Verschönerungsverein rechnet mit einem durchschnittlichen Ausgabebudget von Fr. 2000 per Jahr. Man kann also nicht sagen, dass wir nichts [für das Kantonsgebiet] leisten.»¹³⁸

Abb. 17 «Fremdenblatt für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung» vom 12. Juni 1903.

Klar ging aus den Zeitungsartikeln hervor, dass der Kurverein Unterägeri zwischen 1906 und 1908 zu wenig für den kantonal wirkenden Verkehrsverein unternommen hatte. Die Verantwortlichen verteidigten sich mit ihren durch geographische Gegebenheiten bedingten Bedürfnissen. Durch «unsere topographische Lage, durch die Nähe der Südostbahn und der Zentralschweiz» habe die Gemeinde ganz eigene Bedürfnisse und müsse ihre Ressourcen entsprechend einsetzen. Die Rickenbahn eröffne «unserm Tale ein neues Feld der Betätigung. Da müssen wir auch mit der Ostschweiz in Verbindung treten. Der hiesige Verschönerungsverein rechnet mit einem durchschnittlichen Ausgabebudget von Fr. 2000 per Jahr. Man kann also nicht sagen, dass wir nichts [für das Kantonsgebiet] leisten.»¹³⁸

¹³¹ StadtA Zug, A5-6.34, 4. Jahresbericht des Verkehrsvereins für Zugersee, Ägerisee und Umgebung pro 1906, 6.

¹³² ZV, 9.10.1906.

¹³³ ZV, 23.6.1904, Aus den Regierungsratsverhandlungen vom 11. und 15.6.1904.

¹³⁴ ZV, 28.3.1907, Generalversammlung des Verkehrsvereins für Zugersee, Ägerisee und Umgebung.

¹³⁵ Fremdenblatt für den Zugersee und Umgebung von 1890 bis 1894 (BibZug, PTu2).

¹³⁶ ZV, 27.3.1906.

¹³⁷ ZV, 28.3.1907.

¹³⁸ ZV, 8.6.1909.

Mitglieder-Verzeichnis

des

Verkehrsvereins für Zugersee, Ägerisee und Umgebung.

Arth.

Herr Fischlin Kaver, Destillateur, Arth
Herr Föry M., „Brauerei“
Herr Fasbind, Oberst
Herr Fasbind J., Regierungsrat
Herr Kamer Kaver, „Gartenlaube“
Herr Schwarze Hermann, Bahnhofrestaurateur
Herr Steiner Karl, „Adler“

Albisbrunn.

Herr Dr. Paravicini, Kuranstalt

Baar.

Tit. Familie Andermatt, Schmidhof
Herr Bilgerig-Mark, Sipser
Herr Buc J. G., „Brauerei“
Tit. Einwohnerrat Baar.
Herr Gschwind Aug., „Löwen“
Tit. Handwerker- und Gewerbeverein Baar
Tit. Lindenhofgesellschaft Baar
Herr Meyer, C., „Waage“
Frl. Meyenberg Marie, „Krone“
Herr Meyenberg, Papierfabrik
Herr Pfenninger, „Gottbard“
Herr Schmid Dr. J. L., „Hölle“

Basel.

Herr Hediger-Sigrift G., Privat

Cham.

Herr Boffard A., Generaldirektor
Herr Mayer L., Fabrikdirektor
Herr Meyer F. J., Gemeindefschreiber
Madame Page Adelheid, Privat
Herr Page, Generaldirektor
Herr Studer-Stuy, „Naben“

Goldau.

Herr Eberhard Anderhub, „Möhl“
Herr Grolimma-Vishopp, „Alpenblick“
Herr Weber J., „Hof Goldau“

Immensee.

Herr Fuchs Niklaus, „Schwert“
Frl. Graff, „Migi“
Herr F. Seeholzer, zur „Eiche“
Tit. Schweiz. Kinderheilstätte-Verein

Lothenschach.

Herr Vooser Adolf, Glasmaler

Luzern.

Herr Boffard Gustav, Direktor

Menzingen.

Tit. Familie Zürcher, Hirschen“

Neuheim.

Tit. Geschw. Doswald, „Falken“

Rapperswil.

Herr Mächler, Br.: N.

Risib.

