

Stenographischer Bericht

über die

Verhandlungen der bayerischen Kammer der Abgeordneten.

Einundschzigste öffentliche Sitzung.

61.

München, den 10. Juli 1876.

II. Band.

Ordnung. 1. Bericht des besonderen (XI.) Eisenbahn-Ausschusses über den Gesetzentwurf, „die Erbauung weiterer Vicinal-Eisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinal-Eisenbahnen, dann die Dotirung des Vicinal-Eisenbahn-Faunders betr.“ (Gedr. Beil. Nr. 74 und 90); Berichterstatter: Stenglein. 2. Mündlicher Bericht des besonderen (XII.) Ausschusses zur Beratung des Gesetzentwurfes, „die pfälzischen Eisenbahnen betr.“, über die Rückäußerung der Kammer der Reichsräthe vom 3. Juli ds. Js. zu diesem Gesetzentwurfe. (Gedr. Beil. Nr. 47, 92 und 93); Berichterstatter: Keller. 3. Einmalige Beratung über den Antrag des Abg. von Schörr, „die nunmehrige geschäftliche Behandlung der der Kammer noch vorliegenden auf Eisenbahnen Bezug habenden Anträge und Petitionen betr.“ 4. Mündlicher Bericht des Ausschusses für Untersuchung von Beschwerden wegen Verletzung der Verfassung über die Beschwerde des Simon Reuhartinger von Oberwörth wegen Justizverweigerung. (Gedr. Beil. Nr. 88); Berichterstatter: Hermann.

Die Sitzung wird um 9 Uhr 10 Minuten von dem identen Freiherrn von Dv eröffnet.

Präsident: Meine Herren! Ich eröffne die Sitzung. Das Protokoll der letzten Sitzung liegt zur Einsicht auf. Für heute bitten um Entschuldigung die Herren: Schartz, Ponschab, Föderer, Grohe, Lampert, Holzsch, Herz, Freiherr von Stauffenberg, Gaisler und von Hörmann.

Ich habe eine Allerhöchste kgl. Postkassette zu verkünden. (Die Kammer erhebt sich.)

L u d w i g II.

Gottes Gnaden König von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Bayern, Franken und in Schwaben etc. etc.

Unsere Gruss zuror, Liebe und Getreue!

Nachdem Uns angezeigt worden ist, daß die verfassungsmäßige Erledigung der auf Unseren Befehl die Kammern des Landtages gebrachten Gegenstände bis zu dem unterm 23. Juni dieses Jahres von Uns bestimmten Termine nicht zu erwarten sei, so wollen Wir die Dauer des gegenwärtig versammelten Landtages nach Lit. VII. § 23 der Verfassungs-Urkunde noch bis zum 29. des laufenden Monats einschließlic verlängern.

Indem Wir Euch dieses eröffnen, bleiben Wir Euch mit königlicher Huld und Gnade gezogen.

Schloß Berg, den 7. Juli 1876.

L u d w i g.

von Freyschner. Dr. von Luz. von Pfeufer.
von Fausle. von Ferr. von Maillinger.

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Der erste Gegenstand derselben ist:

Bericht des besonderen (XI.) Eisenbahn-Ausschusses über Gesetzentwurf:

Die Erbauung weiterer Vicinal-Eisenbahnen und den Mehrbedarf für bereits ausgeführte Vicinal-Eisenbahnen, dann die Dotirung des Vicinal-Eisenbahn-Faunders betr.

Bezugnehmend auf den Bericht d. A. d. Abg. 1876. Bd. II. 61. Sitzung.

(St.)

Ich eröffne hierüber die Generaldiscussion und ersuche den Herrn Referenten Abg. Stenglein, an die Kammer Bericht zu erstatten.

Stenglein (Referent): Meine Herren! Es ist eine bekannte Sache, daß die Vicinal-Eisenbahnen in ihrer großen Mehrzahl ein günstiges finanzielles Ergebnis nicht gehabt haben. Es mußte daher Ihrem Ausschusse die Ermägung nahe liegen, ob dessen ungeachtet mit der Erbauung von Vicinal-Eisenbahnen vorwärts gegangen werden soll. Diese Frage glaubte aber Ihr Ausschuss entschieden bejahen zu sollen. Es handelt sich bei den Vicinalbahnen nicht bloß um den finanziellen Erfolg, noch viel höher steht der national-ökonomische Erfolg, und in dieser Richtung wird man den Vicinal-Eisenbahnen eine große Wirksamkeit nicht in Abrede stellen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß eine Reihe von größeren Orten nach ihrer geographischen Lage nicht in das Hauptnetz einbegriffen werden kann, und es wäre für sie un-erträglich hart, wenn sie außer aller Möglichkeit gesetzt werden sollen, eine Verbindung mit dem Hauptnetze zu erlangen. Diese Verbindung haben nun die geschlichen Bestimmungen über die Vicinal-Eisenbahnen möglich gemacht, und es kann sich deshalb nur fragen, unter welchen Umständen der Staat ver-anlaßt ist, den Ortschaften eine Beihilfe dadurch zu gewähren, daß er den größeren Theil der Kosten auf sich nimmt und nur den kleineren Theil der Kosten, 20–40 Procent der Gesamtkosten, zur Selbsttragung überläßt.

