

# Hartnäckigkeit und Beziehungen

Wie die Gemeinde Steinhausen 1904 doch noch zu einer Bahnstation kommt, entgegen aller verkehrswirtschaftlichen Gegebenheiten.

Martin Stuber

Unter dem Titel «Arealverhältnisse des Kantons Zug» rapportiert das «Zuger Volksblatt» (ZVB) am 29. September 1892 «gestützt auf neueste topographische Aufnahmen des Eidgenössischen Topographischen Bureaus» die Grösse der Zuger Gemeinden – Steinhausen ist mit 504 Hektaren die kleinste Gemeinde, vor Neuheim mit 774 Ha.

Lakonisch meint das ZVB: «In Bezug auf das Areal ist also Oberägeri die grösste Gemeinde des Kantons, Steinhausen die kleinste. Bei letzterer Gemeinde trifft dies auch in Bezug auf die Bevölkerungszahl zu.»

Die kleinste Gemeinde war Steinhausen schon immer, 1900 mit 443 Köpfen, 1910 mit 470, 1920 mit 560 und erst 1930 konnte Steinhausen mit 743 «Nasen» mit Neuheim gleichziehen. Dafür wurden im Jahre 1900 nicht weniger als 9883 Bäume gezählt in Steinhausen. Wie Steinhausen damals zur Zeit der Obstblüte aussah, schildert ein Zeitgenosse so: «Im Frühling gleicht Steinhausen einem blühenden Walde, in dem sich die Häuser versteckt halten.»

Bei der Eröffnung der Zürich-Zug-Luzern-Bahn 1864 fuhren die Züge an Steinhausen vorbei. Die Bemühungen für eine Haltestelle respektive eine Linienführung über Baar nach Zug mit Halt in Steinhausen waren vergebens. Die Nordostbahn (NOB) versuchte die Investitionen auf das Minimum zu reduzieren – eine einfache Stichstrecke von der Kollermühle nach Zug war bzgl. Landkauf und Streckenlänge wesentlich günstiger.

## Vergebliche Anläufe ...

Als Anfang der 1890er-Jahre mit der Linie Thalweil-Baar-Zug-Walchwil-Arth-Goldau Bewegung in den Bahnbau im Kanton Zug kam, unternahm die Steinhauser einen neuen Anlauf bei der NOB:

«Die Gemeinde Steinhausen bewarb sich um Einschaltung einer Station an der Luzernerlinie zwischen den Stationen Knonau und Zug, in welche auch das direkte Verbindungsgeleise nach Cham eingeführt werden könnte. Nach längeren Verhandlungen trafen wir mit ihr nach Ablauf des Berichtsjahres 1891 eine Uebereinkunft, wonach wir unter Vorbehalt verwaltungsräthlicher Zustimmung die gewünschte Stationsanlage in Aussicht stellen, gegen Zusicherung eines Beitrages von Fr. 20,000 à fonds perdu.»

Der Verwaltungsrat lehnte aber ab, weil «das Begehren kommerziell nicht ausreichend begründet» sei. 1895 probierten es die Steinhauser bei der NOB nochmals – wieder erfolglos.

## ... bis 1902 die SBB kommen

1902 änderten die Voraussetzungen – aus dem «Rückkauf» von vier der fünf grossen Eisenbahngesellschaften entstanden



Die Flugaufnahme von Walter Mittelholzer entstand 20 Jahre nach der Inbetriebnahme der Station Steinhausen (gelb eingekreist) – die Bahnstation hatte kaum Ansiedlungen generiert. Das Dorf verschwindet fast inmitten der Vielzahl von Obstbäumen. Gut sichtbar das Gleisdreieck mit Abzweiger nach Cham (1970 aufgehoben). Bild: ETH Bildarchiv