Herr Schriber Bernhard, „Waldheim“

Sihlbrugg.

Herr Huber N., „Krone“

Unterägeri.

Herr Boffard-Hürlimann, Kinderheim
Tit. Einwohnerrat Unterägeri
Herr Henggeler Leo, „Waldheim“

Herr Hürlimann Dr. med., Kinderheilstätte
Herr Henggeler Hermann
Herr Henggeler-Wikart W.
Herr Heinrich Sig., „Ägerihof“
Herr Henggeler Sigfried, „Sommerau“
Herr Jten J., „Post“
Herr Meyer Jos. Phil., „Schwanen“
Herr Meyenberg: Jten J., „Brücke“
Herr Aufbaumer J., Kinderheim
Herr Zehnder Andreas, Sattler

Oberägeri.

Herr Aufbaumer-Blattmann, „Löwen“
Herr Aufbaumer J. J., alt Präsident

Walshwil.

Herr Hürlimann J. Ant., „Sternen“
Herr Hürlimann J., „Engel“
Herr Maurer N., Privat
Herr Meidhart Dr., Pension
Witwe Kuff, Käsehandlung

Zug.

Herr Arnold C., Dr. med., Kantonsarzt
Herr Anderwert W., Buchhandlung
Herr Aclin J., Sektionschef
Herr Amstler J., Restaurateur
Herr Aclin Ernst, Metzger
Herr Anzengruber A., Sekretär
Herr Aclin J., Weibel
Herr Boffard J., „Guggithal“
Herr Bucher Joh., „Post“
Herr Brandenburg-Häfliger, Südfrüchtenhandlung
Herr Blanschil sel. Erben, Buchdruckerei
Herr Büttler Ernst, Substitut
Herr Vollag Simon, Handlung
Herr Brunner Gustav, Buchbinder
Herr Boffard-Aly, „Felsenegg“
Herr Büttler Karl, Professor
Herr Beby Karl, Zeichenlehrer
Herr Baumgartner Hrch., Seminarbibliothek
Herr Burkard A., „Schützenhaus“
Witwe Boffard-Müller, Privat, Frauenstein
Herr Boffard Albb, Hrch., Privat
Tit. Blums Bazar
Tit. Buchdruckerei Hef
Herr Boffard Louis, Kaufmann
Herr Boffard Gottfried
Herr Bieler S., Professor
Herr Boffard Gustav, Dr. med.
Herr Bihegger Conrad, Bildhauer
Herr Boffard Karl, Eisenhandlung
Herr Brändli C., Schmied
Herr Brandenburg Alb., „Widder“
Herren Gebr. Ducoli, Südfrüchtenhandlung
Tit. Dampfschiffgesellschaft Zug
Herr Dreifuss Raphael, Handlung
Herr Dogwiler M., Kaufmann
Herr Doswald D., Metzger, „Frieden“
Herr Esfener Ferd., Schmied
Herr Esfener-Boffard, Bürgerrat
Herr Egli Jakob, Gärtner
Tit. Einwohnerrat Zug
Herr Fuchs Jos., Eisenhandlung
Herr Fuchs-Gesler, Privat
Herr Föry Karl, „Hecht“
Herr Fridlin Karl, Sohn

