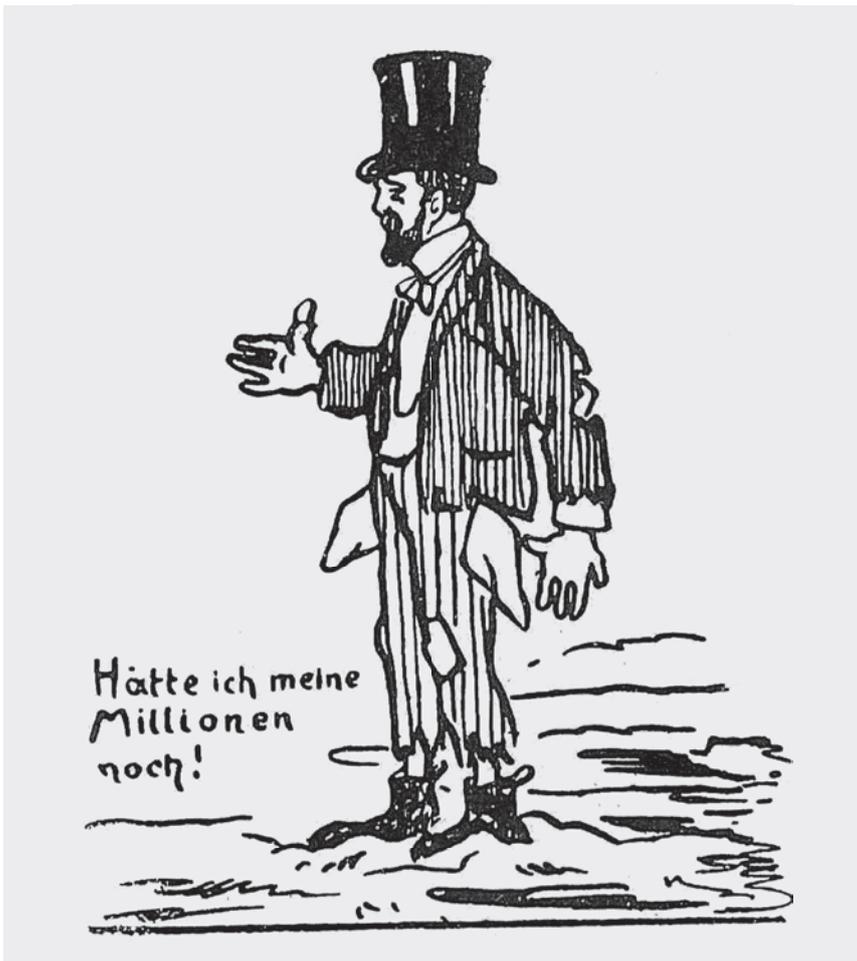


Konzentriertes Vitriol

1870 setzte in der Schweiz der Bau der Nebenbahnen ein. Aus Kostengründen waren dies häufig Schmalspurbahnen. Es war ein britischer Ingenieur, der 1894 beabsichtigte, im Kanton Zug ein weitverzweigtes Strassenbahnnetz zu errichten. Ein Zuger Ingenieur setzte alles daran, dies zu vereiteln. Beide sparten nicht mit gegenseitigen Anschuldigungen. Verliererin war die Zuger Bevölkerung.



Ingenieur Josef Spillmann schürte die Ängste, das von Preller geplante Bahnnetz werde nicht rentieren und Anleger würden viel Geld verlieren. In der Planungsphase für die 1913 schliesslich realisierte Strassenbahn wurde dasselbe Argument wieder aufgebracht, wie diese bahnkritische Karikatur aus dem Jahr 1910 belegt.

Als Karl Scheibner 1844 in Dresden zur Welt kam, konnte niemand ahnen, dass er 50 Jahre später unter dem Namen Charles Du Riche Preller im Kanton Zug für rote Köpfe sorgen sollte. Karl, wegen seiner britisch-französischen Vorfahren – und wohl auch, weil es etwas vornehmer klang – Charles gerufen, interessierte sich schon früh für Elektromechanik, elektrisch betriebene Strassenbahnen und allerhand mehr. Als junger Mann studierte er Ingenieurwissenschaften, Ökonomie, Physik und Geologie in Paris, Lyon, Dresden und Leipzig. In Heidelberg betrieb er geisteswissenschaftliche Studien. In den 1870er Jahren sammelte er erste praktische Ingenieurserfahrungen beim Eisenbahnbau in Sachsen. 1873 erwarb er die britische Staatsbürgerschaft und nannte sich aus familiären Gründen zunächst Scheibner Du Riche Preller, später nur noch Du Riche Preller oder einfach Dr. Preller. 1878 zog es Preller nach Italien, wo er 1891 in den Carrara-Bergen eine Bahnlinie plante, die jedoch nie zur Ausführung gelangen sollte.

Prellers Schweizer Jahre

1891 zog Preller in die Schweiz – nach Zürich. Hier konzentrierte er sich auf die Planung von elektrisch betriebenen Nebenbahnen. 1893 reichte er ein Konzessionsgesuch für eine Strassenbahn Zürich-Dietikon und Schlieren-Weiningen ein.