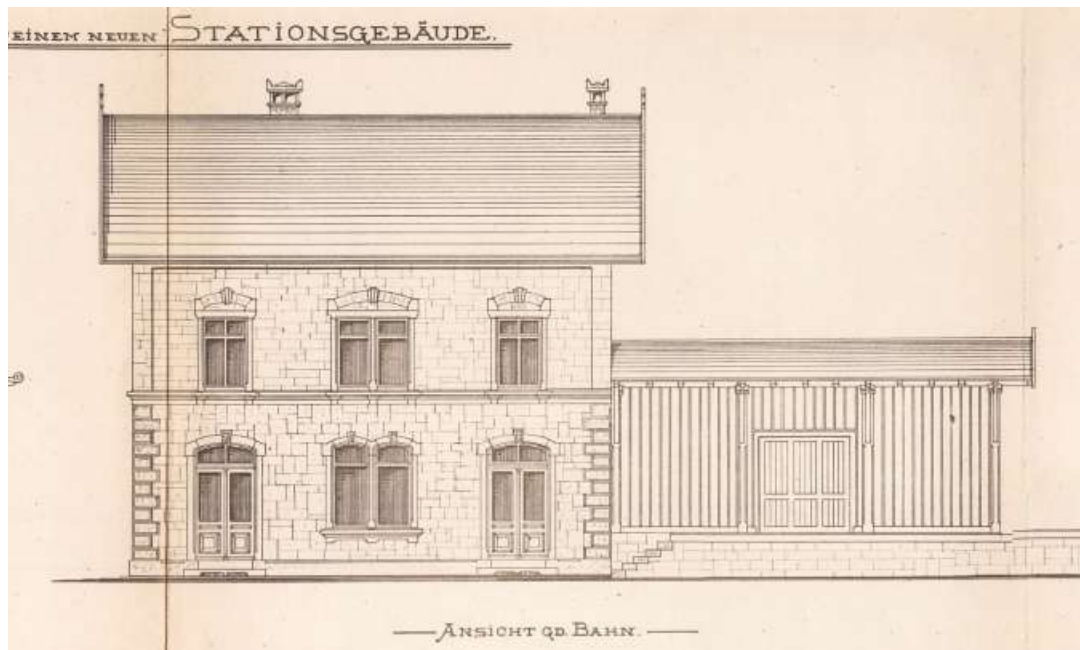
Philipp Meyer, 1903 Gemeindevorstand von Steinhausen.  
Bild: «Die Gemeinde Steinhausen»



Otto Sand, Leiter des Baudepartementes der SBB-Generaldirektion. Bild: Schweizerische Bauzeitung

die «Schweizerischen Bundesbahnen». Die SBB hatten zwar wenig Geld, aber eine neue Führung – weder der Präsident der Generaldirektion (GD) Placid Weissenbach noch der Leiter des Baudepartementes in der GD Otto Sand waren vorher bei der NOB.

Und Steinhausen hatte Philipp Meyer. Der besass den Schlossberg, war zu der Zeit Gemeindevorstand, Landamann und Ständerat – und er kannte offenbar sowohl Weissenbach wie Sand persönlich. Der Sitz von Meyer als Vertreter des Kantons Zug von 1899 bis 1902 im Verwaltungsrat der Gotthardbahn hat ihn sicherlich



Der Plan für das Stationsgebäude, das im Verhältnis zur Bedeutung der Station grosszügig geraten ist.  
Bild: SBB Historic

in die damals überschaubare Eisenbahnwelt eingeführt. Zudem waren Weissenbach und Meyer mit Jahrgang 1841 und 1842 fast gleich alt.

Wie auch immer – Ablauf und Tonalität der regen Korrespondenz zwischen Meyer und SBB legen nahe, dass es vor allem zwischen Meyer und Sand auch eine persönliche Beziehung gab. Und so lässt sich anhand bisher nicht ausgewerteter Dokumente im Archiv von SBB Historic der Weg zur Station Steinhausen nachvollziehen.