Herr Fehr Julius, Privat
Herr Felber & Cie., Lagerhaus
Herr Garnin-Stocker, Baumeister
G (ungenannt)
Herr Gattiker D., Privat
Herr Karl Henggeler, Privat
Herr Hiesland-Kummer, „Löwen“
Herr Hildebrand J., Ständerat
Herr Herrmann J., Neufrauenstein
Frl. Herrmann M. A., Privat
Herr Hofstetter N., zur „Tauben“
Herr Hettwer J., Kunstmischerei
Herr Haab J., Direktor
Herr Hog M., Agent
Herren Kämmerli & Aufbaumer, Weinhandlung
Herr Hef Alfred, Bürgerrat
Herr Jten Gottfried, Lehrer
Herr Jten Humbert, Kaufmann
Herr Jten Dr. Cl., Nationalrat
Herr Jten Gottfried, Landwirt
Herr Jten-Zürcher W., „Linde“
Herr Zimmer-Klein, Weberei Lorge
Herr Kaiser Martin, Oberrichter
Herr Keiser M., „Rathauskeller“
Herr Kamer M., Agent
Herr Käppeli J., Bäcker
Herr Keiser G. A., Fabrikant
Herr Kühn M., Zahnarzt
Herr Kündig J., Buchdrucker
Herr Kaiser Johann, Weinhandlung
Herr Keiser Konrad, Maler
Herr Keiser Zeno, Negot.
Herr Kalt C., Buchdrucker
Herr Kerez, Dr. med., Eremitage
Herr Kaiser Jos., Goldschmied
Herr Künin Theodor, „Mötel“
Herr Kürschner H., Bierdepot
Herr Keiser-Stodlin Theodor, Glashandlung
Herr Keiser Dagobert, Architekt
Tit. Kuranstalt „Schönfels“ A.-G.
Witwe Koch-Zürcher, „Pilatus“
Herr Keiser Franz, Friedensrichter
Herr Keiser Jules, St. Karl
Frl. Keiser Josephine, Privat
Tit. Kirchschwafersgesellschaft Zug
Herr Kaiser J., Sohn, Dachdecker
Herr Keiser M., Rektor
Herr Koller J., „Falken“
Herr Landtwing Joh., Eisenhandlung
Herr Landtwing Karl, Destillateur
Herr Landis J., Baumeister
Herr Landis Kaspar, Cementier
Herr Landis Alb., Buchbinder
Herr Landtwing M., Kassier
Witwe Landtwing-Stadlin, Privat
Tit. Geschw. Leibacher, Modistin
Herr Landtwing Ant., Conditor
Herr Landtwing zum „Kreuz“, Oberwil
Witwe Luthiger-Keiser, Privat
Herr Müller D., Fuhrhalter
Frau Moos-Lung, Damenschneiderin
Herr Moos Karl, Müller
Herr Müller Wilh., Stadtschreiber
Tit. Familie Mittelberger, Wäscherei
Herr Mäder Franz, Bankbeamter
Herr Müller Theodor, Glashandlung

Als 1905 in einer Kantonsratssitzung die Idee geäussert wurde, man solle die Bestrebungen der verschiedenen Verschönerungs-, Kur- und Verkehrsvereine im Kanton Zug in einem Unternehmen zusammenführen, um die Unterstützungsgelder zentral und somit sinnvoller zu vergeben, verlief das Gespräch noch im Sand.¹³⁹ Zwei Jahre später wurde dieses Thema wieder rege diskutiert, denn der Verkehrsverein bat den Kantonsrat nun um eine Erhöhung der Unterstützungsgelder von 400 auf 1000 Franken. Der Präsident des Verkehrsvereins Menzingen, Fürsprech Hegglin, äusserte sich klar zu den Nachteilen eines solchen Verbands resp. einer zentralen Lösung beim Aushändigen von Unterstützungsgeldern. Ihm zufolge machte die Regierung einen Fehler, wenn sie «einen solchen Betrag an den grossen Verein verabfolge und den lokalen Vereinen nichts gebe, welche das Geld besser anzuwenden in der Lage wären».¹⁴⁰ Regierungsrat Fritz Spillmann (1846–1926) war einer Zentralisierung gegenüber positiv eingestellt und meinte, man solle dafür Sorge tragen, «dass das Geld nicht verzettelt werde, das geschehe aber, wenn man einer ganzen Reihe von lokalen Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereinen gleiche Beiträge verabfolge. Man wolle deshalb der Zentralvereinigung den staatlichen Beitrag geben, an diese Stelle sollen sich dann die lokalen Vereinigungen wenden und die Zentralstelle wisse besser, wo und in welcher Masse Propaganda gemacht werden solle.»¹⁴¹ Im darauffolgenden Jahr wurde der «Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung» in den «Verband zur Hebung des Fremdenverkehrs des Kantons Zug und Umgebung» umgewandelt.¹⁴² Versuchsweise wurde der Ansatz einer zentralen Vergabe der Unterstützungsgelder für ein Jahr getestet. Der Zwist mit Unterägeri wie auch Hegglin's Bedenken führten eventuell wieder zur altbewährten Lösung, denn ab 1909 floss das Geld von Seiten der Regierung wieder den lokalen Vereinen zu.¹⁴³

