

# Stenographischer Bericht

über die

## Verhandlungen der bayerischen Kammer der Abgeordneten.

### Zweihundertfünfzigste öffentliche Sitzung.

Nr. 250.

München, den 31. März 1892.

IX. Band.

	Seite
Geschäftliches	193
<b>Mündlicher Bericht des XX. (besonderen) Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung betreffend (Beil. 704, 772 und 806).</b>	
Redner:	
Generaldiskussion.	
Reindl (Berichterstatter)	194, 204
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	196, 201
Joseph Wagner	197
Mailson	198
Dr. Daller	201
Freiherr von Soden-Fraunhofen	203
Mailson (nach Art. 40 der Geschäftsordnung)	204
Spezialdiskussion.	
Art. 1.	
Ziff. 1 (Lokalbahn Traunstein—Ruhpolding) [hiez. Petition XVIII. Petit-Verz. C Nr. 17]:	
Reindl (Berichterstatter)	204, 206
Hoffstätter	205
Spett	205
Ziff. 2 (Lokalbahn Laufen—Tittmoning) [hiez. Petition XVIII. Petit-Verz. C Nr. 45]:	
Reindl (Berichterstatter)	206
Simpl	207
Ziff. 2a (Lokalbahn Graing—Stonn) [hiez. Petition XVIII. Petit-Verz. C Nr. 6]:	
Reindl (Berichterstatter)	208
Petitionen XVIII. Petit-Verz. C Nr. 46, 54, 60, 72, 74, 61, XXI. Petit-Verz. C Nr. 108:	
Reindl (Berichterstatter)	209, 212
Joseph Geiger	210
Mailson	210
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	211
Petitionen XVIII. Petit-Verz. C Nr. 22, 29, XX. Petit-Verz. C Nr. 101:	
Reindl (Berichterstatter)	212
Wolfgang Wagner	213
Dr. Daller	213
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	215
Petitionen XVIII. Petit-Verz. C Nr. 34, XX. Petit-Verz. C Nr. 106:	
Reindl (Berichterstatter)	215, 220
Simpl	216
Joseph Huber	217
Lehemeir	218
Mailson	219
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	219
Petition XVIII. Petit-Verz. C Nr. 56:	
Reindl (Berichterstatter)	220
Dr. Daller	220
Petitionen XVIII. Petit-Verz. C Nr. 57, 63:	
Reindl (Berichterstatter)	221

Stenogr. Bericht b. A. l. Abg. 1892. Bb. IX. 250. Sitzung.

(HF)

	Seite
Dr. Orterer	221
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	222
Petitionen XVIII. Petit-Verz. C Nr. 59, XX. Petit-Verz. C Nr. 103:	
Reindl	222
Wille	223
Brach	224
von Fischer	225
Staatsminister Freiherr von Crailsheim	226
(Die Sitzung wird vertagt.)	

Die Sitzung wird um 9 Uhr 45 Minuten durch den Präsidenten Freiherrn von Dw eröffnet.

**Präsident:** Meine Herren! Ich eröffne die Sitzung.

Das Protokoll über die gestrige Sitzung wird im Laufe der heutigen zur Einsicht aufgelegt werden.

Das k. Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeußern theilt dem Präsidium der Kammer der Abgeordneten Folgendes mit:

Dem Präsidium der Kammer der Abgeordneten beehrt sich der Unterzeichnete unter Bezugnahme auf die Allerhöchste Entschliessung vom 7. September 1887 ergebenst mitzutheilen, daß auf Grund der in dieser Allerhöchsten Entschliessung erteilten Ermächtigung der Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion der k. Staatseisenbahnen, k. Oberregierungs-rath Gustav Ghermayer, als Kommissär für die Sitzungen des Landtags abgeordnet wird.

Mit Vergnügen benützt der Unterzeichnete auch diesen Anlaß zur Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

München, den 30. März 1892.

Freiherr von Crailsheim.

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Gegenstand derselben ist:

**Mündlicher Bericht des XX. (besonderen) Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung betreffend.**

Bevor ich die Diskussion eröffne, gestatten Sie mir einige Worte über den Gang und den Verlauf der Diskussion.

In der Generaldiskussion bitte ich diejenigen Herren, welche in derselben sprechen wollen, es möglichst zu vermeiden, auf Details einzugehen weder mit Bezug auf diejenigen Eisenbahnlinien, für welche der XX. Ausschuss die sofortige Kreditirung von Bauplätzen beantragt hat, noch auch mit Bezug auf diejenigen Petitionen, bezüglich welcher der XX. Ausschuss zwar Anträge gestellt hat, bezüglich welcher er aber sich nicht veranlaßt gesehen hat, Baukredite jetzt schon in Vorschlag zu bringen.

In der Spezialdiskussion dann werden wir die einzelnen Baulinien, wie der XX. Ausschuss sie mit Krediten versehen haben will, in der Reihenfolge der Regierungsbezirke aufrufen, und wir werden bei diesen einzelnen Baulinien immer zugleich mit in die Diskussion bringen diejenigen Petitionen, welche sich unmittelbar auf diese Baulinien beziehen oder doch wenigstens in innigem Zusammenhang damit stehen.

Da aber außer diesen Petitionen, die auf die einzelnen Baulinien sich beziehen, bezüglich welcher der XX. Ausschuss sofortige Kreditgenehmigung beantragt hat, noch andere vorhanden sind, so werden wir bezüglich dieser zahlreichen Petitionen es in der Art halten, daß wir bei jedem Regierungsbezirke, wenn die Baulinien in der Diskussion erledigt sind, welche der XX. Ausschuss zur Inangriffnahme vorschlägt, dann einschalten alle diejenigen Petitionen, welche Linien berühren des betreffenden Kreises, über den eben in der Diskussion verhandelt worden war.

Mit Rücksicht hierauf eröffne ich die Generaldiskussion und gebe das Wort zur Einleitung derselben dem Herrn Referenten, Abgeordneten Reindl.

**Reindl** (Berichtersteller): Meine Herren! Durch das Gesetz vom 28. April 1882 ist ein neues System in die bayerischen Bahnen eingeführt worden, das System der sogenannten Lokalbahnen. Dieses System unterscheidet sich bekanntlich von dem System der Vizinalbahnen dadurch, daß bei den Lokalbahnen die Adjazenten, beziehungsweise die Interessenten weniger in Anspruch genommen werden, daß der Bau derselben mit den möglichst geringen Kosten durchgeführt und der Betrieb ein einfacherer und billigerer wird. Dieses System hat auch im Lande großen Beifall gefunden, und deshalb ist das Begehren nach solchen Bahnen außerordentlich groß geworden. Durch das Gesetz vom Jahre 1884 wurden 13 solche Lokalbahnen genehmigt und sind ausgeführt. Im Jahre 1886 wurden zwei weitere Lokalbahnen genehmigt; im Jahre 1888 11 Linien, von denen bereits sechs gebaut sind und die übrigen im Bau begriffen sind und in diesem oder im nächsten Jahre zur Vollendung kommen. Der Entwurf der k. Staatsregierung, der uns nunmehr beschäftigt, schlägt 16 neue Linien vor. Der Ausschuss hat diesen 16 Linien noch zwei weitere beigelegt, so daß nach den Beschlüssen des Ausschusses 18 neue Lokalbahnen zum Bau kommen sollen.

Im Ausschuss wurde zunächst die Frage besprochen, ob in der Herstellung von Lokalbahnen in bisheriger Weise fortgeföhren werden soll, und ist dabei die Bedürfnisfrage zur Erörterung gekommen. Wenn nun die Bedürfnisfrage nach der Zahl der eingekommenen Petitionen beurtheilt werden will, dann muß wohl zugestanden werden, daß das Bedürfnis an Lokalbahnen ein sehr großes ist. Die Zahl der eingekommenen Petitionen übersteigt ja 100, und es wurde betont, daß jedenfalls im gegenwärtigen Augenblick kein Stillstand eintreten dürfte in der Herstellung solcher Lokalbahnen, denn wenn ein solcher Stillstand eintreten würde, so wäre das ein Nachtheil für alle jene Gegenden, welche bisher keine

solche Lokalbahnen erhalten haben. Es muß aber wohl anerkannt werden, daß wir in Bayern noch eine ganze Reihe von kleineren Städten und Märkten haben, welche zur Zeit noch außerhalb des Bahnverkehrs gelegen sind, und es ist gewiß nur zu wünschen, daß auch diesen Orten nach und nach derselbe Vortheil der Bahnverbindung zugehe, wie ihn diejenigen haben, welche bereits an bestehenden Bahnen gelegen sind. Eine andere Frage, welche zur Sprache kam, war die, ob diese Lokalbahnen der Regel nach auch fernerhin durch den Staat gebaut werden sollen, oder ob es sich nicht vielmehr empfehlen würde, die Ausführung solcher Bahnen Gesellschaften zu überlassen, etwa mit Unterstützung des Staates. Im Ausschuss war man aber ohne Widerspruch der Meinung, daß in der bisherigen Weise fortgeföhren werden solle, daß auch der Staat fernerhin vorzugsweise derartige Lokalbahnen baue. Es ist dabei auch geäußert worden, daß Private ja billiger bauen und insbesondere auch schneller herstellen, vielleicht auch billiger, aber es ist betont worden, keineswegs solider. Bei dieser Gelegenheit wurde Seitens der k. Staatsregierung auch erklärt, daß die Ertheilung von Concessionen an Privatgesellschaften auch fernerhin nicht ausgeschlossen sein solle, wie ja die k. Staatsregierung auch in neuerer Zeit solche Concessionen ertheilt hat; aber es wurde ausdrücklich hinzugefügt, daß eine Concession dann nicht ertheilt werden könne, wenn zu befürchten siehe, daß eine Privatbahn allzusehr in den Rayon der Staatsbahn eingreife, und Seine Excellenz haben dabei erklärt, die Erfahrung der neueren Zeit hätte dazu geführt, bei Ertheilung von Concessionen noch vorsichtiger zu sein, als das bis jetzt der Fall gewesen ist. Bei Erörterung der Frage, ob mit dem Bau von Lokalbahnen fortgeföhren werden solle, wurde auch in's Auge gefaßt die Rentabilität. Die Vorlage enthält einen Satz, der besagt, daß mit dem fortschreitenden Bau der Lokalbahnen die Rente nothwendiger Weise zurückgehen müsse. Allein wir stehen in dieser Beziehung noch immer auf einem ziemlich günstigen Standpunkt. Als im Jahre 1882 das Lokalbahngesetz geschaffen wurde, nahm man an, daß die Rente der Lokalbahnen sich etwa auf 3 Prozent beziffern dürfte. Nach den Resultaten der letzten Jahre und insbesondere auch des Jahres 1890 stehen wir noch über diesem Prozentfuß. Es hat sich im Jahre 1890 der staatliche Aufwand für Lokalbahnen auf 4,04 Prozent rentirt, so daß, selbst angenommen, es wäre richtig, daß die Vermehrung der Lokalbahnen eine weitere Reduktion der Rente mit sich bringen würde, man dennoch nicht bei dem ursprünglich angenommenen Satz von 3 Prozent stünde. Allein, ich kann hier gleich anfügen, es hat die Erfahrung gezeigt, daß sich auch das, was die Motive besagen, bewahrheitet, daß in der Regel, je länger eine Lokalbahn im Betriebe ist, desto größer die Rente sich gestaltet.

Bei dem Lokalbahngesetz von 1882 wurde auch in Aussicht genommen die Errichtung von schmalspurigen Bahnen. Bis jetzt ist staatlicher Seits nur eine schmalspurige Lokalbahn gebaut worden, nämlich von Eichstätt-Bahnhof zur Stadt Eichstätt. Der gegenwärtige Entwurf enthält keine schmalspurige Bahn, sondern sämtliche Linien, die gebaut werden sollen, werden als normalspurige gebaut. Im Ausschuss ist dieser Grundsatz auch acceptirt worden und hat in dieser Beziehung die Vorlage durchaus keinen Widerspruch erfahren. Früher ist betont worden, daß mit dem Bau von durchgehenden Bahnen vorderhand ein Abschluß eintreten

solle, und daß zunächst nur sogenannte Sackbahnen gebaut werden sollen, welche den bestehenden Hauptbahnen den Verkehr zuführen. Der gegenwärtige Entwurf enthält lauter solche Sackbahnen. Bei der Erörterung dieser Linien im Ausschuss wurde aber Seitens der k. Staatsregierung erklärt, daß damit keineswegs gesagt sein soll, daß der Bau durchgehender Bahnen für immer auszuschließen sei, ja bei der Verhandlung kamen sogar ein paar durchgehende Linien in Frage und die k. Staatsregierung hat sich in dieser Beziehung zustimmend geäußert. Früher ist man von dem Grundfatz ausgegangen, es wäre zweckmäßig, Staatsstraßen oder bessere Distriktsstraßen als Unterbau für Lokalbahnen mitzubekommen. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß das nicht gut sei, und in Folge dessen weicht der neue Entwurf etwas von den früheren ab. Es soll die Mitbenützung der Straße thunlichst in Wegfall kommen. Es ist in den früheren Entwürfen hervorgehoben worden, daß Durchschneidungen von Grundstücken möglichst zu vermeiden seien. Auch in dieser Beziehung hat die Erfahrung gezeigt, daß Durchschneidungen von Grundstücken weniger bedenklich und weniger nachtheilig seien, als die durch Vermeidung von Grundstückdurchschneidungen herbeigeführten Kurven.

Was die Leistungen der Interessenten betrifft, so sind in dem gegenwärtigen Entwurf dieselben Grundsätze festgehalten, wie in den früheren Vorlagen, d. h. die Interessenten haben kosten- und lastenfrei Grund und Boden für den Bau und für die Zugehörungen der Bahn zu beschaffen.

In dem Entwurf kommt auch vor, daß sogenannte „Rücklagen“ berücksichtigt werden sollen, und in dieser Beziehung wurde im Ausschuss die Anfrage gestellt, was unter solchen Rücklagen zu verstehen sei, etwa ob aus den Renten der Bahn gleichsam ein Fond für Nachschaffungen, für Reparaturen und dergleichen angeammelt werden wolle. Die k. Staatsregierung hat auf diese Anfrage erklärt, daß es sich nicht um Bildung von Fonds handle, sondern daß diese Rücklagen nur eine rechnerische Maßregel in sich schließen.

Neu in der gegenwärtigen Vorlage ist, daß da statt der Expeditoren an Haltstellen Bahnagenten angestellt werden sollen. Nun ist aber mitgetheilt worden, daß allerdings in diesem Entwurfe gegenüber früheren Entwürfen zum ersten Mal solche Bahnagenten vorkommen, daß aber in praxi bereits der Anfang gemacht wurde, Bahnagenten mit bürgerlichem Nebenerwerb zu bestellen, und es ist Seitens der k. Staatsregierung erklärt worden, daß eine derartige Einrichtung sich empfehle, weil dadurch der Betrieb der Lokalbahnen vermohlfleiert wird.

Hinsichtlich der Grunderwerbungen wurde früher die Sache so behandelt, daß vor der Inangriffnahme des Baues die einzelnen Preise notariell verbrieft wurden. Davon wurde später abgegangen, und es wurden nur Schätzungen vorgenommen und auf Grund der Schätzungen dann später die Grunderwerbungen vollzogen. In neuerer Zeit aber haben die Grunderwerbungsverhandlungen sich sehr verzögert, so daß es vorkommt, daß eine Bahn fertiggestellt ist und dessen ungeachtet die Grunderwerbungen doch zu einem großen Theil gar nicht vollzogen sind. Dieser Umstand, wurde im Ausschuss hervorgehoben, könnte aber sehr leicht zu großen Unzufriedenheiten führen, und in Folge dessen hat die k. Staatsregierung erklärt, es wäre ihre Absicht, daß dahin gearbeitet werde, daß die Grunderwerbungen rechtzeitig zum Vollzug kämen, um derartige Unzufriedenheiten fernzuhalten, und, wenn das Personal ausreichend vorhanden sei, daß diese Grunderwerbungen vor dem Bau sich vollziehen sollen.

Die k. Staatsregierung hat, um die Bauwürdigkeit der einzelnen Linien zu begründen, auch in sehr eingehender Weise Rentabilitätsberechnungen angestellt, und es wurde im Ausschuss hervorgehoben und soll auch heute hervorgehoben werden, daß diese Bearbeitung der Rentabilitätsberechnungen mit außerordentlichem Fleiße und Umsicht geschaffen wurde. Allein dessenungeachtet wurde im Ausschuss gesagt und muß auch heute gesagt werden, es sind das nur Wahrscheinlichkeitsberechnungen, solche Wahrscheinlichkeitsberechnungen, die sehr häufig nicht zutreffen. Wenn in dieser Beziehung zurückgegangen werden will auf die früher bewilligten Lokalbahnen, so hat sich herausgestellt, daß einzelne Linien, welche als geringer rentirlich angenommen wurden, nun in Wirklichkeit sehr gut rentiren und umgekehrt. Wenn wir die aus dem Jahre 1884/85 stammenden Lokalbahnen hernehmen, so wurde bei der Lokalbahn Uebersee — Marquartstein eine Rente von 3,9 Prozent in der Vorlage in Aussicht gestellt, die wirkliche Rente des letzten Jahres hat aber zwischen 15 und 16 Prozent ergeben. Die Bahn Eichstätt Bahnhof — Stadt, also diese schmalspurige Bahn, wurde in der Vorlage angenommen als zu 3 Prozent rentirlich, in Wirklichkeit aber ist die Rente des letzten Jahres 8,5 Prozent. Die Linie Weiden — Neustadt a. W. N. wurde zu 3,4 Prozent im Entwurf angenommen, ihre Rente in den letzten Jahren geht nahe an die 8 Prozent. Hof — Naila — Marzgrün wurde im Entwurf angenommen zu 2,8 Prozent, die wirkliche Rente des letzten Jahres erreichte fast 7 Prozent. Die Linie Landsberg — Schongau wurde im Entwurf angenommen zu 3 Prozent, die wirkliche Rente des letzten Jahres beträgt ca. 7 Prozent. Dagegen wurde die Linie Feucht — Wendelstein im Entwurf angelegt als rentirlich zu 1,4 Prozent, die wirkliche Rente beträgt nur 0,6 Prozent, und zudem war abweichend von sonstigen Lokalbahnen im letzten Jahre ein bedeutender Rückgang in der Einnahme erfolgt. Die Linie Neumarkt — Weilengries — Freystadt war angenommen zu 1,1 Prozent, die wirkliche Rente beträgt ungefähr 1,8 Prozent. Bei Erlangen — Gräfenberg wurde eine Rente angenommen von 4,1 Prozent, die Rente des letzten Jahres ergibt aber nur 1,5 Prozent. Roth — Greding wurde im Entwurf angenommen zu 2,3 Prozent, die wirkliche Rente beträgt ungefähr 1,2 Prozent. Das gibt als Resultat, daß die Wahrscheinlichkeitsberechnungen, wenn sie auch noch so gründlich hergestellt werden, doch durch die Wirklichkeit sehr in Schatten gestellt werden. Allein diese Rentabilitätsberechnungen, wie sie der Entwurf uns vorlegt, sind immerhin ein gewisser Anhaltspunkt, um die Bauwürdigkeit einer Linie zur Darstellung zu bringen.

Was sodann die Auswahl der Linien betrifft, welche die k. Staatsregierung getroffen hat, so wurde im Ausschuss dankend anerkannt, daß sie die Beschlüsse dieses hohen Hauses vollständig berücksichtigt hat. Die Herren erinnern sich, daß vor vier Jahren in diesem Hause der Regierungsvorlage noch neun Bahnen zugelegt wurden. Von diesen damals vom Abgeordnetenhaus bewilligten Bahnen sind mittlerweile drei als Privatbahnen gebaut worden, nämlich Gotteszell — Viechtach, Fürth — Zirndorf und Röttenbach — Weiler. Die übrigen sechs Linien, welche die Kammer der Abgeordneten vor vier Jahren beschlossen, die Kammer der Reichsräthe aber nicht aufgenommen hat, hat die k. Staatsregierung nun sämmtlich in den gegenwärtigen Gesetzentwurf aufgenommen, und auch solche Linien, die damals der k. Staatsregierung zur besonderen Würdigung hinübergegeben worden sind, befinden sich in dem neuen Entwurfe.

Bei den Verhandlungen im Ausschusse wurde bereits in der Generaldiskussion die Frage angeregt, ob denn die k. Staatsregierung nicht noch die eine oder andere Linie in den Entwurf aufnehmen würde. Diese Frage wurde in der Generaldiskussion eigentlich nicht vollständig zum Ausdrage gebracht; allein das, was im Laufe der weiteren Verhandlungen bezüglich dieser Frage gesprochen wurde, kann ich hier im Plenum wohl gleich bei der Generaldiskussion erwähnen.

Seine Excellenz der Herr Staatsminister haben Geneigtheit gezeigt, ein paar kleine Bahnen noch in den Gesetzentwurf aufzunehmen. Diese Geneigtheit hat sich dann auf die Bahn Grafing—Glonn dadurch concentrirt, daß im Finanzausschusse mit Rücksicht auf die dort herrschende Nomenclatur eine Bahn als Nothstandsbahn für notwendig erachtet wurde. Nachdem aber diese Bahn als eine solche bezeichnet wurde, wurde zugleich auch betont, daß es billig erscheine, wenn man im Süden eine Linie hinzufüge, daß dieß auch im Norden geschehe. Daher kam es, daß eine zweite Linie in den Gesetzentwurf aufgenommen wurde, die Linie Neuenmarkt—Goldmühl. Aber weiter zu gehen, hat die k. Staatsregierung erklärt, sei nicht möglich, und zwar deshalb, weil das nöthige Personal nicht da sei, und weil es nicht möglich sei, innerhalb der Zeit von ungefähr 4—5 Jahren mehr auszuführen, als die genannten Bahnen. Seitens der k. Staatsregierung wurde nämlich hervorgehoben, daß nicht bloß Lokalbahnen zu bauen seien, sondern daß durch die Bewilligung des Landtages auch verschiedene andere große Eisenbahnarbeiten zur Durchführung zu bringen seien; in Folge dessen können die technischen Kräfte nur in beschränktem Maße für die Lokalbahnen in Anspruch genommen werden, und deshalb wäre es nicht möglich, noch mehr Linien bis zum Jahre 1896 oder 1897 zur Ausführung zu bringen, als die, welche bereits im Entwurfe stehen, oder welche der Ausschuss eingestellt hat, und Seitens der k. Staatsregierung wurde dann auch mit Bestimmtheit erklärt, daß die Hinzufügung neuer Linien, wenn etwa die Kammer sie beschließen wollte, die ganze Vorlage gefährden könnte.

Was die Petitionen betrifft, welche nicht im Zusammenhange mit den Linien stehen, die der Entwurf enthält, oder die vom Ausschusse in denselben eingefügt wurden, so hat der Ausschuss ein bestimmtes Prinzip sich gestellt und ist nach diesem verfahren. Jene Petitionen, welche sich auf Linien beziehen, bei denen wenigstens eine generelle Projektirung stattgefunden hat und die Grunderwerbungskosten gesichert sind, bei welchen also so ziemlich Alles in Ordnung ist, sollen nach den Beschlüssen des Ausschusses der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergegeben werden, jene aber, bei denen es sich um Linien handelt, bei denen noch nicht einmal eine generelle Projektirung stattgefunden hat oder die Grunderwerbungskosten noch in keiner Weise gesichert sind, wurden im Ausschusse als solche bezeichnet, welche der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinübergegeben werden sollen.

Zwei Linien waren es aber, bezüglich deren die Sache so gelagert war, daß die k. Staatsregierung selbst erklärte, wenn es möglich wäre, den Entwurf noch weiter zu belasten, so wäre sie nicht abgeneigt, dieselben aufzunehmen. Bei diesen zwei Linien wurde dann der Ausdruck gewählt, es sollen die betreffenden Petitionen der k. Staatsregierung zur thunlichsten Berücksichtigung hinübergegeben werden.

Ich glaube, das vorausschicken zu sollen, um den Herren auseinanderzusetzen, nach welchen Grundfäden im Ausschusse verfahren wurde. Ich bitte, daß man von allen Verfügen, allenfalls noch Linien in den Gesetzentwurf hineinzubringen, absehen möge, und bitte ferner, daß man es, soweit nicht allenfalls vollständige Nova eingetreten sind, bei den Ausschussbeschlüssen belasse. Der Ausschuss — das darf ich wohl sagen — hat in gründlicher Erwägung der Vorlage und der Petitionen zu keinem anderen Beschlusse kommen können, als zu dem, was Ihnen in der Beilage 772 mitgetheilt ist.

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

Der k. Staatsminister Freiherr von **Craillheim:** Meine Herren! Ich habe mir das Wort erbeten, um mich dem soeben vom Herrn Referenten geäußerten Wunsch anzuschließen. Ich werde wohl kaum einen Widerspruch erfahren, wenn ich sage, daß die Verhandlungen in Ihrem geehrten Ausschusse einen sowohl für die k. Staatsregierung als auch für die Mitglieder des Ausschusses sehr erfreulichen und befriedigenden Verlauf genommen haben. Es konnten sämtliche auf den Text des Gesetzes und fast sämtliche auf die Petitionen bezüglichen Beschlüsse mit Einstimmigkeit gefaßt werden, und die k. Staatsregierung war in der Lage, diesen sämtlichen Beschlüssen ihre Zustimmung zu ertheilen. Es wäre nun höchst erwünscht, daß die Verhandlungen in diesem hohen Hause in ähnlicher Weise verlaufen. Dieß setzt aber voraus, daß die verehrten Mitglieder des hohen Hauses sich in Bezug auf die Stellung von Anträgen eine gewisse Selbstbeschränkung auferlegen, wie dieß auch im Ausschusse geschehen ist. Ich habe im Ausschusse erklärt, daß das Aeußerste, was die k. Staatsregierung acceptiren könne, der Zusatz von zwei nicht allzu umfangreichen Linien sei, da wir sonst noch im Jahre 1897 vollauf mit dem Ausbau der genehmigten Linien beschäftigt sein würden und daher dann im Jahre 1896 ein neues Gesetz nicht in Vorlage gebracht werden könnte, was doch der allgemeine Wunsch sei.

Ich erlaube mir zur Begründung dieser meiner Anschauung eine Uebersicht über diejenigen Aufgaben zu geben, welche in den nächsten fünf Jahren der Eisenbahnverwaltung obliegen; die betreffenden Ziffern werden ohnehin von allgemeinerem Interesse sein.

Am 1. Januar 1892 bestanden ältere Kredite im Betrage von 52 Millionen — ich nenne nur runde Ziffern. Hierzu wurden beim dießjährigen Landtag bereits gesiegt bewilligt für den Umbau der Bahnhöfe Neuenmarkt und Marktorgast, sowie für Doppelbahnen und Fahrmaterial 41 Millionen, zusammen also 93 Millionen. Der gestern genehmigte Gesetzentwurf über Erweiterungsbauten beträgt in runder Summe 21 Millionen. Dazu kommt noch der Ihnen vorliegende Gesetzentwurf über Lokalbahnen, welcher nach den Beschlüssen des Ausschusses 17 Millionen umfaßt wird. Das gibt also zusammen 131 Millionen. Beim nächsten Landtag werden aber voraussichtlich noch hinzutreten für weitere Doppelbahnen annähernd 20 Millionen; denn ich nehme an, daß wir in der Legung von Doppelbahnen für internationale Routen noch weiter fortschreiten werden; sodann für Stationsbauten, Centralisirungen — ich nenne hier unter Anderem nur den Bahnhof Nürnberg — in runder Summe vielleicht 10 Millionen, zusammen also noch einmal 30 Millionen, so daß sich eine Gesamtsumme von 161 Millionen ergibt. Nun will ich annehmen, daß von den älteren Krediten nicht mehr zur Verwendung kommen

etwa 11 Millionen; so bleiben also in den nächsten fünf Jahren zur Verwendung 150 Millionen. Davon gehen ab für Fahrmaterial, womit die Bauverwaltung nichts zu thun hat, 15 Millionen; es verbleiben also zu verbauen 135 Millionen oder durchschnittlich in den nächsten fünf Jahren per Jahr 27 Millionen.

An älteren Krediten für Lokalbahnen sind noch vorhanden 11 Millionen; es stecken also in dem Gesamtkredit von 135 Millionen, welche ich Ihnen soeben vorgeführt habe, unter Hinzurechnung des Kredits, welcher durch den heute zur Berathung gelangenden Gesetzentwurf eröffnet werden soll, 28½ Millionen für Lokalbahnen, und müssen in den nächsten fünf Jahren verbaut werden durchschnittlich 5 bis 6 Millionen. Das ist das Meiste, was die Bauverwaltung für diese Zwecke zu leisten vermag. In den letzten sechs Jahren wurde die Ziffer von 5 Millionen niemals voll erreicht und die Summe von 4 Millionen überhaupt nur dreimal überschritten.

Nun könnte man sagen: Bei jährlich 27 Millionen kommt es auf eine Million mehr oder weniger nicht mehr an. Ich möchte aber dieser Schlussfolgerung nicht folgen. Bekanntlich läuft ein volles Glas mit einem Tropfen über, und dann ist es etwas ganz Anderes, eine Million für Hauptbahnen, oder eine Million für Lokalbahnen hinzuzufügen. In einer Million für Lokalbahnen steckt viel mehr technische Arbeit und viel mehr Zeitaufwand, als in einer Million für Hauptbahnen. Wir können auch, wenn wir Doppelbahnen legen, oder wenn wir Stationsbauten vornehmen, das Personal der Oberbahnämter verwenden, dagegen für Lokalbahnen müssen wir regelmäßig den Apparat einer eigenen Sektion beschaffen. Wir müssen schon nach den jetzt vorliegenden Bauaufgaben fünf neue Sektionen errichten, und für noch mehr würde unser technisches Personal absolut nicht ausreichen. Es kann also unter diesen Umständen der Lokalbahnbau unbedingt nicht forcirt werden. Wir haben nun sorgfältig und wiederholt erwogen und sind zu dem Ergebnis gekommen, daß wir voraussichtlich schon mit dem gegenwärtigen Gesetzentwurf theilweise bis in das Jahr 1897 hineinkommen, daß aber jede Erweiterung des Gesetzentwurfes die Vollendung der im gegenwärtigen Gesetzentwurf enthaltenen Bauaufgaben bis in das Jahr 1898 hinausschieben würde, so daß es nicht möglich wäre, im Jahre 1896 ein neues Gesetz in Vorlage zu bringen, und das ist doch der allseitige Wunsch.

Wenn also das vorliegende Gesetz durch Beschlüsse dieses hohen Hauses eine nochmalige Erweiterung erfahren würde, so bleiben nur drei Alternativen übrig: Entweder der ganze Gesetzentwurf würde scheitern, oder ich müßte eine andere Instanz anrufen,

(Seiterkeit)

um dem Gesetzentwurf eine für mich annehmbare Form zu verschaffen, oder endlich die k. Staatsregierung würde den Gesetzentwurf, wie er liegt, annehmen, aber erklären, daß im Jahre 1896 ein Gesetzentwurf nicht in Vorlage kommen werde. Alle diese drei Eventualitäten wären, wie ich annehme, doch sehr unerwünscht, und ich bitte daher dringend, es beim vorliegenden Gesetzentwurf zu belassen.

