

Kanton Zug

Halt in der Kollermühle!

Auch die Kollermühle war 1861 von der Auflösung der Ostwestbahn betroffen. Die für 1864 geplante Haltestelle wurde erst 1902 geschaffen, zusammen mit der ersten «S-Bahn» im Kanton Zug.

Martin Stuber

Im «Katasterplan für die Expropriation in der Gemeinde Zug» der Ostwestbahn (OWB), abgedruckt auf Seite 290 in Jürg Schalchs Standardwerk «Zug kommt zum Zug», ist eine Haltestelle Kollermühle eingetragen. Ursprünglich wollte die OWB dort keine Haltestelle, aber die 1851 an der Lorze angesiedelte Weberei hätte gerne eine gehabt. Und weil es die Politik der OWB war, auf möglichst viele Anliegen im Zusammenhang mit ihrer neu zu bauenden Bahnlinie einzugehen, integrierte sie 1859 im Baulos Cham-Zug auch eine Haltestelle Kollermühle. Was für Unmut bei der Zuger Regierung sorgte!

Schalch schreibt dazu: «Der Regierungsrat verlangte von der OWB-Direktion eine Erklärung dafür und setzte sich auf den Standpunkt, «dass diese in unmittelbarer Nähe der Station Cham und des Bahnhofes bei Zug liegende Haltestelle als nicht sehr notwendig erscheint und die Schnelligkeit des Bahnzuges allzusehr hemmt». Daraufhin reichte die Bahnleitung unverzüglich ein entsprechendes Genehmigungsgesuch ein, aus dem hervorging, dass es sich bei der geplanten Haltestelle quasi um einen Privatbahnhof des Webereibetriebes bei der Kollermühle handelte, dessen Gründer und Besitzer, Grossrat G. A. Keiser, sich zur Bezahlung des grössten Teils der Anlagekosten bereit erklärt habe und ausserdem nicht verlange, dass alle Züge dort halten müssten.»

Die Nordostbahn übernimmt ...

Was dann folgte, war die Tragödie um die Ostwestbahn, welche der Entwicklung des Bahnnetzes auf Zuger Boden eine fatale Wendung gab. Am 10. Juni 1861 löste sich die OWB auf und liquidierte, was sie bereits gebaut hatte. Die Nordostbahn (NOB) hatte andere Pläne, nämlich nicht die Linie Zug-Sihlbrugg-Zürich durchs Sihltal, sondern die so genannte «Reppischlinie» von Altstetten über Affoltern am Albis und Knonau ins Zugerland. Geschick nützte die NOB den Moment und kaufte schliesslich nach langen und zähen Verhandlungen die von der OWB weitgehend fertiggebaute Bahnstrecke vom Rank in Luzern bis Zug für einen Bruchteil der Investitionen, die darin steckten. 1,83 Millionen Franken bezahlte die NOB.

Und die NOB verfolgte andere Ziele als die von den Kantonen Bern, Luzern und Zug gepushte OWB. Die NOB war als Geldmaschine gedacht, und die Gruppe um Escher wollte mit ihrer Hilfe Zürich zum Wirtschaftszentrum der Schweiz machen. Da hatte eine wenig profitable Haltestelle Kollermühle keinen Platz. Wie überhaupt die NOB oft grosse Zurückhaltung bei den Haltestel-

Kreis III, Zürich.

Fahrplan für die Tramzüge mit Motorwagen

auf der Strecke
Baar-Zug-Cham-Rothkreuz und umgekehrt.

Gültig vom 1. Oktober 1902 bis 30. April 1903.