Die Erschliessung der Zuger Berggemeinden, 1904–1913

Nicht nur Menzingen und die beiden Gemeinden im Ägerital, sondern auch die Hotelbesitzer auf dem Zugerberg sehnten sich nach einer besseren Verbindung zwischen den Berg- und Talgemeinden resp. nach der Erschliessung des Zugerbergs. Bereits 1891 wurde im Zuger Volksblatt mit grossem Bedauern auf die mangelhafte Verkehrsverbindung auf den Zugerberg und die damit einhergehende fehlende Nutzung der Kureinrichtungen eingegangen: «Es war ein herrlicher Frühlingmorgen, als der Schreiber dieser Zeilen vom Ägerisee herkommend durch ein von der Korporation Unterägeri erstelltes Strässchen durch den zuger. Wald nach Felsenegg gelangte. Es that mir im Herzen weh, dort auf den unvergleichlich schönen Höhen des Zugerbergs keinen Kuranten zu finden [...]. Mit Eröffnung der Südostbahn und der Linie Thalweil–Zug sollte auf Felsenegg und Schönfels neues Leben erwachsen [...]. Es besteht für Zug die moralische Verpflichtung, die Grundlage eines neuen Aufschwunges des Zugerberges [...] zu schaffen.»¹⁴⁴

Als im August 1904 auf Initiative des Menzinger Verkehrsvereins resp. dessen Präsidenten Fürsprech Hegglin der Automobilverkehr zwischen dem Bahnhof Zug und Menzingen aufgenommen wurde, hatte der Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung bereits wichtige Schritte zur Erschliessung des Zugerbergs unternommen. Das Grandhotel Schönfels auf dem Zugerberg sollte durch eine Standseilbahn und durch eine Tramlinie mit dem Bahnhof Zug verbunden werden. Der Verkehrsverein hatte diesbezüglich im Frühjahr 1904 Offerten eingeholt sowie mögliche Geldgeber gewonnen. Dr. Eugen Keller-Huguenin (1872–1941),¹⁴⁵ ein Zürcher Bankier, wie auch die Firma Frotté und Westermann wurden für die Projektierung und Kostenschätzung vom Verkehrsverein angegangen. Der finanzielle Aufwand für die Vorarbeiten des Projekts lagen zwischen 7000 und 9200 Franken, für deren Deckung die Hotelbesitzer des Zugerbergs (Schönfels, Felsenegg, Guggital, Waldheim), Adelheid PAGESCHWERTZMANN, A. Waller vom Bahnhofsbuffet sowie der Verkehrsvereinspräsident Hämig-Roth grösstenteils aufkamen. In einem Schreiben an den Zuger Stadtrat meinte Vereinspräsident Hämig, die Beiträge würden «bei der Constituierung der Bahngesellschaft in Aktien à Fr. 500.– zurückvergütet [...]. Wir möchten Sie [Einwohnerrat Zugs] nun dringend bitten, uns die Rest-Quote v. Fr. 1000.– zu zeichnen u. machen Sie zugleich aufmerksam, dass die oeffentliche Versammlung am 30. April abends 8 Uhr im Ochsen stattfindet, welche dann das Initiatif-Comité definitiv wählen wird.»¹⁴⁶

Auf Anstoss des Verkehrsvereins wurde am 30. April 1904 im Hotel Ochsen das angekündigte Initiativkomitee gegründet, aus dem später das Unternehmen «Zuger Berg- und Strassenbahn» (ZBB) hervorging. Der Stadtrat wie auch die

¹³⁹ ZV, 21.3.1905. – Die Finanzdirektion erhielt den Auftrag, die verschiedenen Verschönerungs- und Verkehrsvereine zum Zweck «eines gemeinsamen Zusammengehens in ihren Bestrebungen» an einen Tisch zu bringen.

¹⁴⁰ ZV, 31.12.1907. – Vgl. StAZG, F 3.17, Kantonsratssitzung vom 17.12.1907.

¹⁴¹ ZV, 31.12.1907.

¹⁴² ZV, 2.5.1908.