**Präsident:** In der Generaldiskussion Herr Abgeordneter Joseph Wagner!

**Joseph Wagner:** Meine Herren! Als Korreferent des Ausschusses darf ich mir vielleicht gestatten, auch in der

Generaldiskussion einige Bemerkungen zum vorliegenden Gesetzentwurf zu machen. Ich kann mich ganz den Äußerungen Seiner Excellenz sowohl, als des Herrn Referenten darin anschließen, daß im Ausschuß bezüglich der Behandlung des vorwärtigen Gesetzentwurfes volle Einigkeit herrschte, und daß alle Beschlüsse vom Ausschuß übereinstimmend gefaßt wurden. Es wird daher gewiß am Platze sein, daß die Wagnungen, welche Seine Excellenz soeben an das hohe Haus gerichtet haben, auch vom hohen Hause befolgt werden.

Wenn ich auf die Äußerungen eingehe, welche der Herr Referent gemacht hat, so darf ich mir wohl auch ein Wort gestatten über die Bedürfnisfrage hinsichtlich der Lokalbahnen. In dieser Beziehung nun ist es ja klar, daß wir von jenem Zeitpunkt abgekommen sind, in welchem es Gemeinden gab, die es für ein Unglück hielten, wenn eine Bahn in ihre Nähe kam. Die Erkenntniß von der Wichtigkeit und Nützlichkeit der Eisenbahnen ist jetzt eine allgemeine geworden, und damit ist auch der Wunsch allgemein geworden, eine Bahn zu besitzen. Hieraus entstand von selbst das vermehrte Bedürfnis nach solchen Bahnen, welches nicht in genereller Weise befriedigt werden kann, sondern bloß sich bezüglich der Befriedigung darauf zurückziehen muß, daß die Lokalinteressen auch in einer denselben entsprechenden Weise allein Befriedigung finden.

Meine Herren! Dieser Gesichtspunkt führt denn auch dazu, daß, wie es auffallend erscheinen mag, in der That aber nicht auffallend ist, bei den bisherigen Gesetzentwürfen über Lokalbahnen sowohl, als auch bei dem gegenwärtigen man sich mit den sogenannten Sack- oder Stichbahnen begnügt hat. Es ist ganz richtig, was der Herr Referent ausgeführt hat: Nachdem man sich daran gemacht hat, die lokalen Bedürfnisse zu befriedigen, so ist es klar, daß zunächst die Bedürfnisse jener Gegenden befriedigt werden müssen, bei welchen das Bedürfnis am meisten hervortritt, das ist offenbar also an jenen Orten, an welchen eine Bahn überhaupt noch nicht besteht, und dieser Umstand führt dazu, daß man zunächst nicht durchgehende, sondern daß man Stich- oder Sackbahnen baut. Es ist im Ausschusse hervorgehoben und auch heute vom Herrn Referenten betont worden, daß der Ausschuß nicht der Meinung ist, daß damit ein Prinzip für die Lokalbahnen aufgestellt werden soll. Es haben auch Seine Excellenz anerkannt, daß Sie keineswegs gewillt sind, dieß als ein Prinzip zu betrachten, sondern daß, wenn einmal die dringlichsten örtlichen Bedürfnisse befriedigt sind, dann allerdings auch in Erwägung gezogen werde, ob nicht Lokalbahnen durchgehend geschaffen werden, namentlich ob nicht eine rückseitige Verbindung solcher am Platze ist. Hiemit, glaube ich, kann das ganze hohe Haus einverstanden sein.

Ein anderer wichtiger Punkt, welcher der Erörterung unterstellt werden muß, ist die Frage, ob es zweckmäßiger ist, Privat- oder Staatslokalbahnen zu bauen. Nun, meine Herren, auch in dieser Beziehung bin ich wenigstens vollständig mit dem einverstanden, was Seine Excellenz im Ausschusse geäußert haben, und was heute der Herr Referent wiederholt hat. Ich erkenne an, daß man nicht wird behaupten dürfen, daß Private billiger bauen, als der Staat, vorausgesetzt, daß die Solidität die gleiche ist. Es ist absolut nicht ersichtlich, wie Private, namentlich Privatgesellschaften, dazu kommen sollten, billiger zu bauen, als eine wohlorganisirte Staatsverwaltung, welche mit allen Erfindungen der Neuzeit, mit allen Vorrichtungen, die die neuen Erfindungen gebracht haben, rechnen kann. Jedenfalls wird

es auch richtig sein, daß die Privatbahngesellschaften nicht besser bauen, und, meine Herren, es ist außer allem Zweifel, daß Private, soferne wir allenfalls von Kreisen, Distrikten und Gemeinden absehen, sich nur diejenigen Linien auswählen, welche die größere Rente versprechen; denn Private werden nicht im Hinblick auf das öffentliche Wohl bauen, sondern sie werden nur bauen ihres Nutzens, ihres Interesses willen, und das, meine Herren, ist gerade der Umstand, welcher nach meiner Meinung dazu führen muß, daß man ja Privatbahnen nicht gerade ausschließen soll, daß man aber nach meiner Meinung am besten thut, bei dem System der Staatsbahnen zu verbleiben. Es wird das um so mehr angezeigt sein, weil wir für unser rechtsrheinisches Bayern ja das Prinzip der Staatsbahn haben. Wenn daneben Privatbahnen entstehen, so kann es nicht ausbleiben, daß gewisse Reibungen entstehen, daß eine Concurrenz eintritt, welche ungesund ist, und der Schlußeffekt wird sein, daß der Staat schließlich in der Lage ist, die betreffende Bahn, bezüglich welcher Concurrenzerückzichten in Betracht kommen, selbst zu erwerben.

Meine Herren! Ich glaube auch nicht, daß es angezeigt ist, etwa dem System zu folgen, welches bei der Anlegung von Straßen Geltung hat, wo man außer Staatsstraßen Distrikts- und Gemeindestraßen unterschreibt. Meine Herren! Ich bin der Meinung, daß die Kreise, Distrikte und Gemeinden sich für die einzelnen Regelfälle nicht so sehr wie die Staatsverwaltung zur Ausführung von Lokalbahnen eignen. Meine Herren! Es würde ja die ganze Sache viel zu viel verzettelt und der große Ueberblick fallen, und die Vorrichtungen und Einrichtungen können diese kleineren öffentlichen Korporationen nicht in dem Maße besitzen, wie sie dem Staate zur Hand liegen.

Ich meine also, wir sind im Großen und Ganzen auf dem richtigen Wege und können, was Seine Excellenz im Ausschusse sagten, billigen, daß die Privatbahnen immerhin die Ausnahme bleiben sollen, daß sie es bleiben sollen im Hinblick darauf, daß manchmal in einzelnen Fällen der Staat eine einzelne, für das Ganze nicht hinlänglich wichtige Bahn nicht schnell genug bauen kann, daß vielleicht eine Privatbahn auch deswegen eintreten kann, weil das Lokalbahngesetz gewisse Leitungen auferlegt, die im einzelnen Falle nicht gemacht werden können, und der dritte Gesichtspunkt, den in dieser Beziehung Seine Excellenz geltend gemacht haben, geht dahin, man wolle den Anschein, als ob man in diesen Dingen allzu fiskalisch verfare, vermeiden. Ich sage, meine Herren, auch dieser Grund hat gewiß seine Berechtigung. Also, meine Herren, mit dieser Einschränkung, die hier angedeutet worden ist, glaube ich behaupten zu dürfen, daß wir auch bezüglich der Lokalbahnen mit dem System, daß dieselben vom Staate gebaut werden, uns in dem rechten Geleise befinden.

Meine Herren! Soweit ja die exceptionellen Verhältnisse bezüglich der Lokalbahnen bestehen, ist durch die geschaffenen Einrichtungen denselben Rechnung getragen; es ist namentlich sehr anzuerkennen, daß man in's Auge gefaßt hat, für den Betrieb statt der ständigen Expeditoren Bahnagenten in Nebenerwerb in Betracht zu nehmen. Es wird das dazu führen, daß nicht eine Klasse von Beamten geschaffen wird, die nicht genügend beschäftigt ist, die aber doch voll bezahlt werden muß. Ich glaube also, daß gerade dieser eine Umstand für die Rentabilität der Lokalbahnen von hervorragender Bedeutung sein wird.

Wir haben das System der Staatsbahnen bisher deswegen auch nicht zu beklagen, weil, wie der Herr Referent schon dargelegt hat, die Rente der Lokalbahnen eine solche

ist, daß der Staat sich hiemit befriedigt erklären kann, daß man sagen kann, der Staat hat im Großen und Ganzen mit den Lokalbahnen bisher ein ganz gutes Geschäft gemacht; denn wenn heut zu Tage eine Kapitalsanlage mit 4,04 Prozent rentirt, so kann sie immerhin als eine gute betrachtet werden, insbesondere eine solche, welche von dem Prinzip ausgeht, daß zunächst hier das öffentliche Wohl in Betracht kommt.

Nun, meine Herren, will ich auf einige einzelne andere Punkte nicht mehr eingehen; es ist klar, daß bei einem Gegenstande, wie der vorwüfliche ist, der einzelne Abgeordnete in die Lage kommt, speziell die Bedürfnisse seines Bezirkes hervorzuheben und mit allen Mitteln anzustreben, daß zunächst die Bedürfnisse dieses Bezirkes befriedigt werden. Meine Herren! Es wird hiebei auch nicht fehlen, daß uns der Vorwurf gemacht wird, als würden wir in solchen Dingen allzu lokalpatriotisch verfahren. Meine Herren! In gewisser Beziehung mag ja der Vorwurf richtig sein, im Ganzen aber nicht; denn, meine Herren, das Wohlbefinden der einzelnen Theile eines Landes hat immer auch Einfluß auf das Wohlbefinden des Ganzen. Es ist das ja, wenn ich daran erinnern darf, von einem bekannten Römer recht drastisch einmal bei einer wichtigen Gelegenheit dargelegt worden.

Nun, meine Herren, können wir ja vielleicht zugeben, daß die Entwicklung der modernen Verhältnisse, namentlich die Verkehrsentwicklung, in manchen Gegenden manche Wunden geschlagen hat. Nun, meine Herren, ich glaube, durch dasselbe Mittel, durch dieselben Verkehrsmittel, durch welche diese Wunden geschlagen wurden, sollen sie auch wieder geheilt werden, und, meine Herren, insofern betrachte ich auch die Lokalbahnen als ein wichtiges Mittel im volkswirtschaftlichen Interesse, im Interesse der Gefundung kranker Theile oder solcher Theile, bezüglich welcher Gefahr besteht, daß sie krank werden. Ich meine also, daß ein einzelner Abgeordneter, der ja für seine Gegend zunächst eintreten wird, weil er deren Bedürfnisse am meisten kennt, doch den Vorwurf, hier nicht das Wohl des Ganzen im Auge zu haben, nicht verdient; denn, meine Herren, wie hervorgehoben, das Wohl der einzelnen Theile hängt innig mit dem Wohl des Ganzen zusammen.

Meine Herren! Wenn wir von diesem Gesichtspunkt aus mit der Mäßigung, wie sie im Ausschusse zu Tage getreten ist, uns an die Berathung der Vorlage nun machen, glaube ich, hoffen zu dürfen, daß auch diese Vorlage zum Wohle des Ganzen ausschlagen wird.

(Rufe links: Bravo!)

**Präsident:** Herr Abgeordneter Maison!

**Maison:** Gestatten Sie mir, meine Herren, mit einer persönlichen Bemerkung meine Ausführungen zu beginnen. Ich hatte die Absicht, bei der Lokalbahndebatte meiner Rede diejenige Form zu geben, welche ich für den Lokalbahnbau als sehr ersprießlich erachte, nämlich das gemischte System. Unser sehr verehrter Herr Präsident war so liebenswürdig, mir in Rücksicht auf eine von mir beabsichtigte dringliche Reise zu gestatten, in der Generaldiskussion neben einigen allgemeinen Gesichtspunkten auch in ganz kurzer Weise einige Spezial-Desideria meines Wahlkreises bezüglich der Bahnverbindungen zu streifen. Unter vielem Dank für dieses Entgegenkommen aber habe ich mich entschlossen, heute streng im Rahmen der Generaldiskussion zu verbleiben und meine Reise noch einmal zu verschieben, um bei den bezüglichlichen

Petitionen, wie die anderen Herren Kollegen, auch meine Wünsche vorzubringen.

Zur Sache selbst, meine Herren, kann ich an die Bemerkungen meines sehr verehrten Freundes, des Herrn Korreferenten Wagner, anknüpfen, welcher sich in ausführlicher Weise über das System des Lokalbahnbaues geäußert hat und dabei meiner Empfindung nach mit etwas zu wenig Wärme für das allenfallsige Eingreifen der Privatbauthätigkeit sich ausgesprochen hat. Meine Herren! Man kann ein Anhänger der Staatseisenbahnen im Großen sein, man kann um deswillen aber doch die Nothwendigkeit des Eingreifens der Privatbauthätigkeit dann anerkennen müssen, wenn eben diejenigen Wünsche, welche man für berechtigt erkennt, in absehbarer Zeit und zu der Zeit, in welcher sie nothwendig für die bezüglichen Gegenden sind, nicht durch den Staat zur Ausführung gelangen. Meine Herren! Ich siehe, wie die Herren Kollegen wissen, seit ziemlich langen Jahren mitten in Verkehr und habe, je älter ich werde, gelernt, in Verkehrsdingen überhaupt keinem Dogma zu huldigen; es gibt für mich kein absolutes Staatsbahnsystem, ebenso aber auch bei Lokalbahnen keine absolute Privatbauthätigkeit. Meiner Ueberzeugung nach müssen diese Dinge nach den bezüglichen bestehenden Verhältnissen, nach der Nützlichkeit und den Erfordernissen, wie sie die Zeit bringt und gibt, beurtheilt und erledigt werden. Ich habe mich daher außerordentlich sympathisch berührt gefunden von einer Erklärung, die Seine Excellenz der Herr Staatsminister im Eisenbahnausschusse abgegeben haben und die dahin ging, daß Seine Excellenz und daher auch die k. Staatsregierung eine Gegnerschaft gegen das gemischte System in keiner Weise zugibt. Es deckt sich das vollständig mit denjenigen Aeußerungen, die Seine Excellenz der Herr Staatsminister schon bei früheren Beratungen von Lokalbahnvorlagen im Ausschusse sowohl wie in der Kammer in ausführlicher und ganz präziser Weise gemacht hat, und die Innehaltung dieses gemischten Systems, meine Herren, wird wohl auch, wie die Verhältnisse bei uns liegen, nach eingehender Prüfung der jeweils einschlägigen Verhältnisse das Richtige sein. Ich, meine Herren, habe kein weiteres Interesse an dem Eingreifen der Privatbauthätigkeit bei Eisenbahnbauten als das, daß einerseits die Industrie hiedurch zu dem Blühen gebracht werden kann, das wir ihr Alle im Interesse unseres Vaterlandes wünschen, und hauptsächlich, daß andererseits diejenigen Gegenden, denen Jedermann die Berechtigung zum Bahnbau zuerkennt, bei denen Jedermann bedauert, daß diese Bahnen aus äußeren Verhältnissen zur Zeit nicht gebaut werden können, bei denen man aussprechen muß, daß, wenn die Möglichkeit vorhanden wäre, sie jetzt zu bauen, sie wohl in dem jetzigen Entwurf oder einen spätern aufgenommen würden, daß aber die Verhältnisse dazu nicht angezeigt erscheinen, das jetzt zu thun, für all' diese Bahnlinien, glaube ich, müßte mindestens der Grundsatz festgehalten werden, daß die Privatbauthätigkeit nicht ausgeschlossen wird, und hierin stehe ich auf etwas anderem Standpunkt, wie der Herr Korreferent. Bei aller Anerkennung der Tüchtigkeit der Staatsbahnverwaltung in Bezug auf Bauten und Betrieb, bei aller Anerkennung des Sages, daß große monopolisirte Verkehrsunternehmungen besser durch den Staat gemacht werden, bei aller Anerkennung der Sage, die der Herr Korreferent in dieser Richtung ausgesprochen haben, muß ich doch sagen: das kombinirte System ist für unser Land und unsere Verhältnisse und besonders für einzelne Linien wohl nicht zu umgehen, sondern zu empfehlen.

Meine Herren! Die Regierung hat ja immer nicht nur die Möglichkeit, sondern auch die Gelegenheit, bei Ertheilung

irgend einer Concession diejenigen Bestimmungen mit in die Concession aufzunehmen, welche ihr nothwendig erscheinen, um ihren Standpunkt sowohl wie die Interessen der bezüglichen Bevölkerung und der Gesamtheit in ausgiebigster Weise zu schützen und aufrecht zu erhalten. Ich bin mit dem Herrn Korreferenten, Herrn Abgeordneten Wagner, einverstanden, wenn er sagt, daß es ihm ganz gleich sein kann, ob die Krankheit irgend einer Gegend, die er als durch die neueren und modernen Verkehrsverhältnisse verursacht und durch die gleichen Verhältnisse als heilbar hingestellt hat, ob, sagte er, diese Krankheit durch den Staat oder durch einen Privaten geheilt wird; das gebe ich ihm zu. Aber, meine Herren, die Krankheit muß geheilt werden, bevor der Kranke stirbt; das ist doch sehr nothwendig,

(Geiterkeit)

und wenn der Staat eben nicht die Gelegenheit hat, als Arzt einzugreifen, bevor der Kranke todt ist, so, glaube ich, ist es ein Gebot der allgemeinen Menschenliebe, daß man dann einen Privatarzt kommen läßt, um ihn zu heilen.

(Zustimmung.)

Im Uebrigen sind wir ja auf dem Wege schon ziemlich nahe zu demjenigen Gedankengang gekommen, den ich mir jetzt kurz zu entwickeln erlaube, zu dem nämlich, der Gegend es zu erleichtern, bei dem Bau von Lokalbahnen diejenigen Vorbedingungen zu erfüllen, welche von Seiten unserer Gesetzgebung und durch längere Uebung erforderlich werden.

Wenn sich die Herren an die Vorschriften erinnern, die das Lokalbahngesetz vom Jahre 1869 erfordert hat von den Interessenten, und dagegen die loyale Handhabung, die jetzt Platz gegriffen und die auch durch das Gesetz vom Jahre 1882 angebahnt war, in's Auge fassen, werden Sie mir zugeben, daß man allgemein zu der Einsicht gekommen ist, man dürfe den Bau von Lokalbahnen nicht erschweren durch unerschwingliche oder sehr schwer lastende Beitragsleistungen, sondern man müsse diesen nach Möglichkeit Erleichterungen schaffen. Ich glaube, meine Herren, das liegt auch im Wesen und im ganzen Sein des Lokalbahnbaues, und hauptsächlich liegt es im Nutzen, den die Lokalbahnen bringen sollen, wenn einer Gegend es erleichtert wird, die Bahn zu bekommen. Ich bin ja hier, meine Herren, ich kann das sagen, um auch auf diese Seite der Frage zu kommen, durchaus nicht ängstlich. Es hat mich lebhaft interessiert, was vom Herrn Referenten und von Seite der k. Staatsregierung uns in der Vorlage bekanntgegeben worden ist. Es hat mich, sage ich, auch interessiert, zu sehen, wie nutzbringend und wie wohl angelegt das in den Lokalbahnen stekende Kapital sich rentirt. Meine Herren! Wenn sich daselbe weniger rentiren würde, so wäre mir das ziemlich gleich. Ich würde daraus durchaus keine ungunstigen Schlüsse ziehen hinsichtlich des Nutzens von Lokalbahnen, und diese wären daraus auch nicht zu ziehen. Wie oft, meine Herren, ist es bei dem Bau einer einzelnen Lokalbahn vorgekommen, daß man eine Rente von ganz annehmbarer Höhe erwartet hat, und diese Rente traf nicht ein, während andererseits bei Projektirung anderer Linien im Voraus eine ganz minimale Rente angenommen wurde, während dann die Rente weit über die Erwartungen hinausgegangen ist. Das beweist, meine Herren, gar nichts Anderes, als daß diejenigen Gegenden, die die Vorbedingungen zu einer erprießlichen Verkehrs-entwicklung in sich tragen, durch die Bahnen diesen Verkehr bekommen werden, und daß jede Bahn durch das Steigen der Preise von Liegenschaften, durch die Vermehrung der Arbeitsgelegenheit und durch den vermehrten Verkehr, der

von auswärts nach und von der von der Bahn durchschnittenen Gegend zum wachsenden Wohlstande des Landes beiträgt; das ist gewiß nicht zweifelhaft; ebenso wenig zweifelhaft aber ist, daß in Rücksicht hierauf es nicht darauf ankommen kann, ob die für Bahnbauten aufgewendeten Summen höher oder niedriger bemessen werden.

Meine Herren! Es haben ja andere Länder, die lange nicht auf der Entwicklungsstufe stehen, wie wir, und die erst in den letzten 20 bis 30 Jahren zu einem richtigen Vordwärtsschreiten gelangt sind, in Bezug auf die Lokalbahnen außerordentlich viel gethan. Ich erinnere an Italien und an die Bahnen in der Lombardei, bei welchen mit einer Concessionierungsfreundlichkeit der Regierung vorgegangen wurde, deren gute Folgen die heutigen Bewohner, Handel, Industrie und Gewerbe in der dortigen Gegend auf das Wohlthätigste empfinden. Dort ist ein Weg hergestellt, das mit wenigen Ausnahmen so außerordentlich günstig auf den Wohlstand der Lombardei eingewirkt hat, daß wir uns nur wünschen können, daß auch bei uns mit der Zeit in derartig reichlicher Weise der Lokalbahnbau gefördert wird.

Ich habe diese allgemeinen Bemerkungen vorausschicken wollen, um alsdann eine Frage noch in Anregung zu bringen, die, wenn sie nicht in der Generaldiskussion berührt wird, wohl bei den Beratungen dieser Landtagsession nicht mehr zur Behandlung kommen könnte, und die in innigem Zusammenhang steht mit denjenigen Ausführungen, die der Herr Korreferent soeben gemacht hat und die ich mir erlaubt habe, Ihnen darzulegen.

Meine Herren! Ich spreche von einer Bahnverbindung von München nach dem Kochelsee, vulgo Wolfratshausen—Kochel genannt. Ich sage den letzten halben Satz nicht umsonst, meine Herren, und ich werde in meinen weiteren Ausführungen wohl noch weiter darauf kommen. Es ist den Herren bekannt, daß gelegentlich eines andern Etats bereits aus jener Gegend Petitionen vorliegen, welche eine Besprechung dieser Angelegenheit hätten nahelegen können. Es ist damals nicht dazu gekommen. Ich gestatte mir nun, den dringenden Wünschen der Bewohner derjenigen Stadt, die hier zu vertreten ich die Ehre habe, nachkommend, in kurzen Worten darauf hinzuweisen, um voraussichtlich damit meine Ausführungen zu schließen, daß ich an Seine Excellenz den Herrn Staatsminister die Bitte richten werde, auf meine dießbezügliche Anfrage mir eine freundliche Antwort zu ertheilen.

Es ist nämlich die Verbindung Wolfratshausen nach dem Kochelgebiet eigentlich, das will ich zugeben, erst in das Bewußtsein der Bevölkerung Münchens in dem Maße getreten, als man nach Eröffnung der Bahn München—Wolfratshausen sah, welch' wunderbare Gegend hier erschlossen wurde und welch' großer Verkehr sich auf dieser Bahn bewegt, dann kam zum Ausdruck, was längst im Bewußtsein der Bevölkerung geschlummert hat, daß hier eine Bahn vorliege, die im eigensten Interesse von München nothwendig werden würde, die eine Ausflugsbahn par excellence werden wird, und die den Fremdenverkehr in München in außerordentlicher Weise heben wird. Meine Herren! Wenn man von München aus an einem Tage den Kochelsee und den Walchensee erreichen kann, wenn man den Herzogstand besteigen kann und Abends wieder in München zurück ist, wird das für sehr viele erholungsbedürftige Münchener selbst sowohl, wie auch für eine Anzahl von Fremden zu einer Anregung werden, die in einer Weise benützt werden wird, daß dieselben nach Tausenden per Woche vielleicht zählen würden, wenn nicht nach Zehntausenden.

Meine Herren! Diese Verbindung hat für München ganz gewiß eine hohe Bedeutung, aber noch eine höhere für das Gebiet, welches sie München näher bringen soll, das ist das Kochelseegebiet. Deshalb nun, und ich will die Herren nicht zu lange aufhalten, wird durch das Comité, das sich seinerzeit dort gebildet hat, in einer Petition, welche bei Berathung des Stats des k. Staatsministeriums des Innern zur Verhandlung kam, in beweglicher Weise darauf hingewiesen, wie nothwendig hier eine Bahnverbindung im Interesse jener Gegend stattfinden müsse. Es wurde damals schon darauf hingewiesen, daß wir für die Kesselbergcorrection eine ganz bedeutende Summe, wenn ich nicht irre, über eine Million, in Aussicht genommen haben, daß diese Summe eigentlich als eine Ergänzung eines Schienenweges zum Kochelsee erschienen ist, weil sonst die Summe, die für den Kesselberg ausgegeben wird, nach der Meinung der Bewohner jener Gegend, ohne die Bahnverbindung kaum denjenigen Nutzen schaffen würde, der nothwendig ist.

Es ist nun von Seite einer Privatgesellschaft geplant worden, die Bahn von Wolfratshausen nach Kochel zu bauen, und es ist, soviel ich weiß, von Seite des k. Staatsministeriums vorerst die Concession dazu nicht ertheilt. Es steht mir nicht zu, mich irgendwie darüber zu äußern; es ist Sache des k. Staatsministeriums, es ist eine Verwaltungssache, und wir haben hier darüber nicht zu befinden. Aber Eines wird mir gestattet sein, zu bemerken: Für das Gebiet dort und für München selbst ist es ganz einerlei, wer die Bahn baut. Wenn der Staat sie bauen will, gut, so kann mir das nur lieber sein, wenn es rascher geht. Aber die Gegend braucht eine Bahn, die Kochelseegegend, deren Zustand Sie ja Alle kennen, deren Armuth Ihnen ja Allen bekannt ist. Die Gegend hat einen berechtigten Anspruch auf möglichst baldige Erledigung ihrer Wünsche, ganz abgesehen von den vorerst mehr idealen Wünschen, die in meinem Wahlkreise für die Herstellung dieser Bahn herrschen.

Nun liegt die Sache so: Die Vorbedingungen sind von der Gegend nicht erfüllt; die Staatsregierung konnte also dem Projekte Wolfratshausen—Kochel noch nicht nahe treten. Ja, meine Herren, soweit ich unterrichtet bin, sind eben in der dortigen Gegend die Vorbedingungen von einzelnen Gemeinden gar nicht erfüllbar. Die Leute seien so arm, wurde mir gesagt, daß sie die Grundabtretungen kaum werden beistelligen können. Und wenn hier ein weites Gebiet, das durch Jahre hindurch schon von der Mißgunst der Elemente und der Mißgunst der Lage geschädigt wird, durch einige Ausnahmsmaßregeln gerettet werden könnte, so würde ich dagegen gar nichts haben.

Es ist alsdann bezüglich dieses Projektes der Weg von Penzberg nach Kochel vorgeschlagen worden, im Anschluß an die bereits bestehende Linie. Auch hier möchte ich betonen, daß es uns gleich sein kann, welchen Weg die k. Staatsregierung wählen wird, um diese Verbindung zu schaffen. Wenn die k. Staatsregierung es besser findet, von Penzberg nach Kochel zu bauen, statt von Wolfratshausen nach Kochel, so werden wir ganz gewiß nichts dagegen einzuwenden haben. Wir werden ihr dankbar sein, für München sowohl, als hauptsächlich für das Gebiet, welches insbesondere in Frage kommt, wenn einer der beiden Wege gewählt würde.

Nach diesen Ausführungen nun bitte ich Seine Excellenz um freundliche Auskunft darüber, ob die k. Staatsregierung beabsichtigt, in absehbarer Zeit ein solches Projekt in Vorlage zu bringen.

Meine Herren! Das war dasjenige, was ich in Bezug auf Specialia für die heutige Berathung auf dem Herzen hatte. Es gäbe noch eine Masse Dinge, beispielsweise die Errichtung einer Straßenbahn von München nach Pasिंग mit der Fortsetzung nach dem Ammersee, ein Projekt, das für die Zukunft — ich will nicht prophezeien — aber das für die Zukunft, wie ich sicher bin, eine greifbare Gestalt annehmen wird. Aber ich habe versprochen, daß ich mich kurz fassen will, und es gehört sich auch, daß man derartige Zusagen einhält.

Ich habe nur noch einige Worte zu dem Gesetze selbst zu sagen, meine Herren! Ich werde den Anregungen Seiner Excellenz und denjenigen des Herrn Referenten gerne entsprechen. Ich werde mit Rücksicht darauf, daß, wie mir scheinen will, das Zustandekommen des Gesetzes zum Theil mit davon abhängen wird, daß dasselbe so, wie es aus den Ausschußverhandlungen hervorgegangen ist, angenommen wird, mit großem Herzen für das Gesetz stimmen. Wenn ich ein Bedauern dabei empfinde, so ist es das, daß ich in dem Gesetze nicht die doppelte oder dreifache Anzahl von Bahnen aufgenommen sehe. Meine Herren! Ich habe nämlich in Bezug auf Bahnverbindungen, seien sie lokaler oder anderer Art, ganz besondere Gesichtspunkte. Für mich gibt es keine überflüssige Bahn. Wir sind meiner Ansicht nach in einem Zeitalter, in welchem in wenigen Jahrzehnten die Eisenbahnen, sei deren Betrieb, welcher er wolle, sei es elektrischer oder Dampfbetrieb, die Stelle der Straßen vertreten werden, und wir werden sicher bald dazu kommen, die Lokalbahnen, durch die Macht des Verkehrs gedrängt, weiter auszudehnen.

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

**Der k. Staatsminister Freiherr von Crailsheim:** Meine Herren! Ich habe auf die Anregung des Herrn Abgeordneten Maïson bezüglich der Bahnverbindung mit Kochel zu antworten.

An und für sich bin ich einer Bahnverbindung mit Kochel durchaus nicht entgegen. Es fragt sich nur, in welcher Form dieselbe in's Leben zu rufen wäre. Es ist zunächst in Anregung gebracht worden, die Bahn von Wolfratshausen nach Kochel zu verlängern; allein diesem Projekte müßte ich entgegen treten. Es würde nämlich dadurch der Gesamtverkehr aus dem Hinterlande von Penzberg, welcher sich zur Zeit der Penzberg—Tuzinger Bahn zuwendet, der Wolfratshausener Bahn zugeleitet werden. Es würde also für eine bestehende Staatsbahn eine Konkurrenz geschaffen werden, und es widerspricht den maßgebenden Grundsätzen der Staatsregierung, in diesem Falle eine Privatconcession zu ertheilen. Die Lokalbahngesellschaft ist von dieser Sachlage in Kenntniß gesetzt und sie hat auch bereits in loyalster Weise die Erklärung abgegeben, daß sie unter den dargelegten Verhältnissen dieses Projekt nicht weiter verfolgen. Einer Privatbahn von Penzberg nach Kochel würde an und für sich dieses Bedenken nicht entgegen stehen. Dagegen fragt es sich, ob wir gut thun, den Betrieb einer Bahn von Penzberg nach Kochel in andere Hände zu legen. Andererseits ist auch noch zu berücksichtigen, daß die Einmündung der Bahn nach Kochel in Penzberg großen Schwierigkeiten unterliegen und voraussichtlich erhebliche Kosten verursachen wird. Es wird sich daher fragen, ob wir nicht in der Lage sind, den Bau der Bahn von Penzberg nach Kochel von Staatswegen übernehmen zu müssen. Wenn die weiteren Erwägungen zu diesem Resultate führen, so werden allerdings die Betheiligten die Grunderwerbungs-kosten auf-

bringen müssen. Das wissen die Betheiligten, und deswegen geben sie einer Privatunternehmung den Vorzug. Allein der Umstand, daß die Betheiligten Opfer bringen müssen, kann für uns kein durchschlagender Grund sein, um eine Bahn aus den Händen zu geben, von welcher wir glauben, daß sie besser in den Händen des Staates bleibe.