Stationen	4170	4172	4176	4178	4180	4182	4184			Stationen	4173	4175	4177	4179	4181	4183	4187
	Vorn.	Vorn.	Vorn.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.			Von Wohlen-Villmergen	Vorn.	Vorn.	Vorn.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.
Baar ab	—	—	10 ⁰⁰	1 ¹⁰	3 ²⁰	3 ²⁷	—	—	—	Rothkreuz . . . ab	7 ⁰⁰	8 ³⁰	10 ⁰⁰	—	—	—	7 ¹⁵
Zug an	—	—	10 ⁰²	1 ¹²	3 ²²	4 ⁰¹	—	—	—	Cham „	7 ⁰⁵	8 ³⁵	10 ⁰⁵	—	—	—	7 ²⁰
Zug ab	5 ²⁵	8 ⁰⁰	10 ¹⁰	—	—	—	5 ²⁰	—	—	Kollermühle (Haltestelle) „	7 ¹⁰	8 ⁴⁰	10 ¹⁰	—	—	—	7 ²⁵
Kollermühle (Haltestelle) „	6 ⁰²	8 ⁰⁰	10 ¹⁰	—	—	—	5 ²⁷	—	—	Zug an	7 ¹⁵	8 ⁴⁵	10 ¹⁵	—	—	—	7 ³⁰
Cham „	6 ⁰⁵	8 ⁰⁵	10 ¹⁵	—	—	—	5 ³⁰	—	—	Zug ab	—	—	—	1 ⁰⁰	3 ³⁰	3 ³⁰	—
Rothkreuz . . an	6 ²⁵	8 ²⁵	10 ³⁵	—	—	—	5 ³³	—	—	Baar an	—	—	—	1 ⁰²	3 ³²	3 ³⁰	—
Nach Wohlen-Villmergen ab	6 ²⁵	8 ²⁵	10 ³⁵	—	—	—	5 ³³	—	—								

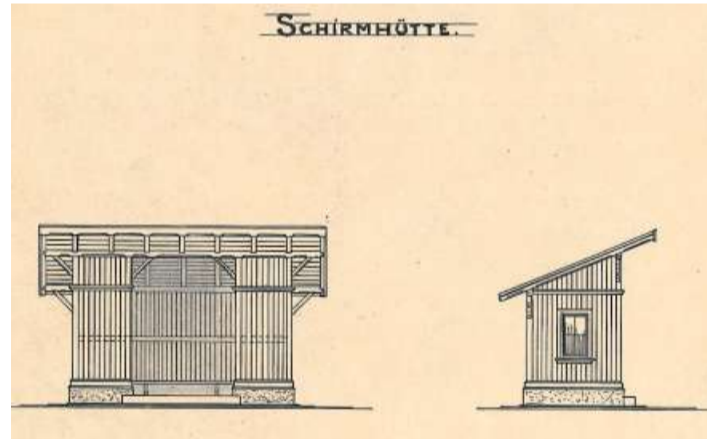
Die sämtlichen Züge mit Ausnahme der Züge 4183 und 4182 verkehren **nur an Werktagen.**

Der erste Fahrplan mit Motorwagendienst – es handelt sich um den Winterfahrplan 1902/1903. Mit dem Motorwagendienst wurde auch die Haltestelle Kollermühle eingeführt.

Bild: SBB Historic, Scan Martin Stuber



Rund 50 Jahre später zeigt sich die Kollermühle noch wenig verändert. 1979 bestehen die ebenerdigen Bahnübergänge immer noch; gut sichtbar das berühmte Dancing. Bild: ETH-Bildarchiv, LBS_L1-793832



Erst vier Jahre nach der Inbetriebnahme der Haltestelle Kollermühle wurde eine «Schirmhütte» gebaut. Einen Drittel der Kosten bezahlte der Initiant Josef Weiss. Bild: SBB Historic



Diese seltene Aufnahme aus dem Jahr 1944 zeigt die Haltestelle – ein Hobby-Fischer mit Angelrute wartet auf seinen Zug, während der Schnellzug Luzern-Zug-Zürich bei geschlossenen Barrieren vorbeibraust. Die «Wartehalle» erhält erst ein Jahr danach eine Verschaltung mit Türe. Bild: SBB Historic, R_0765_06t

len praktizierte. Während ihrer «Herrschaft» im Kanton Zug wurde von 1864 bis 1902 trotz mannigfacher Bemühungen keine weitere Haltestelle auf dem Zuger Netz gebaut.