¹⁴³ ZV, 3.6.1909. – Die Verstimtheit des Verkehrsvereins von Unterägeri lässt sich 1909 anhand des Fremdenblatts – seit 1908 neu betitelt mit «Zugerland» – erkennen. In den ersten drei Juni-Ausgaben erschien die Gemeinde Unterägeri nicht mehr als Mitglied des Verbands, dies jedoch zum grossen Missfallen einiger Unterägerer: «Wir liessen uns das passive Verhalten unseres Kurvereins dahin erklären, dass derselbe es nicht für angezeigt gefunden, dem letztes Jahr umgestalteten kantonalen Verband der zugerischen Verkehrsvereine beizutreten [...]. Wenn Menzingen und das noch kleinere Walchwil, die im Grunde genommen kaum die Naturvorzüge in dem Masse geniessen [...], mehr leisten, mehr wagen wollen und können, ist das für uns beschämend und, sagen wir es offen heraus, die stete Befolgung des egoistischen Grundsatzes «Nehmen ist seliger denn geben» wird für uns Aegerer nachgerade bezeichnend, zu gewöhnlich!»

¹⁴⁴ ZV, 27.6.1891, «Zug als zukünftige Fremdenstation».

¹⁴⁵ Renato Morosoli. Artikel «Eugen Keller». In: hls-dhs-dss.ch/de/articles/042170/2014-10-30.

¹⁴⁶ StadtA Zug, A5-6.34, Brief an Herrn Stadlin und den Einwohnerrat der Stadt Zug vom 20.4.1904.

Korporation Zug unterstützten das Projekt finanziell.¹⁴⁷ Mit gutem Grund, hatte doch die Zuger Stimmbevölkerung per Grundsatzentscheid vom 18. Februar 1906 eine bessere Anbindung der Berggebiete an das eisenbahntechnisch bereits erschlossene Flachland befürwortet.¹⁴⁸ Der Verkehrsverein freute sich darüber und rühmte sich, dazu «den ersten Anstoss gegeben und den Gedanken an eine Tramverbindung zwischen Berg und Tal in Fluss gebracht zu haben».¹⁴⁹ Die bessere Verbindung von Berg und Tal sei «die grösste und wichtigste Verkehrsfrage, welche unsern kleinen Staat wohl seit seinem Bestande beschäftigt hat und von deren Verwirklichung ein kräftiger Impuls in unserem Wirtschaftsleben mit Recht erwartet wird».¹⁵⁰ Bereits am 20. März 1907 konnte die Tramstrecke Zug–Schöneegg und am 14. Mai 1907 deren Fortsetzung, die Standseilbahn Schöneegg–Zugerberg, in Betrieb genommen werden (Abb. 18 u. 19).¹⁵¹ Durch diese beiden Einrichtungen war der Zugerberg als Tourismusgebiet bestens erschlossen und konnte nun sowohl im Sommer wie auch im Winter mühelos besucht werden.

Auch bei den weiteren Vorhaben hinsichtlich besserer Verbindung der Berg- und Talgemeinden mischte der Verkehrsverein mit, indem er im April 1907 zu einer Versammlung im Gasthaus zur Post einlud. Albert Uttinger eröffnete im Namen des Verkehrsvereins die Veranstaltung und hielt ein Referat zum Ausbau der Schienenverbindungen zwischen den Berg- und den Talgemeinden. Für die kommenden Jahre sollten die drei Tramstrecken Zug–Talacher–Nidfuren–Oberägeri, Zug–Baar–Talacher und Nidfuren–Menzingen gebaut werden. Uttinger und ein weiterer Redner legten Gewinn- und Verlustrechnungen wie auch Lösungen zur Kraftbeschaffung vor. Die Referenten erhielten Beifall und Dr. Hürlimann vom Kur- und Verschönerungsverein Unterägeri meinte, die «Ausführung des Projekts bedeute eine mächtige Förderung der Volkswohlfahrt, andererseits bringe sie aber dem Kanton eine direkte Ersparnis in den Kosten für den Unterhalt der Strassen».¹⁵² Es wurde wieder ein Initiativkomitee gegründet, wobei diesmal der Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung durch Albert Uttinger auch im Verlauf der Projektumsetzung vertreten blieb. 1908 erteilte der Kantonsrat einer noch zu bildenden Aktiengesellschaft das Recht, die Kantonsstrassen für die geplanten Strassenbahnen zu nützen. Als die Aktiengesellschaft für «Elektri-



Abb. 18 Die neue Strassenbahn der ZBB bei der Pension Waldheim, 1908.