(Rufe: Sehr richtig!)

Die ganze Bahn wird ungefähr 13 Kilometer Länge haben, und es ist nicht anzunehmen, daß sich in der Gegend zwischen Penzberg und Kochel nicht genügende Mittel finden lassen, um die Grunderwerbungs-kosten für 13 Kilometer aufzubringen. Freilich wird, wenn der Staat die Sache in die Hand nimmt, hiedurch ein Aufschub hervorgerufen. Wir werden frühestens erst in etwa vier Jahren in der Lage sein, an das Projekt heranzutreten. Allein der Herr Abgeordnete Maïson haben selbst hervorgehoben, daß das Bedürfniß nach dem Projekt erst seit circa Jahresfrist zum Bewußtsein gekommen sei, und es wird daher doch nicht so vordringlich sein, um nicht einen Aufschub zu gestatten. Es scheint mir, daß der Kranke, welcher nach der Darstellung des Herrn Abgeordneten Maïson sich in Penzberg befindet, nicht sterben wird, wenn der Arzt erst in vier Jahren kommt.

(Weiterkeit.)

**Präsident:** Herr Abgeordneter Dr. Daller!

**Dr. Daller:** Meine Herren! Die große Bedeutung der Lokalbahnen für das wirtschaftliche Volksleben tritt ja von Jahr zu Jahr immer klarer und deutlicher hervor und daher ist auch das Drängen erklärlich, welches von so vielen Gemeinden und Orten an uns herankommt, um solche Bahnen zu erhalten. Ich bin im großen Ganzen ja damit einverstanden, daß die Eisenbahnverwaltung, respektive der Staat, soviel als möglich baut, und kann im Großen und Ganzen mich also dem System wohl anschließen. Aber andererseits, meine Herren, ist es doch auch klar, daß bei der Schnelligkeit unserer Zeit und bei der großen Masse der Bedürfnisse doch der Staatsbau für Lokalbahnen ein außerordentlich langamer genannt werden muß, selbst in der Annahme, daß der Staat das Mögliche leistet.

Wenn wir die Petitionen alle betrachten, meine Herren, die uns vorliegen, und die Schilderungen der Nothwendigkeit der Bahnen und die Schilderungen der Rentlichkeit derselben, so könnte man, die Wahrheit aller dieser Schilderungen vorausgesetzt, ja nur wünschen, daß diese Bahnen alle so schnell als möglich gebaut werden, und daher drängt sich die Frage immer mehr heran: wie verhält sich der Privatbahnbau zum Staatsbahnbau, oder, mit anderen Worten klarer und deutlicher ausgesprochen: von welchen Gesichtspunkten hat die k. Staatsregierung auszugehen bei Genehmigung von Privatbahnen? Meine Herren! Wir haben ein Beispiel vor uns, daß Privatbahnen, die ja nicht sehr günstig geschildert wurden, dennoch, mit Energie und Muth angegriffen und ausgeführt, sofort ihre Lebensfähigkeit erweisen. Ich darf nun an die Bahn Gotteszell—Biechtach erinnern, die durch die Energie eines unserer Herr Kollegen zu Stande gekommen ist, und die jetzt über die ganze Gegend bereits einen reichen Segen zu verbreiten beginnt. Es ist nicht nur die Industrie außerordentlich gehoben worden, sondern es sind neue Werke, Steinbrüche — wie soll ich sagen — eröffnet und angefangen worden, welche einen reichen Verkehr und reichlichen Arbeitsverdienst in die

Gegend brachten. Ich kann daher wohl sagen, daß, wenn die k. Staatsregierung etwa nicht die Genehmigung gegeben hätte, damit der Gegend ein großer und schwerer Schaden wäre zugefügt worden. Die k. Staatsregierung hat aber hier mit großer Liberalität nicht nur die Genehmigung gegeben, sondern auch sonst nach Möglichkeit das Unternehmen unterstützt.

Nur eine Frage ist sehr schwierig, meine Herren, nämlich die Konkurrenz einer etwa gewünschten Lokalbahn mit der Staatsbahn. Es ist wahr, daß der Staat als solcher der Natur nach und auch auf Grund der bestehenden Gesetze die Genehmigung zu jeder Privatbahn zu geben befugt und berechtigt ist. Wenn nun aber der Staat fürchtet, daß eine solche Privatbahn der Staatsbahn irgendwie hineingeht in den Verkehr, daß sie geeignet ist, der Staatsbahn einen Verkehr zu entziehen, so wird schon die Frage viel schwieriger, und hier treten dann eben doch auch bestimmte Grundanschauungen hervor. Die Bahn selbst wird ja an und für sich nicht gebaut, um dem Staate eine Rente abzuwerfen, sondern sie wird gewünscht im Gesamtinteresse der Volkswirtschaft; das ist wenigstens der Hauptgrundgedanke, wenn uns auch das Weitere, eine gute Rente der Bahn, sehr angenehm ist. Wenn nun aber der Staat bei solchen Projekten, die an und für sich geeignet sind, etwa momentan der Staatsbahn allerdings einen Verkehr zu entziehen, deswegen, weil der Verkehr der Staatsbahn etwas beeinträchtigt erscheint, dann eine Genehmigung zu einer Privatbahn nicht geben würde, meine Herren, so hat das außerordentlich weitgehende Folgen. Es kann ja eine Gegend geben, die in der Peripherie draußen von Staatsbahnen umzogen ist, die aber, in der Mitte durchschnitten, außerhalb des Verkehrs steht, die eine Privatbahn erhalten könnte, die aber deswegen, weil an den Endpunkten etwa der Staatsbahn etwas entgeht, nun eine Bahn, die eine Privatgesellschaft bauen würde, nicht erhält. Das, meine Herren, scheint mir hart; ich gebe aber zu, daß in dieser Frage ein allgemeines Prinzip außerordentlich schwer aufzustellen ist; denn wenn ich etwa sagen würde, was man manchmal thut, daß jede Bahn, die eine Privatgesellschaft zu bauen sich bereit erklärt, vom Staate genehmigt werden müßte, dann würde ich ja viel zu weit gehen; dann würde ich allerdings vielleicht nicht einmal die einzelnen Interessen der Bewohner der Gegend besonders stark fördern, sondern ich würde den Staat schwer schädigen, weil solche Privatkonkurrenzbahnen, die an und für sich geeignet sind, einen reichen Verkehr an sich zu ziehen, von unternehmungslustigen Kapitalisten sehr gerne gebaut werden. Ich möchte aber doch in dieser Beziehung gewisse Schranken nach beiden Seiten hin gezogen wissen, nämlich daß der Haupt Gesichtspunkt darauf gelegt werde, Bahnen für solche Gegenden, die jetzt noch außerhalb des Verkehrs ziemlich weit abliegen, zuzulassen, wenn sie auch Mitglieder zwischen zwei Staatsbahnen sind, und so ihre Interessen zu fördern.

Meine Herren! Es ist ja dabei auch zu erwägen, daß gerade durch solche Bahnen den Staatsbahnen selbst wieder ein großer Verkehr zugeführt wird. Ich weiß ja wohl, Seine Excellenz wissen längst, was ich meine und wie ich zu diesem Gedanken durch eine Spezialität gebracht worden bin. Es ist ein schon längst bestehender Wunsch, daß eine Verbindung der Stadt Wasserburg mit Ebersberg direkt herbeigeführt werde. Nun ist es ja richtig, wenn diese Bahn gebaut würde von der Stadt Wasserburg aus nach Ebersberg, so würde Manches der Staatsbahnstrecke Wasserburg—Rosenheim und Rosenheim—Grafing entgehen. Allein, meine Herren, wenn die auch wohl der

Fall wäre, so würden andererseits in Grafing selbst der Bahn gerade durch eine solche Lokalbahn so außerordentlich viel neue Güter zugeführt werden, daß ein anderer Entgang dadurch reichlich aufgewogen wird. Die Frage ist nun die, ob etwa eine solche Bahn der Staat selbst bauen, oder ob er eine Gesellschaft bauen läßt. Wenn der Staat selbst baut oder seinerzeit zu bauen geneigt sein wird, so ist das gut und recht; aber andererseits tritt dann der Nachtheil hervor, daß dann eine solche Gegend vielleicht noch Jahrzehnte lang warten muß.

Ich habe auf dieses Beispiel nur exemplifizirt, weil ich allerdings persönlich dafür interessiert bin, aber ich kann die Sache bis jetzt für den Augenblick noch nicht als so vordringlich hinstellen, weil erst, wovon später zu reden sein wird, die Frage der Bahn Grafing—Ebersberg zu lösen sein wird. Mich hat aber gerade dieser Fall zu diesen allgemeinen Erwägungen veranlaßt, und ich bin der Meinung, daß bei allen diesen Fragen doch zunächst das Bedürfnis der Gegend in's Auge zu fassen sei, und daß nicht die strenge Konkurrenz der Staatsbahn gegenüber Privatbahnen allzuehr hervortreten soll, obwohl, wie ich vorhin schon gesagt habe, auch hierin ein allgemeines Prinzip nicht ausgesprochen werden darf, sondern ich dem Staate das Recht gerne zuerkenne und eben eine billige Würdigung sowohl der Interessen der Staatsbahn, als auch der Interessen der einzelnen Gemeinden und der Gegenden durch den Staat bringend wünsche.

Das ist ein für die weitere Entwicklung, wie ich glaube, überaus wichtiger Gesichtspunkt; denn so viel ist klar, meine Herren, das Verlangen nach Lokalbahnen tritt immer mehr hervor. Es werden daher einzelne Unternehmer sich, wenn nur eine ein bischen sichere Rente sich herausrechnen läßt, bereit erklären, Privatbahnen zu bauen, und auch die Gegend selbst wird dazu Opfer bringen, um schneller zum Betriebe der Bahn zu gelangen, die der Staat absolut nicht so früh herstellen kann. Es haben ja Seine Excellenz erklärt, daß bei dem verfügbaren Personal und den Arbeitskräften es unmöglich ist, vor dem Jahre 1897 alle die Arbeiten fertig zu bringen, für welche jetzt Kredite bereits bewilligt sind, und ich gebe das gerne zu; ich möchte aber auch anderweitig eben das angeregt wissen, daß bei einzelnen solchen Linien, deren Möglichkeit der Durchführung anerkannt wird, die dringendst gewünscht werden und die dem Staate im Ganzen und Großen keinen Nachtheil bringen können, daß da der Privatbauthätigkeit vielleicht noch einige weitere Schranken eingeräumt werden, weil allerdings heutzutage bei dem außerordentlichen Verkehr, bei dem Drängen der verschiedensten Bedürfnisse es höchst wünschenswerth ist, daß die Gegenden möglichst zahlreich an den Verkehr angeschlossen werden. Das, meine Herren, findet man überall, daß heutzutage eine Gegend, die vom Bahnverkehr ganz ausgeschlossen ist oder doch nur unter schwierigen Verhältnissen eine Bahn benützen kann, wirtschaftlich absolut zurückkommt. Es kann eine solche Gegend ihre Produkte nicht mehr richtig absetzen, der Verkehr ist außerordentlich schwierig für die Leute selbst, und es haben sich eben in dieser Beziehung die Zeiten so geändert, daß man den Bedürfnissen Rechnung tragen muß und der Staat nach meiner Anschauung mit all' den Mitteln, die ihm irgend gesetzgeberisch, verwaltungsrechtlich und auch materiell zu Gebote stehen, dahin wirken muß, die Gegenden, die bisher noch ausgeschlossen sind, in den Verkehr zu ziehen, und wenn er es selbst durch seine eigenen Mittel und Organe nicht thun kann, daß er dann der Privatthätigkeit ein erweitertes Feld einräumt.

Dies ist meine Meinung, die auszusprechen ich mich für verpflichtet hielt.

**Präsident:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Freiherr von Soden-Fraunhofen.

**Freiherr von Soden-Fraunhofen:** Meine Herren! Nur einige Worte über die Frage, die eben in der Diskussion steht, die Frage: welches System man bei den Lokalbahnen auszuführen, beziehungsweise einzuhalten habe, ob der Staat solche Bahnen bauen soll, oder ob die Privatgesellschaften thun sollen?

Ich war von jeher ein Anhänger des Staatsbahnbau-systems auch bei den Lokalbahnen, und wenn Sie mich fragen, weshalb, so erlaube ich mir zu wiederholen, was ich bei Verathung des Eisenbahnetats auszuführen mir erlaubte. Der Grund hiefür ist der: Wenn man der Privatindustrie den Lokalbahnbau überläßt, so wird die Folge sein, daß nur solche Bahnen gebaut werden, welche sich rentiren; nicht-rentable Bahnen wird diese nicht übernehmen, und bei solchen muß dann immer der Staat eintreten. Und was ist dann die weitere Folge? Der Staat hat die schlechten Bahnen zu bauen, und die guten baut die Privatindustrie. Das, meine Herren, kann man nicht wollen. Denn wenn der Staat die schlecht rentablen Bahnen bauen soll — und das wollen Sie ja, Sie wollen ja, daß gerade in jenen Gegenden Lokalbahnen gebaut werden, die als hilfsbedürftig zu betrachten sind — wenn, sage ich, der Staat diese Bahnen zu bauen hat, dann muß man es ihm überlassen, auch die rentablen zu übernehmen. So ist auch verfahren worden, und ich glaube, so ist es recht, und man soll es dabei belassen.

Es ist nun allerdings richtig, daß in dem grundlegenden Lokalbahngesetze vom 28. April 1882 es zugelassen war, daß auch Privatunternehmungen hier eintreten, und zwar in der Weise, daß in gewissen Fällen auch Staatszuschüsse à fond perdu zur Durchführung derselben als zulässig erachtet wurden. Dieses letztere System mit Staatszuschüssen ist aber nicht in Wirksamkeit getreten. Ein Versuch hiezu wurde zwar gemacht, er ist aber an dem Widerspruch der Kammer gescheitert. Es hat sich um Erbauung der Bahn von Reichenhall nach Berchtesgaden gehandelt; für diese sollte der Staat à fond perdu 340,000 M. zuschießen. Die Kammer hat sich aber darauf nicht eingelassen, so daß der Staat sich veranlaßt gesehen hat, diese Bahn selbst zu bauen. Was war das Resultat hievon? 340,000 M. sind erpart worden, und die Bahn trägt jetzt 6 Prozent; die 2 Prozent Zinsen über die normale Verzinsung ergeben bei einem Baukapital von 1½ Millionen einen Ueberfluß von 30,000 M. Der Staat hat also in Folge des eigenen Baues eine einmalige Ersparniß von 340,000 M. und daneben einen jährlichen Nutzen von 30,000 M. bei dieser einzigen Bahn zu verzeichnen. Ich meine, dieses Beispiel allein dürfte schon Veranlassung genug geben, recht vorsichtig zu sein, wenn einmal in einem Ausnahmefalle — und das möchte ich ja auch nicht ferne gehalten wissen — wenn einmal in einem Ausnahmefalle anstatt des Staatsbaues der Privatbahnbau zugelassen wird.

Ich habe deshalb mit großer Freude gehört, daß im betreffenden Ausschusse Seine Excellenz der Herr Staatsminister sich dahin geäußert haben, er werde künftig mit noch mehr Vorsicht vorgehen, wenn es sich darum handelt, eine Lokalbahn der Privatindustrie, hier in specie der Lokalbahngesellschaft zu überlassen. Das ist vollberechtigt nach meiner Ueberzeugung. Denn auch bezüglich der Bahnen, die diese Gesellschaft in Bayern gebaut hat, können nach

meiner Ansicht begründete Zweifel bestehen, ob es nicht besser gewesen wäre, wenn sie der Staat selbst gebaut hätte. Es sind dieß zunächst die Linien Bieffenhofen — Füssen und Murnau — Partenkirchen. Diese beiden Linien rentiren sich recht gut, wie die Jahresberichte der Gesellschaft ergeben. Es haben diese Privatbauten auch den Nachtheil, daß, da es sich ja um die Fortsetzung von Staatsbahnliesen handelt, es für das reisende Publikum immer etwas Mißliches hat, von einer Bahn auf eine andere überzugehen. Der Staat aber ist dabei auch immer beengt mit dem Ausbau seiner eigenen Linie, und dieß ist gewiß ein weiterer Nachtheil. Wir sehen dieß z. B. gerade bei der genannten Bahnliese Bieffenhofen — Füssen. Im Lokalbahngesetzentwurf findet sich die Linie Kempten — Pfronten. Ich bin überzeugt, daß, wenn die Lokalbahn Bieffenhofen — Füssen sich nicht in Privat Händen befände, die erstgenannte Lokalbahn bis Füssen fortgesetzt würde. Lediglich aus Rücksicht für die Privatbahn — so vermute ich — soll dieß unterlassen werden, und dieß ist gewiß auch nicht im Interesse der betheiligten Gegend. Wir haben einen ähnlichen Fall bei derselben Privatbahn. Es handelt sich um eine Fortsetzung der Linie von Landsberg über Schongau hinaus. Auch hier kommt man wieder — entschuldigen Sie den Ausdruck — in's Gäu der Lokalbahngesellschaft und ist wieder gebunden in der Richtung der Fortsetzung.

Dieß sind nur so ein paar praktische Fälle, die beweisen, daß es im Allgemeinen richtig ist, wenn der Staat, abgesehen von der Frage der Rentabilität, auch aus anderen Gründen den Lokalbahnbau selbst in die Hand nimmt. Am deutlichsten zeigt sich dieß bei der Wolfratshausener Bahn, die heute schon in die Diskussion gezogen wurde, hinsichtlich der Frage des Anschlusses einer Bahn von Kochel her, ob diese nach Wolfratshausen oder nach Penzberg zu führen ist. Es kann kein Zweifel darüber sein, daß es für die betreffende Gegend das Erwünschteste wäre, daß von Kochel nach Wolfratshausen gebaut würde. Warum, meine Herren, geschieht dieß nicht? Einfach weil die Bahn von München nach Wolfratshausen nicht Staatsbahn, sondern Privatbahn ist; der Herr Minister hat vollkommen Recht, er kann der bestehenden Staatsbahn Penzberg — München nicht Konkurrenz machen dadurch, daß er von Kochel aus an die Privatbahn in Wolfratshausen anschließen läßt. Naturgemäß wäre dieser Anschluß, und dieser wird lediglich deshalb nicht ausgeführt, weil es sich dort um eine Lokalbahn handelt. Im vorliegenden Falle bin ich der Meinung, daß wohl nichts Anderes übrig bleibt, als daß der Staat hier von seinem Einlösungsrechte Gebrauch macht und die Bahn von München nach Wolfratshausen erwirbt. Dann kann die Fortsetzung nach Kochel bewerkstelligt werden.

Es ist dankbar anzuerkennen, daß in all' den Fällen, wo die Lokalbahngesellschaft zugelassen wurde, die Concession so gestaltet ist, daß der Staat das Einlösungsrecht zu entsprechendem Preise hat.

Meine Herren! Entschuldigen Sie, daß ich zur Generaldiskussion noch gesprochen habe. Sie erinnern sich vielleicht, daß ich mehrfach schon die Hand im Spiele hatte, wenn es sich um die Frage gehandelt hat: Soll der Staat oder die Privatindustrie bauen? Ich glaube den Nachweis geliefert zu haben aus den angeführten Fällen, daß es praktischer, zweckmäßiger und gerechter ist, wenn der Staat selber baut; gerechter deswegen, weil es dem Staat nicht zuzumuthen ist, nur die schlechten Bahnen zu bauen und die guten der Privatunternehmung zu überlassen.

Ich wiederhole: Ich glaube, daß es sehr angezeigt ist, wenn Seitens der k. Staatsregierung mit großer Vorsicht zu Werke gegangen wird, wenn einmal ausnahmsweise — und das will ich nicht ausgeschlossen haben — eine Privatlokalbahn gebaut wird, und ich kann der k. Staatsregierung nur empfehlen, diese Vorsicht auch künftig recht sehr walten zu lassen.

(Rufe: Bravo!)

**Präsident:** Für die Generaldiskussion ist Niemand mehr zum Worte gemeldet; ich schließe dieselbe.

Nach Art. 40 der Geschäftsordnung zur Berichtigung einer Thatfache hat das Wort der Herr Abgeordnete *M a i s o n*.

**Maisson:** Meine Herren! Seine Excellenz haben in seiner Antwort darauf hingewiesen, daß ich behauptet hätte, es sei das Bewußtsein von der Nothwendigkeit der Bahn *Wolfratshausen—Kochel* erst seit einem Jahre lebendig geworden. Das ist nur zum Theile richtig. Ich habe aber auch dabei die Einschränkung gemacht, daß man zuerst in *München*, wo die Erkenntniß Platz gegriffen hat, welch' wunderbare Gegend durchschnitten werde, dieses Bedürfniß seit der Eröffnung gefühlt hat; aber ich habe auch gesagt, daß — der stenographische Bericht wird das ja ausweisen — die dortige Gegend schon längere Zeit das Bedürfniß fühlte. So oder ähnlich habe ich gesagt. Jedenfalls aber habe ich eine Unterscheidung zwischen den beiden Interessenten hergestellt. Wenn ich noch anfügen darf: Wenn die Diagnose Seiner Excellenz bezüglich des Schwerkranken zutreffend ist, so wünsche ich, daß er auf medizinischem Gebiete noch mehr Gelegenheit habe, zum Heile der Menschheit für Schwerkranke zu wirken.

(Heiterkeit.)

**Präsident:** Das Schlußwort hat der Herr Referent.

**Meindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Die Generaldiskussion hat sich vorzüglich an eine Frage angeklammert, welche auch im Ausschusse besprochen wurde, wie ich bereits Eingangsdargegeben, nämlich an die Frage, ob die Lokalbahnen der Staat bauen oder ob der Privatbauthätigkeit ein größeres Feld eingeräumt werden soll. Einzelne der Herren, welche zum Worte gekommen, haben sich mehr der Staats- und andere mehr der Privatbauthätigkeit zugeneigt. Ich kann nur wiederholen, daß man im Ausschusse prinzipiell dafür war, daß die Lokalbahnen durch den Staat gebaut werden, und daß Seine Excellenz ausdrücklich erklärt haben, auch Concession an Privatgesellschaften zu ertheilen, wenn es angezeigt erscheine.

Herr Baron von *Soden-Fraunhofen* hat in seiner Erörterung geglaubt, daß die Linie *Rempten—Pfronten*, welche im Entwürfe steht, jedenfalls bis *Füssen* fortgesetzt würde, wenn nicht die Lokalbahngesellschaft eine Linie von *Oberdorf* nach *Füssen* gebaut hätte. Es ist das immerhin fraglich. Wenn man mit den lokalen Verhältnissen so nahe vertraut ist, wie ich, so muß ich sagen: Es ist immerhin fraglich. Denn wenn man Anschluß nach *Tirol* sucht von *Pfronten* aus, so geht derselbe direkt durch das *Wilsthal* und nicht über *Füssen*. Richtig ist ja, daß die Lokalbahn *Oberdorf—Füssen* sich viel günstiger gestaltet hat in ihren Erträgen, als früher angenommen wurde. Und jetzt ist man allerdings der Meinung, daß der Staat nicht säumen darf, die Linie *Pfronten—Rempten*

zu bauen, damit nicht noch mehr Verkehr an diese Privatbahn übergehe. Der Schluß, den der Herr Baron von *Soden* gezogen hat, kann ja nicht als ein ganz unrichtiger bezeichnet werden. Aber ich möchte deßhalb doch nicht, daß man die Concessionirung von Privatbahnbauten zu sehr einschränke; denn es handelt sich nicht bloß um das Zustandekommen solcher Lokalbahnen, welche sich als Bedürfniß herausstellen, sondern es handelt sich auch um das schnelle Zustandekommen, und dieses raschere Zustandekommen wird nur dadurch erreicht, daß man der Privatbauthätigkeit Spielraum läßt. Die Lokalbahn *Oberdorf—Füssen* zum Beispiel wäre heute noch nicht gebaut, wenn sie der Staat hätte bauen sollen. Nun ist sie aber durch die Lokalbahngesellschaft sehr schnell gebaut worden und ist jetzt, wie ich sagen kann, eine sehr große Wohlthat für die Gegend, und ist der Staatsbahn kein Schaden zugefügt worden.

Ich theile auch die Meinung, die geäußert worden ist — der Herr Kollege *Dr. Daller* hat das gethan —, daß man Seitens des Staates nicht zu ängstlich sein soll aus Besorgniß, es könnte einer Staatsbahn etwas an Verkehr entzogen werden. Ich stehe auf dem Standpunkte, der heute schon geäußert worden ist: Es ist nothwendig unter den gegenwärtigen Verhältnissen, daß die Bahnen immer mehr ausgedehnt, daß immer mehr Linien geschaffen werden. Der Staat kann diese Linien nur in beschränktem Maße bauen, und darum darf man der Privatbauthätigkeit nicht allzu hinderlich im Wege stehen. Andere Bedenken sind nicht zu Tage getreten.

Ein absolutes System ist auf keiner Seite betont oder gefordert worden, sondern es ist ein gemischtes System gefordert worden, allerdings bei den Einen mehr nach links, bei den Anderen mehr nach rechts. Die goldene Mittelstraße wird auch hier das Beste sein.

**Präsident:** Wir treten in die Spezialdiskussion ein. Ueberschrift und Einleitungsworte bleiben noch zurück gestellt, ebenso die Einleitungsworte zu Art. 1, und ich setze nunmehr zur Diskussion aus

Art. 1 Ziff. 1.

Hier beantragt der XX. Ausschuß,  
für eine Lokalbahn von *Traunstein* nach  
*Ruhpolding* 820,600 *M.* zu bewilligen.

Hiezu einschlägig ist die Petition des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten der Stadt *Traunstein* (XVIII. Pet.-Verz. C Nr. 17).

Herr Referent!

**Meindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Die Linie, um die es sich handelt, soll eine Länge von 13,7 Kilometer erhalten, gegenüber einer Luftlinie von 11,9 Kilometer. Die Maximalsteigung, welche diese Bahn erhalten wird nach dem Projekte der k. Staatsregierung, ist 1 : 50. Der Gesamtaufwand für diese Linie ist veranschlagt auf 903,900 *M.* Es kommt also der Kilometer auf 68,700 *M.* Der Bau dieser Bahn gehört also zu den kostspieligeren. An den Gesamtkosten haben die Interessenten zu tragen 83,300 *M.* Die Rente, welche in Aussicht gestellt wird, wäre 2,4 Prozent. Ich habe bei dieser Linie, glaube ich, mich nicht sehr zu verbreiten. Es sind vorzüglich zwei Punkte, um die es sich handelt, nämlich das Eine ist der Ausgangspunkt der Linie, und das Andere ist die Frage der Anlage einer Station in *Siegsdorf*.

In Traunstein hat man ursprünglich eine Hauptbahn gewünscht; darauf war eine im Jahre 1888 an den Landtag gekommene Petition gerichtet. Es sollte eine Hauptbahn von Traunstein aus geführt werden mit dem Anschlusse an die Kufsteiner Linie. Nachdem man aber gefunden hat, daß eine Hauptbahn nicht zu erreichen wäre, will man nun eine Lokalbahn, und zwar eine Lokalbahn mit dem Endpunkt Ruhpolding. Eine solche Lokalbahn kann nun von Traunstein aus verschieden geführt werden. Die k. Staatsregierung hat vorzüglich zwei Linien untersuchen lassen. Die eine Linie kann bezeichnet werden als die Berglinie und die andere als die Thallinie. Die k. Staatsregierung hat aber der letzteren den Vorzug gegeben. Soll aber diese Linie nach dem Vorschlage der k. Staatsregierung als Thallinie behandelt werden, so ist gleich in unmittelbarer Nähe der Stadt Traunstein eine Schwierigkeit. Es befindet sich nämlich dort ein größeres Anwesen, der Hölbräu, und es soll nun diese Thallinie durch den Hölbräuanger geführt werden. Der Besitzer dieses Hölbräuangers glaubt, daß sein Anwesen mit diesem Anger ein zusammenhängendes Ganze bilde, und daß deswegen gegen ihn Expropriation nicht angewendet werden könne, es sei denn, daß das Anwesen im Ganzen erworben wird. Das ist aber eine Frage, die wir hier nicht zu entscheiden haben, sondern welche ein anderer Gerichtshof zu entscheiden hätte. Die k. Staatsregierung hat im Ausschusse erklärt, daß sie entschieden für eine Thallinie sei, und daß sie darum nur dann an den Bau einer Lokalbahn Traunstein — Ruhpolding gehen könne, wenn erreicht wird, daß diese Linie durch den Hölbräuanger geführt wird. Würde das nicht erreicht werden können, dann würde überhaupt der Bau dieser Linie wenigstens vorderhand unterbleiben. Das ist das Eine.

Die Stadt Traunstein hat seinerzeit auch gewisse Bedenken gegen die Thallinie gehabt, und zwar deshalb, weil man meinte, es werde dadurch die Ausbreitung der Stadt erschwert, weil die Entwicklung derselben nur in der Richtung sich vollziehen könne, in welcher die Thallinie sich hinzieht. Allein, soviel mir bekannt ist, sind diese Schwierigkeiten jetzt behoben; der Magistrat der Stadt Traunstein ist sogar jetzt außerordentlich dafür interessirt, daß die Sache zu Stande komme. Nach den Verhandlungen, wie sie in neuester Zeit im Traunsteiner Magistrat geführt worden, hat man geglaubt, es wäre vielleicht möglich, noch eine andere Variante zu finden. Der Magistrat hat sich deshalb mit Technikern in Verbindung gesetzt, um eine solche Variante, welche die Schattenseiten der Berg- und Thallinie vermeidet, zu finden. Allein es scheint, daß auch aus diesen Verhandlungen nicht viel herausgekommen ist, und deshalb haben wir es zunächst mit der Bitte der städtischen Kollegien in Traunstein zu thun, welche in einer Petition vom 1. Oktober 1891 den dringenden Wunsch ausspricht, es möchten doch die Mittel für eine solche Lokalbahn auch vom Landtage bewilligt werden.

Eine andere Frage, welche bezüglich dieser Linie in Betracht käme, wäre die Station Siegsdorf. Diese Station Siegsdorf kann nun nach dem Projekte der k. Staatsregierung errichtet werden entweder in Untersiegsdorf oder in Obersiegsdorf; aber wenn Obersiegsdorf gewählt wird, dann kommt die Bahn viel theurer zu stehen. Es würden dadurch zwei weitere Brücken nothwendig und ein Mehrkostenbetrag von 61,200 M. erforderlich. Deshalb hat sich die k. Staatsregierung für die Anlage der Station in Untersiegsdorf erklärt. Es ist zwar

allerdings hervorgehoben worden, daß der Platz in Untersiegsdorf etwas zu beschränkt sei, daß er insbesondere nicht ganz geeignet sei für den Hauptverkehrsartikel, der dort verfrachtet werden wird, nämlich für Sägeholz. Aber diese Bedenken scheinen denn doch nicht so wichtig zu sein, daß man von dem Gedanken der Errichtung der Station in Untersiegsdorf abgehen und einen so großen Mehraufwand von 61,200 M. machen sollte. Deshalb ist man im Ausschusse der Meinung gewesen, man solle es bei dem Antrage der k. Staatsregierung lassen, und der Ausschuss hat nun auch, der Petition entsprechend, den Beschluß gefaßt, dem hohen Hause vorzuschlagen, es möge für eine Lokalbahn von Traunstein nach Ruhpolding der Betrag von 820,600 M. im Gesetzentwurf eingesetzt und dann das Uebrige in dieser Beziehung der k. Staatsregierung überlassen werden, ob man die Thallinie festhalte, wie sie jetzt projektirt ist, oder ob vielleicht ein anderes Ausfunftsmittel gefunden wird, um dann auch bezüglich der Station Siegsdorf das Nähere bei der Detailprojektirung festzustellen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Hoffstätter!