... die SBB bauen

Das alles änderte sich mit der Verstaatlichung der NOB per 1. Januar 1902. Die SBB hatten andere Ziele, und sie führten eine Innovation in Zug ein: den Motorwagendienst mit einem benzinbetriebenen Daimler Schienenfahrzeug (vgl. dazu die Episode «Die Stadtbahn gab es schon 1902» in der Zuger Zeitung vom 14. Juli 2022). Dieser Vorläufer der Stadtbahn verkehrte zwischen Baar und «Rothkreuz» und hielt auch in der Kollermühle.

In den Akten der SBB findet sich kein direkter Hinweis, auf wessen Initiative hin die neue Haltestelle geschaffen wurde. Es ist aber zu vermuten, dass sich die SBB angesichts der Entwicklung bei der Kollermühle ein gewisses Passagieraufkommen versprochen. Neben der Weberei und der Getreidemühle waren ein Restaurant und 1896 der städtische Schiessstand entstanden. Die Investitionskosten lagen nahe bei Null.

Der Zuger Regierungsrat auf jeden Fall nimmt in einem Brief an die Kreisdirektion III (KD III) am 15. September 1902 «gerne Notiz, dass eine Haltestelle «Kollermühle» geschaffen werde», glaubt aber, «dass auch eine solche zwischen Cham & Rothkreuz, beim Bahnübergang Holzhäusern-Buonas erstellt werden sollte». Einen Entscheid darüber verschieben die SBB auf die nächste Fahrplanperiode, die Haltestelle «Rüti» wurde aber trotz Bemühungen der Zuger Regierung nie realisiert. Hingegen schreibt einen Tag später Otto Sand, Leiter des Baudepartementes in der SBB-Generaldirektion, einen Brief an die Kreisdirektion III mit dem Betreff «Ein- und Aussteigeplatz bei der Haltestelle in Kollermühle».

Er brachte den Oberingenieur des Kreis II mit folgenden Worten in die Gänge: «Im Winterfahrplan pro 1902/3 ist vorgesehen, dass die Tramzüge der Strecke Baar-Zug-Cham-Rothkreuz am Strassenübergang bei Kollermühle, rund drei Kilometer von Zug, zur Aufnahme und Abgabe von Passagieren anhalten. Der Bahnkörper wird infolge dessen zum Aus- und Einsteigen etwas hergerichtet werden müssen. Wir ersuchen Sie, das Erforderliche rechtzeitig besorgen zu lassen und uns vom Vollzuge in Kenntnis zu setzen. Die Billettabgabe für diese Haltestelle soll in den Wagen stattfinden.» Am 30. September 1902, einen Tag vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans (!) meldet Oberingenieur Weiss die «Vollendung der Arbeiten». Offenbar wurde nur ein kleines Pla-

num hergerichtet – das heisst, eine geplante unbefestigte Fläche. Ab dem 1. Oktober führten werktags am Morgen je drei Verbindungen Richtung Cham und Richtung Zug, am späten Nachmittag respektive Vorabend nur je eine. Am Sonntag verkehrte der Motorwagendienst nicht, aber die Kollermühle war im Eisenbahnzeitalter angekommen!

Schutzhütte für 400 Franken ...

Mit der Zeit etablierte sich der Motorwagendienst, und die Frequenzen der neuen Haltestelle entwickelten sich so, dass es ein Upgrade brauchte. Und wiederum war die Generaldirektion in Bern aktiv geworden. Was kümmern die SBB-Generaldirektion in Bern die Verhältnisse bei einer Kleinsthaltestelle, fragt man sich kopfschüttelnd?

