

Cham steht im Kanton Schwyz

In Cham steht wie in Steinhausen noch das alte Aufnahmsgebäude beim Bahnhof. Das allererste Chamer Gebäude befindet sich aber im schwyzerischen Bäch.

Martin Stuber

Am 16. Oktober 1972 schreibt der Bächer Bahnhofsvorstand Kleiner der SBB Betriebsabteilung III in Zürich einen Brief. Von wo ist die Station Bäch? «Ein Journalist (...) möchte einen Artikel über unser Aufnahmegebäude veröffentlichen. Weil unser AG um die Jahrhundertwende seinen Standort im Kanton Zug mit Bäch (SZ) vertauschen musste, glaubt er, dass ein solcher Artikel in der Zentralschweiz auf Interesse stossen werde.»

Die sechs Fragen im Brief leitet die «Bauabteilung Kreis III» einen Monat später an den Kreis II weiter, weil «das im Sommer 1900 in Bäch eröffnete Stationsgebäude tatsächlich in Cham gestanden hat.» Nach der Reorganisation der SBB 1923 gehörte Cham neu zum Kreis II. Der Direktionssekretär des Kreis II antwortete dem Bächer Vorstand einen weiteren Monat später, dass «wir hier leider keinen Beamten haben, der sich vorwiegend oder gar vollamtlich der Behandlung historischer Fragen widmen könnte.»

Ein bisschen forschte er selber und bestätigte, dass «das erste AG in Cham 1893 zur Wiederverwendung abgebrochen wurde. Grund des Abbruchs war die Erweiterung der Station und die Vermehrung der Stationsgleise von zwei auf vier.» Als Beilage legte er die Fotokopie eines Briefentwurfes der NOB an das Post & Eisenbahndepartement bei.

«Innerlich und äusserlich in bestem Originalzustand»

Dank SBB Historic, welches das Archiv der SBB und deren Vorgängerbahnen hütet, sind die Dossiers in dieser Sache einsehbar. Dort findet sich auch das «Inventar historischer Bahnhöfe», welches die SBB 1983/84 anlegen liessen. Zur Station Bäch gibt es ein zehnteiliges Dossier.

Die Station vom «Bautyp Landstation Chalet» wird als «innerlich und äusserlich in bestem Originalzustand» bewertet. Dem Antrag der Gemeinde auf Unterschutzstellung wurde entsprochen und so kann das erste «Aufnahmsgebäude» von Cham noch heute besichtigt werden – die Fahrt mit S1, S24 und S8 von Cham nach Bäch dauert 58 Minuten.

Anglo Swiss fordert die NOB ...

Wo sich der damalige Direktionssekretär des Kreis II täuschte, waren die Gleise. Bereits bei der Erweiterung von 1874 erhielt Cham «längs der Südseite der Station ein drittes durchgehendes Gleis von zirka 240 Metern nutzbarer Länge» und «der an das Stationsgebäude angebaute Güterschuppen wurde zurückgesetzt und um das Doppelte vergrössert», wie der Geschäftsbericht der NOB festhält. Dieser

Güterschuppen war schon einmal 1870 erweitert worden und 1872 und 1873 installierte die NOB eine Brückenwaage und einen Drehkran. Mit dem dritten Geleise wurde das Lagergebäude der Anglo-Swiss via Drehscheibe direkt erschlossen.

Hintergrund war das stürmische Wachstum der Anglo-Swiss Condensed Milk Company (ASCMCo) – im Volksmund als «Milchsüüdi» bezeichnet. Als 1864 die «Zürich-Zug-Luzernbahn» (ZZL) mit einer Station in Cham in Betrieb ging, hatte niemand damit gerechnet, dass schon im Januar 1867 eine Kondensmilchfabrik, welche nur wegen des Bahnanschlusses in Cham errichtet wurde, mit der Produktion startete.