**Hoffstätter:** Meine Herren! Die k. Staatsregierung hat der ehrfurchtsvollsten Bitte des Stadtmagistrats Traunstein, die Erbauung einer Lokalbahn von Traunstein nach Ruhpolding in den Gesetzentwurf einzustellen, gnädigst entsprochen, wofür ich Namens der Stadt Traunstein und Ruhpoldings den wärmsten Dank ausspreche. Diese Bahn hat sowohl für die Bewohner der beiden Traunufer hohe Bedeutung, als auch für die Stadt. Der Holzreichthum der dortigen Gegend ist ein außerordentlicher, dessen Verwerthung bei dem Landtransport der hohen Kosten wegen kaum möglich ist. Das k. Staatsräar muß hiefür große Summen ausgeben. Ist die Bahn gebaut, dann ist Hilfe geschaffen. Die Gegend, welche diese Bahn durchschneidet, ist eine herrliche. Sie lockt schon jetzt viele Sommergäste an, um wie viel mehr wird sie anlocken, wenn die Bahn gebaut ist. Auch die Rente wird unzweifelhaft eine sehr gute sein. Die Gemeinden bringen durch Grunderwerbungen große Opfer; aber sie bringen dieselben mit Freuden, denn Handel und Verkehr wird aufleben.

Ich möchte die hohe Kammer im Namen des Kreises, den ich zu vertreten die Ehre habe, bitten, der Erbauung der Lokalbahn Traunstein — Ruhpolding die Genehmigung zu ertheilen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Spett!

**Spett:** Meine Herren! Gestatten Sie mir auch ein paar Worte! Es wird ja sonst auch manchmal etwas gesagt, was nicht absolut nothwendig wäre. Ich könnte zwar, streng genommen, mich ganz und gar enthalten, nachdem mein Herr Vorredner auf Alles Bezug genommen hat, was, streng genommen, ich sagen wollte, und ich konnte ja zuvor nicht wissen, ob er Alles berührt, und daher habe ich mich zum Worte gemeldet. Natürlich brauche ich nicht mehr Alles zu berühren, so den großen Holzreichthum, der da vorhanden ist, in erster Linie, und dann in zweiter Linie muß ich zurückkommen auf den zu erhoffenden Fremdenverkehr, der sich gewiß großartig ausbilden wird. Ich möchte einmal die Herren — Sie können es ja nicht wissen — ein wenig einführen in diesen lieblichen Thalkessel Ruhpolding; das ist ein Platz, welcher ein wohlthuendes, angenehmes Stilleben für die Fremden durch seine prachtvolle Lage bietet, und es

ist für die schönsten Ausflüge gesorgt für den, welcher am Fußwerk noch gut ist.

(Weiterkeit.)

Im Norden erhebt sich der Hochfellen, der gibt hier einen prachtvollen Ausblick über den ganzen Chiemgau, und an der Südseite hin steht wie ein Riese das Sonntagshorn da, ungefähr wie eine ägyptische Pyramide,

(Weiterkeit)

so daß Jeder schon ein gewisses Verlangen hat, den Berg zu besteigen, und ich kann sagen, daß dieser Berg von der Südwestseite aus ganz angenehm zu besteigen ist. Es hat die Sektion für diesen Weg Verbesserungen bis an die Spitze hinauf im Fickackweg angelegt, so daß jedes Frauenzimmer hinaufgehen kann;

(Weiterkeit)

aber, meine Herren, davon darf ich nicht reden, sonst werde ich gleich wieder verdächtigt.

(Weiterkeit.)

So viel kann ich sagen, wenn man droben ist, so ist man eine Zeit lang so überrascht, daß man sich kaum fassen kann, wech' ein prachtvoller Ausblick! Man glaubt, das ganze Schweizer Gebirg vor sich zu haben; man ist ganz überrascht über den Ausblick nach Süd und West, nach dem Großglockner, Benediger und wie alle die großen Riesen heißen, die man da sehen kann. Der Ueberblick, den man hat, ist wahrhaft köstlich. Einen so dankbaren Berg habe ich noch nie bestiegen, welchen man außerdem noch sehr leicht besteigen kann, da er diesen Ausblick und so die größten Reize für Jedermann bietet; er ist ein Andenken für Jeden, solange er lebt.

Mein Herr Vorredner hat bereits an das k. Staatsministerium und an Sie die Bitte um Genehmigung dieser Bahn gestellt, und ich schließe mich ihm hierin an. Ich möchte zum Schlusse an die Herren die Bitte stellen, wenn die Bahn einmal gebaut ist, die Gegend zu besuchen, und möchte Sie sammt und sonders einladen, einmal dorthin zu fahren. Es dürfte Niemand gereuen, wenn er auch vielleicht acht Tage dort verbringen müßte, bis etwa günstige Tage eintreten,

(Weiterkeit)

um das Sonntagshorn zu besteigen, und Sie werden dann meiner Wenigkeit, wenn ich vielleicht schon längst vergessen bin, noch gedenken.

So viel wollte ich nur sagen.

(Bravo!)

**Präsident:** Zum Worte ist Niemand mehr gemeldet; die Diskussion ist geschlossen.

Das Schlußwort hat der Herr Referent.

**Meindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Es ist sehr zu bedauern, daß die Bahn Traunstein—Ruhpolding noch nicht gebaut ist, denn Herr Collega Spett hat ja die allerbeste Reklame in das Land gehen lassen für den Besuch dieser Gegend. Ich für meine Person, als Referent, werde bei dieser Bahn, sowie auch bei allen folgenden vermeiden, all' die Schönheiten und Vorzüge besonders hervorzuheben; denn in dieser Beziehung mangelt es keiner Petition. Jede Petition weiß so viel des Guten und Schönen

hervorzuheben, daß man allerdings den Wunsch haben möchte, daß alle diese Bahnen schon gebaut wären, damit man all' die Herrlichkeiten der Landschaft und den Reichtum derselben genießen könnte.

Hinsichtlich der Linie selbst ist ein Widerspruch nicht erhoben worden, weshalb ich nur den Antrag des Ausschusses wiederhole, für die Lokalbahn Traunstein—Ruhpolding 820,600 *M.* zu genehmigen und die Petition Nr. 1 des Verzeichnisses durch unsern Beschluß für erledigt zu erachten.

**Präsident:** Ich bitte, abzustimmen.

Gegenstand der Abstimmung ist Folgendes:

Der aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für eine Lokalbahn von Traunstein nach Ruhpolding wird auf den Betrag von 820,600 *M.* festgesetzt.

Weiterer Gegenstand der Abstimmung ist:

Die Kammer wolle beschließen,

die Petition des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten der Stadt Traunstein durch den Beschluß zu Art. 1 Ziff. 1 des Gesetzentwurfes für erledigt zu erachten.

Es unterliegt keinem Anstande, über Beides zumal abzustimmen.

Die Herren, welche entsprechend dem Ausschußantrage beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschieht.)

Die Kammer hat dem entsprechend beschlossen.

Ziff. 2: Für eine Lokalbahn von Laufen nach Tittmoning . . . . . 1117,300 *M.*

Hierzu einschlägig ist die Petition der Marktgemeindeverwaltung Altötting und des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten des Marktes Mühldorf (XVIII. Petit.-Verz. C Nr. 45).

Der Ausschuß beantragt: Genehmigung des Postulats und beantragt ferner, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen. Herr Referent!

**Meindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Es ist angezeigt, zuerst über die Petition einige Worte zu sagen, beziehungsweise den Inhalt derselben Ihnen bekanntzugeben, weil die Petition der Vorlage präjudiziert. Die Petition, wie sie der Herr Präsident bereits bezeichnet hat, hebt hervor, daß schon seit den 60er Jahren eine Bahnführung Freilassing—Mühldorf angestrebt wurde. Insbesondere geschah dieß in den Jahren 1862 bis 1872. Seitens der Städte Laufen, Tittmoning, Burghausen, des Marktes Altötting wurden mehrfache Gesuche an die k. Staatsregierung gebracht um den Bau einer Bahn von Freilassing über Laufen, Tittmoning, Altötting zum Anschluß an die jetzigen Linien Mühldorf—München, Mühldorf—Rosenheim, Mühldorf—Landshut. Im Jahre 1873 wurde ein generelles Projekt für Erbauung einer Salzachbahn ausgearbeitet; daran reihten sich nun weitere Bestrebungen einer durchgehenden Bahn, der sogenannten Tauerbahn, auf dem kürzesten Wege nach Mittelldeutschland, wobei also die Linie Freilassing—Mühldorf in Betracht käme. Alle diese Bestrebungen waren aber von keinem Erfolge gekrönt. Günstiger ging es den Bestrebungen der Stadt Laufen, welche eine Lokalbahnverbindung mit Frei-

lassing erhielt. Nun soll nach dem Gesekentwurf die Lokalbahn bis Tittmoning ausgedehnt werden. Dem gegenüber sagt die Petition: Es genüge eine solche nicht, um den Bedürfnissen völlig zu entsprechen. Diese Bedürfnisse würden nur befriedigt durch eine Vollbahn Freilassing—Mühldorf, wodurch auch den Wünschen von Burghausen Rechnung getragen werden könnte, was durch eine Lokalbahn Markt—Burghausen, wie sie petitionirt ist, nicht der Fall wäre. Die Petenten sagen weiter: An der Rentabilität der Bahn Freilassing wäre nicht zu zweifeln. Jetzt müsse ein Umweg gemacht werden, und zwar der große Umweg über Rosenheim im Betrage von 144 Kilometer, während die erbetene Bahn nur 69 Kilometer Länge erhielte. Die Gegend, durch welche die Bahn ginge, sei außerordentlich fruchtbar und wohlhabend.

Was die Petenten wünschen, ist erstens Umwandlung der Lokalbahn Freilassing—Laufen in eine Vollbahn, und dann aber auch, daß die Bahn Laufen—Tittmoning gleichfalls als Vollbahn mit einer Fortsetzung über Burghausen nach Mühldorf gebaut werde. Sie sagen weiter: Es wäre nicht am Plat, zu warten, bis das Tauernbahnprojekt sich verwirklicht, sondern es soll jetzt schon auf bayerischem Gebiete in der Weise gebaut werden, wie sie es vorge schlagen. Also diese Petitionen wollen, daß ganz anders verfahren werde, als der Entwurf der k. Staatsregierung das vorschlägt.

Im Ausschusse aber war man der Meinung, daß diese Petition nach der Richtung hin nicht berücksichtigt werden könne. Die k. Staatsregierung hat keineswegs eine Geneigtheit gezeigt, auf eine derartige Vollbahn einzugehen, wie es die Petenten wünschen, dagegen festgehalten an dem, was der Entwurf enthält, nämlich Fortsetzung der Lokalbahn Freilassing—Laufen bis Tittmoning.

Die Bahn, wie sie die k. Staatsregierung vorschlägt, also die Fortsetzung der Bahn, soll eine Länge von 24,68 Kilometer erhalten gegenüber einer Zufuhlinie von 8,2 Kilometer. Der Gesamtaufwand für diese Bahn wird betragen 1 217,800 *M.*; ein Kilometer würde zu stehen kommen auf 49,300 *M.* Es würde also dieser Bahnbau einer der billigeren sein. Die Interessenten haben zu tragen 100,500 *M.* Die Aufbringung dieser Grunderwerbungs-kosten ist gesichert. Die voraussichtliche und berechnete Rente würde 1,6 Prozent betragen. Der Entwurf sagt, daß diese Fortsetzung der Lokalbahn bis Tittmoning in einer Weise hergestellt werde, daß eine spätere Umwandlung in eine Vollbahn nicht ausgeschlossen sei. Damit man aber den Verhältnissen einer Lokalbahn und insbesondere auch den Wünschen Tittmonings gerecht wird, so soll die Endstation bei Tittmoning günstiger gelegt werden, als das bei einer Hauptbahn möglich wäre. Wenn nämlich die Bahn sofort als Hauptbahn gebaut würde, so würde die Station Tittmoning 2 Kilometer von Tittmoning entfernt bleiben. Das Projekt aber, wie es ausgearbeitet ist für eine Lokalbahn Laufen—Tittmoning, bringt die Endstation Tittmoning viel näher. Wie das allenfalls würde, wenn seinerzeit doch eine Hauptbahn gebaut würde, ist im Ausschusse auch bereits zur Erörterung gelangt. Es würde da die Hauptbahn in der angegebenen Weise ihre Fortsetzung erfahren und würde dann eine Art Flügelbahn von dieser Hauptbahn nach der Stadt Tittmoning geführt werden.

Weitere Erörterungen haben sich im Ausschusse an diese Bahnlinie nicht angeknüpft. Der Ausschuss hat einstimmig beschlossen, dem hohen Hause vorzuschlagen, für eine

Lokalbahn von Laufen nach Tittmoning den Betrag von 1 117,300 *M.* einzusetzen.

Bezüglich der Petition der Marktgemeindevverwaltung Altötting und der Stadtgemeindefollegien Mühldorf hat, wie sie der Herr Präsident erwähnt hat und wie ich deren Inhalt der Hauptsache nach vorgeführt habe, der Ausschuss beschlossen:

Es sei in der Erwägung, daß in den Motiven zur Gesetzesvorlage auf die Herstellung einer Vollbahn bereits Rücksicht genommen ist, daß aber hieraus kein Grund abgeleitet werden kann, die Mittel zum Bau der Lokalbahn zu verweigern, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Gimpl!

**Gimpl:** Meine Herren! In der Sitzung vom 7. März 1888 wurde eine Petition der Stadt Tittmoning um eine Lokalbahn von Laufen nach Tittmoning der k. Staatsregierung zur Würdigung und thanlichstern Berücksichtigung hinübergegeben. Der heutige Gesekentwurf hat diese Berücksichtigung gebracht, und ich muß für dieselbe vor Allem der k. Staatsregierung meinen herzlichsten Dank im Namen meines Distrikts und meiner Heimathstadt aussprechen.

Ich brauche Sie nicht lange aufzuhalten. Der Herr Referent hat Sie ohnehin schon mit den Einzelheiten bekannt gemacht, und dieselben sind auch im Gesekentwurfe zur Genüge ausgeführt. Ich erlaube mir die einzige Bemerkung, daß bezüglich der Rente ja für die Zukunft, wenn Sie eben das Projekt genehmigen, die Bahn von Freilassing nach Tittmoning als eine einheitliche behandelt und betrieben werden soll, und daß dann die Rente über 3 Prozent auch jetzt schon von der k. Staatsregierung berechnet ist. Ich werde Sie nicht mit Ausführungen ermüden, wie viel die Bahn für die Zukunft tragen wird, aber ich habe die feste Hoffnung und Ueberzeugung, daß eine vermehrte und verbesserte Auflage dieser Berechnung sich in Wirklichkeit ergeben werde.

Was nun die Petition betrifft, welche der Herr Referent und der Herr Präsident auch mit zur Diskussion gestellt haben, bezüglich einer Hauptbahn von Freilassing nach Mühldorf, so ist von der k. Staatsregierung erklärt worden, daß in absehbarer Zeit, wenigstens in nächster Zeit allerdings eine Aussicht auf eine solche Bahn nicht gegeben werden könnte. Allein die Veranlagung der Lokalbahn Freilassing—Laufen und Laufen—Tittmoning ist schon so geschehen, daß auf eine künftige Vollbahn dekungeachtet noch immer Rücksicht genommen worden ist, was sich auch durch die Erklärung der k. Staatsregierung, wenn ich nicht irre, im Jahre 1884 leicht erklären läßt, welche dahin ging, daß, wenn später die Tauernbahn gebaut würde, dann einem Projekt der Hauptbahn von Freilassing nach Mühldorf näher getreten werden müßte und näher getreten werden würde. Darum hat auch der Ausschuss den Uebergang zur Tagesordnung eben in Rücksicht darauf beschlossen, daß bei Anlage dieser Lokalbahn ohnehin schon auf eine eventuelle künftige Hauptbahn doch noch immer Rücksicht genommen sei.

Ich habe also nichts weiter zu thun, als das hohe Haus zu bitten, Sie möchten dem einstimmigen Beschlusse des Ausschusses Ihre Zustimmung geben und diese Bahn genehmigen.

**Präsident:** Zum Worte ist Niemand mehr gemeldet; die Diskussion ist geschlossen.

Der Herr Referent hat das Schlußwort.

Der Herr Referent verzichtet.

Gegenstand der Abstimmung ist Folgendes:

Für eine Lokalbahn von Laufen nach Tittmoning wird der Bedarf festgesetzt auf . . . 1'117,300 *M*

Ferner ist Gegenstand der Abstimmung: die Petition der Marktgemeindeverwaltung Altötting und des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten des Marktes Mühlhof, über welche zur Tagesordnung überzugehen vom XX. Ausschusse beantragt ist.

Die Herren, welche so beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Diskussion zu

**Ziff. 2 a:** Lokalbahn von Grafing nach Glonn 546,200 *M*

Herr Referent!

**Meindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Wir kommen also hier zu der ersten Linie, welche der Ausschuss eingefügt hat. Ich habe bereits in der Generaldiskussion hervorgehoben, welchen Gang die Verhandlungen in dieser Beziehung genommen. Seine Excellenz haben die Einfügung zweier nicht zu großer Bahnen in den Gesetzentwurf concedirt, und es handelt sich nur darum: Welche sollen diese zwei glücklichen Linien sein? Daß Grafing—Glonn in den Gesetzentwurf hineinkomme, war schon so ziemlich vorher in Aussicht genommen, besonders auch nach den Verhandlungen im Finanzausschusse bezüglich des Forstetats. Allerdings haben die Interessenten geglaubt, daß diese Bahn Grafing—Glonn eine günstige Rente bringen werde. Allein nach den Berechnungen der k. Staatsregierung wäre das nicht der Fall; es wäre die Rente jedenfalls eine sehr beschränkte. Es haben einzelne Mitglieder, insbesondere der Herr Abgeordnete von Glonn, sich Mühe gegeben, die Linie Glonn—Grafing und Grafing—Ebersberg als eine einheitliche Linie zu behandeln, weil das gewissermaßen nur zwei Flügel einer und derselben Bahn wären, von der Station Grafing ausgehend. Allein auf eine solche einheitliche Behandlung, wie sie besonders der Herr Abgeordnete von Glonn betont hat, wurde Seitens der k. Staatsregierung nicht eingegangen, und zwar besonders mit Bezug auf den Betrieb der Linie. Der Betrieb würde kein einheitlicher sein können, und deshalb würde die Bahn selbst auch nicht als einheitliche behandelt werden.

Nach längeren Erörterungen über diese Angelegenheit mußte man sich dahin entschließen, die Bahn Grafing—Glonn für sich allein zu behandeln und sie in den Gesetzentwurf aufzunehmen. Die Gegend, um die es sich dort handelt, ist bekanntlich in neuerer Zeit außerordentlich stark durch die Ronne heimgegriffen worden, und deshalb glaubte man, derselben durch den Bau einer Lokalbahn entgegenkommen zu sollen. Man hat dort durch die Lokalbahnactiengesellschaft ein Projekt ausarbeiten lassen; allein dieses Projekt ist Seitens der k. Generaldirektion verworfen worden. Die k. Generaldirektion hat dann selbst ein vollständig neues Projekt ausarbeiten lassen, und nach diesem Projekte der k. Staatsregierung betragen die Gesamtkosten für die 10 1/2 Kilometer lange Bahn 577,000 *M*, während nach dem Projekte

der Lokalbahnactiengesellschaft der Bau dieser Bahn auf 759,000 *M* gekommen wäre, also ungefähr um 200,000 *M* höher. Nach dem Projekte der Generaldirektion haben die Interessenten 31,200 *M* zu tragen, während der Staat noch 546,200 *M* zu tragen hat.

In der betreffenden Petition sind hervorgehoben der Holzreichtum, die dort bestehenden Sägmühlen, die Mahlmühlen, die Wasserkräfte der Glonn, die noch nicht gehörig ausbeutet seien, der Reichthum an Tuffsteinen u. s. w. und besonders die Schönheit der Gegend. Ich mache deswegen von dem früher ausgesprochenen Satze eine Ausnahme, weil diese Bahn keine ursprünglich im Entwurfe stehende Linie ist, sondern eine derjenigen, welche der Ausschuss eingefügt hat. Aber ich kann die Herren versichern, daß die Schönheit der Gegend bei keinem Mitglied des Ausschusses das Motiv war, diese Bahn mit aufzunehmen, sondern daß es doch ganz andere Dinge waren, die den Ausschuss bestimmten, bezüglich dieser Bahn eine Ausnahme zu statuiren und sie in den Entwurf nachträglich aufzunehmen mit Zustimmung der k. Staatsregierung, nämlich die dort bestehende Lage der Dinge und die dort in Aussicht stehende Ausbeute der vorhandenen Naturkräfte.

Ich kann Ihnen daher nur empfehlen, für eine Lokalbahn von Grafing nach Glonn den Betrag von 546,200 *M* in den Gesetzentwurf einzusetzen und dann die betreffende Petition als durch diesen Beschluß erledigt zu erachten.

**Präsident:** Der Herr Referent hat die Petition bereits erwähnt; sie ist in der Anlage zum Ausschussberichte sub II Nr. 41 aufgeführt und entnommen aus dem XVIII. Pettit.-Verz. C Nr. 6: die Petition der Gemeindeverwaltungen Glonn, Baiern, Egmating und Moosach.

Der Ausschuss schlägt vor, die Petition durch den zu Art. 1 Ziff. 2 a gefaßten Beschluß für erledigt zu erachten.

Das Wort zu der Petition wird nicht begehrt.

Der Herr Abgeordnete Wolfgang Wagner verzichtet auf das Wort.

Wir haben daher lediglich abzustimmen und zwar über den Antrag des Ausschusses bezüglich der einzusetzenden Bedarfssumme und über den Antrag des Ausschusses, damit die Petition für erledigt zu erachten.

Diejenigen Herren, welche unter Ziff. 2 a für eine Lokalbahn von Grafing nach Glonn den Betrag von 546,200 *M* eingesetzt und damit zugleich ausgesprochen haben wollen, daß die Petition der Gemeindeverwaltungen Glonn, Baiern, Egmating und Moosach für erledigt zu erachten sei, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Die Lokalbahn, welche unter Ziff. 1, 2 und 2 a aufgeführt sind, liegen alle ganz in Oberbayern. Die Bahn, welche unter Ziff. 3 aufgeführt ist, beginnt zwar in Oberbayern, liegt aber größtentheils in Niederbayern. Mit Rücksicht hierauf will ich nun die Petitionen zur Diskussion aussetzen, die in der Anlage zum Ausschussberichte sub II verzeichnet sind und sich auf Oberbayern beziehen.

Wir nehmen da zunächst die unter Nr. 35, 36, 37, 38, 39, 40 und 40 a verzeichneten Petitionen, nämlich: Nr. 35 der Vorstandschaft der freien Vereinigung zur Hebung der Interessen des XIV. und XV. Stadtbezirks in München,

- Nr. 36 des Comité's für den Bahnbau Ostbahnhof—  
Deisenhofen in München, dann  
Nr. 37 der Gemeindeverwaltungen Berg am Laim,  
Perlach, Unterbiberg, Unterhaching, Taufkirchen-  
Fohham und Oberhaching=Deisenhofen, ferner  
Nr. 38 der freien Vereinigung zur Wahrung und Förder-  
ung der Interessen des XVI. und XVII. Stadt-  
bezirks in München, sowie  
Nr. 39 der Handels- und Gewerbekammer für Ober-  
bayern, endlich  
Nr. 40 der Gemeindeverwaltungen Peiß, Helsen-  
dorf, Egmating, Siegersbrunn, Hohenbrunn, Höhen-  
kirchen, Brunnthal und Oberprammern, und  
Nr. 40 a der Gemeindeverwaltung Peiß (Anschluß an die  
vorgenannten Petitionen).

Die Petitionen sind entnommen aus dem XVIII. Peti-  
Berz. C Nr. 46, 54, 60, 72, 74, 61 und aus dem XXI.  
Peti-Berz. C Nr. 108.

Der XX. Ausschuß schlägt vor,  
die Petitionen der k. Staatsregierung zur  
Kenntnißnahme hinüberzugeben.  
Herr Referent!

**Reindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Ich be-  
ginne meinen Vortrag mit der Petition, welche mit der  
fortlaufenden Nummer 36 bezeichnet ist, weil diese Petition  
eigentlich die Grundlage bildet für eine Reihe von anderen  
Petitionen. Es ist ein nicht neues Bestreben, den Ostbahnhof  
mehr zu beleben und den Verkehr dort zu heben. Das  
Comité für den Bahnbau Ostbahnhof—Deisenhofen  
hat nun unter'm 15. Dezember 1891 eine Petition an die  
Kammer gerichtet. In derselben wird die Verbindungsbahn  
Ostbahnhof—Deisenhofen als dringendes Bedürfnis bezeichnet  
zur Entwicklung des Ostens von München und Umgebung.  
Im März 1889 schon wurde diese Verbindung in der Art  
angestrebt, daß die Linie vom Ostbahnhof das Rosenheimer  
Geleise bis Baumkirchen benütze, dann abzweige und durch  
das fruchtbare Hachinger Thal in die Holzkirchener Linie  
eintrünnde. Eine solche Verbindungsbahn hätte eine Länge  
von 13,5 Kilometer von Baumkirchen bis Deisenhofen be-  
tragen. Neuestens aber wird eine andere Führung dieser  
Verbindungsbahn angestrebt, eine Verbindungsbahn, welche  
freilich etwas länger würde, nämlich 15½ Kilometer, be-  
ziehungsweise wiederum 13,5 Kilometer von der Stelle an,  
wo die Hauptbahn verlassen wird. In der Petition wird  
hervorgehoben, daß die Entfernung vom Ostbahnhof bis  
Deisenhofen auf dem jetzigen Wege 28,5 Kilometer betrage.  
Es würde also, wenn eine Verbindungsbahn vom Ostbahnhof  
nach der Station Deisenhofen hergestellt würde, ein Weg  
von 13 Kilometer erspart für alle Güter, welche von Holz-  
kirchen nach München=Ostbahnhof gehen. Die Petenten  
sagen dann weiter: Ein detaillirtes Projekt könnten sie nicht  
vorlegen, da ein Gesuch um Genehmigung der Projektirung  
von Seite der k. Staatsregierung nicht verbeschieden worden  
sei. Sie besagen weiter, die Kosten der Anlage eines solchen  
Baues könnten nicht bedeutend sein.

Hier füge ich sogleich an, was die k. Staatsregierung  
bezüglich des Vorwurfs erklärt hat, daß die Genehmigung  
zur Projektirung nicht ertheilt worden sei. Die k. Staats-  
regierung hat in dieser Beziehung bemerkt, daß es sich da  
um eine außerordentlich wichtige Linie handle, und deshalb  
könne sie in keinem Stadium der Sache die Angelegenheit  
aus der Hand geben. Sie könne ein solches Projekt nicht  
durch eine andere Gesellschaft ausarbeiten lassen, sondern es

müsse das durch die Staatsbahnverwaltung selbst geschehen.  
Die k. Staatsregierung hat weiter hinzugefügt, daß gerade  
in der Zeit, in welcher die Petenten es gewünscht haben,  
die Vorlage eines solchen Projekts durch die Beamten des  
Staates nicht möglich gewesen sei, weil das technische Personal  
voll und ganz in Anspruch genommen gewesen sei durch die  
Vorbereitungen für den Landtag, sei es nun wegen der  
Doppelgeleise, sei es wegen der Linien, die in dieses Gesetz  
gekommen. Es sei also nicht möglich gewesen und die bis-  
herige Ablehnung keineswegs einer Abweisung gleich zu  
erachten, sondern die Staatsbahnverwaltung habe nur die  
Projektirung deswegen nicht vorgenommen, weil die Arbeits-  
kräfte gemangelt haben.

Ich fahre fort in der Darstellung der Petition. Die  
Petenten sagen, es liegen Beschlüsse über die Grunderwerbungs-  
kosten beim Bezirksamte München I vor, und sie heben dann  
noch weiter in der Petition eingehend heraus, daß für die  
Etablissemens, wie sie um den Bahnhof herumliegen, der  
Kohlentransport außerordentlich verbilligt würde. Der  
Kohlentransport würde aus den oberbayerischen Kohlen-  
bergwerken zum Münchener Ostbahnhof um 13 Kilometer  
abgefürzt. Es ist das ein Vortheil, der der dortigen In-  
dustrie außerordentlich zu Gute käme, und wenn diese Ver-  
bindungslinie hergestellt würde, so würden unzweifelhaft noch  
neue Etablissemens sich dort bilden. Es wird dann in der  
Petition weiter gesagt, daß gerade von jenen Gegenden her  
außerordentlich viel Holz nach München gebracht werde, und  
zwar gegenwärtig noch vielfach per Achse. Wenn nun diese  
Bahn Deisenhofen—Ostbahnhof gebaut wäre, so würde der  
Holzabsatz nach München in ganz anderer Weise sich ge-  
stalten, insbesondere auch aus dem Hofoldingener und Sauer-  
lacher Forst. Die Petition hebt dann die Vortheile hervor,  
welche die Verproviantirung jenes Stadttheiles erhalten  
würde. Gerade Schlachtvieh, Milch und dergl. kommen in  
reichem Maße aus jener Gegend nach dem Osten Münchens.  
Es würde dadurch auch der Ostbahnhof selbst in Bezug auf  
den Personenverkehr mehr belebt werden, als es jetzt der  
Fall ist. In einer Petition wird auch noch hervorgehoben,  
daß die Großhesseloher Brücke entlastet werde, und es ist in  
der Petition die Sache so dargestellt, als ob die Groß-  
hesseloher Brücke eine solche Entlastung nöthig hätte. Auf  
diese Bemerkung haben Seine Excellenz der Herr Staats-  
minister erklärt: Die Großhesseloher Brücke brauche eine  
solche Entlastung nicht; die Großhesseloher Brücke sei so  
solid gebaut, daß sie das, was an Anforderungen an sie  
gestellt werde, auch recht gut zu leisten vermöge.

Das, was das Comité für den Bahnbau Ostbahnhof—  
Deisenhofen begehrt, das wurde unterstützt durch die freie  
Vereinigung verschiedener Bezirke in München. Die freie  
Vereinigung für die Hebung der Interessen des XIV. und  
XV. Stadtbezirks hat sich unter'm 1. Dezember 1891 mit  
einer Petition an die Kammer gewendet und hat alle die  
verschiedenen Vortheile, welche eine solche Bahnverbindung  
Ostbahnhof—Deisenhofen mit sich bringen würde, neuerdings  
hervorgehoben. Diese Petition klagt auch zugleich über die  
Vernachlässigung der östlichen Theile der Hauptstadt und  
hofft, daß endlich ihre Wünsche erfüllt werden. Etwas  
Aehnliches hat dann die freie Vereinigung zur Wahrung und  
Förderung der Interessen des XVI. und XVII. Bezirks  
gethan. Eine Unterstützung hat dieses Projekt auch gefunden  
durch die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern.  
Das wäre nun zunächst die Linie Ostbahnhof—Deisenhofen.