Am Anfang steht ein Brief des Mühlenbesitzers und 1906 in den Kantonsrat gewählten «Jos. Weiss für sich und Mitunterzeichner» an die SBB-Generaldirektion am 19. Oktober 1904. Darin beklagt er sich, «die Passagiere, die diese Verkehrseinrichtung benutzen respektive abwarten müssen, sind hier total dem Unbill der Witterung ausgesetzt.» Weiss betont: «Der Verkehr mit unserer Haltestelle ist nicht gerade ein ganz minimaler, und es dürfte die Frequenz nachweisbar seit der Eröffnung derselben erheblich gestiegen sein, denn die monatlich ab hier verkauften Billette dürften die Zahl 170 übersteigen, exklusiv der Arbeiter- und Schülerabonnement.»

Dass sich Weiss direkt an die Generaldirektion und nicht an die eigentlich zuständige Kreisdirektion III wandte, lässt vermuten, dass der mit Otto Sand gut bekannte Ständerat und Regierungsrat Philipp Meyer im Hintergrund aktiv geworden war.

Sand verlangt umgehend von der KD III Berichterstattung und erwähnt, dass «Schutzhütten auf den Haltestellen am Genfersee nach dem primitivsten Typ einschliesslich der Planung des Terrains etwa 400 Franken» kosten.

... der Oberingenieur zögert

Der zur «Äusserung» gebetene Oberingenieur winkt ab: «Eine Schirmhütte für die Haltestelle Kollermühle ähnlich derjenigen von Wohlen-Oberdorf würde einen Kostenaufwand von 600 Franken erfordern. Der Verkehr auf dieser Haltestelle soll übrigens recht unbedeutend sein, sodass ein dringendes Bedürfnis nicht vorliegt.»

Es erfolgt ein Befehl der Kreisdirektion an den Oberingenieur, und der liefert am 5. Januar 1905 «Projekt und Voranschlag» ab, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass «für diese Schirmhütte nur ein schmaler Platz zur Verfügung (steht) und musste daher derselben eine geringe Breite gegeben werden, damit sie nicht zu nahe an das Geleise zu stehen kommt.» Die Kosten schätzt er auf 650 Franken.

Gleichen Tags übermittelt der Präsident des Kreis III der Generaldirektion in Bern Situationsplan und Kostenvoranschlag und äussert auch Bedenken wegen der engen Platzverhältnisse.



Blick vom alten Wärterhaus bei den Stierenstallungen Richtung Cham. Gut sichtbar die Rampe, welche kurz nach dem Lorzenübergang auf das Höhenniveau der 1990 aufgehobenen Schleife und des Bahnhofes Zug zu steigen beginnt.

Bild: Martin Stuber (22. 4. 2023)

Es hilft, dass die finanziell knappen SBB nicht alleine bezahlen müssen. Die Kreisdirektion III vermerkt im Protokoll vom 3. März 1905, dass «von Seiten der Interessenten an die Kosten ein Beitrag von 250 Franken geleistet wird». Dies hatte besagter Josef Weiss mit Brief wieder an die Generaldirektion kurz zuvor bestätigt. Aber der Oberingenieur des Kreis III zögert, es geht nicht vorwärts.

So schreibt Otto Sand am 19. Juli 1905 erneut einen Brief an Jos. Weiss und die Kreisdirektion III, er hätte «der Kreisdirektion III den Auftrag gegeben, diese Schutzhütte beförderlichst erstellen zu lassen.» und an die Adresse der KD III: «Die Wartehalle kann nunmehr erstellt werden. Die Erstellungskosten, an welche wir noch 400 Franken aufzubringen haben, werden auf Betriebsrechnung bewilligt» (die SBB konnten sich intern nicht auf einen Begriff einigen – Schutzhütte, Schirmhütte, Wartehalle ...). Was der Oberingenieur zu dieser Blossstellung sagte, ist nicht überliefert.

Endlich eine «Wartehalle»

Nun bewegt sich die Bauabteilung des Kreis III, aber es gab Probleme. Am 14. August 1905 beklagt der Oberingenieur in einem Brief an die KD III, dass beim Ausstecken der Schirmhütte der Abstand zur Bahngrenze nur 40 Zentimeter sei, während das zugerische Gesetz 1,8 Meter verlange. Die Korporation als Anstösser gestatte die Hütte in Abweichung von den gesetzlichen Bestimmungen, «immerhin gegen Unterzeichnung beiliegenden Revers».