Und bereits sechs Jahre später «nebst vielem Fabrikationsmaterial 20 100 Zentner. Steinkohle, 10500 Zentner. Zucker, 9500 Zentner. Blech, 470 Zentner. Blei und Zinn mit der Bahn bezogen und 34770 Zentner. kondensierte Milch» versenden würde, wie der Chamer Lokalhistoriker Hermann Steiner in seinem Büchlein «100 Jahre Nestlé» schreibt.

Neues Aufnahmsgebäude 1894

Zwischen Anglo-Swiss und NOB kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen, weil der Bahnhof den schnell wachsenden Güterverkehr kaum bewältigen konnte. Schliesslich wirkte der Druck der Gemeinde Cham: In seiner Sitzung vom 26. Mai 1891 bespricht der Verwaltungsrat der NOB die Erweiterung der Station Cham.

Das Sitzungsprotokoll vermerkt, dass Studien gezeigt hätten, «dass den bestehenden Übelständen durch eine Umbau nicht genügend abgeholfen werden könnte, sondern die Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes anstelle des bisherigen notwendig sei. Neben der von der Gemeinde namentlich hervorgehobenen Beschränktheit der Räume weist nämlich das dermalige Stationsgebäude den weiteren Übelstand auf, dass es zu nahe an die Gleise gebaut ist beziehungsweise eine zweckmässige Anlage der Gütergleise verunmöglicht.»

So könnten auch die «zu beiden Seiten des dermaligen Gebäudes befindlichen Stumpengeleise zu einem einheitlichen Gütergleise» verbunden werden. Zudem «wäre der gegenwärtige zu klein angelegte Stationsabtritt zu beseitigen und durch einen neuen zu ersetzen.»

Auch das Militärdepartement hatte Wünsche, denn das Ausweichgleis sei zu verlängern und die Geleiseabstände zu vergrössern. Am 14. November 1891 fällt der VR den Beschluss zur Realisierung des Projektes, aber erst im März 1893 begann schliesslich der Um- und Neubau. Der Standort des neuen Aufnahmsgebäudes und des



Die Aufnahme von 1983 vom Chamer Kirchenturm aus zeigt die Topologie des Bahnhofes, welche seit 1910 unverändert geblieben war. Der «Hausperron» beim Stationsgebäude dient dem Güterverkehr, Richtung Rotkreuz sind drei Auszugsgleise für den Güterumschlag, welche von den Zugspassagieren passiert werden mussten! Der «Hausperron» war Bestandteil der Bahnhofserweiterung von 1894 und der Grund für die «Niederlegung» des ersten Stationsgebäudes, das im Weg stand. Bild: Thomas Gretener, Cham



Das erste Stationsgebäude von Cham aus dem Jahre 1864 steht seit 1900 in Bäch im Kanton Schwyz (zwischen Richterswil und Freienbach an der Linie Zürich-Chur). Die Aufnahme von 1976 zeigt den Bahnhof noch im vollen Betrieb. Der Güterschuppen links und der Anbau für das Stellwerk rechts kamen erst in Bäch hinzu. Bild: ETH-Bildarchiv, Com_Ex-BA01-0373-0002-0008

neuen Abtrittes war nämlich umstritten.

Mehrmals wurde umprojektiert, bis die Anglo-Swiss und die Gemeinde zufrieden waren. Nach der Inbetriebnahme 1894 (ein genaues Datum liess sich nicht eruieren) mahnte am 2. November 1894 die Gemeinde mit einem Brief die «Erstellung des Perron-Daches am Stationsgebäude» an. Ihre Feststellung «Ein Perrondach ist keine Luxusbaute, sondern Notwendigkeit» war wohl unbestreitbar, dennoch sollte es noch bis 1897 dauern, bis sich die NOB bequeme und für Fr. 2174.35 Cts. das Perrondach erstellte.

Während zur gleichen Zeit in Zug über den Standort des neuen Bahnhofes gestritten wurde, hatte Cham medial kaum beachtet schon 1894 einen neuen Bahnhof!

Cham wird zur drittgrössten Gemeinde

Und das war nötig: bezüglich Güterumschlag lag Cham 1890 von den 15 Stationen der ZZL hinter Zürich, Luzern und Zug an vierter Stelle mit 33700 Tonnen gegenüber 40700 Tonnen in Zug.