Ich kann in dieser Beziehung nach den Verhandlungen  
des Ausschusses konstatiren, daß sowohl die k. Staats-

regierung als auch der Ausschuß diesen Bestrebungen gegenüber sich vollständig wohlwollend geäußert haben. Wenn auch Seitens der k. Staatsregierung hervorgehoben wurde, daß das, was diese Linie einbringen würde, zu meist der bestehenden Hauptbahn entzogen würde, so hat sich die k. Staatsregierung dessenungeachtet nicht ablehnend gegen eine solche Verbindungsbahn geäußert. Es sind nämlich mittlerweile verschiedene Stimmen laut geworden, welche dahin abzielten, als ob man auch im Ausschusse der Verbindungsbahn Ostbahnhof—Deisenhofen gegenüber nicht wohlwollend sich geäußert hätte, und es ist das vorzüglich auch daraus gefolgert worden, oder wollte daraus gefolgert werden, daß man die betreffende Petition der k. Staatsregierung nicht zur Würdigung hinübergibt, sondern nur zur Kenntnissnahme. Wenn die Herren sich aber erinnern an das, was ich in der Generaldiskussion gesagt habe, so werden Sie zugeben müssen, daß der Ausschuß vollständig richtig gehandelt hat. Es liegt nämlich bezüglich dieser Linie ein Projekt durchaus nicht vor, und was die Grunderwerbungs-kosten betrifft, so sind nur ganz allgemeine Beschlüsse gefaßt, da Mangels einer Projektirung von einer bestimmten Summe nicht die Rede sein kann. Diese Momente haben den Ausschuß veranlaßt, bei allem Wohlwollen für den Osten Münchens doch den Beschluß zu fassen, die Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnissnahme hinüberzugeben.

Abweichend von den Bestrebungen dieses Comité's sind die Bestrebungen der Gemeindeverwaltungen Peiß, Helfendorf, Gmating, Siegertsbrunn, Hohenbrunn, Höhenkirchen, Brunnthal und Oberpfarrmünch. Diese Gemeinden wollen nämlich, daß diese Verbindungsbahn nicht in Deisenhofen einmünde, sondern daß sie von Perlach aus über ihre Gemeinden nach Holzkirchen oder Grub geführt werde. Sie wünschen ein erweitertes Projekt, und würde die Länge der von diesen gewünschten Verbindungsbahn etwa 30 Kilometer betragen. Die Petenten behaupten, es werde aus ihrer Gegend jährlich eine außerordentliche Menge an Produkten nach München per Achse transportirt, unter Anderem ungefähr 100000 ehm Nutz- und Brennholz, Milch von 3000 Melkkühen u. s. w.; es wäre auch für die Staatswaldungen von Höhenkirchen, Ditterfing und Umgebung die Ausdehnung der Bahn bis Holzkirchen oder Grub von der größten Bedeutung. Für die Ausbringung der Grunderwerbungs-kosten seien bereits Beschlüsse gefaßt und die kostenfreie Abtretung der Gründe für den Bahnkörper gesichert. Sie sagen in ihrer Petition weiter: Das Projekt München-Ostbahnhof—Deisenhofen würde durch die Führung der Trasse nach ihrer Petition nicht geschädigt, sondern nur erweitert. Aber es muß dem gegenüber gesagt werden, daß doch damit die ganze Sache so verschoben wird, daß der Zweck, den das vorgenannte Comité verfolgt, eigentlich nicht mehr erreicht wird.

Mit Rücksicht darauf wohl hat auch die k. Staatsregierung einer solchen Bahnführung gegenüber sich keineswegs so wohlwollend geäußert wie gegenüber der Verbindungsbahn Ostbahnhof—Deisenhofen, sondern sich vielmehr ablehnend verhalten. Allein der Ausschuß wollte auch dieser Petition gegenüber nicht härter erscheinen und hat darum beschlossen, zu beantragen, die Kammer möge auch diese Petition der genannten Gemeinden der k. Staatsregierung zur Kenntnissnahme hinübergibt.

**Präsident:** Das Wort hat Herr Abgeordneter Joseph Geiger.

**Joseph Geiger:** Meine Herren! Daß das Projekt, von München-Ostbahnhof aus eine Bahn nach Süden gegen

Deisenhofen oder auch gegen Holzkirchen zu bauen, ein hochbedeutendes ist, dürfte wohl außer allem Zweifel sein. Der Ausschuß hat gegenüber der Petition des Comité's zur Erbauung einer Bahn Ostbahnhof—Deisenhofen und ebenso auch die k. Staatsregierung diesem Projekte gegenüber eine Haltung eingenommen, welche, glaube ich, für die Interessenten, die hier in Frage kommen, eine sehr erfreuliche genannt werden darf. Die Bedeutsamkeit dieses Bahnprojektes geht schon daraus hervor, daß die Stadt München, und zwar ein hervorragender Theil der Stadt München, ganz außerordentlich dabei interessirt ist, und geht daraus hervor, daß eine große Menge von Landgemeinden südlich von der Stadt auch ein wesentliches Interesse an der Erbauung dieser Bahn hat, ein wesentliches Interesse insbesondere auf wirtschaftlichem Gebiete. Ich freue mich, daß durch den eingehenden Vortrag des Herrn Referenten die Sachlage nach außen hin in einer anderen Weise geklärt worden ist, als sie sich bisher dargestellt hat. Es ist durch den Herrn Referenten konstatiert worden, daß auch die k. Staatsregierung die Bedeutsamkeit einer solchen Bahnlinie keineswegs verkennt und der Erbauung einer solchen Linie gegenüber sich wohlwollend verhält.

Ich will es nicht unternehmen, einen etwaigen Antrag zu stellen, die erste Petition des Comité's der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergibt. Es bedürfte allerdings nur ein paar Zeilen, um einen solchen Antrag zu stellen, aber ich glaube, wir müssen die Grundsätze festhalten, welche der Ausschuß sich gestellt hat in Bezug auf die Würdigung und Begutachtung der Petitionen, und es würde in der That auch durch einen solchen Antrag, glaube ich, wenn er überhaupt durchgehen könnte, gar nichts im Interesse der Sache erreicht werden. Die k. Staatsregierung hat die hohe Bedeutsamkeit dieser Strecke selbst ausdrücklich ausgesprochen, und alle jene, welche sich die Mühe gegeben haben, die einzelnen Eingaben, die ja an alle Abgeordneten vertheilt worden sind, durchzulesen, und welche dem Vortrage des Herrn Referenten aufmerksam gefolgt sind, werden ohnehin überzeugt sein, daß es sich hier in der That um ein hochbedeutendes Unternehmen handelt, insbesondere für München, welchem in Bezug auf Verproviantirung nicht genug gegeben werden kann bei der außerordentlichen Ausdehnung, welche die Stadt fortwährend nimmt, hochbedeutend aber auch für die Landbevölkerung, welche, reich an Produkten der Landwirtschaft, an Holz und Kohlen, die Bedürfnisse der Stadt auf diese Weise wohlfeiler und leichter zu decken im Stande ist und durch den Abzug ihrer Produkte selbst Gelegenheit bekommt, sich wirtschaftlich zu heben.

Meine Herren! Bei der vorgerückten Stunde will ich nicht weiter auf die Sache eingehen; ich glaube, meine Schuldigkeit gethan zu haben, wenn ich als Vertreter des Wahlkreises München III und der Orte, welche hier in Frage kommen, insbesondere auch als Bewohner der Stadt München die k. Staatsregierung bitte, diese Hochbedeutsamkeit, welche anerkannt wird, auch in's Praktische zu überlegen und, sei es auf diesem oder jenem Wege, auf dieser oder jener engeren oder erweiterten Linie, dieses Projekt in der Weise zu fördern, daß sie, wenn wieder einmal der Landtag mit Postulaten für Mittel von Lokalbahnen befaßt wird, auch diese Bahn dem feinerzeitigen Gesetzentwurfe einverleiben wolle.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Maison!

**Maison:** Meine Herren! Ich kann an die letzten Worte des sehr verehrten Herrn Vortragedners anschließen.

Auch ich halte es bei der Stimmung, die ich im Ausschusse für dieses Projekt wahrzunehmen Gelegenheit hatte, und bei dem Standpunkte, den die k. Staatsregierung dem Projekt gegenüber einnimmt und einnehmen wird, für gerechtfertigt, bei der vorgerückten Zeit Sie nicht allzu lange aufzuhalten. Ich stehe auf dem gleichen Standpunkt, wie der Herr Vorredner, der als Vertreter des in Frage kommenden Wahlkreises München III diese hochwichtige Bahn mit einigen Worten beleuchten zu sollen glaubte. Ebenso glaube ich als Vertreter der Stadt München mich dieser Aufgabe nicht entschlagen zu können, obwohl auch ich anerkenne, daß die bereits vertheilten Schriftstücke und der eingehende sachgemäße Vortrag des Herrn Referenten, sowie die im Ausschusse zu der Frage gefallenen Aeußerungen mich der Nothwendigkeit eines sehr langen oder auch nur längerer Vortrages entheben. Aber auf Eines, glaube ich, sollte ich als Vertreter der Stadt München doch hinweisen. Es ist mit vielem Recht von Seite des Herrn Referenten betont worden, daß eine alte Forderung darin bestehe, den Verkehr im Ostbahnhof zu heben, und ich möchte dem beifügen: Ein längst gefühltes Bedürfnis der gesammten Einwohnerschaft Münchens ist es nicht nur, den Ostbahnhofverkehr zu heben, sondern jene Stadttheile — ich darf das ruhig sagen — die bis jetzt vielleicht etwas stiefmütterlich behandelt worden sind, die Stadttheile im Osten der Stadt, mehr dem Verkehr zuzuführen und dieselben durch größere Fürsorge für das längere Warten zu entschädigen, und zwar dadurch, daß die Verbindung nach dem Süden den naturgemäßen Weg einschlägt, daß sie von derjenigen Seite aus geschieht, welche am nächsten liegt. Wenn die Herren die Karte ansehen, so werden Sie finden, daß der Weg von Haidhausen nach dem Gebirge von München aus der nächste ist, während jetzt mit der Bahn ein großer Umweg beschreiben werden muß, um nach dem Centralbahnhofe zu kommen und von da nach Holzkirchen, überhaupt nach dem Gebirge. Daraus erklärt sich die ganz außerordentliche Abkürzung, die durch die neue Linie herbeigeführt würde.

Es sind aber neben diesen allgemeinen Gesichtspunkten auch noch andere, die für die Bahn sprechen. Wenn Sie bedenken, daß die Vorstadt Haidhausen wohl über 50,000 Einwohner hat, daß die angrenzenden Bezirke der Stadt, soweit sie an der Isar liegen, einschließlich des neuen Prinz-Regenten-Viertels, wenn ich mich so ausdrücken darf, also diejenigen Straßenzüge, welche in der Nähe der Prinz-Regentenstraße liegen, ihre Verbindung mit Haidhausen gefunden haben, so wird der Ruf einer Bevölkerungsziffer, die derjenigen einer wohlbevölkerten großen Stadt nahekommt, auf Hebung des Verkehrs lauten, und ich glaube, die Stimme einer derartigen beträchtlichen Anzahl von Münchener Bewohnern dürfte nicht länger überhört werden. Es ist ja zuzugestehen, daß in verschiedener Richtung für Haidhausen und den Ostteil der Stadt schon Manches geschehen ist. Aber, meine Herren, es sind diejenigen Stadttheile, die, weil die Entwicklung dort erst aus jüngerer Zeit sich herschreibt, auch in Bezug auf die Rücksichtnahme und Fürsorge mit wärmerem Entgegenkommen bedacht werden müssen! Es sind aber nicht nur die Stadttheile links von der Maximiliansbrücke, sondern auch die rechts derselben, also die ganze neue Anlage des Straßenzuges an der Isar hin, die, wenn eine Verbindung nach dem Gebirg vom Ostbahnhof aus direkt geschaffen wird, zweifellos auch zur Alimientirung der Bahn außerordentlich beitragen. Die Bahn gewährt den weiteren Vorzug, daß die Entwicklung der östlichen Stadttheile in einem rascheren Tempo vor sich geht, und daß

speziell für den Personen- und Güterverkehr der Hauptbahnhof München eine wünschenswerthe Erleichterung erfährt. Es ist in der Presse — wie ich glaube, mit vielem Recht — und ebenso in der heutigen Sitzung auf die Verproviantirung Münchens und die übrigen Vorzüge hingewiesen worden, welche mit dieser Bahn verbunden sind, und ich glaube, ich habe nicht nothwendig, hier etwas zu wiederholen.

Eines aber möchte ich im Anschluß an die warmen Worte meines Vorredners, des Herrn Abgeordneten Geiger, anfügen. Es wird sich vielleicht doch ein Weg finden, daß diese auch für die k. Staatsregierung meiner Empfindung nach wünschenswerthe Bahn — denn die Entlastung des Verkehrs wird auch die k. Staatsregierung wünschen, und die Einfügung dieser Linie in ihr Bahnnetz kann nach keiner Richtung von ihr als nicht erfreulich begrüßt werden — ich sage, daß diese Bahn, welche 1) mit außerordentlich wenig Kosten herzustellen ist, 2) bezüglich deren Rente keine Frage besteht, 3) einem Bedürfnis eines großen Theils von München entgegenkommt, in rascherem Tempo gebaut werde. Daß dieß außerordentlich in demjenigen Wahlkreis, dem ich angehöre, und in derjenigen Gegend, die in Frage kommt, begrüßt würde, brauche ich nicht zu versichern, und daß Opfer nach keiner Seite hin verlangt würden, ist ebenfalls ausgeschlossen. Ob die Bahn als Lokalbahn gebaut werden soll oder als Staatsbahn, das wäre beim heutigen Stadium der Sache gleich. Hauptsache ist mir auch hier, daß sie bald gebaut wird; denn das ist sicher, meine Herren, die Entwicklung der Vorstadt Haidhausen und derjenigen Stadttheile, die damit in nächster Berührung stehen, und die Interessen der Gegend erheischen das aufs Allerdringendste.

Ich kann mich daher zum Schlusse dahin aussprechen, daß ich in Rücksicht auf die wohlwollende Stimmung gegenüber diesem Bahnprojekt einen Antrag zwar nicht einbringen werde, die Sache der k. Staatsregierung aber in ebenso warmer Form, als dieß durch den Herrn Vorredner bereits geschehen ist, zur eingehenden Würdigung empfehlen möchte.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Bernhard Mayr!

**Bernhard Mayr:** Meine Herren! Nach den Darlegungen der Herren Vorredner und wegen der vorgerückten Zeit verzichte ich auf das Wort.

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

**Der k. Staatsminister Freiherr von Crailsheim:** Meine Herren! Eine Bahnlinie, welche die Bahn von München nach Holzkirchen direkt mit dem Ostbahnhof verbindet, wird zweifellos einen nicht unbedeutenden Verkehr aufnehmen. Allein dieser Verkehr wird lediglich auf Kosten der bestehenden Linie gehen und daher einen finanziellen Gewinn für die Staatsbahn nicht bringen. Obwohl hienach für die Staatsbahn diese Linie ein Opfer bedeutet, so bin ich derselben doch grundsätzlich nicht entgegen. Wir haben sie nur nicht als so vordringlich erachtet, daß wir dieselbe in erster Reihe in Betracht ziehen zu sollen glaubten. Zur Zeit kann der Linie nicht näher getreten werden, da ein Projekt nicht vorhanden ist. Die bestehenden Wünsche gehen auseinander. Theilweise wünscht man die Einmündung bei Deisenhofen, theilweise wünscht man die Einmündung mehr gegen Holzkirchen zu gerückt. Es müssen daher vor Allem die bestehenden Verhältnisse näher geklärt werden, indem ein Projekt aufgestellt wird, was demnächst die Aufgabe der Staatsbahnverwaltung sein wird.

Wenn übrigens in die Agitation für dieses Projekt immer wieder die Großhesseloher Brücke hereingezogen wird, kann ich das nur im höchsten Maße mißbilligen. Es besteht absolut keine Bedenken gegen die Betriebssicherheit der Brücke, und es ist nicht zu verantworten, wenn aus egoistischen Motiven eine Beunruhigung in das Publikum hineingetragen wird.

(Sehr richtig!)

Ich setze voraus, daß, wenn dem Projekt näher getreten werden soll, die gesetzlichen Vorbedingungen für Lokalbahnverbindungen erfüllt werden, da die Linie lediglich lokalen Zwecken dienen wird.

**Präsident:** Ich kann jetzt zu den sieben aufgerufenen Petitionen die Diskussion schließen.

Das Schlußwort hat der Herr Referent.

**Reindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Ich weiß nicht, ob ich den Herrn Kollegen Maison recht verstanden habe. Er hat zum Schluß noch den Antrag gestellt, daß diese Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergegeben werde.

(Abgeordneter Maison: Nein!)

Es scheint das also nur ein Desiderium gewesen zu sein. Ein Antrag liegt also nicht vor, und ich glaube, ich habe schon in meinem ersten Vortrag deutlich genug auseinandergesetzt, wie der Ausschuß dazu gekommen ist, diese Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinüberzugeben. Nach dem aufgestellten Prinzip konnte der Ausschuß gar nichts Anderes thun trotz allem Wohlwollen für eine solche Verbindungsbahn. Man hat im Ausschusse und haben einzelne Mitglieder insbesondere, welche erkannten, was das für Haidhausen und den ganzen östlichen Theil Münchens für eine Bedeutung haben würde, wenn eine solche Verbindungsbahn hergestellt würde, anerkannt, daß gerade die industriellen Unternehmungen, die Fabriken, die sich dort befinden, viel Vortheil daraus ziehen würden, und man möchte ihnen diese Vortheile gönnen und zuwenden. Aber, wie Seine Excellenz sieben bestätigt haben, es ist noch gar nichts da, was die Sache auch nur einigermaßen konkret machen könnte. Es ist kein Projekt da, keine Summe bekannt, um die es sich handelt; es ist bezüglich der Grunderwerbungs-kosten nur ein allgemeiner Beschluß vorhanden, ohne daß er substantiirt wäre, und deswegen war das Einzige, was der Ausschuß thun konnte, diese sämtlichen aufgerufenen Petitionen der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinüberzugeben, was ich das hohe Haus auch zu beschließen bitte.

**Präsident:** Ich bitte, abzustimmen.

Die Herren, welche entsprechend dem Antrage des XX. Ausschusses die von mir aufgerufenen sieben Petitionen der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinübergegeben haben wollen, bitte ich, aufzustehen oder stehen zu bleiben.

(Geschwiegt.)

Die Kammer hat so beschloffen.

Meine Herren! Ich erlaube mir vorzuschlagen, eine Pause eintreten zu lassen und sich um 1/26 Uhr Abends zur Fortsetzung der Diskussion wieder zu versammeln.

Dabei bemerke ich, daß der XXI. Ausschuß gleichwohl eine Sitzung halten wird. Er kommt nämlich um 1/25 Uhr

Nachmittags zusammen, und wir werden uns um 1/26 Uhr wieder versammeln.

Wir lassen nunmehr die Pause eintreten.

Die Sitzung wird um 1 Uhr durch Pause unterbrochen.

Die Sitzung wird um 5 Uhr 40 Minuten wieder aufgenommen.

**Präsident:** Meine Herren! Wir nehmen die Sitzung wieder auf.

Wir stehen in der Diskussion bei denjenigen Eisenbahnpetitionen, welche den Regierungsbezirk Oberbayern betreffen, und bezüglich welcher der XX. Ausschuß besondere Anträge gestellt hat, ohne im Gesetzentwurf selbst irgend einen Kredit in Vorschlag zu bringen.

Ich stelle nunmehr zur Diskussion die Petitionen aus der Tabelle des XX. Ausschusses Nr. 42, Nr. 42a und Nr. 43. Es sind das die Petitionen

der Gemeinden Ebersberg, Oberndorf und Steinhöring und

des Marktmagistrats Grafing.

Die Petitionen sind enthalten in Pet.-Verz. XVIII. C Nr. 22, 29 und XX C Nr. 101.

Das Wort nehmen zunächst der Herr Referent, Abgeordneter Reindl.

**Reindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Von der Bahn Grafing—Ebersberg habe ich schon am heutigen Vormittag gesprochen, in dem Sinne nämlich, daß im Ausschusse ursprünglich die Meinung bestand, die Bahn Grafing—Ebersberg in innigste Verbindung zu bringen mit der Bahn Grafing—Glonn. Ich habe aber damals schon auseinandergesetzt, daß das nach den Erklärungen der k. Staatsregierung nicht thunlich wäre, daß also die Bahn Grafing—Ebersberg als eine gesonderte Linie zu behandeln sei.

Ich schicke voraus, daß von keiner Seite etwas versäumt wurde, um auch die Linie Grafing—Ebersberg zur Geltung zu bringen. Wenn ich daran gehe, den Inhalt der Petitionen, welche der Herr Präsident die Güte hatte, aufzurufen, zur Darstellung zu bringen, so kann ich nicht umhin, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß zwischen den Petitionen ein eigenthümlicher Widerspruch besteht. Während nämlich die bezeichneten Gemeinden Ebersberg, Oberndorf und Steinhöring in der ersten Petition sagen, der Bezirk sei bisher von der Nonnenkalamität noch verschont geblieben, und es werde deshalb der Holztransport auf einer Linie Grafing—Ebersberg ein nachhaltiger sein, sagen die nämlichen Petenten in einer späteren Eingabe, daß die Nonnenverheerungen bei Ebersberg ebenso groß seien, wie bei Glonn, daß man also, wenn man die Linie Grafing—Glonn als Nothstandsbahn behandle, auch die andere Seite, nämlich die Linie Grafing—Ebersberg, als solche behandeln müsse.

Wie dieser Widerspruch sich löst, das, glaube ich, wird nicht schwer zu erklären sein. Petenten suchen eben stets das thunlichste Mögliche zu erreichen, und die genannten Petenten haben jedenfalls ursprünglich geglaubt, ihr Ziel dadurch besser zu erreichen, daß sie den Wald ihres Bezirks als einen noch intakten hinstellen. Nachdem sich aber durch die Verhandlungen im Finanzausschusse und im XX. Ausschusse ergeben hat, daß die Nonnenkalamität und die Verheerungen durch dieselbe einen Einfluß geübt auf die Bewilligung einer

Bahn Grafing—Glonn, so haben sie nunmehr auch den, wie ich glaube, richtigen Sachverhalt hervorgekehrt und haben gesagt, der Bezirk Ebersberg habe ebenso gelitten, wie der Bezirk bei Glonn.

Das schicke ich voraus zur Erklärung des Widerspruchs, der zwischen den Petitionen besteht.

Die Petenten aber in der ersten Petition hervor, daß der Verkehr von Ebersberg und Umgebung nach München gravitiere, und daß deshalb eigentlich das Angezeigteste wäre, eine Verbindung mit der Hauptbahn in Kirchseon herzustellen. Nachdem aber die k. Staatsregierung in der Entschliebung vom 4. April 1891 den Anschluß bei der Station Grafing angedeutet, so haben auch die Petenten sich dahin entschlossen, für einen solchen Anschluß bei der Station Grafing einzutreten, und sie heben dann weiter hervor, daß durch einen solchen Anschluß auch der Verkehr mit dem Amte in Ebersberg erleichtert werde. Was die Rentabilität betrifft, sagen die Petenten, so wäre solche bei dieser Linie jedenfalls vorzüglich, denn es bestehen in Ebersberg verschiedene größere Geschäfte, darunter eine Brauerei, welche allein jährlich circa 250 Waggons verfrachte. Die Grunderwerbungsstosen für diese Linie sind durch die Marktgemeinde Ebersberg sichergestellt.

Der Markt Grafing beklagt sich in seiner Petition darüber, daß das Projekt Grafing—Ebersberg den Markt Grafing nicht berühren solle; hiedurch würde eine große Schädigung des gewerbereichen Marktes herbeigeführt; die Tracirung könnte recht gut über den Markt geleitet und dadurch die Bahn jedenfalls rentabel werden. Erwähnt ist dann ferner noch, daß dem Ministerium ein dießbezügliches Projekt, das den Markt Grafing berühre, übergeben worden sei.

Im Ausschusse wurden diese genannten Petitionen, nämlich die erste von Ebersberg ausgehende, wie die spätere, die ich gekennzeichnet habe, sowie die Petition des Marktmagistrats Grafing eingehend erörtert und, ich darf sagen, mit großem Wohlwollen behandelt. Dieses Wohlwollen wurde dadurch zum Ausdruck gebracht, daß man sich entschloß, dem Hause den Vorschlag zu machen, es wollen diese drei genannten Petitionen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergehen werden. Es steht ja gewiß fest, daß auch der Bezirk Ebersberg eine Berücksichtigung verdient, und steht ebenso fest, daß der Markt Grafing nicht unberücksichtigt bleiben soll. Ich kann deshalb Ihnen nur die Annahme dieses Ausschuhstrages empfehlen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Wolfgang Wagner!

**Wolfgang Wagner:** Meine Herren! Bei dieser Petition sehe ich mich veranlaßt, das zu wiederholen, was ich bereits im Ausschusse gesagt habe. In einem Artikel der „Augsburger Abendzeitung“ vom 20. März heißt es nämlich, daß im Ausschusse die Umstände, welche bei dieser Bahn obwalten, nicht genügend dargestellt wurden. Ich muß das, meine Herren, auf mich beziehen, indem ja auch in Ebersberg verbreitet ist, daß ich diese Petition im Ausschusse nicht richtig vertreten habe, obwohl ich im Ausschusse doch über Alles mich verbreitet habe, was jetzt die Ebersberger über diese Bahn anführen. Ich sagte im Ausschusse, daß wir die beiden Projekte, die Bahn Grafing—Glonn und die Bahn Grafing—Ebersberg als eine betrachteten und daß wir auch diese beiden Bahnen als eine behandeln wollten. Wir wurden aber von Seite der k. Generaldirektion eines Anderen befehrt. Es wurde uns dort gesagt, daß dieß nicht

angehe, daß diese Bahnen zwei Betriebe erforderten und daß sie aus diesem Grunde getrennt behandelt werden müssen. Und das ist der Grund, meine Herren, warum aus dieser Bahn zwei Projekte angenommen und behandelt wurden.

Ich sagte dort weiter, daß, wenn diese Bahn noch zu der Bahn Grafing—Glonn in den Gesezentwurf eingereicht würde, dann dort ein Ganzes geschaffen würde, daß dann die Bahn erst einen distriktiven Charakter, eine distriktive Bedeutung erhalten werde, indem nachher alle Gemeinden im südlichen Bezirke Ebersbergs mit ihren Nemtern durch die Bahn verbunden werden. Es ist ja bekannt, daß in Ebersberg sich ein Bezirksamt, ein Amtsgericht, ein Forstamt, ein Rentamt, ein Notariat und ein Meßungsbezirk befinden.

Ich habe noch weiter gesagt, daß es nicht richtig ist, wie in der Petition angeführt ist, daß ihre Waldungen von der Nonne verschont geblieben sind. Ich sagte, daß der größte Theil der Waldungen der Gemeinde Ebersberg um den Ebersberger Park liegt, und daß dieselben nur durch einen Parkzaun davon getrennt sind, und daß es daher selbstverständlich ist, daß diese Waldungen der Ebersberger Gemeinde durch die Nonne schwer beschädigt wurden, und es ist mir bekannt, daß die Gemeinden Oberndorf und Steinhöring, die ja bedeutenden Waldbesitz haben, bedeutend geschädigt wurden. Es ist nun dieß amtlich festgestellt. Es liegt mir ein Verzeichniß vor, in welchem alle Parzellen, die zum Abtriebe wegen der Nonnenfalamität verkauft sind, verzeichnet sind; es sind dieß 34 Parzellen mit 156 Tagwerk; und weiter sind noch 90 Tagwerk dem Abtriebe unterstellt, also im Ganzen 246 Tagwerk. Es ist somit unbedingt und unbestreitbar ein Nothstand in dieser Gegend festgestellt.

Ich weiß ja, daß die Einziehung einer Bahn in den Gesezentwurf jetzt noch sehr viele Schwierigkeiten bereiten und auch Konsequenzen nach sich ziehen würde, aber ich muß, wie im Ausschusse, so auch hier wieder hinweisen auf die Nothstandsvorlage bei der Ueberschwennung in der Pfalz und in Unterfranken. Dort war ja die Sache nur vorübergehend und sind ja die Wunden längst geheilt, während gerade da nicht nur die jetzige Generation, sondern auch die nächsten Generationen an den Wunden zu leiden haben. Ich glaube ganz gewiß, wenn die k. Staatsregierung eine andere Stellung einnehmen würde, als im Ausschusse, würden beide Parteien keine Konsequenzen daraus ziehen. Ich will aber von der Stellung eines Antrages absehen.

Was die Petition Grafing—Markt anlangt, so ist es ja ganz richtig, daß, wenn die Bahn direkt von Grafing—Bahnhof nach Ebersberg geführt wird, der Markt Grafing Schaden erleiden würde. Jedoch möchte ich bemerken, daß es den Ebersbergern ganz gleich ist, ob die Bahn direkt vom Bahnhof nach Ebersberg geführt oder der Markt Grafing hineingezogen wird, wenn dieselben nur die Bahn erhalten.

Ich bitte Sie, die Petition „Grafing—Markt“ der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Dr. Daller!

**Dr. Daller:** Meine Herren! Nach den Ausführungen meines verehrten Freundes und Vorredners bleibt mir verhältnißmäßig nur noch wenig zur Erörterung übrig. Ich habe, als es sich um die Bahn Grafing—Glonn handelte, mich dahin geäußert, daß ich sehr wohl die Schwierigkeiten kenne, einer Vorlage der k. Staatsregierung über Lokalbahnen noch eine weitere Bahn beizufügen, und daß dieß nur durch ganz besondere Umstände und nur dann ermöglicht werden

könnte, wenn die k. Staatsregierung selbst gegenüber einem solchen Projekte eine günstige Stellung einnehmen würde. Die k. Staatsregierung hat nun in Anbetracht der amtlichen Feststellungen von Seiten der k. Forstverwaltung über die Zustände in den Bezirken zwischen Grafing und Glonn und westlich und südlich von Glonn wirklich diese Rücksicht genommen, wofür ich den herzlichsten Dank ausspreche. Das ist allein wohl der ausschlaggebende Grund gewesen.

Nun, meine Herren, ist es ja allerdings richtig, daß die erste Petition von Ebersberg um diese Bahn auf diesen Umstand ein besonderes Gewicht nicht gelegt hat. Es ist ja in dieser ersten Petition bemerkt, daß die Privatwaldungen der drei Gemeinden Ebersberg, Oberndorf und Steinhöring, die ungefähr 12,000 Tagewerk ausmachen, glücklicher Weise nicht sehr von der Nonnenbeschädigung zu leiden haben; allein inzwischen hat sich ja nun die Sache doch etwas anders herausgestellt. Es ist, wie der Herr Kollege Wolfgang Wagner nachgewiesen hat, nun konstatiert, daß ein sehr großer Theil der Waldungen befallen ist und abgeschlagen werden muß, und die neueren Erscheinungen in diesen Waldungen sind ja auch derart trauriger Natur, daß ein weiteres Fortschreiten des Uebels leider befürchtet werden muß. Wenn diese Verhältnisse rechtzeitig so konstatiert gewesen wären, so wäre es ja nach meiner Meinung auch angezeigt gewesen, nach dieser Richtung hin doch eine Abhilfe zu treffen. Die Zusammenstellung mit Grafing—Glonn kann ja nie aus dem Auge gelassen werden. Auch hier hat die Votaleisenbahngesellschaft zuerst eine Projektirung vorgenommen. Die k. Staatsregierung hat aber recht wohl ihre Gründe, solche Projektirungen nicht gleich ganz absolut herüberzunehmen, sondern sie behält es sich vor, derartige Pläne und Projekte genau nach ihren Grundrissen zu prüfen und dann zu verfahren. Bei Grafing—Glonn hat sich nun auch herausgestellt, daß in der That die Arbeit der k. Staatsregierung, wie mir scheint nach dem Resultate, eine nothwendige war. Denn nicht nur wurde das ganze Projekt umgearbeitet, sondern es wurde auch ein viel wohlfeilerer, milderer Kostenvoranschlag herausgebracht.