Wieder geht es nicht vorwärts, sodass dem Oberingenieur ein letztes Mal Beine gemacht werden: am 5. August nämlich hatte «Jos. Weiss zur Kollermühle» seine 250 Franken einbezahlt und verlor nun langsam die Geduld. Sein Anwalt Alois Hotz ermahnte die Kreisdirektion III am 7. Oktober 1905, sein Mandant erwarte nun die sofortige Erstellung der «be-

Kuriosum Bahnschleife Zug

Als Primarschüler führte der Schulweg des Autors ins Neustadt unter der alten Bahnunterführung bei den Stierenstallungen durch. Das Wärterhaus bei der Abzweigung zur Bahnschleife hatte es ihm angetan und für den Modelleisenbahner stand die Frage im Raum, weshalb es dort in zweites Geleise statt einer Weiche hatte, wo doch ein Wärterhaus da stand. Nun ist das Rätsel dank einem dicken Dossier bei SBB Historic halbwegs gelöst.

Das Unikum Bahnschleife – der Name kommt übrigens von der «Schleiffi», einer Schleif-

willigten Wartehalle», auch weil «die Winterzeit mit schnellen Schritten anrückt».

Der Oberingenieur reagiert sec und verweist vier Tage später darauf, der Fertigstellungstermin sei der 15. Oktober und dass nun «im Laufe der Woche die Wartehalle aufgestellt und bei Eintritt von etwas günstigerer Witterung der zweimalige Ölfarbanstrich noch angebracht werden» könne. Am Schluss bezahlten die SBB übrigens nur 225 Franken, denn Stadt und Kanton Zug «verabfolgten an die Kosten der Schutzhütte bei der Station Kollermühle» 75 respektive 100 Franken. Und bei der Kollermühle konnten die Passagiere bei Regen und Sturm nun unterstehen. Wir lernen: Die Dienstwege bei den jungen SBB waren noch nicht wirklich eingespielt, und die SBB-internen Reibungsverluste dürften wohl mehr als 225 Franken gekostet haben.

Verlängerung der Haltestelle ...

Die engen Platzverhältnisse aber blieben bestehen. Am 16. Juli 1912 schlägt der Betriebschef des Kreis III dem Oberingenieur vor, die Halte-

mühle bei der Nordspitze des alten Kehrdreiecks (vgl. Episode «Keine Bahnen für Baar» in der ZZ vom 10. Januar 2023) – war bereits 1893 Bestandteil des ersten Plans der NOB für den neuen Bahnhof Zug. Die NOB wollte die «Reppischlinie» weiterhin betreiben können und besass so die Option, direkte Verbindungen vom Säuliamt zum Gotthard zu führen.

Die betrieblich sinnvolle Variante mit Einspur und den zwei bestehenden Weichen wurde vom Oberingenieur Züblin 1896 zugunsten eines separaten Geleises zwischen Koller und

Bahnschleife aufgegeben. Der Bau im laufenden Betrieb machte wegen dem Niveauunterschied zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof eine provisorische Lösung nötig. Mit dem separaten Gleis fiel diese einfacher aus. Der Verwaltungsrat der NOB verstand die betrieblichen Konsequenzen offenbar nicht und stimmte zu. Züge, welche Zürich-Affoltern-Zug und zurückfahren, mussten nun trotz Schleife im Bahnhof Zug wenden. Wenigstens konnte das Geleise 1990 für die neue Doppelspur Zug-Cham genutzt werden. (msr)

Bereits am 9. Juli ergeht der Auftrag zur Verlängerung: Kostenpunkt 500 Franken.

... eine bessere «Wartehalle» ...

