

Als Oberwil seine langersehnte Haltestelle feierte

Zwar gibt es keine Haltestelle L&G Hofstrasse – aber am 11. Oktober 1925 feiert Oberwil seine langersehnte und zäh erkämpfte Haltestelle mit einem grossen Fest.

Martin Stuber

Das kleine, aber selbstbewusste Dorf Oberwil war zwar keine eigene Gemeinde, hatte aber 1890 zusammen mit Lothenbach mehr Einwohner als die kleinste Zuger Gemeinde Steinhausen. Und die Oberwiler waren in der «Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen» gut organisiert.

Als im Juni 1890 das Bundesparlament den Bau der Bahnlinie Thalwil-Zug-Goldau gut hiess, fackelte man in Oberwil nicht lange und sammelte 53 Unterschriften für die Errichtung einer eigenen Haltestelle an der Linie Zug-Goldau. Die kantonale Eisenbahnkommission gelangte am 6. Oktober 1890 mit einem entsprechenden Gesuch an die Gotthardbahn (G.B.), den Ersteller und Betreiber der Linie Zug-Goldau.

Als Begründung diente die lokale Industrie (Sägerei, Zündholzfabrik, Schreinerwerkstätten), die Obst- und Mostproduktion, der Holzabtransport der Korporation sowie der Steinbruch und die Sägerei in Lothenbach. Für den Personenverkehr bestehe Bedarf, da Oberwil über billige Arbeiterwohnungen verfüge. Eine «einfachste Stationsanlage mit geringster Bedienung» reiche aus.

Gotthardbahn will nicht

Mit Direktionsbeschluss 8. Mai 1891 lehnte die G.B. das Gesuch ab und stützte sich dabei auf die ausführliche Argumentation ihres Oberingenieurs. Die Industrie sei vernachlässigbar, die in Oberwil wohnende Arbeiter würden auch dort arbeiten und

die Korporation bewerkstelligen ihre Holztransporte über «gute Strassen» direkt nach Zug. Und Lothenbach sei eine selbstständige «Dampfstation» – gemeint war das Dampfschiff. Zudem würde eine solche Station mindestens 30 000 Franken kosten, ohne Abänderung der Trassen, die dort «in 3 Promille Gefälle stehe».

Am 8. Februar 1896 stellte Landamman Philipp Meyer noch einmal ein Gesuch, das mit der gleichen Argumentation sowie dem Hinweis auf die Nähe zu Zug und die Tatsache, dass viele grössere Ortschaften ebenfalls über keine Haltestellen verfügten, von der G.B. abgewiesen wurde.

Wenn Steinhausen, dann auch Oberwil

Am 11. Oktober 1906 gelangte die Eisenbahnkommission wieder an die G.B. – es sei in Oberwil offenbar ein Wärterhaus geplant, daraus schliesse man die Geneigtheit der G.B. zum Bau einer Haltestelle. Dies sei ein Missverständnis, an der Situation habe sich nichts geändert, gab die G.B. am 13.11.1906 abschlägigen Bescheid.

Das rief den Landamman Philipp Meyer auf den Plan. Diesem war es bekanntlich 1904 gelungen, von der SBB eine Station in Steinhausen errichten zu lassen. Zugleich war Meyer auch Verwaltungsrat bei der G.B. (diese wurde erst 1909 als letzte der fünf grossen Bahngesellschaften in die SBB integriert). Am 1. Mai 1907 konnte er namens der Zuger Regierung bei der Gotthardbahndirektion in Luzern vorsehen und wird dabei auf

Steinhausen verwiesen haben – erfolglos.

Schliesslich stellte die Zuger Regierung am 28. Februar 1908 ein offizielles Gesuch für die Errichtung einer Station in Oberwil-Gimmenen an das Post- und Eisenbahndepartement.