Auch bei den Passagieren lag Cham an vierter Stelle hinter Zug, aber der Abstand war deutlich grösser: 48 600 versus 81 000. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Cham mit 3140 Einwohnenden deutlich hinter Zug mit 5120 lag. Aber Cham hatte sich innert 25 Jahren von der sechst- zur drittgrössten Gemeinde des Kantons entwickelt.

Hauptverantwortlich dafür war die Anglo-Swiss, welche nicht nur Rohmaterial importierte und Fertigprodukte in alle Welt exportierte, sondern auch eine konzernweite Arbeitsteilung praktizierte. So bezog das Werk im freiburgischen Düdingen gemäss einer Reportage der Schweizerischen Bauzeitung vom 8. Oktober 1887 «die Büchsen und Kisten, in welche die ersteren verpackt werden», aus Cham.

Cham – vom See abgeschnitten

Neben dem grossen wirtschaftlichen Aufschwung hatte die Eisenbahn in Cham noch eine andere tiefgreifende Wirkung: Sie trennte das Dorf vom See! Aus topografischen Gründen war diese Linienführung vorgegeben und auch die Lage des Bahnhofes liess keinen Spielraum. Beides hatte Konsequenzen. Dass Cham heute attraktive Naherholungsgebiete am See hat, dürfte auch mit der Trennung der Geleise zusammenhängen. Und die Lage des Bahnhofes auf der für die Industrie falschen Seite der Lörze erschwerte den direkten Geleiseanschluss – davon später.

Umso wichtiger waren die Verbindungen zwischen Dorf und See. Bis 1910 bestanden nur ebenerdige Übergänge, am Anfang ungesichert, später manch-

mal mit hölzerner Schiebarriere und noch später mit Zugbarrieren versehen.

Am problematischsten war die Strassenüberführung der alten Zugerstrasse östlich der Lorze. Im Juni 1904 hatte dort die SBB das Projekt für eine Strassenunterführung auf den Weg gebracht. Am 25. Oktober 1907 konnte der «Vertrag zwischen der Kreisdirektion III der Schweiz, Bundesbahnen in Zürich und dem Einwohnerrat Cham betreffend Aufhebung des Niveaustrassenüberganges bei Kilometer 43,085 und Erstellung einer Strassenunterführung bei Kilometer 43,158 der Strecke Zug-Cham» unterschrieben werden.

Bezahlt wurde das Bauwerk von der SBB und der «Nestlé- & Anglo-Swiss Condensed Milk Co» (Nestlé und die Anglo-Swiss hatten 1905 fusioniert). Die Kosten für die Zufahrten, Landentschädigungen und den Fussweg über die Lorze nördlich der Eisenbahnlinie hatte die Gemeinde zu tragen.