Abb. 19 Die 1907 eröffnete Standseilbahn auf den Zugerberg.

¹⁴⁷ StAZG, G 616.2.3, Firmenbuch, Bd. III, A, Fol. 191. – Die Aktiengesellschaft wurde am 9.10.1905 gegründet. – Vgl. StadtA Zug, P.7-1, Zuger Bergbahn und Bus AG (1872–1992). – Christian Raschle, Zug–Schöneegg–Zugerberg. Von der Luxus- zur beliebten Hausbergbahn. Zug 2007.

¹⁴⁸ ZV, 3.1.1907. – Die Wahlbeteiligung war mit 77,6% aussergewöhnlich hoch. Die Vorlage wurde mit 2733 Ja gegen 1472 Nein angenommen.

¹⁴⁹ StadtA Zug, A5-6.34, 4. Jahresbericht des Verkehrsvereins für Zugersee, Ägerisee und Umgebung pro 1906.

¹⁵⁰ ZV, 4.1.1906.

¹⁵¹ ZV, 21.3.1907, 8.6.1907.

¹⁵² ZV, 16.4.1907.

¹⁵³ Waldis 2002 (wie Anm. 48), 110.

sche Strassenbahnen im Kanton Zug» (ESZ) am 1. Juni 1911 gegründet wurde, beteiligten sich die Gemeinden Zug, Ober- und Unterägeri, Menzingen und Baar mit je einer Million Franken, der Kanton mit 900 000 Franken und die Kantonalbank sowie die Bank Zug mit 226 000 Franken am Kapital.¹⁵³

Die Lorzentobelbrücke war Ende 1910 fertiggestellt. Im Herbst 1912 begann man mit der Verlegung der Tramgleise und bereits ein Jahr später, im September 1913, wurde der Betrieb der elektrischen Strassenbahn aufgenommen. Die Berggemeinden Menzingen, Unter- und Oberägeri wie auch Baar waren nun an ein funktionierendes Verkehrsnetz angeschlossen.

Fazit

Einrichtungen wie die Zugerberg-Bahn, die Voliere in der Stadt Zug, diverse Wanderwege, Alpenanzeiger, Ruhebänke und Aussichtspunkte im Kanton Zug wie auch die zahlreichen ansprechenden Reiseführer, Postkarten, Werbeplakate und Prospekte gingen oft auf das frühe Wirken der lokalen und regionalen Verkehrs-, Verschönerungs- und Kurvereine zurück. Die Gründung der ersten Zuger Verkehrsvereine zwischen 1884 und 1903 hing sowohl mit aktuellen Erschliessungsplänen wie auch mit dem Wunsch nach einer ökonomischen Besserstellung durch Anlockung von Touristen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze zusammen. Die zweite Gründungswelle von 1908 lässt sich teilweise durch den neuen kantonalen Verkehrsverband und die dafür notwendigen Interessenvertretungen durch Sektionsmitglieder resp. lokale Vereine erklären.

Dank dem Einsatz dieser Vereine resp. einzelner tatkräftiger Personen kamen die für den Tourismus notwendigen

Erschliessungs- und Verschönerungsprojekte vor den Stadt- oder den Kantonsrat, wurden durchdacht, wenn nötig, vor das Stimmvolk gebracht und zuletzt realisiert.

Aus dem untersuchten Zeitraum lässt sich schliessen, dass die oben zitierten Worte von G.A. vielleicht auf die zurückhaltenden Zuger Behörden zutrafen, nicht aber auf umtriebige Privatunternehmer und die Verkehrsvereine, ohne deren Engagement die Touristen mit grosser Wahrscheinlichkeit noch länger an der Stadt Zug und dem Zugerland vorbei direkt zur Rigi oder nach Luzern gereist wären, wodurch dem Kanton mögliche Einnahmen entgangen wären. Es überrascht demzufolge auch nicht, dass das Zuger Volksblatt 1903 dem neu gegründeten Verkehrsverein für den Zugersee, Ägerisee und Umgebung seinen Segen erteilte und freudig verkündete: «Ad multos annos!»¹⁵⁴ Die Formel hat sich bewährt, denn auch noch heute vermarktet die Einrichtung unter dem Namen «Zug Tourimus» das Zugerland.

¹⁵⁴ ZV, 9.6.1903.