## Schneller Start ...

Den Anfang machte der Einwohnerrat von Steinhausen mit Brief vom 21. Februar 1902 an den Präsidenten der Generaldirektion der SBB, mit der Bitte «um Gestattung einer Audienz in welcher ihnen Hr. Präsident und Ständerath Meyer betreffend Erstellung einer Eisenbahnstation Steinhausen aufklären und sie ersuchen wird, der Angelegenheit weiter Aufmerksamkeit zu schenken».

Nur vier Tage später verlangt der Leiter des Baudepartementes in der GD, Otto Sand, von der Kreisdirektion III. die Akten und Pläne, die er kurz darauf erhält. Schon am 1. März 1902 lädt Sand die Gemeinde Steinhausen zu einer Besprechung am 10. März in Bern ein, zeitlich gut abgestimmt auf die gleichzeitig tagende Bundesversammlung.

Fünf Tage später sagt «Einwohnerratspräsident PH. Meyer, Ständerat» prompt in einer kleinen persönlichen Karte an Sand dem Termin zu. Man scheint sich einig zu sein, die SBB fordern einzig, dass zusätzlich zur Subvention von 20'000 Franken das nötige Land von der Gemeinde kostenlos an die SBB abgetreten wird. Die Aktennotiz von Sand: «Steinhausen wird eine neue Eingabe machen.»

## ... harzige Umsetzung

Am 11. Mai 1902 beschliesst die Steinhauser Gemeindeversammlung die Subvention von 20 000 Franken und die kostenlose Landabtretung. Im Budget

1903 stellen die SBB 165 000 Franken ein und schicken der Zuger Regierung am 10. Januar 1903 die Projektunterlagen zur Stellungnahme. Am 16. April 1903 beschliesst der Kantonsrat eine Subvention von 17 000 Franken, womit die 16 997 Quadratmeter «notwendiges Matt- und Streuland» der Gemeinde abgetreten werden.

Drei Tage später beschliesst die Gemeindeversammlung einstimmig Vertragsabschluss, Subvention und Gratisland. Die Signale stehen auf Grün und in einem als «privatim» bezeichneten Brief von Meyer an Sand hofft Meyer, «dass die Station auf nächsten Winter dem Verkehr übergeben werden kann».

Zwar wird am 4. Juli 1903 in der Bauzeitung von den SBB «die Ausführung der Erdarbeiten für die neue Stationsanlage Steinhausen im Kostenbetrage von Fr. 30 000» ausgeschrieben, aber dann folgt ein zermürbendes Hin und Her zwischen Gemeinde und SBB – u. a. sorgen die Lage der Station und des Abortgebäudes, die

Landabtretung und vor allem einige Wegrechte für rote Köpfe und Verzögerungen. Erst am 1. Oktober 1904 wird die Station mit einer «bescheidenen Festfeier» eingeweiht.

## Lohnt sich die Investition für die SBB?

Instruktiv für die Wirkung der Station sind die Erinnerungen der Stationsvorstände in der Festschrift von H. Spinnler (100 Jahre Eisenbahn Zürich-Affoltern a. Albis – Zug – Luzern): Die Station gab drei Männern Arbeit: «dem Vorstand, einem Weichenwärter und einem Frühdienstablöser». Für den Milchtransport fuhren zwei Bahnwagen täglich zuerst nach Basel, später nach Cham zur «Milchsüdi».

Profitiert hat der Fremdenverkehr: «Kurhaus Rigiblick mit seinen Luft- und Sonnenbädern, brachte der Station wie auch der Ortschaft regen Verkehr und Verdienst.»

Es darf auch angenommen werden, dass der «Hydrauliker Johann Schlumpf» profitiert hat. Bei ihm konnte man gemäss der «Illustrierten schweizerischen Handwerker-Zeitung» einen Widder «am besten beziehen». Der «Widder» ist ein geniales motorloses Wasserpumpensystem, das Schlumpf bis in die USA verkaufen konnte. Sein Export dürfte vom Bahnanschluss profitiert haben.

Der Personenverkehr war bescheiden, gelohnt hat sich die Investition zumindest für die SBB kaum.

## Zum Autor:



Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise

1875–1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er ist Mitinitiator des ZugFäschts.