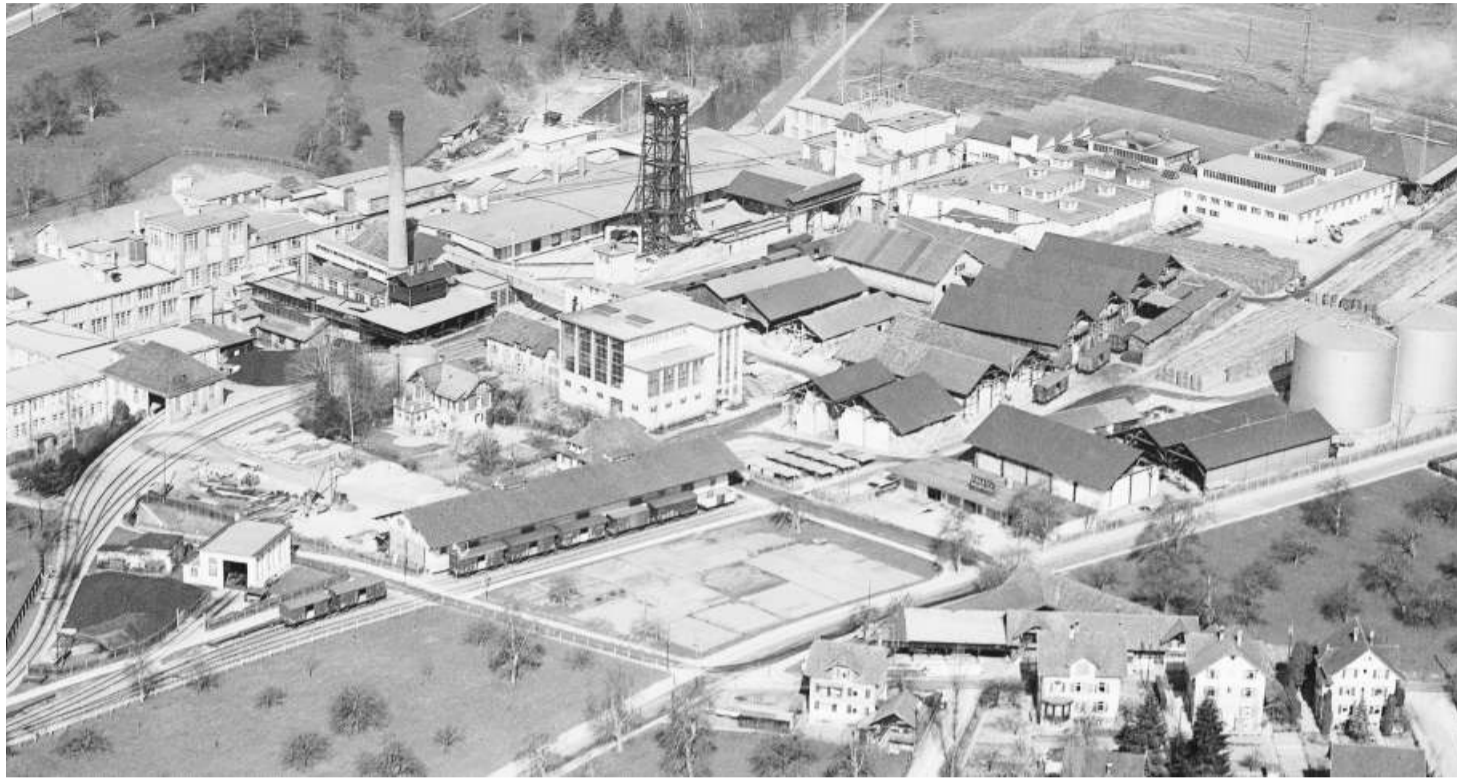
Gebaut wurde die Unterführung zusammen mit dem Industriegeleise, weshalb sie erst 1910 fertig gestellt werden konnte. Sie besteht noch heute. Interessant ist die Begründung in einem Brief des Oberingenieur Kreis III vom 8. Januar 1906: «Da der fragliche Niveauübergang ziemlich stark frequentiert & häufig durch Langholzfuhrwerke benutzt wird, solche schon mehrfach dort stecken geblieben sind, weil beidseitig vom Uebergang ein Gefälle besteht & daher die Langhölzer zum Aufliegen kommen, so wurde schon vor Jahren eine Unterführung der fraglichen Strasse der Betriebssicherheit wegen von den Gemeindebehörden angeregt.»

Sumpfwiche stört

Am 23. April 1914 schreibt der Präsident der Kreisdirektion III einen langen Brief an die Generaldirektion der SBB. Es geht um die Sumpfwiche beim heutigen Alpenblick, wo sich die Gleise von Steinhausen und von Zug her vereinigen. Die Weiche zwingt den Zügen auf der Strecke Zug-Luzern eine Geschwindigkeitsreduktion von 75 auf 45 km/h auf.

Eine mögliche Lösung wäre eine Doppelspur zwischen Sumpfwiche und Bahnhof Cham, was die Weiche obsolet machen würde, aber sehr teuer wäre (212000 Franken). Favorisiert wird die Verlegung in die Gerade des Zuger Geleises mit samt Vorbereitung der Doppelspur (31500 Franken).