Im Oktober 1927 erbittet die «Spinnerei & Weberei Zug AG» vom Stations-Vorstand SBB in Zug, «jeweils im Winter den Warteraum mit Wand und Türe abzuschliessen.» Stationsvorstand Kübler leitet den Brief an den Betriebschef in Luzern weiter, anerkennt die Berechtigung des Anliegens, warnt aber auch: «Dem Begehren nach Errichtung einer Schutzwand mit Türe könnte wohl ohne grössere Kosten entsprochen werden, nur wird dann die zweite Forderung nach Beheizung des geschlossenen Raumes nicht auf sich warten lassen.» Der Betriebschef antwortet der «Spinnerei & Weberei» mit Bedauern, «auf ihr Gesuch nicht eintreten zu können». Die grosse Reorganisation der SBB 1923 hatte zwar kürzere Wege und weniger Bürokratie gebracht, aber nichts an den knappen Finanzen geändert.

Interessant sind die Passagierfrequenzen, welche Kübler in seinem Brief erwähnt: «In Kollermühle steigen täglich zwei-

zehn 15 und 20 Personen ein, davon im Winter 3 Schulkinder. Die Sonntagsfrequenz ist etwas grösser.»

... aber erst 1946

Die Jahre gingen ins Land und am 27. Februar 1945 schreibt Jos. Hildebrand von der Nachbarschaft Lorzen dem Zuger Stadtrat einen langen Brief und verlangt eine grössere und geschlossene Wartehalle. Der Brief löst eine rege Korrespondenz zwischen der Stadt Zug und den SBB aus. Beide Parteien einigen sich schliesslich auf einen Kostenschlüssel – je 200 Franken – und so wird im Frühling 1946 die «Wartehalle» zwar nicht vergrössert, aber wenigstens verschalt und mit einer Türe versehen.

1966 – der Bus kommt

Mitte der 1950er-Jahre beschäftigen sich die SBB mit der Frage, ob bei der Kollermühle nicht ein Ausbau zu einer vollwertigen Dienststelle mit einer entsprechenden Baute samt Einnahme-rei sinnvoll sei. Mit ein Grund sind die unhaltbaren sanitarischen Verhältnisse sowie betriebliche Bedürfnisse. Das fehlende WC im Wärterposten löst im November 1961 sogar einen Artikel im Beobachter aus und ruft wegen der unhaltbaren Arbeitsbedingungen für die Barrierenwärterin, welche auch die Haltestelle bedient, die Gewerkschaft auf den Plan.

Die SBB unternehmen nichts. Es sei geplant, die Bahnübergänge innert «zwei bis drei Jahren» durch Unterführungen zu ersetzen und die Haltestelle in eine unbediente Station umzuwandeln. Die Unterführungen werden aber erst 1987 realisiert. Die Lösung, welche die SBB 1965 schliesslich finden, ist radikal – die Haltestelle wird per Fahrplanwechsel vom 22. Mai 1966 aufgehoben. Grund ist die neue ZVB-Busverbindung zwischen Zug und Cham, der die SBB auch zustimmen müssen.

Das tut sie und erhält im Gegenzug das Okay der Zuger Regierung für die Aufhebung der Haltestelle. Zwar halten bis zum Fahrplanwechsel 1967 noch ausserfahrplanmässig vier Züge, weil die ZVB erst ab dann ihren Betrieb «intensivieren kann», aber am 28. Mai 1967 ist die Haltestelle Kollermühle Geschichte. 37 Jahre später entsteht mit der Stadtbahn wieder eine Haltestelle «Chollermüli» und, Ironie der Geschichte, im Juni 2014 wird die Buslinie 4 über die Kollermühle aufgehoben.

Zur Person

Martin Stuber forscht zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise 1875-1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug.



Er betreibt einen Blog: www.eisenbahngeschichte.ch. Dies ist der letzte Teil der Serie zur Zuger Eisenbahngeschichte. Der Autor wird Ende November ein reich bebildertes Buch publizieren, das inhaltlich die Serie aufnimmt und weiteres neues Material enthält.