Nun ist es ja leider richtig, daß in Bezug auf die Bahn Grafing—Ebersberg derartige Vorarbeiten von Seite der k. Staatsregierung noch nicht gemacht sind und nicht gemacht werden konnten, da auch noch andere Fragen zu erledigen sind. Ich halte es, meine Herren, für selbstverständlich, daß, wenn eine Bahn vom Markte Ebersberg an den Bahnhof Grafing gebaut wird, dieselbe über den Markt Grafing gehen muß, weil der für diese Gegend immerhin doch bedeutende Ort absolut nicht umgangen werden darf. Man müßte sich dagegen wehren, da doch Staatsgelder aufgewendet werden, wenn ein solcher Ort schwer geschädigt würde. Also auch diese Frage muß noch genau und eingehend erörtert und erwogen werden.

Dann sind ja auch noch andere Fragen weiter festzustellen. Es ist richtig, daß die Gemeinde Ebersberg sich darüber bestimmt erklärt hat, daß sie die Garantie für die Aufbringung der Grundablosungskosten übernehme. Allein, meine Herren, die nothwendige Kuratelgenehmigung ist wenigstens noch nicht vorgelegt gewesen. Das Traurige an der ganzen Sache für diese Gegend ist das, daß, wenn jetzt überhaupt die Bahn nicht in's Gezeig hineingebracht werden kann, dann sich der Bau auf lange Zeit hinauschiebt und dadurch allerdings diese Gegend, die auch der Hilfe dringend bedürftig erscheint wegen des Nonnenunglückes, schwer geschädigt wird. Würde dieses Unglück noch weiter fortschreiten, würden noch größere Theile der Waldungen zu Grunde

gehen, so würde natürlich das Unglück noch um so schwerer, noch um so empfindlicher werden. Ich bedauere es darum, meine Herren, von ganzem Herzen, daß die äußeren Verhältnisse sowohl des Gezeiges als auch der technischen Vorbereitungen mir es als eine, wie soll ich sagen, fruchtlose Arbeit erscheinen lassen würden, wenn ich mit meinen Freunden, namentlich dem Vertreter des Wahlkreises, einen Antrag auf Einstellung dieser Bahn in das Gezeig bringen würde. Es handelt sich in solcher Lage ja immerfort auch um die Konsequenzen, und ich kann ja erfahrungsgemäß seit den langen Jahren, in welchen ich hier zu sein die Ehre habe, nicht anders sagen, als daß, wenn ein solcher Versuch gemacht wird, dann viele andere Versuche nachfolgen, und dann eine Exzellenz zu dem Mittel greifen würden, das sie heute anzuführen die Güte hatten, nämlich höhere Bundesgenossen zu suchen, um derartige Beschlüsse wieder rückgängig zu machen. Ich bin kein Freund von nutzlosen, vergeblichen Arbeiten und Versuchen. Ich muß aber das hier auch offen aussprechen, daß nur aus diesem Grunde wir es unterlassen haben, weil wir absolut nicht in der Lage sind und nicht die Kraft und Möglichkeit haben, einem solchen Antrage die Majorität in diesem hohen Hause zu verschaffen.

Ich kann also gar nichts Anderes thun, als die k. Staatsregierung auf das Dringendste bitten, daß sie diese Petition „Ebersberg—Grafing“ so würdige, daß wenigstens die Bahn dann in den nächsten Gezeigentwurf aufgenommen werden kann. Soviel mir bekannt ist, meine Herren, ist ja der Ausschuß nach der Norm verfahren, daß er, wenn eine Bahn nicht jetzt schon als vordringlich erachtet wird, die aber alle Vorbedingungen erfüllt hat, Aufbringung der Kosten, Projektirung u. dergl., dann eine solche Bahn, wenn sie überhaupt für bauwürdig gehalten wird, der k. Staatsregierung zur Berücksichtigung hinüberzugeben beantragt, daß er aber andere Bahnprojekte, die ja auch Bedeutung haben und als bauwürdig erachtet werden, die aber alle Vorbedingungen noch nicht erfüllt haben, der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben beantragt. Und nun möchte ich bitten, daß von Seite der k. Staatsregierung daraus nicht der Schluß gezogen werden möge, daß dieses Projekt bei dem nächsten Gezeige erst dann vielleicht zur Berücksichtigung komme und wieder weiter hinausgeschoben werde, sondern daß, da ohne Zweifel bis dahin alle Vorbedingungen genau erfüllt sein werden, die k. Staatsregierung in Anbetracht der Umstände, die da obwalten, wenigstens dann diese Bahn in eine neue Gezeigsvorlage hineinbringe. Es ist ja richtig, ich bin in diesen Fragen nur Laie, aber sobald ich am Orte selbst die Verhältnisse gesehen habe, Glonn—Grafing und Ebersberg—Grafing, habe ich damals schon erklärt, daß ein einziger Betrieb mir unmöglich erscheint, sondern daß zwei geschiedene Bahnen und zwei geschiedene Betriebe sein müssen, und daher ist's denn auch gekommen, daß hier nicht von einer Bahn von Seite der k. Staatsregierung wie von Seite des Ausschusses geredet wurde, oder diese als eine Bahn behandelt wurde, sondern als zwei Bahnen.

Ich bedauere es also auf's Lebhafteste, hier nicht mehr thun zu können für die Interessen dieser jedenfalls schwer geschädigten Gemeinden; die äußeren Umstände, die Verhältnisse haben das so mit sich gebracht; einzelne Abgeordnete können darüber nicht herrschen und nicht einfach verfügen, dazu fehlt ihnen die Gewalt, und ich kann daher nur den einen Wunsch und die eine Bitte aussprechen, daß wenigstens dann das nächste Mal dieser Schaden so viel als möglich gut gemacht und dann auch die Bahn möglichst schnell in Bau genommen werde.

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

Der k. Staatsminister Freiherr von Crailsheim: Meine Herren! Es wird dem Herrn Abgeordneten Wolfgang Wagner das Zeugniß nicht verjagt werden können, im Ausschusse alles das vorgebracht zu haben, was zu Gunsten der Bahnverbindung spricht. Wenn die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Wagner keinen Erfolg hatten, so liegt das wohl hauptsächlich in der Erklärung der k. Staatsregierung, daß sie nur zwei Bahnverbindungen noch acceptiren könne. Die Auffassung, daß die Bahn von Glonn nach Ebersberg eine einzige sei, ist entschieden nicht haltbar. Es sind zwei Bahnverbindungen, von welchen jede einen gebohrderten Betrieb erfordert. Einigermassen erschwert wurde die Aufgabe dem Herrn Abgeordneten Wagner auch durch den Widerspruch, welcher in den Petitionen enthalten ist, und auf welchen der Herr Referent bereits hingewiesen haben. Während in der einen Petition davon die Rede ist, daß die Waldungen von der Nonne vollständig verschont seien, wird in der anderen Petition die Lage des Bezirkes als eine fast verzweifelte dargestellt. Die Wahrheit wird wohl in der Mitte liegen. Der Bezirk hat von der Nonne gelitten, aber von einem Nothstand wird wohl nicht gesprochen werden können. Für die Afuhr des Holzes würde ohnehin die Bahn zu spät kommen, denn wenn sie auch heute beschlossen würde, so müßte sie erst gebaut werden. Es handelt sich nur darum, einem durch die Nonnenkalamität geschädigten Bezirk durch die Bahn aufzuhelfen, und ich dächte, so tief liegt der Schaden nicht, daß die Bahn nicht auf einige Jahre verschoben werden könnte.

Es besteht aber noch ein anderer Grund, aus welchem es nach meinem Dafürhalten absolut unmöglich wäre, die Bahn in das Gesetz aufzunehmen, nämlich der, daß die technischen Verhältnisse noch nicht genügend geklärt sind. Es liegt ein Privatprojekt vor, das aber nicht so ausgearbeitet ist, daß es dem Gesetzentwurfe zu Grund gelegt werden könnte. Dabei sind zwei Varianten ausgearbeitet, die eine über Kettelföfen und Äßlföfen, die andere über Grafing und Wiesham. Die erstere ist die billigere, aber gleichwohl neigen wir uns vorläufig der Ansicht zu, daß die zweite, obwohl theurer, doch die bauwürdigere sei. Es darf auch angenommen werden, daß bei näherer Untersuchung dieses Projekt noch verbessert werden kann, indem die Linie noch verkürzt zu werden vermag und dann das ganze Bahnprojekt noch etwas billiger kommt.

Alle diese Verhältnisse müssen aber noch näher geprüft und erörtert werden, und es ist daher zur Zeit noch nicht möglich, an die Realisirung der Bahnverbindung heranzutreten.

**Präsident:** Ich kann jetzt die Diskussion schließen. Das Schlußwort hat Herr Referent.

Herr Referent verzichtet.

Ich bitte, abzustimmen.

Der XX. Ausschuß schlägt vor,

die drei Petitionen (welche ich aufgerufen habe) der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

Die Herren, welche so beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Diskussion zu den Petitionen Nr. 44 und 44a der Tabelle des XX. Ausschusses. Es sind das die Petitionen

des Stadtmagistrats Burghausen und der Gemeindevertretung der Stadt Mühldorf (XVIII. Petit.-Verz. C Nr. 34 und XX. Petit.-Verz. C Nr. 106).

Der Ausschuß schlägt vor,

beide Petitionen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

Das Wort hat der Herr Referent.

**Reindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Ich gebe Ihnen den Inhalt der beiden Petitionen kurz bekannt und erwähne schon zum vorhinein, daß gerade die Stadt Burghausen eine besondere Berücksichtigung verdienen dürfte. Die Stadt Burghausen hat in der neueren Zeit eine große Einbuße erlitten durch den Verlust der Garnison. Die Verhältnisse sind dort so, daß jetzt schon 120 Prozent Gemeindefinanzlagen bezahlt werden müssen, und daß, wenn nicht in irgend einer Weise geholfen wird, die Umlagen der großen Schuldenlast wegen sich alsbald noch bedeutend höher gestalten werden. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß gerade Burghausen es ist, das sich stark regt und wehrt, um eine Bahnverbindung zu erhalten. Burghausen gehört zu denjenigen Städten und Orten, welche früher stets eine durchgehende Bahn von Freilassing nach Mühldorf angestrebt haben. Alle derartige Bestrebungen sind, wie ich am heutigen Vormittag schon auseinandergesetzt habe, erfolglos geblieben, und nun, nachdem die Nachbarstädte Trostberg und Laufen in den Bahnverkehr gezogen sind und auch Tittmoning in Folge unseres Beschlusses eine Bahn erhalten soll, ist Burghausen nur umsomehr bemüht, eine Bahn zu erreichen, und zwar möchte Burghausen solches dadurch erreichen, daß eine Bahn gebaut werden soll von Burghausen nach Markt. Diese Linie, sagen die Petenten, wäre die kürzeste und billigste. Die Kosten der Grunderwerbung für eine solche Linie werden von den städtischen Kollegien in Burghausen übernommen. Es hat bereits eine Projektirung dieser Linie durch die Lokalbahnaktiengesellschaft stattgefunden, und zwar nach erhaltener Genehmigung der k. Staatsregierung. Die Kosten dieser generellen Projektirung wurden von einzelnen Bürgern Burghausens getragen. Die Länge dieser Bahn würde 11,85 Kilometer betragen. Die Kosten, einschließlich einer Zunftbrücke, würden sich auf 880,000 M bis Station Burghausen Schloßberg belaufen, darunter die Grunderwerbungsstellen eingerechnet mit 24,100 M, so daß vom Staate noch 855,900 M zu tragen wären. Kostspieliger würde die Linie sich gestalten, wenn sie nicht bloß bis zum Schloßberg Burghausen gebaut werden würde, sondern bis in die Stadt. Da würden sich die Kosten beziffern auf 1'072,600 M. Die Petition führt sodann die verschiedenen Anstalten und Aemter auf, welche sich in der Stadt Burghausen befinden, erwähnt des Gymnasiums, der beiden Seminarien, des englischen Fräuleinstituts, des Rentamts, Forstamts, des Amtsgerichts, Notariats, Nebenzolamts u. s. w.

Was den voraussichtlichen Verkehr auf dieser Bahn und zwar den Güterverkehr betrifft, so wird hervorgehoben, daß namhafte Kaufgeschäfte sich in der Stadt befinden, 5 Brauereien, 4 Kunstmühlen, 1 Schneidsäge, 1 Stocengießerei, 1 Pulverfabrik, und besonders komme in Betracht der große Holzhandel und die Holz- und Kohlenlieferungen aus dem Weilhartforste Oberösterreichs, ebenso die Holztransporte aus dem Reichenbach-Lessontz'schen Forste dortselbst. Auch sei vorhanden bedeutendes Hinterland mit einer Reihe von Gemeinden, die vorzüglich mit Ackerbau und Viehzucht sich beschäftigen. Das von der Lokalbahnengesellschaft

aufgestellte Projekt gibt als voraussichtliche Einnahmen an aus dem Personenverkehr 10,075 *M.*, aus dem Güterverkehr 27,360 *M.*, dann aus der Post und Sonstigem 11,565 *M.*, also in Summa 49,000 *M.*, während die Betriebsausgaben rund auf 25,000 *M.* angeschlagen werden, so daß also sich eine Reineinnahme von 24,000 *M.* ergibt, demnach, wenn die Bahn bis Schloßberg Burghausen gebaut würde, eine Rente von 2,8, wenn bis zur Stadt, eine Rente von 2,2 Prozent.

Die Petenten führen ferner aus, Burghausen sei die einzige bayerische Gymnasialstadt, welche bisher ohne Eisenbahnverkehr sei. Dann wird ferner noch gesagt, daß in Oesterreich ein Bahnbau von Oberndorf nach Braunau geplant sei. Wenn dieser Bahnbau vor dem bayerischen Bahnbau Burghausen—Markt ausgeführt würde, so wäre das ein weiterer Nachtheil für Burghausen und für die bayerischen Bahnen. Angeklopft haben sich dieser Petition 12 bayrische und 3 österreichische Gemeinden.

Seitens der k. Staatsregierung ist man aber der Meinung, daß eigentlich für Burghausen nicht der richtige Anschluß wäre nach Markt, sondern daß derselbe vielmehr in Neuötting zu suchen sei. Eine Zuschrift der k. Generaldirektion vom 29. Dezember 1891 hat das dem Stadtmagistrate Burghausen nahegelegt. Gegenüber diesem Gedanken der k. Generaldirektion sagt die Stadtverwaltung Burghausen, sie habe bereits früher mit den Gemeindefollegien in Neuötting und Altötting korrespondirt, dieselben haben aber erklärt, Kosten für Grunderwerbungen in keiner Weise zu übernehmen. In Folge dessen seien sie gedrängt worden, den Anschluß nicht in Neuötting, sondern in Markt zu suchen; auch der Distriktsrathsvorstand erklärte, daß auf eine Unterstützung der Linie Burghausen—Neuötting Seitens des Distrikts nicht zu rechnen sei, und es hätte demnach Burghausen die Kosten für die Grunderwerbungen allein zu tragen. Eine Linie Burghausen—Neuötting würde ungefähr 21 Kilometer lang werden, und würden diese Grunderwerbungskosten 100—150,000 *M.* betragen; eine solche Summe aufzubringen, wäre aber Burghausen nicht möglich. Auch sonst würde die Linie Neuötting—Burghausen viel zu theuer zu stehen kommen, schon um deswegen, weil eine neue Innbrücke zu bauen wäre und dann auch eine gleich große Brücke über die Alz. Große Steigungen wären zu überwinden und kostspielige Bauten zur Fernhaltung von Ueberschwemmungen bei Neuötting aufzuführen. Der Verkehr würde auch gar nicht bedeutender werden, als auf der 8 Kilometer kürzeren Bahn nach Markt. Nähere Ermittlungen sind nicht geschehen bezüglich der Linie Burghausen—Neuötting, während hinsichtlich der Linie Markt—Burghausen Alles geordnet sei.

Bei Behandlung dieser Petition im Ausschusse haben Seine Excellenz der Herr Staatsminister erklärt, daß die Frage, ob Burghausen erreicht werden soll durch eine Lokalbahn von Neuötting oder von Markt aus, noch keineswegs genügend geklärt sei, jedenfalls aber würde eine Bahn von Neuötting aus einen größeren wirtschaftlichen Werth haben. Allerdings liege ein Projekt in dieser Beziehung nicht vor, allein es müsse diese Angelegenheit näher geprüft werden.

Der Ausschuß hat nun beschlossen, bei dieser Lage der Dinge die Petition, wie ich sie eben ihrem Inhalte nach bekanntgegeben habe, der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben. Man war in dieser Beziehung längere Zeit schwankend, in welcher Weise man diese Petition behandeln solle, d. h. welchen Beschluß man dem hohen Hause vorschlagen solle. Die k. Staatsregierung hat erklärt, daß es besser und angezeigter wäre, nicht von Markt aus nach

Burghausen zu bauen, sondern von Neuötting aus, und Angesichts dessen hat man einigermaßen geögert, die Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben; denn, sagte man, wenn diese Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergegeben wird, so will das doch so viel heißen, als der Ausschuß, beziehungsweise das hohe Haus sei für die Linie Markt—Burghausen. Ich erkläre aber, daß die Meinung des Ausschusses, wenn er vorschlägt, diese Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben, dahin ging, daß die Frage selbst, ob von Burghausen nach Markt oder nach Neuötting gebaut wird, als eine offene, von der k. Staatsregierung zu würdigende zu betrachten sei. Der Ausschuß wollte keineswegs für die eine oder die andere Linie sich entscheiden, aber der Ausschuß hat die Lage, die sehr schwere Lage von Burghausen wohl erwogen und hat deshalb geglaubt, diesen Antrag stellen und an die Kammer bringen zu müssen, um gerade damit die Sympathien für Burghausen gehörig zum Ausdruck zu bringen.

Was nun die weitere Petition betrifft, nämlich die Petition, welche im Verzeichniß als Nr. 44a enthalten ist und von der Stadtgemeinde Mühlendorf ausgeht, so hat sie der Hauptfache nach folgenden Inhalt. Sie sagt, es sei schon im Jahre 1869 eine durchgehende Linie Freilassing—Mühlendorf in Aussicht genommen gewesen. Im Jahre 1888 sei die Lokalbahn Freilassing—Lauten genehmigt worden mit der Aussicht auf Fortführung bis Mühlendorf. Der nunmehrige Gesetzentwurf enthalte aber von dieser Fortsetzung nichts, sondern nur von einer Fortsetzung bis nach Eitmoning. Vorge schlagen sei eine Lokalbahn Burghausen—Altötting; in welchem Sinne das zu verstehen ist, habe ich schon vorhin erörtert. Dadurch würde eine direkte Verbindung von Mühlendorf nach Salzburg, so sagen die Petenten, für alle Zeit verdoeben; denn der Umweg, wenn der Inn unterhalb Neuötting überbrückt würde, wäre ein bedeutender. Der Uebergang, sagen die Petenten, über den Inn zu Ehrling bei Mühlendorf wäre geeigneter und billiger als der bei Neuötting. Zugleich wäre die Bodenbeschaffenheit günstiger. Bei Neuötting wäre eine lange Strecke Ueberschwemmungsgebiet, was also jedenfalls erhöhte Baukosten verursachen würde. Bei dem Anschluß in Mühlendorf würde dann auch der Markt Häußling in das Bahnnetz gezogen und, schließen die Petenten, es wäre nicht gut, wenn zu Gunsten einer Stadt alle übrigen Gemeinden geschädigt würden, und wenn ein altes, seit Jahren als richtig anerkanntes Projekt fallen gelassen würde.

Die Petenten stellen nun die Bitte, es wolle statt einer Linie Burghausen—Altötting—Neuötting eine Linie Burghausen—Altötting—Mühlendorf genehmigt werden.

Der Ausschuß hat in seiner jüngsten Sitzung beschlossen, auch diese Petition, gleich der von mir vorhin schon skizzirten, der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben. Der Ausschuß hat, ich betone das noch einmal, die sehr bedrückte Lage Burghausens berücksichtigt und, da nun verschiedene Projekte vorliegen, verschiedene Anschlüsse in dieser Beziehung gewünscht werden, es der k. Staatsregierung zur Würdigung überlassen, in welcher Weise Burghausen zu einer Bahn kommen solle, und in diesem Sinne schlägt Ihnen der Ausschuß vor, Sie möchten beschließen, diese beiden Petitionen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Gimpl!

**Gimpl:** Meine Herren! Der Herr Referent hat

die Angelegenheit Burghausens — denn um diese handelt es sich vorzüglich — so ausführlich dargelegt, daß mir in der That nicht viel zu sagen bleibt; aber man würde es nicht verstehen, wenn ich bei dieser Gelegenheit das Wort nicht ergreifen würde, da ja die Stadt Burghausen in meinem Wahlkreise liegt und mir von den beiden Kollegen Burghausens diese Angelegenheit besonders an's Herz gelegt wurde.

Die Angelegenheit hat schon einmal das hohe Haus bei der Militärdebatte beschäftigt, und ich habe damals absichtlich das Wort nicht ergriffen, weil ja meine Mitabgeordneten des Wahlkreises die Sache recht ausführlich dargestellt haben und die Angelegenheit Burghausens auch noch von anderer Seite, nämlich von Seiten des sehr verehrten Herrn Abgeordneten *Maisson* recht warme Befürwortung gefunden hat. Damals wurde schon ausgesprochen, daß zunächst nur durch eine Bahn der armen Stadt geholfen werden könne; wenn ich sage „der armen Stadt“, so wird mir das die Stadt Burghausen am wenigsten verargen. Denn wenn überhaupt von einer Nothstandsbahn geredet werden könnte, so, meine ich, hätte Burghausen das allernächste Anrecht auf eine solche.

Nun glaubt leider die k. Staatsregierung, auf das Projekt Burghausen—Marktll nicht oder wenigstens vorläufig nicht eingehen zu können, denn dieses Projekt hätte eigentlich die Angelegenheit am ehesten lösen können, weil es am wenigsten gekostet hätte und weil es am raschesten hätte bethätigt werden können. Und daran liegt in der That sehr viel, daß Burghausen nicht bloß mit Worten getrüftet, sondern ihm mit Thaten geholfen werde, und daß es auch nicht gar zu lange auf Hilfe warten muß, sonst möchte der Arzt, von dem ja heute schon wiederholt geredet wurde, bei Burghausen zu spät kommen; denn die Verhältnisse Burghausens sind gegenwärtig recht traurig. Man hat, wohl aus triftigen Gründen, wie wir annehmen müssen, ihr den eigentlichen Lebensnerv abge schnitten dadurch, daß man Burghausen seine Garnison genommen, und hat das hauptsächlich damit motivirt, daß es keine Bahn hat. Und wenn von einer künftigen Abhilfe geredet wird, sagt man: ja, so lange keine Bahn nach Burghausen geht, wird man eben nichts machen können. Es wäre also in der That recht angezeigt, daß recht bald geholfen werde. Leider ist es vergeblich, einen Antrag zu stellen, daß in diesen Gesetzentwurf noch eine solche Hilfe eingestiftet werde, einmal weil jene Projekte, welche die k. Staatsregierung nun einmal vorzüglich im Auge hat, nämlich die Verbindung mit Neudtting oder Mühldorf, noch gar nicht bereit, ja nicht einmal begonnen sind, und dann zweitens, weil wir ja wissen, daß es leider nicht mehr angängig ist, noch eine Bahn im dießmaligen Gesetzentwurf aufzunehmen.

Nun habe ich gemeint, es könnte vielleicht in der Weise geholfen werden, wie schon in ein paar Fällen geschehen, daß die k. Staatsregierung sich entschloße, dem nächsten Landtage, also nicht erst nach vier, sondern ausnahmsweise nach zwei Jahren dieser bedrückten Lage Burghausens wegen eine solche Vorlage bezüglich einer Bahnverbindung zu machen. Allein ich will auch einen solchen Antrag nicht stellen, weil ich das Vertrauen habe, daß die k. Staatsregierung die Sache Burghausens an und für sich gehörig würdigen wird, und weil, wenn sie das thun wollte, sie auch ohne einen Antrag unsererseits es thun könnte, und weil, wenn sie es nicht wollte oder könnte, ein solcher Antrag auch nicht zum Ziele führen würde. Aber die bringende Bitte muß ich schon im Namen Burghausens an die k. Staatsregierung stellen, dieser Stadt baldmöglichst dadurch zu helfen, daß

Stenogr. Bericht d. R. d. Abg. 1892. Bd. IX. 250. Sitzung.

dieselbe durch eine Bahn in Verbindung gebracht wird mit der Hauptbahn. Ob das in Marktll oder in Neudtting, oder in Mühldorf geschieht das wird lediglich und ausschließlich den Erhebungen überlassen werden müssen, welche die k. Staatsregierung weiter anzuordnen auch im Ausschusse schon gewissermaßen zugesagt hat, und damit würde sich dann auch die Petition erledigen, welche der Stadtmagistrat Mühldorf in allerneuester Zeit gestellt hat, besonders wenn auf die frühere Hauptbahntrasse, auf welche ja bei der Lokalbahn Laufen und Tittmoning so viel Rücksicht genommen ist, auch da Rücksicht genommen würde, so daß später eventuell die Hauptbahn dann nicht wieder neue Uebergänge über die Alz und den Inn schaffen müßte, sondern eben diese Uebergänge gleich benützt werden könnten, welche je die Lokalbahnen Burghausen—Neudtting oder Burghausen—Mühldorf zur Bedingung haben.

Ich bitte also noch einmal die k. Staatsregierung, die Sache in Wahrheit recht würdigen zu wollen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter *Joseph Huber!*

**Joseph Huber:** Meine Herren! Auch ich bin in der glücklichen Lage, wie mein sehr verehrter Herr *Vorredner*, für jedes dieser drei Projekte, die gerade vorgetragen wurden, mich einverstanden erklären zu können, wenn nur Burghausen je eher desto besser eine Eisenbahn bekäme. Meine Herren! Ich will nicht noch einmal die allgemein anerkannt traurige Lage dieser Stadt hier dem hohen Hause vor Augen führen, da dieses ja in verschiedener Weise schon geschehen ist. Ich möchte mir nur erlauben, auf einen Ausspruch des sehr verehrten Herrn Kollegen *Maisson* zurückzukommen, den er bei Gelegenheit der Berathung des Militäretats in Bezug auf Burghausen gemacht hat, der mir sehr sympathisch war. Er sprach: Wenn der Staat Wunden schlägt, so hat er auch die Pflicht, dieselben zu heilen. Der Stadt Burghausen und deren Bewohnern wurde ja bereits eine fast tödtliche Wunde geschlagen, das erste und beste Pflaster auf diese schwere Wunde wäre eine Eisenbahn.

(*Heiterkeit.*)

Wie bekannt, ist für einen Schwerverwundeten schnelle Hilfe nothwendig, soll derselbe nicht verbluten oder irgendwie seiner Wunde erliegen. Wenn nun mit der Herstellung einer Eisenbahnverbindung für Burghausen immer gezögert wird, so befürchte ich, daß sich die armen Burghausener verbluten, oder es tritt ein solcher Schwächezustand ein, daß an ihrem Aufkommen gezweifelt werden müßte. Burghausen bittet ja schon seit langen Jahren um eine Eisenbahn und hätte sich mit großen Opfern bereitwilligt auf die gesetzlichen Vorbedingungen eingelassen, weil es ja die Auflaffung seiner Garnison wegen der Bahnlosigkeit schon immer befürchtete.

Ich möchte daher recht dringend bitten, seinen berechtigten Wünschen endlich doch Rechnung zu tragen.

Bezüglich der Rente ist ja auch schon so ziemlich Alles gesagt worden. Hierüber geht meine Ansicht dahin, daß diese Bahnlinie Burghausen—Altdtting, gleichviel ob sie nach Mühldorf oder Neudtting weiter geführt wird, zu den gut rentirlichen Bahnen gerechnet werden darf. Ich erlaube mir noch ganz kurz einige Umstände aufzuführen, welche für eine gute Rentabilität dieser Bahn sprechen. Burghausen hat bereits mehrere Studienanstalten, Klöster und Leamter, wie bereits ausgeführt, mehrere Brauereien, größere Kaufgeschäfte u. s. w.; in der Nähe befinden sich mehrere Kunstmühlen mit großen Wasserkraften und Schneid Sägen. Das Hinterland

ist durchwegs ein produktenreiches zu nennen, namentlich an Holz, Obst, Getreide und Vieh; es liegt dann der 10,000 Hektar große Weilharforst in der nächsten Nähe von Burghausen, dessen Produkte weit per Nahr transportirt werden müssen. Deshalb hat auch die dortige Forstverwaltung laut eines Schreibens schon große Transporte zugesagt, wenn eine Bahn in dieser Richtung zu Stande komme. Auch für die bayerischen Forsten, die ja an der Bahn anliegen, würde der größte Vortheil in Aussicht sein. Es dürften so auch die großen Schaaren von Wallfahrern, welche aus weiten Gauen Oesterreichs und auch aus Bayern Altötting alljährlich zufließen, nicht vergessen werden, welche den Personenverkehr sehr vergrößerten. In Anbetracht dieser meiner Ausführungen und in der Erwägung, daß bereits das ganze hohe Haus der Ansicht ist, ohne Unterschied der Parteirichtung, daß für Burghausen etwas geschehen muß, gebe ich mich der Hoffnung hin, Seine Excellenz der Herr Ministerpräsident wird unsere Wünsche und Bitten gütigst aufnehmen, um was ich noch einmal sehr dringend bitte.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Lehmeir!