Und Präsident Bertschinger spricht noch eine andere Sache an: «Bei Kilometer 42,686 befindet sich ein Fusswegübergang, der gegenwärtig unbewacht ist. Da nun nach der Verlegung der Sumpfwiche in die Gerade die betreffende Strecke mit 75 km Geschwindigkeit befahren werden soll, so könnten sich beim unbewachten Fusswegübergang leicht Unfälle ereignen; es sollten hier also Massnahmen für die Sicherheit der Passanten getroffen werden, und zwar muss der Übergang entweder eine Bewachung erhalten oder dann durch eine schienenfreie Bahnkreuzung ersetzt werden.» Die Anstellung «einer besonderen Wärterin»



Die Flugaufnahme von 1951/52 zeigt das Wachstum der Papierfabrik. Mit gewachsen ist die Industriegeleiseanlage. Die dunklen Fahrspuren stammen wohl von den Reifen der Elektrokarren auf dem Betriebsareal. Nicht sichtbar ist die Rollbahn, deren Gleise direkt im Boden eingelassen waren und die innerhalb und zwischen den Fabrikationsgebäuden genutzt wurde.

Bild: ETH-Bildarchiv, Com_M01-0484-0004

wird verworfen, stattdessen ist «im beiliegenden Projekte für das Doppelgeleise Sumpfwiche – Cham als rationellere Lösung der Ersatz des Überganges durch eine eiserne Passerelle vorgesehen. Die Erstellung eines Durchganges ist hier wegen der ungünstigen Bodenbeschaffenheit und wegen des Grundwassers nicht zu empfehlen.» Alles zusammen für 45000 Franken. Das Baudepartement der Generaldirektion ist einverstanden und stellt das Geld ins Budget 1915 ein. Dann beginnt der Erste Weltkrieg.

Passerelle aus Schlieren

Die Verzögerung hat einen positiven Effekt – inzwischen war in Schlieren eine Passerelle frei geworden. Am 16. Januar 1916 erstellt das Baudepartement von

Kreis III einen «Voranschlag für die Versetzung der Passerelle von der Gasometerstrasse in Schlieren nach Kilometer 42,672 bei Cham und Verschiebung der Sumpfwiche von Kilometer 42,332 nach Kilometer 42,414» und beantragt die Aufnahme der dafür nötigen 40500 Franken in das Baubudget 1917. Im Gesuch taucht die Doppelspur Sumpfwiche-Cham wieder auf, denn es «bildet die projektierte Anlage im Unterbau und teilweise im Oberbau einen Teil des Projektes für die spätere direkte Einführung der Linie von Steinhausen in die Station Cham, wodurch dann die Weiche auf offener Bahn in Wegfall kommen und eine vollkommene Betriebssicherheit erzielt werden wird.»

Während die Verschiebung der Sumpfwiche keine Probleme stellte, verkomplizierte sich

die Sache mit der Passerelle. Die Gemeinde Cham und die Zuger Regierung stellten sich dagegen. In der Vernehmlassung des Zuger Regierungsrates an das Post- und Eisenbahndepartement (PED) vom 16. Februar 1917 lesen wir, dass «der Regierungsrat sich nach Einsichtnahme der betreffenden Vorlage und der Vernehmlassung des Einwohnerrates von Cham dahin schlüssig gemacht hat, es sei (...) an Stelle der projektierten Passerelle – weil in ästhetischer Hinsicht sehr un schön – die Erstellung einer Unterführung für den Personenverkehr zu verlangen. Mit Rücksicht auf den Seespiegel soll die lichte Höhe der Unterführung mindestens 1,8 Meter betragen.» Der unterzeichnete Landammann Hildebrand stammte aus Cham.

Am 17. September 1917 entschied das PED – die Passerelle wird gebaut. Von 1918 bis 1989 tat sie ihren Dienst bis sie der Doppelspur weichen musste.