Dieses bat die G.B. zur Vernehmlassung. Deren Antwort vom 30. Juni 1908 war sec: das Begehren sei nicht neu, sondern schon in den Jahren 1890, 1896 und 1906 gestellt worden. «Es sei jeweils abgelehnt worden, weil für die Einrichtung einer solchen Station kein hinlängliches Bedürfnis vorliege. Auch die Begründung der gegenwärtigen Eingabe lasse nicht daran zweifeln, dass die verlangte Station auf keinen Verkehr zu rechnen hätte und deren Anlage daher durchaus zwecklos wäre.»

Der Bund legte seiner Antwort an die Zuger Regierung vom 18. Juli 1908 die Stellungnahme der G.B. bei und erklärte: «Wir fügen zu den Ausführungen der Direktion der Gotthardbahn, die wir als richtig anerkennen, hinzu, dass bei der Einschaltung der Station Steinhausen zwischen Zug und Knouau die grosse Gemeinde Steinhausen mit einem ansehnlichen Verkehr zu berücksichtigen war, während die Station Oberwil nur auf einen ganz geringen Verkehr rechnen könnte.» Offenbar kannten die zuständigen Beamten in Bern die Situation in Zug nicht wirklich.

Die Elektrifizierung eröffnet Chancen

1923 kommt Bewegung in die Sache – die Strecke Zürich-Thalwil-Zug-Goldau war 1922 von der SBB elektrifiziert worden.

Am 3. April 1923 schreibt der Zuger Einwohnerrat (Einwohnerrat = Stadtrat) ein Gesuch «Betrifft: Tramverkehr nach Oberwil» an die SBB Kreisdirektion III. in Zürich.

Weil die Stadt dem Wunsch von Oberwil nach einer Tramverbindung nicht nachkommen könne, «kamen wir auf den Gedanken, ob nicht auf der Linie Zug-Oberwil, event. Zug-Walchwil oder bis Goldau der sogenannte Motorwagendienst eingeführt werden könnte, ähnlich wie auf der Strecke Baar-Zug-Cham-Rothkreuz.» Ziemlich unbeholfen wird auf die Elektrifizierung verwiesen: «Da die Bahn nun elektrifiziert ist, kommen Stromspesen nicht in Frage & so dürfte dieser Gedanke eher verwirklicht werden können.» Der grosse Vorteil der Elektrifizierung war in Tat und Wahrheit das neue Rollmaterial mit seinen günstigen Fahreigenschaften für Kurzstrecken. Weiter schreibt der Stadtrat: «Haltestellen dürften event. bei Landis & Gyr A.-G. beim Salesianum & in Oberwil bei der Tellenmatte angebracht werden.»

Die SBB sind nicht abgeneigt

Der Vorstoss dürfte mit dem Stadtzuger Bahnhofsvorstand Kübler abgesprochen worden sein. Am 16. April 1923 schreibt dieser nämlich an den Betriebschef der Kreisdirektion III in Zürich einen internen Brief mit einem Plädoyer für die zwei Haltestellen Oberwil und L&G und macht bereits ganz konkrete Vorschläge, wobei er der Haltestelle Salesianum keine Erfolgchancen attestiert. Er verspricht gute Frequenzen und vergleicht

Oberwil mit Walchwil. Kübler verhehlt aber nicht, dass die Interessenslage der Stadtbehörden ein Problem sei. Wörtlich heisst es am Schluss seines fast zweieinhalbseitigen Briefes: «Ob die Behörden von Zug Wilens wären, für die Errichtung eines regelmässigen Verkehrs mit Oberwil und allfällig Walchwil einige Opfer zu bringen, entzieht sich unserer Kenntnis. Möglich ist schon, dass die Stadtgemeinde sich zu irgend einer Leistung herbeiliesse, in der Erwägung, damit der Erstellung einer Strassenbahn, die von Zug und Oberwil schon lange gewünscht wird, noch auf eine Reihe von Jahren ausweichen zu können.»

Am 15. September 1923 stimmt die Generaldirektion der SBB mit Brief an den Stadtrat zwei Haltestellen «bei Oberwil und bei der Fabrik von Landis & Gyr grundsätzlich zu». Geknüpft an die Zusage sind zwei Bedingungen:

– Die Stadt Zug zahlt die Hälfte der Baukosten von 9500 Fr. für Oberwil und 10 000 Fr. für L&G.