**Lehmeir:** Meine Herren! Unter den vielen Städten und Märkten; welche in Bayern eine Eisenbahn anstreben, hat dieses Verkehrserleichterungsmittel wohl kein Ort so nothwendig, wie die Stadt Burghausen, deren Bewohner durch die Entfernung des Militärs, welches im vorigen Jahre von Burghausen nach Landsbut verlegt wurde, derortig stark geschädigt wurden, daß sie, um vor dem gänzlichen finanziellen Untergang verschont zu bleiben, unbedingt einer Eisenbahn bedürfen. Nur eine Eisenbahn kann und wird diese strebsamen und rührigen Bewohner Burghausens über Wasser halten, und ist zu hoffen, daß die vom Verkehr etwas abseits gelegene ehemalige Residenzstadt der bayerischen Herzöge dann, wenn ihr der Weltverkehr erschlossen wird, wieder zu ihrem früheren Wohlstand gelangt. Nach meiner Ansicht ist aber auch keine Stadt so berechtigt, eine Eisenbahn zu verlangen, wie dieß bei Burghausen der Fall ist. Denn durch die staatliche Verfügung der Aufhebung der Garnison wurde der Stadt Burghausen ein unendlich großer Schaden zugefügt, welcher nur durch eine andere staatliche Verfügung, durch Erbauung einer Eisenbahn, theilweise wieder behoben werden kann. Die Bewohner Burghausens bitten, hoffen und erwarten, daß der Schaden, welchen ihnen die Kriegsverwaltung verursacht hat, von der Eisenbahnverwaltung wieder gut gemacht werden wird. Wenn man sagt, für diese oder jene Stadt oder Gegend sei eine Eisenbahn Lebensbedingung, so ist dieß eine Redeweise, welche mitunter nicht so wörtlich genommen werden darf; bei Burghausen ist es aber wirklich der Fall, daß die Eisenbahn Lebensbedingung ist, weil seit Aufhebung der Garnison die dortigen Institute und Lehranstalten, welche faktisch die Lebensader der dortigen Gewerbetreibenden bilden, weil dann auch diese Lebensader durch den Mangel der Eisenbahn geschwächt und schließlich ganz verstopft wird; denn, meine Herren, Sie werden mir zugeben, daß durch den Mangel einer Bahn die Lehranstalten und Institute in Burghausen eine schwere Schädigung erleiden, weil heutzutage fast alle Eltern ihre Kinder lieber an solchen Anstalten unterbringen, zu welchen man per Eisenbahn gelangen kann. Das dortige gute und auch berühmte Institut der englischen Frauenlein hat zwar viele Zöglinge, aber es würde und könnte noch viel mehr haben. Die dortige Lateinschule, das Gymnasium und das bischöfliche Seminar würden weit mehr frequentirt sein,

und der Staat brauchte noch lange nicht daran zu denken, in einer anderen Stadt der dortigen Gegend ein neues Gymnasium zu errichten, wenn Burghausen eine Eisenbahn hätte, weil dann auch in dieser Beziehung den berechtigten Wünschen der dortigen Gegend Rechnung getragen wäre. Durch eine Eisenbahn würden auch leichter die dortigen geräumigen, romantisch schön gelegenen, gesunden, jezt aber leer stehenden Kasernenräume entweder wieder durch eine Garnison oder durch die in Aussicht genommene Unteroffizierschule besetzt werden, und gerade dieser letztere Punkt ist es, der für die Bewohner Burghausens es ganz besonders wünschenswerth macht, eine Eisenbahn zu erlangen.

Die Rentabilitätsberechnung dieser Linie scheint mir in der betreffenden uns vorliegenden Petition viel zu niedrig angegeben zu sein, weil der Ertrag aus dem Güterverkehr nur mit 27,000 *M* angesetzt ist, welcher aber nach meiner Ansicht 40,000 oder vielleicht 50,000 *M* jährlich einbringen würde. Die Rentabilität einer Eisenbahn für Burghausen würde schon deßhalb eine gute sein, weil Burghausen hauptsächlich von herrlich schönen Wäldern umgeben ist; alle landwirthschaftlichen Erzeugnisse, wie Viktualien, Getreide, Vieh u. dgl. sind von der besten Gegend bald verfrachtet, aber die Produkte solch herrlicher, großartiger Wäldungen, wie sie die Umgebung Burghausens hat, bilden, wie diese verschiedenen Linien beweisen, die beste Rente für die Bahn. Ueberdieß hat, wie wir ohnedieß heute schon hörten, Burghausen ein ergiebiges Hinterland mit mehreren bedeutenden Sägewerken und vier Kunstmühlen. An der neuen Strecke der Traunstein—Trostberger Linie verfrachtet ein einziger Kunstmüller in Trostberg täglich mindestens zwei Eisenbahnwaggons, d. h. er bekommt eine Wagenladung Getreide und verwendet einen Waggon Mehl. Wenn nun die vier Kunstmühlen in Burghausen zusammen, wie man bestimmt annehmen kann, täglich nur zwei Wagenladungen Getreide bekommen und als Mehl wieder versenden, so wird dieß der Bahn jährlich eine ganz anständige Summe einbringen. Bei richtiger Würdigung aller Verhältnisse ist zu erwarten, daß der Staat durch den Bau einer Eisenbahn für Burghausen kein schlechtes, sondern ein gutes Geschäft machen wird und dadurch überdieß die ehemalige altherwürdige Residenzstadt der bayerischen Herzöge vor dem Untergange bewahren wird. Schon die Pietät für unsere früheren bayerischen Herzöge soll uns veranlassen, ihre ehemalige Residenzstadt und ihr Residenzschloß vor dem Verfall zu bewahren.

Da nun bei Burghausen ein Ausnahmefall vorliegt, so bitte ich Seine Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten, diesen Fall auch ausnahmsweise günstig zu behandeln und für Burghausen entweder noch in diesem Gesetzentwurfe eine Linie einzufügen, oder, da dieß kaum möglich sein wird, weil die Linie Burghausen—Markt, welche zur Vorlage bereift wäre, von der Eisenbahnverwaltung als zur Ausführung nicht praktisch befunden wurde, so bitte ich Seine Excellenz, wie der Herr Vorredner, Kollege Gimpl, es schon gethan, für Burghausen ausnahmsweise dem nächsten Landtage einen Eisenbahngesetzentwurf vorzulegen. Denn für Burghausen ist ja schnelle Hilfe unbedingt nothwendig, weil die Situation dort eine solche ist, wie die Herren Vorredner schon mit anderen Worten sagten, daß für viele der dortigen Bewohner eine späte Hilfe keine Hilfe mehr wäre.

Mit Freude und Dankbarkeit habe ich es begrüßt, daß im Eisenbahnausschusse alle Mitglieder eine wohlwollende und zustimmende Haltung einer Eisenbahn für Burghausen entgegenbrachten. Ich bin auch überzeugt, daß alle Mit-

glieder dieses hohen Hauses die besonderen Verhältnisse Burghausens berücksichtigen und einer Eisenbahn für Burghausen ihre Zustimmung geben werden. Ob nun diese Linie von Burghausen über Altötting nach Neutötting oder von Burghausen über Altötting nach Mühldorf führen wird, das wollen wir dem Projektierungsergebnis und der weisen Fürsorge Seiner Excellenz des Herrn Ministerpräsidenten vertrauensvoll überlassen.

Schließlich bitte ich noch einmal Seine Excellenz recht dringend, die so arg bedrängten, ohne Schuld in Nothstand gerathenen Bewohner Burghausens recht bald mit einer Eisenbahn zu beglücken.

**Präsident:** Ich verstehe die Worte des Herrn Abgeordneten Lehmann dahin, daß er ebenso wie der Herr Abgeordnete Gimpl einen Wunsch ausgesprochen hat, aber einen besonderen Antrag zu stellen sich nicht veranlaßt sieht.

Das Wort in der Diskussion hat der Herr Abgeordnete Maison.

**Maison:** Meine Herren! Es ist einigermassen schwierig, den bewegten Worten, die zu Gunsten Burghausens von Seite der Herren Vorredner sowohl, als von Seite des Herrn Referenten, wie auch im Eisenbahnausschusse, im XX. Ausschusse, gefallen sind, noch irgend etwas beizufügen, was Ihr Herz beweglicher stimmen könnte, und daß, meine Herren, die Sympathie des gesammten Hauses für Burghausen und dessen Lage wach ist, darüber ist mir gar kein Zweifel. Wenn mit Sympathien geholfen werden könnte, meine Herren, so wäre Burghausen heute aus seiner mißlichen Lage schon heraus.

(Zuruf links: Das ist sehr wahr!)

Leider aber ist es einmal im menschlichen Leben so, daß mit Sympathiebezeugungen allein nicht ausreichend für Schäden gesorgt werden kann, die, wie bei Burghausen, eine Intensivität erreicht haben, die nur derjenige kennt, der entweder, wie die Herren Vorredner, im Bezirke wohnen, oder der durch Beruf oder sonstige Zufälligkeiten in die Lage kommt, Burghausen zu sehen. Meine Herren! Der Unterschied, der sich bei diesem betriebsamen Städtchen, das ein Bild der Wohlhabenheit und des Aufstrebens war, jetzt gegen vor einem Jahre darbietet, muß Jeden, der die Verhältnisse mit offenen Augen ansieht, dazu bringen, daß er sich sagt, hier muß eingegriffen werden. Nun besteht ja die Absicht des Eingreifens. Sie wird von allen Seiten und wurde auch von Seiner Excellenz dem Herrn Staatsminister Namens der Regierung in eindringlicher Weise betont; aber immer macht mir die Sache den Eindruck, daß, wenn überhaupt etwas geschieht, und es wird hoffentlich etwas geschehen, ein Zeitraum darüber weggehen wird, der — ich will einen Ausdruck, der schon einmal gebraucht worden ist, nicht wieder gebrauchen — der aber ganz dazu geeignet erscheint, bei dem rapiden Niedergange der Stadt die Verarmung derselben herbeizuführen.

Nun fragt es sich doch: Sind hier nicht ausnahmsweise einmal Nothstandsmaßregeln zu ergreifen? Sie sind schon bei anderen Gelegenheiten ergriffen worden,

(sehr richtig! rechts)

und sie müssen ergriffen werden, wenn eine Stadt durch elementare Ereignisse zu Grunde geht, und auch, wenn eine Stadt ohne ihr Zutun zu Grunde gegangen ist, oder zu Grunde geht — ich will nicht zu schwarz auftragen.

(Weiterkeit.)

Die Stadt Burghausen geht zurück, meine Herren, durch den Umstand, daß ihr aus höheren Rücksichten ohne ihr Verschulden die Garnison entzogen wurde, die sie nach den einmal dort bestehenden Verhältnissen, die sie nach den einmal dort eingeführten jahrzehntelangen Einrichtungen als ihr ureigenstes, dauerndes Eigenthum anzusehen sich gewöhnt hat. Meine Herren! Das sind eben Verhältnisse, an welche nicht der gewöhnliche Maßstab angelegt werden kann und angelegt werden darf, wenn in der That ausgiebige Hilfe Platz greifen soll.

Nun ist von meinen Herren Vorrednern über die Vorzüge und Rentabilität der Bahn schon so eingehend gesprochen worden, daß mir in der That in dieser Richtung nichts mehr zu sagen übrig bleibt. Es dürfte vielleicht nur noch auf das hingewiesen werden, daß nach einem mir vorliegenden Schreiben der — wenn ich nicht irre — gräflich Leßnitz'schen Gutsverwaltung diese ganz in der Nähe von Burghausen große Komplexe von Waldungen zu verwalten hat. Es liegt mir, sage ich, hier eine Zuschrift vor, nach welcher jene behauptet, daß der zu bauenden Bahn wenigstens 10 000 Festmeter Holz jährlich zuzuführen wären, worin sie ferner mittheilt, daß sie wegen Mangel an Verkehrsgelegenheit Anfragen, die sogar von hiesigen staatlichen Stellen an dieselbe bezüglich Lieferung von Holzfohlen für das Jahr 1892 gerichtet wurden, hat zurückweisen müssen, weil sie nicht in der Lage sei, bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen dort diese Aufträge und diese Lieferungen auszuführen. Meine Herren! Wenn man ferner bedenkt, daß für die Zufuhr nach München doch über kurz oder lang aus den Ebersberger Forsten eine größere Holzzufuhr für absehbare Zeit nicht wird stattfinden können — ich weiß das nicht gewiß, aber ich habe so ein leises Gefühl dafür — und dort die Forsten in ausgedehntem Maße bereit stehen, bei günstigen Verkehrsverhältnissen einen Wohlstand für die Gegend zu schaffen, wie man es braucht, so, glaube ich, sollte man, wenn es irgendwie angeht, hier einmal eine Nothstandsahn bauen; denn, wenn irgendwo ein Nothstand existirt, so existirt er für eine Bahn von Markt oder von Neutötting nach Burghausen.

Meine Herren! Ueber die Trace, die hier in Betracht kommt, werde ich überhaupt kein Wort verlieren. Ich glaube und ich kann Ihnen die Versicherung geben, daß es im Grunde den Bewohnern von Burghausen und Umgebung auch gleichgültig ist, ob von Neutötting gebaut wird oder von Markt. Aber eine dieser Bahnen, welche die k. Staatsregierung für die richtigere finden wird, glaube ich, soll einmal, wenn die Verhältnisse von Seite der k. Staatsregierung in der That so, wie ich sie geschildert habe, gefunden werden — und sie werden so gefunden werden — durch einen eigenen Gesetzesentwurf dem nächsten Landtage unterbreitet werden.

(Lebhaftes Bravo.)

**Präsident:** Seine Excellenz der Herr Ministerpräsident!

Der k. Staatsminister Freiherr von Crailsheim: Meine Herren! Ich kann nur versichern, daß auch ich volle Sympathie mit dem Schicksal der schwer geschädigten Stadt Burghausen habe. Ich habe mir daher ernstlich die Frage vorgelegt, ob eine Bahn für Burghausen in den Gesetzesentwurf aufzunehmen sei. Es ist aber nur das Projekt Markt — Burghausen zur Aufnahme fertig gestellt, und ich konnte über das Bedenken nicht hinwegkommen, ob dieses

Projekt richtig und bauwürdig sei. Soweit sich die Verhältnisse jetzt übersehen lassen, möchte ich mich der Ansicht zuwenden, daß ein Anschluß von Burghausen an Neuötting oder Mühldorf vorzuziehen wäre. An die Aufnahme dieses Projektes in dem vorliegenden Gesetzentwurf konnte und kann aber nicht gedacht werden, da technische Elaborate nicht vorliegen und da wenigstens bis in die neueste Zeit kein Anhaltspunkt dafür gegeben war, daß die Grunderwerbungen von Seite der Gemeinden Altötting, Neuötting und Mühldorf sichergestellt sind. In neuerer Zeit hat sich aber in Altötting und Mühldorf ein lebhaftes Interesse für diese Bahnverbindung gezeigt und besteht daher Hoffnung, daß eine Bahnlinie für Burghausen im Anschlusse an Neuötting oder Mühldorf zu Stande kommen wird.

Ich glaube daher, daß es wohl möglich sein wird, in nicht allzu fernier Zeit für Burghausen die ersehnte Unterstützung eintreten zu lassen.

(Bravo!)

**Präsident:** Ich kann jetzt die Diskussion schließen. Das Schlußwort hat der Herr Referent.

**Reindl** (Berichtersteller): Die Schlußworte Seiner Excellenz haben mich und diejenigen Herren, welche so warm für Burghausen sich ausgesprochen haben, außerordentlich erfreut, und wir können nur wünschen, daß die damit in Aussicht gestellte Hilfe bald kommen möge.

Im Uebrigen empfehle ich nochmals den Antrag, die genannte Petition in Nr. 44 und 44a der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

**Präsident:** Meine Herren! Ein besonderer Antrag liegt nicht vor.

Wir haben nunmehr abzustimmen über den Antrag des XX. Ausschusses,

die beiden Petitionen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

Die Herren, welche so beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschicht.)

Die Kammer hat so beschloffen.

Diskussion zu Nr. 45 der Ausschußtabelle: Petition der Gemeindeverwaltung Unterwössen, Oberwössen und Neit im Winkel (XVIII. Petitt.-Verz. C Nr. 56).

Der Ausschuß beantragt,

die Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinüberzugeben.

Herr Referent!

**Reindl** (Berichtersteller): Meine Herren! Bekanntlich ist die Lokalbahn Uebersee—Marquartstein diejenige, welche sich am besten rentirt. Das ist wohl der Grund, warum man seitens der genannten Gemeinden den Wunsch hat, es möchte die Bahn noch etwas weiter hinein in das Thal fortgeführt werden. Das, was die genannten Gemeinden wünschen, ist eine Fortsetzung in einer Ausdehnung von allerdings nur 2,8 Kilometern. Die Petenten glauben, daß eine solche Fortsetzung für sie von außerordentlich großem Nutzen wäre, und sie geben sich der Hoffnung der Erfüllung ihrer Wünsche um so mehr hin, als ja die genannte Bahn Uebersee—Marquartstein so gut rentire, und es könnte deshalb wohl noch eine Strecke hinzugefügt werden, wenn dieselbe vielleicht auch eine geringere Rente abwerfen würde.

Die Petenten sind in ihrer Petition von dem Gedanken ausgegangen, es wären für den Bau dieser Theilstrecke schon 50.000 *M* bereit, weil nach ihrer Annahme die Ausführung der Bahn Uebersee—Marquartstein um 50.000 *M* weniger gekostet hätte, als in dem Entwurfe der k. Staatsregierung vorgesehen war. Seitens der k. Staatsregierung wurde aber auseinandergesetzt, daß diese Annahme nicht richtig sei, daß die Ertrübrungen keineswegs eine solche Höhe erreichen, und selbst wenn dieß der Fall wäre, so wäre ja dieser Kredit nicht so mir nichts dir nichts auf eine weitere Linie zu übertragen. Die k. Staatsregierung hat auch auseinandergesetzt, daß die Fortsetzung bis nach Unterwössen keineswegs im Interesse der Bahn gelegen wäre, und daß die zu überwindenden Schwierigkeiten eine solch' hohe Ausgabe für die kurze Strecke erfordern würden, daß es nicht angezeigt erschiene, diesen Weiterbau zu führen; die Strecke sei zudem so kurz, daß deren Benützung zum Holztransporte und dergleichen nicht einmal als wahrscheinlich erscheine.

Nach den Erörterungen, welche im Ausschusse bezüglich dieser Linie gepflogen wurden, konnte der Ausschuß zu keinem anderen Resultate kommen, als dem hohen Hause vorzuschlagen, diese Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinüberzugeben.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Dr. Daller!

**Dr. Daller:** Meine Herren! Diese kleine Bahnstrecke Marquartstein—Wössen hat nach Aussage der dortigen Bewohner allerdings eine außerordentlich große Bedeutung; freilich muß ich zugeben, daß ich in Bezug auf die technischen Verhältnisse nicht ein bestimmtes Urtheil zu fällen vermag, und wenn die Techniker sagen, daß hier die Bahn sehr schwierig zu bauen sei, so kann ich ja das nicht bestreiten, obwohl dem laienhaften Auge das nicht so schnell einleuchtend ist. Allerdings ist das Flußbett der Achen hinderlich für die Legung der Bahn. Mitunter ist aber, wenn ich mich recht des Weges erinnere, den ich ja auch schon gemacht habe, doch die Straße so breit und verhältnißmäßig so plan und eben, daß man meinen möchte, es wäre hier ein einfacher Bahnbau leicht möglich. Die Leute sagen, daß allerdings in Bezug auf den Holztransport gerade von Unterwössen aus und der Gegend nach Tirol zu hier eine sehr reiche Zufuhr der Holz gewiß sei. Mir ist auch gesagt worden, daß sehr viele Leute, auch solche, die im Sommeraufenthalt und während der Ferien dort sind, für die Bahn sich ganz außerordentlich interessieren, und ich möchte doch nicht diese Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne den Wunsch auszusprechen, daß die Sache ja recht gründlich erwogen werde und daß am Ende auch für die Bewohner dieser Gegend ein günstiges Resultat herauskomme. Es ist ja dieses Thal nicht sehr bevölkert, es ist auch nicht möglich, das weiß ich sehr wohl, die Bahn weiter fortzusetzen, weil dann die gebirgige Gegend und die engen Schluchten ein vollständiges Hinderniß bilden, aber gerade wenn die Bahn mit einem Lagerplatz noch etwas außerhalb Wössen gegen Defterreich zu geführt würde, würde die Beförderung und der Transport des Holzes sehr erleichtert werden.

Ich bitte also die k. Staatsregierung, diese Kenntnisaufnahme nach und nach zu einer günstigen Würdigung und endlich auch zu einer Berücksichtigung fortzuschreiten zu lassen.

**Präsident:** Zum Worte ist Niemand mehr gemeldet; die Diskussion ist geschlossen.

Das Schlußwort hat der Herr Referent.

Der Herr Referent verzichtet.

Die Herren, welche entsprechend dem Ausschufsantrage die Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnisaufnahme hinübergeben wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Nr. 46 und 47 der Ausschufstabelle betreffen die Petitionen des Bürgermeisters von Haag im Namen der Marktgemeinden IJsen und Haag (XVIII. Petit.-Verz. C Nr. 57 und 63).

Der Ausschufß beantragt,

die Petitionen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergzugeben.

Das Wort hat der Herr Referent.

**Reindl** (Berichterstatter): Meine Herren! Da ich sehr wohl weiß, daß gerade diese Bahnlinie noch eine warme Befürwortung finden wird, kann ich mich ziemlich kurz fassen.

Die Petition besagt, daß Haag schon im Jahre 1867 in das Eisenbahngesetz einbezogen zu werden strebe, und zwar durch eine Vollenbahn; allein es habe sich die Hoffnung, die Haag damals gehegt, nicht verwirklicht, und nun stehe Haag sehr isolirt da mit seinen 1200 Einwohnern, ebenso IJsen mit 800 Seelen und einem umfangreichen Hinterlande. Der Forstbezirk IJsen umfasse 8 146 Tagwerk mit jährlich 20,000 Ster Holz; auch große Privatwaldungen seien vorhanden, welche die Bahn ebenfalls alimentiren würden.

Die Linie, welche für Haag die entsprechende wäre, sei eben die bezeichnete über Thann-Lengdorf. Nicht so günstig wäre Haag—Dorfen, noch viel weniger günstig Haag—Soyen.

Was die Mittel zur Grunderwerbung betrifft, so sind dieselben durch den Distrikt Haag und einzelne Präzipualleistungen gesichert. Der Distrikt Haag genehmigte nämlich am 30. November vorigen Jahres einstimmig 70,800 M., wie sie nach dem generellen Projekte der Generalprojektion als nothwendig erachtet wurden, die Gemeinde Haag 11,000 M., die Gemeinde IJsen 10,000 M.

Zu einer Nachtrags-Petition, welche als Nr. 47 bezeichnet ist, sind die betreffenden kuratelamtlichen Genehmigungen für die Zuschüsse des Distriktes und der Gemeinden vorgelegt. Im Ausschusse wurde anerkannt, daß Haag, ein Amtsgerichtsitz, allerdings durch die neuen Verkehrsverhältnisse in eine ungünstige Lage gebracht worden sei. Früher habe ein großer Verkehr auf einer Hauptstraße durch Haag nach Wien geführt. Durch die modernen Verkehrsmittel habe nun dieser Ort außerordentliche Nachteile erfahren und sei vollständig isolirt.

Der Verkehr von Haag gravitire besonders nach München, und aus diesem Grunde habe man primo loco das Projekt IJsen—Lengdorf—Haag betont. Im Ausschusse wurden auch die beiden anderen Anschlüsse in Berücksichtigung gezogen, schließlich aber denn doch auch der Meinung Ausdruck gegeben, daß der von den Petenten erstrebte Anschluß der günstigste sein dürfte.

Da hinsichtlich dieser Linie die Dinge geordnet sind, die Baukosten bekannt, die Grunderwerbungs-kosten sowohl vom Distrikte Haag, als auch von den Gemeinden IJsen und Haag garantirt sind, die Auffichtsgenehmigung erteilt ist, so hat der Ausschufß beschlossen, dem hohen Hause vorzuschlagen, die genannte Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergzugeben, was ich hiemit empfehle.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Dr. Orterer!

Dr. **Orterer:** Meine Herren! Aus dem wiederholten Vortrage des Herrn Referenten zu den einzelnen Positionen der vorliegenden Gesetzesvorlage haben wir den Eindruck gewonnen, daß der Ausschufß für diese Vorlage mit großer Gründlichkeit jede einzelne Position berathen und gewürdigt hat. Nehme ich dazu das weitgehende Wohlwollen, welches auch die k. Staatsregierung allen irgendwie berechtigten Wünschen entgegengebracht hat, und endlich das Gefühl, daß derjenige Redner bei Ihnen den größten Beifall findet, der am kürzesten spricht, so kann ich mich, Angesichts der vorgerückten Stunde, obwohl meine Sympathie für die vorliegende Linie Thann-Lengdorf über IJsen nach Haag einen sehr weiten Raum in meinem Herzen einnimmt, doch in der Diskussion auf's Engste beschränken.

Sie haben, meine verehrten Herren, aus dem Vortrage des Herrn Referenten entnommen, daß die zwei kleinen Verkehrscentren, um die es sich hier handelt, die gewerbreichen und Gottlob noch in leidlich gutem Wohlstande sich befindenden Märkte Haag und IJsen mit ihrem Hinterland durch die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse jener Gegend seit dem Jahre 1867 einen beträchtlichen Schaden genommen haben. Ich will hier nicht untersuchen, auf welchem Wege das kam. Das ist aber eine Thatsache, daß jene Gegend es schmerzlich empfindet, daß ihr Verkehr vor Allem mit der Hauptstadt des Landes, der Personen- wie der Güterverkehr, ein außerordentlich schwieriger und unständlicher nachgerade geworden ist. Aus diesem Gesichtspunkte heraus haben die genannten Märkte und ihre Umgebung, die sehr reich an landwirthschaftlichen und besonders an forstwirthschaftlichen Produkten ist, begreiflicher Weise sich energisch den Bemühungen angeschlossen, hier bei dieser Gesetzesvorlage auch zum Zuge zu kommen. Der Distrikt und die zwei meistbetheiligten Märkte Haag und IJsen haben große Opfer gebracht und haben sie um so lieber gebracht, weil sie der Meinung waren, daß auch der Staat ein Interesse daran habe, diesen Winkel Landes zwischen zwei großen Bahnen den allgemeinen Verkehrswegen zugänglich zu machen, insofern ein Interesse habe, als, wie der Herr Referent bereits notirte, große Staatswaldungen besonders um IJsen herum eine bedeutende Verfrachtung von Holz jeder Sorte in Aussicht stellen; diese Verfrachtung wird aber eine um so leichtere und reichlichere sein, wenn statt sehr mittelmäßiger Straßen demnächst eine Eisenbahn diese Gegend durchzieht und dem Verkehr öffnet.

Auch andere Gründe in größerer Zahl, die ich hier im Detail nicht aufführen will, haben die betreffenden Distrikte und Gemeinden zu außerordentlich namhaften Opfern für diesen Zweck bestimmt. Die Kuratelbehörde, in diesem Falle die Kreisregierung, hat in Würdigung der Verhältnisse bereits die Genehmigung zu diesen weitgehenden Opfern der Gemeinden und zu den Präzipualleistungen der Gemeinden Haag und IJsen erteilt; so scheinen nach dieser Richtung die Verhältnisse eigentlich so weit geregelt, daß man wohl versucht sein könnte, einen Antrag einzubringen, diese Bahn noch in die vorliegende Gesetzesvorlage aufzunehmen. Aber wie die Praxis des Lebens überhaupt sich vielfach aus Kompromissen zusammensetzt, so scheint auch in diesem Falle ein Kompromiß zwischen der Kammer der Abgeordneten und der Regierung zu Stande gekommen zu sein, wonach es heißt: „Die Thore waren bei Aufstellung des Gesetzeswurfes weit offen, jetzt sind sie aber geschlossen, nun lassen wir Niemand mehr hinein, außer höchstens den, der im Nothstand ist.“

Ich will die Frage, ob nicht auch hier ein Nothstand vorliegt,

(Heiterkeit)

— es ist das jetzt ein durchschlagendes Motiv — hier nicht näher untersuchen. Ich gebe aber der k. Staatsregierung anheim, auch hier zu untersuchen, ob nicht auch die Kalamität, die sich andere Petenten zu Nutzen gemacht haben, vorgelegen wäre, um auch hier einen Nothstand zu konstruieren, wenigstens in der Richtung, um diese Eisenbahn noch in das Gesetz aufzunehmen; aber ich bescheide mich damit, daß ich dringend bitte, die k. Staatsregierung möge die Interessen dieses Kreises, dieser mir persönlich wohl bekannten Bezirke, die alle Berücksichtigung verdienen, recht wohlwollend prüfen und die Sache zur gemüthsamen Erledigung bringen. Dabei allerdings bitte ich, die Bahn nicht mit Umgehung von Eisen zu bauen.

Meine Herren! Ohne auch hier Specialia zu erwähnen, will ich zuerst auf einen Punkt kommen, der meinen Wünschen im Wege zu stehen scheint, das ist der Umstand, daß die Bahnführung über Eisen die Einleitung in Thann-Lengdorf bedingt; dieß ist aber mit gewissen technischen Schwierigkeiten verbunden, deren Lösung bis heute noch nicht gefunden scheint. Allein, meine Herren, ich hoffe auch da von der Zukunft das Allerbeste; die Errichtung der Station Thann-Lengdorf, welche seinerzeit, wie ich glaube, mit gründlichen Bedenken angefochten wurde, ist schließlich bethätigt worden, und es hat sich gezeigt, daß wir mit der Errichtung dieser Station ein ganz gutes Geschäft machten. Mit der starken Frequenz derselben ist zugleich ein Beweis geliefert, daß das Fienthal, dessen Mittelpunkt gerade der Markt Eisen ist, ein sehr leistungsfähiges, eine reichliche Frucht in Aussicht stellendes Gebiet ist. Ich glaube nun, daß die Schwierigkeiten der Einmündung in Thann-Lengdorf in dem Maße abnehmen werden, als man sich mit dem Gedanken befreundet, auf der außerordentlich stark mit Güterverkehr gesegneten Linie München—Simbach entweder in toto oder an einzelnen Theilen, z. B. von Walpertskirchen zwischen Dorfen, Doppelgleise einzurichten. Würde nun die Bahn in Thann-Lengdorf einmünden, die eigentliche Betriebsabwicklung aber in der benachbarten Station Walpertskirchen bethätigt werden, so glaube ich, wird auch von sachverständiger Seite zugegeben werden müssen, daß die Hauptschwierigkeit der Einmündung in Thann-Lengdorf gehoben würde. Daß man aber Eisen und das Fienthal mit hereinziehe, dafür spricht eine ganze Reihe volkswirtschaftlicher Interessen; ich glaube sogar sagen zu können, daß durch die Hereinziehung des Fienthales mit seinem Hinterland die Bahn erst diejenige Rentabilität finden wird, welche in unserm Aller Interesse und auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung im Allgemeinen gelegen ist. Das ist vor Allem festzuhalten, bevor man eine direkte Führung der Bahn nach Dorfen in's Auge fassen will.

Ich bitte also die k. Staatsregierung, daß sie in diesem Sinne die Sache wohlwollend erwäge und demnächst zu einer berücksichtigenden Würdigung bringe, auf daß im nächsten LokalbahnGesetzentwurf, den wir in vier Jahren zu erwarten haben, unter allen Umständen an einer der ersten Stellen mit großen Lettern gedruckt stehe: „Eisenbahn von Thann-Lengdorf über Eisen nach Haag.“ Damit schließe ich.

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

**Der k. Staatsminister Freiherr von Crailsheim:** Meine Herren! Wie Sie aus den Ausführungen der

sehr verehrten Herren **Vorredner** entnommen haben werden, ist die Frage der Herstellung einer Bahnverbindung für Haag nach allen Seiten sehr gründlich erwogen worden, ohne daß man bis jetzt schon zu einem bestimmten Resultate gekommen ist. Zunächst ist der Anschluß in Soyen an der Rosenheim—Mühlendorfer Linie in Aussicht genommen. Aber selbstverständlich wünscht man in Haag eine möglichst kurze Verbindung mit München und dazu könnte der Anschluß an die Rosenheim—Mühlendorfer Linie nicht dienen. Es wurde nun der Anschluß in Dorfen und Thann-Lengdorf untersucht, beide Orte bekanntlich an der Simbacher Linie. Der Anschluß in Dorfen würde technisch wohl günstiger sein, allein in wirtschaftlicher Hinsicht müßte dem Anschluß in Thann-Lengdorf der Vorzug gegeben werden, da hiedurch der Markt Eisen in die Bahnverbindung gezogen wird. Aber, wie Sie aus dem Munde des Herrn Abgeordneten Dr. **Orterer** gehört haben, unterliegt der Anschluß bei Thann-Lengdorf erheblichen technischen Schwierigkeiten, über deren Lösung wir noch nicht vollständig in's Klare gekommen sind. Wenn also in technischer Beziehung das Projekt als noch nicht feststehend zu betrachten ist, so haben doch Erhebungen über die wirtschaftlichen Verhältnisse zu der Ueberzeugung geführt, daß diese Bahn mindestens ebenso viel Berechtigung hat als manche andere, welche bereits ausgeführt sind oder im vorliegenden Gesetzentwurf Aufnahme gefunden haben. Die Regierung wird daher nicht umhin können, diese Bahnverbindung im Auge zu behalten.