Konziliante Kirchengemeinde

In der letzten Episode mit Walchwil wurden die Schwierigkeiten des Landerwerbs für den Bahnbau thematisiert. Auch in Cham gingen die für die Bahnhofserweiterung und das Industriegeleise nötigen Landabtretungen fast alle bis vor Bundesgericht.

Pikant: Die bedeutendste Einsprache kam von der zur Papierfabrikdynastie gehörenden Anna Vogel-von Meiss – obwohl die Papierfabrik zu dieser Zeit bereits zum Anschluss an das von der Nestlé- & Anglo-Swiss geplante Industriegeleise

vorgesehen war. Ausnahme war die Kirchengemeinde Cham, welche sich mit der SBB gütlich einigte. Bemerkenswert im Vertrag vom 3. Oktober 1908 ist bei den besonderen Bestimmungen der Absatz 7: «Hinsichtlich der Ausgrabung der Leichen, die im abzutretenden Teile des Friedhofes bestattet sind sowie ihrer Neubestattung an anderer Stelle haben sich die Bundesbahnen mit der Einwohnergemeinde zu verständigen.» Die SBB wurden zur Bestatterin ...

Direkter Geleiseanschluss – endlich!

Die Kirchengemeinde musste ihr Land für das Industriegeleise abgeben, das in den Boomjahren vor dem ersten Weltkrieg endlich realisiert wurde. Die SBB, welche 1902 die notorisch knausrige NOB abgelöst hatte, konnte sich mit der Nestlé- & Anglo-Swiss verständigen.

Der fünfseitige Vertrag vom 25. Oktober 1907 regelte alles ausser den Betrieb und sollte nur in Kraft treten, «wenn mit der Gemeinde Cham die in Aussicht stehende Verständigung über (...) die Erstellung der Zufahrten zu der projektierten Strassenunterführung bei Kilometer 43,156 zustande kommt».

Die Topologie des Industriegeleises ist aus der hier erstmals veröffentlichten Planbeilage des Vertrages ersichtlich. Die Spitze war den Platzverhältnissen geschuldet. Gemäss Hermann Steiner erfolgte die Inbetriebnahme des Geleises am 25. August 1910.

Diese erste Etappe erschloss den Teil des Milchsüüdi-Areals südlich der Zugerstrasse. 1911 ging dann die zweite Etappe mit Überquerung der Kantonsstrasse zum nördlichen Teil des Nestlé-Areals in Betrieb. Am 1. April 1919 vermelden die Zuger Nachrichten den Beginn des Baus «des Anschlussgleises der Papierfabrik Cham an das Gleis der Nestlé u. Anglo Swiss Condensed-Milk Co. Vom ersten Projekt, mit Gleisanschluss an die S.B.B.-Station Steinhausen wurde abgesehen und das zweite jetzige wahrscheinlich wegen bedeutend geringerem Kostenaufwand gegenüber dem ersten in Ausführung genommen. Es hat seinen Anschluss bei der neuen Kistenfabrik-Druckereigebäude an dasjenige der Milchfabrik und überquert die Knauerstrasse beim Hause des Herrn Zimmermann.»

Damit war die verkehrstechnische Grundlage für das weitere Wachstum der Papierfabrik gelegt. Diese setzte voll auf die Schiene, noch in den 1990er-Jahren wurde die letzte Erweiterung des fabrikinternen Schienennetzes realisiert.

Cham hat am Zugfäscht 2022 zu Recht die Lok der Papierri ins Zentrum gestellt.

Zur Person

Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise



1875–1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Der Autor betreibt einen Blog: www.eisenbahngeschichte.ch.



Auf dieser Flugaufnahme der Papierfabrik von 1924 ist die Ausdehnung der 1920 in Betrieb genommenen Industriegeleise bereits gut sichtbar. Im Hintergrund die grossen Holzlager für die Cellulose-Herstellung. Auch das Holz kam mit der Eisenbahn. Das Industriegeleise der «Papieri» war das grösste im Kanton Zug und wurde bis in die 1990er-Jahre immer wieder erweitert.

Bild: ETH-Bildarchiv, LBS_MH03-1192