– Die Stadt liefert gratis das notwendige Trink- und Brauchwasser und den elektrischen Strom für die Beleuchtung.

Das Rätsel Landis & Gyr

Und nun kommt die Landis & Gyr ins Spiel. Der Stadtrat informiert die Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen (NOG) und die L&G umgehend und bittet um «Rückäusserung ob sie grundsätzlich damit einverstanden sind, die fragl. Kosten zu über-

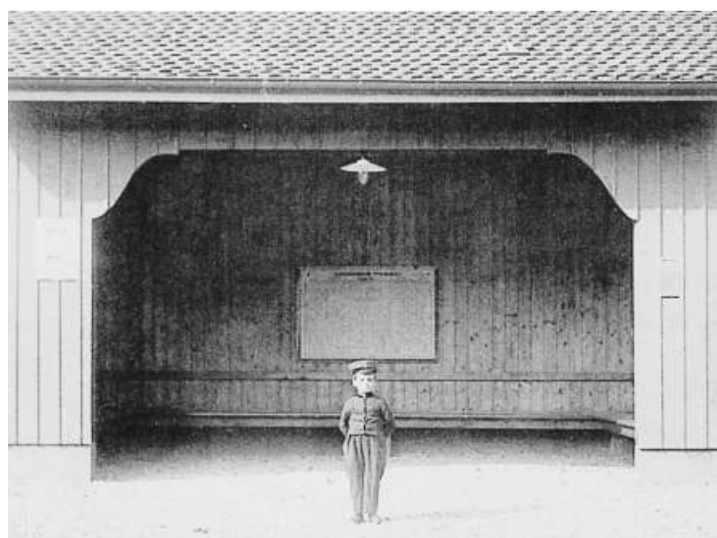


Flugaufnahme von 1947 – die Haltestelle und Oberwilern trotzdem rege.

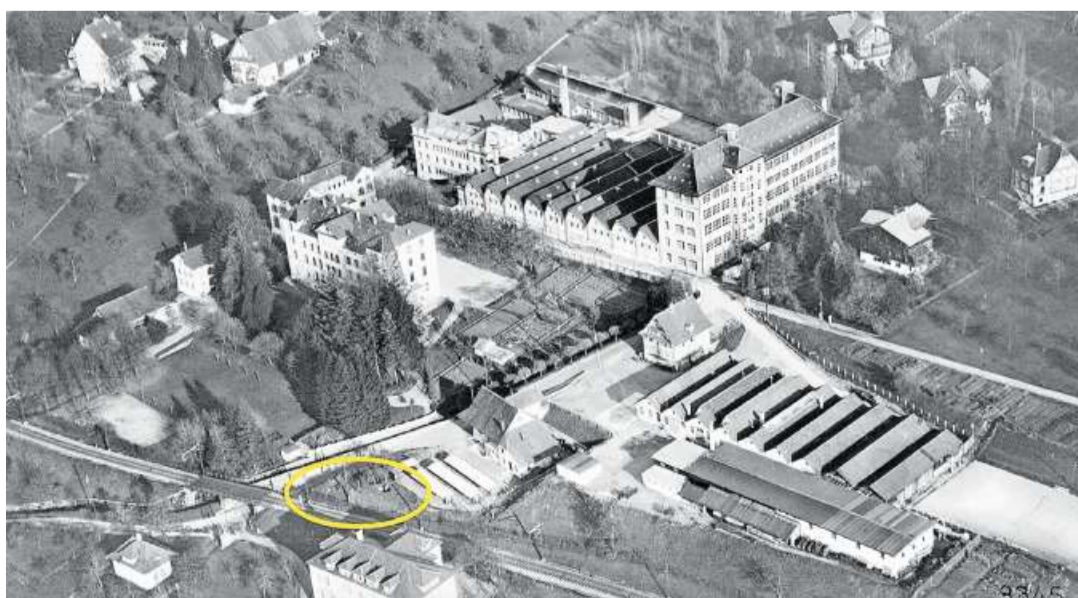
nehmen». Am 18. Dezember 1923 lädt der Stadtrat Dr. Carl Gyr und Direktor Bauer von der L&G ein, um die Sache zu erörtern. Gemäss Stadtratsprotokoll erklärt Gyr, «dass, die Firma Landis & Gyr an einer Haltestelle in der Nähe ihrer Fabrikanlage nur ein Interesse habe, wenn zugleich ein Industriegeleise bewilligt würde, so dass sie die Eisenbahnwagen direkt verladen könnten. Nur eine Haltestelle für das Publikum wäre nur in diesem Interesse gelegen. Wenn sie also ein Industriegeleise bekämen, würden sie die Anlage weitgehend subventionieren, jedoch auch im Rahmen des Möglichen, andernfalls müsste der Beitrag stark beschnitten werden.»