**Präsident:** Zum Worte ist Niemand mehr gemeldet; ich schließe die Diskussion.

Der Herr Referent hat das Schlußwort.

Der Herr Referent verzichtet.

Ich bitte, abzustimmen.

Die Herren, welche entsprechend dem Ausschußantrage die zwei Petitionen, welche in Diskussion gestanden waren, der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschicht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Diskussion zu den Petitionen Nr. 48 und 48a der Tabelle des Ausschusses. Dieselben betreffen die Petitionen des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten der Stadt Landsberg (XVIII. Petit. Verz. C Nr. 59) und des Eisenbahncomité's Dießen (XX. Petit. Verz. C Nr. 103).

Herr Referent!

**Retzold** (Berichterstatter): Meine Herren! Es ist zweckmäßig, zuerst die Petition Nr. 48 a, ausgehend von dem Eisenbahncomité Dießen, zu besprechen, weil die Petition Nr. 48, ausgehend von der Stadt Landsberg, gegen jene des Comité's Dießen polemisiert.

Das Eisenbahncomité Dießen will, daß die Kammer einer Linie die Zustimmung gebe, welche allerdings für eine Lokalbahn eine außerordentliche Länge hat. 54,6 Kilometer sind es, um die es sich hiebei handelt. Die Lokalbahn, welche das Comité Dießen befürwortet, geht von der Linie München—Augsburg aus und zwar bei der Station **Merling**, soll sich dann über verschiedene größere Dörfer: **Merching**, **Schmiechen**, **Heinrichshofen**, **Egling**, **Walleshausen**, **Kaltenberg**, **Geltendorf** hinziehen, dann zwischen **Türkenfeld** und **Schwabhausen** die Linie München—Buchloe überschreiten, von da weg über **Inning**, **Greifenberg**, **Ober-**

Unterföndorf an den Ammersee führen, dort über Utting zum Markte Dießen, dann durch das Ampertal an Raisting, Wielenbach und Unterhausen vorüber in Weilheim einmünden,

Nach einem aufgestellten generellen Projekt würden die Baukosten für diese Bahn betragen 2'963,300 *M.*, die Grunderwerbungs-kosten 209,730 *M.* Wenn man die Vermessungskosten u. dgl. hinzurechnet, so wären von den Interessenten aufzubringen 286,000 *M.* Diese Grunderwerbungs-kosten sind auch wirklich bereits garantirt. Die betreffenden Beschlüsse liegen vor. Es sind insbesondere die Stadt Weilheim, der Markt Dießen, die Gemeinde Egling und dann die Stadt Augsburg, welche für die Grunderwerbungs- und sonstige Kosten, die zu tragen sind, einstehen. Die Stadt Augsburg legt gerade auf diese Bahn einen außerordentlichen Werth; die Stadt Augsburg thut es aus zwei verschiedenen Gründen, einmal weil die Großindustrie Augsburgs dabei eine bedeutende Ersparung an Kohlenfracht erhofft und für Augsburg neue Absatzgebiete sich erschließen sollen, dann aber auch deshalb, weil für sie nicht bloß ein reiches, sondern auch ein schönes Gebiet eröffnet und ein regerer Fremdenverkehr sich entwickeln würde.

Was nun diese Petition betrifft, so hat man im Ausschusse derselben die volle Aufmerksamkeit zugewendet. Dieselbe wurde auch von einem Vertreter der Stadt Augsburg warm befürwortet, und da ein generelles Projekt vorliegt und die die Grunderwerbungs-kosten, wenn sie auch eine sehr hohe Summe entziffern, geschätzt sind, ist der Ausschuss zum Antrag gekommen, dem hohen Hause vorzuschlagen, diese Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben. Seine Excellenz der Herr Staatsminister haben bei dieser Gelegenheit hervorgehoben, daß sie sehr geneigt seien, der Stadt Augsburg Vortheile zuzuwenden, und daß ein Vortheil für die Stadt Augsburg schon darin liege, daß in den Entwurf die Linie Dinkelscherben—Thaanhausen aufgenommen sei, daß sie aber dieser Linie, wie sie das Eisenbahncomité Dießen befürwortet, gewiß freundlich entgegenkommen werden.

Als in Landsberg bekannt wurde, daß eine solche Bahnverbindung Mering—Bayerdießen—Weilheim angestrebt werde, sind große Besorgnisse entstanden, es könnten der Stadt Landsberg Nachteile zugehen. Deshalb hat die Stadt Landsberg eine Petition an die Kammer gebracht, welche Sie unter Nr. 48 verzeichnet finden. In dieser Petition sagt die Stadtgemeinde Landsberg, sie könne einer Agitation für eine Eisenbahn Mering—Weilheim nicht gleichgiltig gegenüberstehen. Man müsse die projektierte Linie Mering—Dießen—Weilheim in zwei Theile theilen, und zwar in einen nördlichen und einen südlichen. Der nördliche Theil würde der sein, welcher von Mering in die Nähe von Emming an der Buchloer Linie führt, der südliche Theil aber dann der, welcher von Emming über Dießen nach Weilheim sich hinzieht. Diesen letzteren Theil bezeichnet die Stadt Landsberg in ihrer Petition als Seelinie und sagt, offenbar sei diese letztere von größerem wirtschaftlichen Werth und auch von höherer landschaftlicher Schönheit. Der untere Theil also, der nördliche Theil, sei nur eine Konkurrenzlinie mit drei bestehenden Staatsbahnen. Auch führt die Petition der Stadt Landsberg an, daß die Bewohner an der nördlichen Strecke keinen großen Werth darauf legen, daß dieselbe zu Stande komme. Deshalb habe auch der Distriktsrath Landsberg einen Zuschuß zu den Grunderwerbungs-kosten abgelehnt und zwar mit großer Majorität. Anders würde sich, sagen die Landsberger, die Lage ge-

stalten hinsichtlich der südlichen Linie, aber die Landsberger wünschen eine andere Führung derselben. Sie glauben, der beste Weg an den Ammersee wäre von Kaufering, beziehungsweise von Schwabhausen aus, und was den Kohlentransport betrifft, so würde für die Augsburger annähernd derselbe Vortheil erreicht, wie mit der Meringer Linie. Es wäre allerdings über Kaufering ein Umweg, aber dieser Umweg hätte nicht die große Bedeutung, daß deshalb von Mering aus zu bauen wäre. Die Landsberger bitten, es möchte die Sache in der Weise geordnet werden, daß eine staatliche Lokalbahn von Emming über Dießen nach Weilheim gebaut würde mit dem Anschlusse an die Staatsbahnlinie München—Kaufering—Buchloe, daß hingegen der untere Theil, beziehungsweise der Theil zwischen Mering und Emming nicht zur Ausführung komme.

Der Ausschuss hat dieses Gegenprojekt ziemlich eingehend gewürdigt und ist dann zum Entschlusse gekommen, diese Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnissnahme hinüberzugeben, und zwar um deswillen, weil der Ausschuss der Meinung war, daß das Projekt des Eisenbahncomité's Dießen, also Mering—Dießen—Weilheim, dem anderen vorzuziehen sei, und daß, was eben die Interessen der Stadt Augsburg betrifft, dieselben jedenfalls durch eine solche Bahn von Mering über Dießen nach Weilheim besser gefördert werden, als durch das, was die Stadt Landsberg in Vorschlag bringt, und ich kann nur dem hohen Hause empfehlen, den Antrag des Ausschusses zum Beschlusse zu erheben.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Wille!

**Wille:** Meine Herren! Bei den nachbarlichen Verhältnissen, unter denen ich mich zur Zeit zur Stadt Landsberg befinde, will ich nicht der Versuchung unterliegen, mich auf eine Kritik der von Landsberg ausgehenden und gegen die Petition des Dießener Eisenbahncomité's gerichteten Petition einzulassen. Ich beschränke mich darauf, Ihnen den Beschluß des Eisenbahnausschusses, welcher Ihnen empfiehlt, die Petition des Eisenbahncomité's Dießen der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben, gleichfalls zu empfehlen. Ich sehe in diesem Beschlusse unseres Ausschusses einen Erfolg für die eifrigen Bemühungen der Petenten, mit dem sich dieselben, da nun einmal unter den gegenwärtigen Verhältnissen in Eisenbahnangelegenheiten die Geduld als Opfer auferlegt wird, vorderhand beruhigen können, wenn anders sie die Gewißheit haben, daß auch die k. Staatsregierung ebenso wie die hohe Kammer dieser Eisenbahnverbindung zwischen Mering—Weilheim ihr wahrhaftes, thatkräftiges Wohlwollen zuwenden will. Die Interessenten glauben auch, eines solchen Wohlwollens würdig zu sein.

Lange schon, meine Herren, sind verschiedenartige Bestrebungen geltend gemacht worden, das weite Gebiet zwischen der Gegend an der München—Augsburger Linie und der westlichen Hälfte des bayerischen Hochgebirges durch eine Eisenbahn zu verbinden und solcher Art für diese Gegend unter den modernen Verhältnissen das zu erreichen, was schon in uralter Zeit durch die Römerstraße zwischen Augsburg, Mering, Weilheim und Partentkirchen bestanden hat. Vordem gingen diese Bestrebungen zunächst von der Stadt Augsburg aus; in jetziger Zeit haben auch die unmittelbar an einer solchen Verbindung interessirten Gemeinden, denen die Nachteile ihrer Abgeschlossenheit von den modernen Verkehrsverhältnissen durch den entsetzlichen Rückgang ihrer wirthschaftlichen Verhältnisse auf allen Gebieten

zum Bewußtsein gekommen sind, für die Erlangung einer Eisenbahn diejenigen Bedingungen zu erfüllen gesucht, unter denen nach dem Gesetz eine Lokalbahn zu erreichen ist. Bereits im Jahre 1890 ist durch die Generaldirektion eine generelle Projektirung für diese Bahnlinie ausgearbeitet worden; sofort nach der Wiedereinberufung der Kammer des gegenwärtigen Landtages haben sich auch die genannten Interessenten zusammengethan, um über die Opfer, welche sie für die Grunderwerbungskosten zu bringen haben, sich klar und schlüssig zu werden, und es ist ihnen dieß innerhalb verhältnißmäßig kurzer Zeit gelungen. Wie der Herr Referent bereits mitgetheilt hat, sind die betreffenden Beschlüsse der hohen Kammer zur Vorlage gebracht worden. Darnach wird die Garantie für die Aufbringung der Grunderwerbungskosten außer der Stadt Augsburg noch von der Stadt Weilheim, dem Markte Dießen und der Gemeinde Ggling geleistet, und zwar, wie Sie eben gehört haben, für eine außerordentlich hohe Summe; die Generaldirektion hat sie auf über 280,000 *M.* berechnet. Es ist freilich erst in später Stunde gelungen, der hohen Kammer hier die betreffenden Aktenstücke zu unterbreiten, sonst hätten wir heute wohl nicht gezweifelt, daß die hohe Kammer bei der außerordentlichen Bedeutung dieser Linie dieselbe wohl noch in einem höheren Maße, als es durch die Hinübergabe an die k. Staatsregierung zur Würdigung geschieht, derselben empfohlen hätte.

Wir hoffen nun, daß auch die k. Staatsregierung einem solchen Wunsche, wenn anders und soweit es die finanziellen Verhältnisse gestatten, kein Veto mehr entgegenstellen, sondern für diese Eisenbahnverbindung die entsprechende Summe vom Landtag, sobald es möglich ist, fordern wird. Denn erstens handelt es sich hier um eine weite Gegend mit starker Bevölkerung, welche, von der Stadt Augsburg mit ihren 100,000 Einwohnern abgesehen, wohl eine Bevölkerungsziffer von über 100,000 Einwohnern begreift und das lebhafteste Interesse hat, in den Verkehr aufgenommen zu werden. Die an unserer Bahnlinie gelegenen Interessenten stellen sich in der nördlichen Hälfte der Linie von Mering bis Türkenfeld als die Bewohner einer, wie schon der Herr Referent gesagt hat, schönen, reichen Gegend, einer fruchtbaren Getreidegegend dar; in ihrer südlichen Hälfte durchzieht diese Linie das Ammerseegebiet. Der Ammersee ist durch seine landschaftliche Schönheit bekannt: auf der einen Seite der walrige Höhenzug mit dem altherwürdigen Kloster Andechs, im Volke der heilige Berg genannt, auf der anderen Seite die reizend schön am linken Ufer des Sees gelegenen Orte Ober- und Unterschondorf, Utting und Dießen. Die besonders durch die Entwicklung unserer Großstädte gesteigerte Zahl der erholungsbedürftigen Städtebewohner, denen die von der bevorzugten Klasse bereits vorweggenommenen Ufer des Starnbergersees nur mehr schwerer zugänglich sind, würden durch unsere Eisenbahn an die Ufer des Ammersees geführt, der ihnen an schöner Gegend, gesundem Klima und angenehmen Lebensverhältnissen vollen Ersatz für den Starnbergersee bietet. Weiterhin würde durch eine Eisenbahnverbindung Mering und Weilheim überhaupt dem westlichen Theile Bayerns das bayerische Hochgebirg näher gebracht werden.

Diese Linie würde sodann das Kohlenbergwerk Peissenberg mit der Industriestadt Augsburg in nähere Verbindung bringen, ein Umstand, dessen Würdigung ich den Vertretern der Stadt Augsburg überlasse. Aber auch eine weit ausgedehnte Staatswaldung würde durch unsere Linie in den Verkehr aufgenommen. Das ganze Forstamt Dießen mit dem Aßessorenbezirk Dießen, ferner ein großer Theil des

Forstamts Landsberg gravitirt zu derselben. Wegen der großen Entfernung von der nächsten Bahnhstation ist zur Zeit die Staatsforstverwaltung in diesen Aemtern auf den Lokalabsatz angewiesen. Dabei kommt in Betracht, daß in unserer Gegend bei der eigenartigen Bodenbeschaffenheit — derselbe ist, weil er das Wasser nicht durchläßt, zu naß — gerade auch auf den Höhen sehr häufig, ja regelmäßig jedes Jahr schon bei der geringsten Luftströmung Windfälle eintreten. Da die Staatsforstverwaltung, wie erwähnt, bei dem Mangel an Verkehrsmitteln auf den Lokalabsatz angewiesen ist, weßhalb regelmäßig alle Jahre große Quantitäten Holz überhaupt nicht sofort zum Absatz kommen, wenn man sich nicht mit Schleuderpreisen begnügen will, so läßt sich ermesen, daß beim Eintreten von Katastrophen dieser Uebelstand sich zu einem ganz unberechenbaren gestalten würde. Es hat deßhalb auch auf eine Eingabe an das Finanzministerium der Ressortchef der Forstverwaltung sofort seine Bereitwilligkeit zugesichert, den Bau dieser Linie auch materiell zu unterstützen.

In letzter Stunde bin ich auch noch auf einen Umstand aufmerksam gemacht worden, den ich bei dem Mangel eisenbahntechnischer Kenntnisse meinerseits weniger zu kontrolliren vermag. Unsere Linie würde nämlich, wie man mir schreibt, die bereits bestehende Vollbahn Pasing—Weilheim von schweren Massengütern entlasten, was sicher bei den auch sonst anerkannten minder günstigen Verhältnissen dieser Strecke nicht ohne Bedeutung sein würde.

Die Würdigung dieser und ähnlicher Momente hat denn auch die Interessenten zu jener Opferwilligkeit angespornt, die es ermöglichte, die außerordentlich hohen Kosten für die Grunderwerbungen, welche von Seite der Generaldirektion auf über 280,000 *M.* berechnet worden sind, unter Beihilfe der Stadt Augsburg, die ihrerseits einen Zuschuß von 70,000 *M.* zugefagt hat, aufzubringen.

Die Würdigung dieser und ähnlicher Momente hat aber auch außerhalb stehende Kreise veranlaßt, mehr oder minder bestimmt ihre Sympathien für unsere Bahnlinie zum Ausdruck zu bringen. Kam war es bekannt geworden, daß für die Linie Mering—Weilheim die gesetzlichen Bedingungen erfüllt seien, hat gerade ein Vertreter der Stadt München im Finanzausschuße auf die Neuverung seiner Exzellenz, es könnten vielleicht die noch ein paar kleine Bahnen in dem Gesetzentwurfe für die Lokalbahnen ihre Aufnahme finden, — Herr Collega Dr. von Schauf, vom Bau unserer Linie als von etwas unmittelbar Bevorstehendem gesprochen. Ebenso ist es gerade ein bekanntes Münchener Organ gewesen, welches einem Artikel seine Spalten geöffnet, der sich außerordentlich lebhaft, ich möchte fast sagen, leidenschaftlich darüber echauffirte, daß diese Eisenbahnverbindung nicht in den Gesetzentwurf aufgenommen worden ist und nicht ein noch wärmeres Wohlwollen Seitens der k. Staatsregierung gefunden hat.

Ich für meine Person begnüge mich, an die k. Staatsregierung die vorhin bereits geäußerte Bitte zu richten, sie möge der Bahnverbindung zwischen Mering und Weilheim dieselbe Sympathie wie unser Eisenbahnauschuß zuwenden und dem Beschlusse auf Hinübergabe zur Würdigung ihr wahrhaftes und thatkräftiges Wohlwollen zu Theil werden lassen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter Brach!

**Brach:** Ich werde Ihre Aufmerksamkeit nur auf ein paar Augenblicke in Anspruch nehmen.

Mein sehr verehrter Herr Vorredner hat Ihnen ja die Wichtigkeit und das besondere Interesse dieser Bahnlinie für die Anwohner des Ammerseegebietes, sowie auch für die Bewohner Augsburgs vor Augen geführt. Ich glaube, daß ich es unterlassen kann, das noch des Weiteren auszuführen. Ich habe Gelegenheit gehabt, im Ausschusse auf diese Linie zu kommen, und habe mich schon darüber ausgesprochen, daß Augsburg ja ein großes Interesse an dieser Bahn hat; das werden die Herren wohl einsehen, wenn sie bedenken, welche Opfer von dieser Stadt gebracht werden. Dieses Interesse besteht nicht erst seit kurzer Zeit, sondern schon seit Jahrzehnten.

Ich möchte nur auf Eines aufmerksam machen: Die k. Staatsregierung hat in der Ausschußsitzung besonders hervorgehoben, daß die pekuniären Vortheile, die die Industrie aus dieser Bahn zu schöpfen glaubt, nicht so groß seien, als man annimmt, und hat auch die dießbezügliche Berechnung gegeben. Nun die Berechnung der Interessenten geht doch auf ein Anderes; dieselben legen den größten Werth darauf, daß diese neue Linie Mering—Weilheim den Kohsentransport um 30 Kilometer näher nach Augsburg führt, und gerade mit diesem Faktor rechnen die Interessenten.

Ich möchte doch auch noch in's Feld führen, daß die Bewohner Augsburgs ein großes Interesse an der Bahn haben, damit sie doch auch in die Nähe eines Erholungspunktes gerückt werden, der ihnen bisher vollständig fehlt; wir haben bisher immer eine große Zeit auf der Bahn zu vergeuden und auch große Mittel aufzuwenden, um nur irgend einen Punkt zu suchen, wo sich der ermüdete Mensch, der die ganze Zeit für die Arbeit aufwendet, etwas ausruhen kann. Und dieser Erholungspunkt wird durch das Ammerseegebiet und das in der Nähe befindliche Gebirge dort gewährt.

Aus diesem Grunde werden Sie wohl das große Interesse neben dem der Stadt Augsburg anerkennen, und ich wiederhole die Bitte, die ich auch schon im Ausschusse an Seine Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten gerichtet habe, er möge bei der nächsten Vorlage an diese Bahn wirklich denken, er möge in seiner Ausführung dieser Bahn Gnade zu Theil werden lassen und doch beruhigender sich äußern, als das letzte Mal im Eisenbahnausschusse. Die dort gemachten Aeußerungen haben in Augsburg etwas verstümmt, und ich glaube, wenn heute Seine Excellenz, nachdem er die Sache etwas günstiger in die Hand genommen hat, dem entsprechend seine Aeußerung abgeben wird, daß das wenigstens zur Veruhigung dient, und ich möchte bitten, Seine Excellenz möge bei dem nächsten Eisenbahngesetze dieser Bahn ganz sicher gedenken.

**Präsident:** Herr Abgeordneter von Fischer!

**von Fischer:** Meine Herren! Der Herr Kollege Dr. Drterer hat heute einen Rath gegeben, dessen Berücksichtigung ich mir anlegen sein lassen will, den Rath, möglichst kurz zu reden.

(Rufe: Sehr gut!)

Ich kann versprechen, daß ich dem Rathe des Herrn Dr. Drterer Folge leisten werde in einem Umfange, der über die Folge, die der Rathgeber selbst seinem Rathe geleistet hat, noch hinausreicht.

(Heiterkeit.)

Es ist von Seite der Herren Vorredner über die gegenwärtig uns beschäftigende Petition und ist namentlich Stenogr. Bericht d. k. d. Abg. 1892. Bd. IX. 250. Sitzung. (M.)

von Seite des Herrn Kollegen Wille schon in erschöpfender Weise dargelegt worden, welche Gründe für die Erbauung der Bahn Mering—Weilheim sprechen. Es sind in erster Linie Gründe, die in den Interessen der unmittelbar von der Bahn durchzogenen Gegend wurzeln, es sind dann aber auch Gründe, welche vom Standpunkte der Interessen der Stadt Augsburg aus geltend gemacht werden können.

Daß, meine Herren, ein Zweifel an der Rentabilität der Bahn nicht besteht, mag daraus abgenommen werden, daß schon vor mehr als acht Jahren eine Gesellschaft sich gebildet hat, welche bereit war, diese Bahn als Privatbahn zu bauen. Jener Gesellschaft ist es nicht gelungen, die Concession zur Erbauung und zum Betriebe dieser Bahn zu erlangen. Ich selbst wäre nicht in der Lage, die Ertheilung einer solchen Concession zu befürworten; denn ich bin — ich darf wohl sagen übereinstimmend mit der Mehrheit dieses Hauses — der Meinung, daß wichtigere Bahnen vom Staate gebaut und betrieben werden sollen. Wenn man aber das Staatsbahnsystem anrecht erhalten will, muß der Staat die bauwürdigen Bahnen auch wirklich bauen. Die Thatsache, daß Privatleute bereit waren und bereit sind, ihr Kapital zur Erbauung und zum Betriebe der Bahn Mering—Weilheim zur Verfügung zu stellen, liefert doch einen Beweis von Vertrauen, daß mit dieser Bahn ein schlechtes Geschäft nicht gemacht werden würde, namentlich, wenn man die Möglichkeit einer einstigen Fortsetzung über Weilheim hinaus in Betracht zieht.

Daß man sich in der unmittelbar beteiligten Gegend sehr lebhaft nach Herstellung der Bahn sehnt, darüber kann ein Zweifel wohl nicht aufstauen; daß man auch in der Stadt Augsburg einen namhaften Werth darauf legt, diese Bahn baldigt gebaut zu sehen, steht ebenso fest; wie ernsthaft das allseitige Interesse an der Bahn sich geltend macht, ergibt sich aus der Thatsache, daß die verhältnißmäßig hohen Grunderwerbungskosten in einer ziemlich kurzen Zeit vollständig von den Interessenten sicher gestellt worden sind. Wenn es also nur darauf ankäme, die Erfüllung der sämtlichen gesetzlichen Vorbedingungen der Erbauung der Lokalbahn Mering—Weilheim nachzuweisen, um dieser Bahn sofort einen Platz im Gesetze zu verschaffen, so wäre man allerdings heute schon in der Lage, es zu thun. Die Vorbedingungen sind erfüllt in einer Weise, die jede Bemängelung ausschließt.

Ich will nur noch eine Bemerkung machen zur Aufklärung des Manchem vielleicht auffälligen Umstandes, daß die Vertreter der interessirten Gegenden sich heute nicht bemühen, der Bahn schon im vorliegenden Gesetzentwurfe Unterkunft zu verschaffen. Ich kann in dieser Beziehung sagen, daß wir, die wir die beteiligten Gegenden vertreten, es nicht haben fehlen lassen an Versuchen, die Stimmung hervorzurufen, die nothwendig gewesen wäre, um die Bahn jetzt schon in das Gesetz zu bringen. Wenn es menschenmöglich gewesen wäre, das zu erreichen, würden wir heute den Versuch erneuern. Aber wir haben uns leider überzeugt, daß das gegenwärtig fruchtlos wäre. Wir hätten nach den Erfahrungen, die wir vor einigen Jahren machten bei dem Versuche, Bahnen, die von der k. Staatsregierung nicht vorgeschlagen waren, in das Gesetz nachträglich einzustellen, keine Hoffnung hegen dürfen, daß der Versuch heuer besser als damals gelingen würde. Wir müssen uns also damit begnügen, daß heute die vorliegende Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinübergegeben wird, und wir müssen uns trösten mit der Hoffnung und Erwartung, daß bei der nächsten Vorlegung eines Lokalbahngesetzentwurfes unser durch den

heutigen Kammerbeschluß befürwortetes Bahnprojekt Unterkunft im Entwurfe gefunden haben wird.

Es ist bekanntlich sehr schwer, auf dem Wege der Amendierung eine einzelne Bahn nachträglich den Linien anzureihen, die von der Regierung vorge schlagen sind. Leichter ist es, gleichzeitig ein Duzend von Bahnen, zu deren Genehmigung eine Coalition sich bildet, wie wir sie vor vier Jahren gebildet haben, in den Gesetzentwurf hineinzubringen. Aber, meine Herren, was würde es helfen, wenn wir die Coalition neuerdings gemacht hätten? Dem Herrn Verkehrsminister würde es noch viel leichter sein, das Duzend Bahnen, die gegen seinen Willen von uns in das Gesetz hineingebracht wurden, in der anderen Kammer wieder hinauswerfen zu lassen, als eine einzelne neu zugefügte Bahn, und die einzelne Bahn in das Gesetz hinein zu amendiren ist nicht möglich mit Rücksicht auf die Stimmung dieses Hauses. Das haben wir Alle wiederholt erfahren, und ich glaube deshalb, daß auch die Interessenten der Bahn Mering—Weilheim Angefichts dieser Erfahrungen sich vorerst damit zufrieden geben müssen, daß heute erreicht wird, was erreicht werden kann, nämlich eine Befürwortung der Petition durch das Haus und eine wie ich hoffe, beruhigende Erklärung von Seite der k. Staatsregierung.

Ich empfehle also den Antrag des Ausschusses Ihrer Zustimmung und ich empfehle der k. Staatsregierung eine wohlwollende Würdigung der Petition.

(Rufe: Bravo!)

**Präsident:** Herr Abgeordneter Dff!

**Dff:** Meine Herren! Nachdem die Herren von Fischer, Brach und Wille die Petition der Bahn Mering—Weilheim in so ausführlicher Weise besprochen haben und die Zeit schon so weit vorgerückt ist, verzichte ich auf das Wort.

(Rufe: Bravo!)

**Präsident:** Excellenz der Herr Ministerpräsident!

Der k. Staatsminister Freiherr von Grailsheim: Meine Herren! Bei Aufstellung des Gesetzentwurfes war ich von vornherein entschlossen, eine von den beiden Bahnen aufzunehmen, für welche man sich in Augsburg interessiert, es ist dieß Mering—Weilheim und Dinkelscherben—Thannhausen. Ich war längere Zeit im Zweifel, welche von diesen beiden Bahnen ich aufnehmen soll. Es wurde mir aber von lokalkundiger und durchaus verlässiger Seite versichert, daß Augsburg ein größeres Interesse an der Bahn von Dinkelscherben nach Thannhausen habe, und ich habe mich daher für dieses Projekt entschieden; ich habe das um so mehr gethan, als der Hauptgrund, der immer für Mering—Weilheim in's Feld geführt wird, der Kohlenverkehr, bei genauer Betrachtung hinfällig wird. Die Interessenten rechnen immer nur mit der Abkürzung der Entfernung von dem oberbayerischen Kohlenbecken nach Augsburg, aber nicht mit dem Lokalbahnzuschlag, und wenn richtig gerechnet wird, so ist theils die Ermäßigung der Kohlenfrachten, welche durch die Bahn von Mering nach Weilheim erzielt wird, eine minimale, theils tritt eine solche überhaupt nicht ein.

Der Umstand, daß eine Privatgesellschaft bereit gewesen wäre, sich um die Concession zu bewerben, beweist nach meinem Dafürhalten gar nichts. Die Privatgesellschaft rechnete allerdings darauf, uns den Kohlenverkehr zu entziehen, allein, wenn wir den Kohlenverkehr von einer längeren Linie auf eine kürzere bringen, so ist das natürlich für uns kein finanzieller Gewinn.

Abgegeben von dem Kohlenverkehr aber kommen ja immerhin Umstände in Betracht, welche für die Bauwürdigkeit der Bahn in's Feld geführt werden können, und ich will daher heute eine definitive Stellung zu dem Bahnprojekte nicht nehmen. Aus der Bereitwilligkeit, mit der die k. Staatsregierung den Wünschen der Stadt Augsburg in einer Richtung entgegengekommen ist, kann man wenigstens auf den guten Willen schließen, bei gegebener Gelegenheit vielleicht später, wenn irgend möglich, etwas Weiteres zu thun.

(Heiterkeit.)

**Präsident:** Ich kann jetzt die Diskussion schließen. Das Schlußwort hat der Herr Referent.

(Referent: Ich verzichte.)

Der Herr Referent hat nichts zu bemerken.

Ich bitte, nun abzustimmen.

Die Anträge sind zweierlei:

Der Antrag bezüglich der Petition des Eisenbahncomitö's Dießen geht dahin, die Petition der k. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

Die Herren, welche so beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben oder stehen zu bleiben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Der Antrag des Ausschusses betreffend die Petition des Magistrats und des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten der Stadt Landsberg geht dahin, diese Petition der k. Staatsregierung zur Kenntnißnahme hinüberzugeben.

Die Herren, welche so beschließen wollen, bitte ich, sich zu erheben oder stehen zu bleiben.

(Geschlecht.)

Die Kammer hat so beschlossen.

Es liegt der Antrag vor, die Sitzung zu vertagen, unterzeichnet: „Dr. Daller, Gunzenhäuser“.

Sie haben denselben genehmigt. —

Meine Herren! Sie werden zu Hause die Tagesordnung finden:

Fortsetzung der Spezialdiskussion über den Entwurf eines Gesetzes, die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung betreffend.

Die Sitzung ist anberaumt auf morgen, den 1. April, Vormittags  $\frac{1}{2}$  10 Uhr.

Dabei mache ich aufmerksam, daß von heute auf morgen die Uhren um  $\frac{1}{4}$  Stunde vorgerückt werden. Ich bitte daher, rechtzeitig sich einzufinden.

Erinnerung wird nicht vorgebracht.

Ich schließe die Sitzung.

(Schluß der Sitzung um 8 Uhr 5 Minuten Abends.)

Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages ...  
Landtagsversammlung

Bd.: 1887/92, [1] = Stenogr. Berichte, Bd. 9

München 1892

4 Bavar. 1876-1887/92,1,9

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11475077-6