



Diese Visualisierung des Zugersees zeigt, welche grosse Fläche allein die innere Kernstadt von St. Europ beansprucht hätte. Zuger Neujahrsblatt 2015

## WIE ZUG FAST ZUR HAUPTSTADT EUROPAS GEWORDEN WÄRE — 1865 schlägt Johann Jakob Leinbacher dem Bundesrat ein kühnes Geschäft vor: Für drei Milliarden Franken würde er Zug zu einer Millionenstadt machen, grösser als Berlin oder Wien. Von *Adi Kälin*

Bescheiden ist er nicht, dieser «J. Leinbacher, Gold- und Silberarbeiter aus dem Kanton Zürich», das macht schon der Obertitel seiner Schrift klar: «Grossartiges Projekt». Später schreibt er: «Sie werden gütigst entschuldigen, dass ich es selbst sage: Mein Projekt ist ein Brillant.»

St. Europ soll die neue Stadt heissen, die zwischen Zugersee und Affoltern am Albis eine Fläche von 30 000 Jucharten oder 108 Quadratkilometern Land beanspruchen würde – 20 Quadratkilometer mehr als das Stadtgebiet von Zürich heute. In etwas über 64 000 Häusern sollen 1,2 Millionen Menschen wohnen. Die brauchen natürlich auch öffentliche Bauten: 8 grosse und 8 kleine Kirchen hat Leinbacher vorgesehen, 16 Pfarrhäuser, 30 Schulhäuser, 4 Marktgebäude, 4 Fleischhallen, dazu einen Zoo, das Rathaus, ein Theater, ein Museum, einen Bahnhof und wie in Luzern einige Hotels an einer breiten Uferstrasse.

Und zuletzt wäre da noch «1 Haus u. Garten nebst 1 Million in bar dem Denker dieses Projekts». All dies müsse «aufs schönste und solideste» erstellt werden, schreibt Johann Jakob Leinbacher in seiner 1865 veröffentlichten Broschüre.

Das grosse Geschäft will Leinbacher mit dem Land machen: Kaufen will er es für 5 oder 10 Rappen den «Quadratfuss» (30 x 30 Zentimeter) und als Teil der neuen Stadt verkaufen für 5, 10 oder sogar 20 Franken. «Man stelle sich vor, welche ungeheure Summe dies ergeben würde.» Grob gerechnet kommt Leinbacher auf Gesamtkosten von 3,8 Milliarden Franken. Der Verkauf der Grundstücke und Häuser würde aber mehr als 8 Milliarden einbringen. Da könnte sich die Aktiengesellschaft noch das eine oder andere zusätzlich leisten, ist der Verfasser der Schrift überzeugt.

Er verstehe ja, wenn man die Dimensionen des Projekts als kolossal empfinde, «allein, ohne grosses Nachdenken ist auch noch nichts Grosses gemacht worden». In Paris habe es Georges Eugène Haussmann ja auch geschafft, innert 12 Jahren die ganze Stadt umzubauen und 58 000 Häuser zu erstellen. «Warum sollte es da nicht möglich sein?» Zumal er, Leinbacher, der Entwicklung nicht 12, sondern 15 bis 20 Jahre Zeit lassen wolle. Zuerst aber müssten sich genügend «wackere Eidgenossen und Fortschrittsmänner von ganz Europa» für die Sache begeistern und drei Milliarden Franken aufbringen –

zum Beispiel 24 000 Aktionäre, die je 125 000 Franken einzahlten. Oder auch 300 000 mit je 10 000 Franken.

Jeder Aktionär soll Bürger der Stadt sein, jeder, der ein Haus kauft, wäre «Bürger, Anteilhaber und Nutzniesser am Stadtvermögen». An den Häusern soll die Gesellschaft nichts verdienen, nur am Boden; an Bauplatz, Höfen und Gärten also. Sämtliche öffentlichen Gebäude würden der neuen Stadt von der Gesellschaft geschenkt. Auf dem Plan besteht die Stadt aus mehreren Teilen; 30 der 108 Quadratkilometer sind für die innere Rasterstadt bestimmt mit Häusern 1., 2. und 3. Klasse. Ausserhalb entsteht eine Gartenstadt mit 20 000 herrschaftlichen Häusern verschiedener Kategorien.

St. Europ soll innert kürzester Zeit zur grössten Stadt der Schweiz und zu einer der Metropolen Europas werden – grösser als Berlin und Wien damals und nur wenig kleiner als Paris. Die geplante Einwohnerzahl von 1,2 Millionen entspricht fast der Hälfte der damaligen Schweizer Bevölkerung; die Schweizer Städte sind noch klein: Basel liegt mit 38 000 Einwohnern vor Bern mit 30 000 und vor Zürich mit nur gerade 20 000.