Dann bringt Gyr die Sprache auf die schmale Hofstrasse und verlangt, dass diese «mit Hilfe der Stadt verbreitert würde», und zwar von 3 auf 6 bis 7 Meter. Die L&G würde 80 Prozent der Kosten übernehmen. Der Stadtrat verweist darauf, dass ein erster Anlauf für die Verbreiterung an der L&G gescheitert sei, und nun «eine Hauptstrassenverbindung vom Bahnhof über die Gotthardstrasse, über das Guggi & den Höhenweg & die Durchquerung der Zurlaubenhofliegenschaft mit Ausmündung bei der Fabrik Landis & Gyr» vorgesehen sei (es handelt sich um das erste Projekt einer Stadtumfahrung!). Man werde aber das Anliegen der L&G aufnehmen und es solle vom Stadtgenieur studiert werden.

Was dann zwischen Stadt und L&G in der Folge passiert ist, könnte nur mittels L&G-Archiv schlüssig beurteilt werden. Es kommt aber zu einer gehässigen öffentlichen Auseinandersetzung in den Zeitungen – keiner will schuld daran sein, dass keine Haltestelle L&G ge-



Die unbediente Haltestelle von 1925 war ein einfaches offenes «Holzhüsi». Dies schmälert den Stolz von «Stationsvorstand» Werner Hofstetter nicht – der lange Kampf der Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen hatte sich gelohnt. Bild: aus «Oberwil bei Zug», 1994



Die L&G Werksaufnahme von 1939 zeigt, wie nahe die Haltestelle «Bürgerspital» (eingekreist) bei der Landis & Gyr an der Hofstrasse gelegen wäre. Bild: Archiv für Zeitgeschichte, ETH Zürich: IB LG-Audiovisuals / H.09345



hat nun ein richtiges Stationsgebäude mit Bedienung erhalten, aber sie liegt 22 Jahre nach Inbetriebnahme immer noch recht peripher. Genutzt wurde sie von den Oberwilerinnen

Bild: ETH Bildarchiv, LBS_H1-009846

Am 11. Oktober 1925 veranstaltet Oberwil seine Kilbi und feiert die Eröffnung der Haltestelle gross – was die lokalen Zeitungen komplett ignorieren. Umso farbiger sind die Schilderungen im Jahresbericht 1925 der NOG: «Das war wiederum ein Festtag für Oberwil, wie wir ihn schöner noch nie erlebt. Die ganze Nachbarschaft feierte mit: Veloklub, Feuerwehr, Turnverein, Caecilienverein, gross und klein, alt und jung war auf den Beinen bis hinter zum Kindergarten, der in seinen malerischen Kostümen und seinen drolligen Gruppen und gelungenen Typen ein urgelungenes, farbenfrohes Bild bot. (...) Soviel Volk hatte die Oberwiler Kilbi noch nie gesehen. Zu tausenden zählte die Menge. Strassen und Plätze überall gedrängt und vollgepfropft. Die Wirte hatten einen goldenen Tag! Ihre Lokale waren überfüllt.»