1900 konnte diese Bahn – bekannt als Limmattal-Strassenbahn – in Betrieb genommen werden. 1897 erhielt Preller die Konzession für den Bau einer Bahn St. Gallen–Speicher–Trogen. Die Skepsis in der Bevölkerung in der Region war gross: Viele hielten Preller für einen «Konzessionsjäger». Mit seinen Projekten wolle er auf Kosten der Anleger nur Geld verdienen, darum trage er den Namen «Preller» zu Recht. Unabhängige Eisenbahnfachleute attestierten Preller jedoch eine seriöse Planung. 1900–1903 wurde die «Trogenerbahn» gebaut. Sie verkehrt bis heute.

Zwei Ingenieure streiten sich

1894 legte Preller der Zuger Regierung eine Studie vor für den Bau einer elektrischen Strassenbahn. Diese sollte vier Linien umfassen: Linie 1: Zug–Ägeri–Sattel; Linie 2: Zug–Baar; Linie 3: Schmittli–Menzingen; Linie 4: Zug–Cham. Um den Bahnbau nicht weiter zu verteuern, verzichtete Preller auf die Planung einer Brücke über das Lorzentobel. Dies machte eine umständliche Schleife über das Schmittli bei Neuägeri notwendig. Preller verstand das ganze System als betriebliche Einheit. Die Regierung beauftragte die kantonale Eisenbahnkommission mit der Prüfung des Gesuches. Unterstützung fand das Projekt insbesondere in Industriekreisen. Viele Zuger argwöhnten jedoch, der Bahnbau könnte deutlich teurer werden als projektiert und Steuererhöhungen zur Folge haben.

Als besonders scharfzüngiger Kritiker tat sich der Zuger Ingenieur Josef Spillmann hervor, der selber der Eisenbahnkommission angehörte. Spillmann erklärte öffentlich, eine Bahn mit einer «so unsinnig erscheinenden Linienführung» nach Ägeri vermöge niemals Rendite abzuwerfen. Die einzig rentable Strecke sei jene zwischen Zug und Baar. Preller spiele den «falschen Propheten», denn er habe gar nicht vor, die anderen Linien überhaupt zu bauen.

Aus diesem Grund erneuerte Spillmann 1895 für den besagten Streckenabschnitt kurzerhand ein eigenes Konzessionsgesuch, das er schon 1893 erfolglos lanciert hatte. Preller giftete zurück, die Äusserungen Spillmanns seien «Ergüsse von konzentriertem Vitriol». Vitriol war ein zeitgenössischer Begriff für Schwefelsäure. Spillmann wiederum konterte, Preller ergehe sich «in gehässigen, verläumberischen persönlichen Angriffen». Dieses «Anschnarchen» vermöge ihn aber nicht zu erschüttern, denn «es liegt uns wenig an der Meinung des genannten Herrn». In der Folge liess Preller Spillmann wissen, seine Vorschläge zur Anpassung des Projektes seien «absolut unannehmbar» und «nicht einmal diskutierbar».

Der Gegenspieler

Was trieb Josef Spillmann an? Spillmann wurde 1854 in Zug geboren und war Stadtzuger Bürger. Nach seinem Studium am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich arbeitete er als Bahningenieur bei der Bern-Luzern-Bahn, ab 1876 für drei Jahre bei der «London and North-Western Railway» und anschliessend bei einem Ingenieurbüro, das mit der Planung der Douro-Brücke im portugiesischen Porto betraut war. 1883/84 wirkte er beim Bau des Panamakanals mit, wo er sich mit einer Tropenkrankheit ansteckte. Nach dem Panama-Einsatz war Spillmann beim Bau der Gotthardbahn tätig. Ab 1885 lebte er wieder dauerhaft in der Stadt Zug. 1886–87 amtierte er als Stadtrat, wo er für das Finanzwesen zuständig war. Er verliess das Gremium im Unfrieden. Ihm wurde eine Budgetüberschreitung angelastet, für die er sich in keiner Weise verantwortlich fühlte. Spillmann war ohne Frage ein überaus fähiger Ingenieur, der auch selber in der Lage gewesen wäre, ein Zuger Strassenbahnnetz zu planen. Sein unrühmlicher Abgang aus dem Stadtrat, die unzurei-

chende Wertschätzung und der Umstand, dass ein Ausländer und nicht er als Einheimischer ein Zuger Bahnprojekt realisieren sollte, verletzten ihn tief in Ehre und Berufsstolz.

Der Schlussakt

1897 lag endlich eine kantonale Bahnkonzession für Prellers Projekt vor. Erstmals wurde auch der Bau einer Bahnbrücke über das Lorzentobel in Erwägung gezogen. Ein solcher Bau hätte das Projekt aber zusätzlich verteuert. Als 1898 schliesslich noch Oberwil den Anschluss an das geplante Strassenbahnnetz forderte, sah Preller keine realistische Chance mehr, sein Bahnvorhaben in absehbarer Zeit zu realisieren und verfolgte das Projekt nicht mehr weiter. Vier Jahre später zog sich Preller aus dem Berufsleben zurück. Er starb 1929, in seinem 85. Lebensjahr. Josef Spillmann war nach längerer Krankheit bereits 1900 verstorben, im Alter von 46 Jahren.

Ende gut – alles gut?

Die Planungsarbeiten Prellers sollten indes nicht nutzlos gewesen sein. Die 1913 eingeweihte Elektrische Strassenbahn von Zug nach Baar, Ägeri und Menzingen folgte – bis auf den Abschnitt der Lorzentobelbrücke – exakt der geplanten Linienführung von Preller. Der Streit zwischen den beiden Ingenieuren hatte die Realisierung des Bahnbaues jedoch um rund 20 Jahre verzögert.

Ignaz Civelli