Und was tun mit dem Geld, das nach dem Bau der Stadt so üppig übrigbleibt? Zentral für die «St.-Europ-Pläne» ist der Bau der Gotthardlinie. Nur mit ihr könnte die neue Grossstadt an die anderen europäischen Städte angebunden werden, schreibt Leinbacher. Die Aktiengesellschaft müsse sich deshalb «mit Freuden, also herzlich» an der Gotthardbahn beteiligen. In der Stadt selbst würden die Geleise mehrere Meter tief in den Boden versenkt werden, damit sie niemandem in die Quere kämen.

Der Wasserspiegel des Zugersees soll ausserdem mit einer Staumauer, die sich von Zug bis Immensee zieht, um etwa zwei bis drei Fuss (60 bis 90 Zentimeter) erhöht werden. So kann der Seeabfluss in Kanälen durch die Stadt gezogen werden, «um alles Unreine darin abzuleiten».

### Benutzte der Autor ein Pseudonym?

An Platz für die Arbeit hat Leinbacher nicht gedacht, dafür an genügend Freizeitangebote für die 1,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Die benachbarte Rigi ist damals schon ein beliebter Ausflugsberg für Reisende aus ganz Europa. Es gibt aber nur schmale Saumwege, auf denen man zu Fuss oder auf Pferden die gut 1300 Höhenmeter bewältigt.

Leinbacher will nun eine prachtvolle Strasse von Arth oder Goldau auf die Rigi bauen und oben auf dem Berg 15 Meter breite Boulevards. Um mit dem Dampfschiff von der neuen Stadt nach Luzern zu fahren, will er den Vierwaldstätter- und den Zugersee mit einem Kanal verbinden.

Die Schrift von Leinbacher hat 130 Jahre nach ihrem Erscheinen in Zug einen kleinen Historikerstreit ausgelöst. In den 1990er Jahren waren verschiedene Experten der Ansicht, dass J. Leinbacher

ein Pseudonym sei, hinter dem sich der damals stadtbekannt Goldschmied Kaspar Schell versteckte. So steht es im Jahrbuch des Zuger Staatsarchivs. Alles Humbug, schreibt knapp dreissig Jahre später der Historiker Urspeter Schelbert in der gleichen Publikationsreihe: Schell hätte nie unter falschem Namen geschrieben, und ein Gold- und Silberarbeiter Johann Jakob Leinbacher habe existiert: geboren 1813 bei Winterthur, dann über Zürich nach Baden gezogen, gestorben 1888. Zuletzt wohnte er bei seiner Tochter Lydia, die mit dem Architekten Gustav Gull verheiratet war, dem späteren Zürcher Stadtbaumeister und ETH-Professor.

Leinbacher schickt seine Schrift 1865 an den Gesamtbundesrat, sämtliche Kantonsregierungen und alle Eisenbahngesellschaften. «Allein, wie es scheint, ist bis anhin noch wenig oder nichts gethan worden», schreibt er drei Jahre später in einer zweiten Broschüre. Auch in der Presse kommt die Sache nicht besonders gut an. Die NZZ kommentiert das St.-Europ-Projekt herablassend und verweist leicht boshaft auf die Tatsache, dass Leinbacher damit liebäugelt, sein Projekt in Thun zu verwirklichen, sollte statt der Gotthardbahn die Grimselvariante



Stadtarchiv Baden

Johann Jakob Leinbacher (1813-1888), der Initiator von St. Europ.

gebaut werden. «Diese letztere Wendung der Sache lässt beinahe vermuthen, dass das Schriftchen vielleicht als Ironie auf gewisse abenteuerliche Projekte zu betrachten sei.»

In seiner zweiten Publikation will Leinbacher noch einmal alle Einwände beiseite räumen, etwa jene, dass er zu gross plane und zu schnell bauen wolle. Aber man merkt der Publikation auch an, dass er eigentlich schon resigniert hat: «Hörte oft sagen, wenn das Leinbacher'sche Projekt von Rothschild oder einem grossen Herrn hervorgegangen wäre, man hätte mit allen Händen darnach gegriffen. Warum das? Ist es nicht genug, wenn es schön und wahr ist?»

Adi Kälin ist NZZ-Redaktor.

### Facts

Schlichtheit:	●○○○○
Verkehrslage:	●●●○○
Profitfokussierung:	●●●●●