Vier Tage vorher gestattet der Regierungsrat offiziell, dass «einige Freudenschüsse abgefeuert» werden dürfen.

«Primitiv», aber rege benutzt

Das Standardwerk zur Oberwiler Geschichte – «Oberwil bei Zug einst und jetzt» – beschreibt auf Seite 86 die Wirkung der von den Oberwilerinnen und Oberwilern selber als «primitiv» bezeichneten Haltestelle: «Die Nachbarschaft protokollierte ein Jahr später zufrieden, dass sie sich Oberwil ohne Haltestelle kaum mehr vorstellen könne. Eine Anzahl benützt sie tagtäglich per Abonnement und eine weitere Schar sehr häufig, so dass oft der »Bahnhof« die grosse Menge kaum mehr zu fassen vermag. Und manches emsige Hausmütterchen fährt heute in die Stadt, um ihre vielseitigen Einkäufe zu machen und ist in knapp anderthalb Stunden wieder am heimischen Herd.»

Es dauert trotzdem weitere 22 Jahre, bis Oberwil eine bediente Bahnstation mit «Aufnahmsgebäude» wird.

Hinweis



Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise

1875–1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er ist Mitinitiator des Zug-Fäsch – 125 Jahre Bahnknoten Zug.

baut wird. Immerhin scheint klar zu sein, dass die L&G kein Herzblut für eine Personenhaltestelle beim Bürgerspital hat, was angesichts des grossen Personalbestandes aus heutiger Sicht schwer nachvollziehbar ist. Die Landis & Gyr verzeichnete nämlich schon während des ersten Weltkrieges ein enormes Wachstum und beschäftigte gemäss Carl Gyr 1923 rund 1200 Personen.

Die Episode wirft ein Schlaglicht auf die Beziehungen zwischen Stadt und L&G und verdient eine historische Aufarbeitung.

Vorsichtiger Stadtrat

Die NOG schreibt dem Stadtrat nach zwei turbulenten Versammlungen im Oktober 1923, «dass die Nachbarschaft Oberwil-Gimmenen einstimmig die Idee einer Bahnhaltestelle begrüsst, wenn damit zugleich ein Ausweich- oder Stumpengeleise für Güterverkehr geschaffen wird. Es steht in sicherer Aussicht, dass in diesem

Falle das hiezu erforderliche Land gratis abgetreten wird.» Und sie wünscht eine L&G-Haltestelle ausgangs des Stadttunnel (die heutige Stadtbahnhaltestelle Casino!).

So schreibt der Stadtrat der SBB am 5. Januar 1924 resigniert, «dass der Einwohnerrat noch nicht im Falle ist, betreffend die Haltestelle in Oberwil konkrete Vorschläge unterbreiten zu können.» Er ersucht darum, «versuchsweise nur eine primitive Haltestelle zu machen, wie sich zB. bei der Kollermühle eine befindet.»

SBB-intern harzt es

Probleme gibt es aber auch in der SBB. Als Folge der Intervention von Bahnhofsvorstand Kübler kommt es zu einer regen internen Korrespondenz in der Kreisdirektion, in deren Verlauf sich der Betriebschef und der Obergeringenieur in die Haare geraten. Der Betriebschef nämlich ist der Meinung, dass doch in Oberwil auch gleich eine Blockstelle eingerichtet werden könn-

te. Eine solche hätte aus Oberwil eine bediente Haltestelle gemacht, weil die Funktion als Blockstelle einen Bahnwärter und ein Wärterhaus mit sich bringt, das dann gleichzeitig als kleines Aufnahmegebäude hätte dienen können.

Der Obergeringenieur hingegen besteht darauf, dass wenn schon eine Blockstelle, dann auf halber Strecke zwischen Zug und Walchwil. Die Haltestelle Oberwil liegt aber von Zug aus gesehen bei Kilometer 3,1 und von da bis Walchwil sind es weitere 6,27 Kilometer. Ungefähr beim Murpflü wäre die Mitte gewesen.

Der Betriebschef weibelt auch für zwei Stationen – in den Akten findet sich ein Projektplan für eine Haltestelle beim Bürgerspital. Bahnhofsvorstand Kübler hat ihn mit seinen Berechnungen, wie viele Einwohner aus Oberwil in der städtischen Industrie beschäftigt seien, offenbar überzeugt.

Wenig hilfreich ist auch die grosse Reorganisation innerhalb der SBB, als 1924 die fünf Kreisdirektionen (KD) auf drei

reduziert werden und die Strecke Zug-Goldau von der KD III. in Zürich zur KD II. in Luzern wechselt. Und der damit verbundene Personalabbau sorgt für zusätzliche Friktionen. So bleibt das Dossier längere Zeit liegen.

Plötzlich geht es schnell

Die Verzögerung führt dazu, dass am 27. April 1925 in Zug an einer Konferenz die drei Varianten Tram, Autobus und SBB-Haltestelle von allen Beteiligten (ausser der L&G – woraufhin der oben erwähnte öffentliche Streit entbrannte) erörtert wird. Das Resultat ist einstimmig: es soll eine SBB-Haltestelle in Oberwil sein.

Dann geht es plötzlich schnell: die SBB übermittle dem Stadtrat die definitiven Bedingungen. Die Einwohnergemeindeversammlung vom 5. Juli 1925 stimmt den folgenden Bedingungen einstimmig zu und spricht 15 000 Franken für Land und Haltestelle:

«1. Die Einwohnergemeinde Zug hat an die wirklichen

Baukosten die Hälfte zu zahlen ohne Landerwerb.

2. Das Land für die Haltestelle ist gratis zur Verfügung zu stellen.

3. Wasser & elektrische Lichtinstallationen gehen zu Lasten der Einwohnergemeinde, ebenso Strom- & Wasserverbrauch.»

Die SBB sichern unter den obigen Bedingungen Folgendes zu:

«1. Es werden im Minimum pro Tag 4 Zugpaare anhalten, wovon ein Zugpaar am Morgen und eines am Abend.

2. Billete sind im Wagen zu lösen.

3. Gepäck kann aufgegeben und in Empfang genommen werden.

4. Die Abfertigung von Expressgut soll studiert werden, ebenso das Zustellen von Wagenladungen.»

Eine Riesenfeier ohne Beachtung

Am 14. August 1925 unterzeichnen SBB und die Einwohnergemeinde Zug den Vertrag und anfangs September wird mit der Erstellung der Haltestelle begonnen, die keine 6 Wochen später schon betriebsbereit ist.

	151	2901	665		2953		2955		2965		2973	163
ab Berlin an	739	—	—	—	739	—	—	—	915	—	—	915
ab Stuttgart an	1428	—	—	—	1428	—	—	2039	2038	—	—	2038
ab Schaffhausen } X 221 an	913	804	—	—	913	—	1205	1352	1509	—	—	1509
an Zürich Hbf. } ab	810	626	—	—	810	—	1034	1216	1420	—	—	1420
ab ZÜRICH Hauptbahnhof X } an	522	550	G.Z.	—	*801	—	940	—	1313	—	1440	X1408
an ZUG X } V 101 { ab	449	455	§ R 3	—	*726	—	904	—	1223	—	1340	1331
ab Zug-Oberwil (Haltestelle) ab	447	—	Nur an Werktagen.	—	716	—	858	—	1213	—	1313	1325
ab Walchwil ab	—	—	617	—	712	—	—	—	—	—	1310	—
ab Arth=Goldau X } Arth a. See, Rigi Einsiedeln XI 251 Aarau VI 116 ab	431	—	601	—	705	—	847	—	1203	—	1303	—
			547	—	657	—	838	—	1155	—	1255	1309

Der erste Fahrplan mit der Haltestelle Oberwil, hier mit Fahrrichtung Oberwil-Zug. Es gab ab 11. Oktober 1925 keine neuen Verbindungen, sondern bei gewissen Zügen einfach einen zusätzlichen Halt. Offenbar war im alten Fahrplan genug «Luft». Bild: SBB Historic/Scan Stuber