Es würde nahe liegen, diese Frage dahin zu entscheiden, daß ein genügender Verkehr für die Vicinal-Eisenbahn in Aus-sicht stehen muß; allein an und für sich entzieht sich die Berechnung dieses Verkehrs trotz der eingehendsten Ermägungen einer festen Bestimmung.

Dagegen läßt sich mit aller Bestimmtheit sagen, daß kein größerer Ort wohl in der Lage ist, für seine national-ökonomischen Beziehungen dieses Verkehrsmittel nicht dringend zu bedürfen, so daß der Verkehr als selbstverständlich voraus-gesetzt werden kann. Es haben aber diejenigen Kosten, welche nach dem Gesetze den einzelnen durch Vicinal-Eisenbahnen in Verbindung zu bringenden Ortschaften auferlegt sind, auch noch einen weiteren bedeutenden Werth. Es soll nicht nur der Zuschuß deshalb geleistet werden, um die Lasten des

die kgl. Staatsregierung in Betreff einer gesetzlich schon genehmigten Vicinaleisenbahn zu richten. Bekanntlich ist vor Jahren unter den genehmigten Vicinalbahnen auch die Bahn Aibling—Au—eventuell Kolbermoor—Au gestanden. Die Verhandlungen über diese Bahn haben ziemlich lange gedauert; erst vor nicht langer Zeit hat die kgl. Staatsregierung sich getrossener Entscheidung auch die Detailprojektirungen der Linie Aibling—Au vorgenommen. Es sind da die einzelnen Arbeiten ausgeführt worden. Zu diesem Zwecke wurden Getreidefelder betreten, Bäume umgehauen u. s. w. In Mitten dieser Arbeiten, erklärte die Bergwerks-Gesellschaft Miesbach und die Aktiengesellschaft Heufeld, daß sie unter den gegenwärtigen Geschäftsverhältnissen nicht in der Lage wären, die übernommene Garantie auch zu erfüllen und daß sie deshalb glauben, um einen Aufschub der Ausführung dieser Bahn bitten zu sollen. Nun, meine Herren, können Sie sich wohl denken, daß dieses Vorgehen der Garanten in den betreffenden Gegenden eine schmerzliche Ueberraschung veranlaßt hat und namentlich ist die Stadtgemeinde Aibling durch diesen Beschluß auf das härteste getroffen worden. Die Garanten haben nämlich nunmehr angefangen zu glauben, daß sie überhaupt die Ausführung des ganzen Projectes in der Lage sind. Nun, meine Herren, vom rechtlichen Standpunkte aus ist es mir auch ganz klar, daß die kgl. Staatsregierung an der Ausführung dieser Bahn nicht gehen könne, wenn die betreffenden Garanten ihre Garantie zurückziehen. Ich glaube auch, daß die Garanten, obwohl sie ihr Wort gegeben haben, sich nicht können gezwungen werden. Allein ich glaube, meine Herren, daß es doch für die betreffenden Gegenden von Bedeutung wäre, wenn die kgl. Staatsregierung die Güte hätte, die Gründe mir anzugeben, warum die betreffenden Garanten jetzt den Aufschub des Bahnbaues verlangt haben und ob sie geneigt sind, gerade diese Richtung auch festzuhalten, wenn nämlich die Geschäftslage für das Bergwerk Miesbach sich günstiger gestaltet haben wird. Ich führe dies deshalb an, meine Herren, weil gerade in dieser Beziehung bereits in den betreffenden Gegenden eine Agitation angefangen hat für eine andere Richtung der Bahn und sich einzelne Interessenten darauf stützen, daß die kgl. Staatsregierung eine Zweigbahn rein für die Dorfausfuhr der Richtung von Raubling nach Au zu bauen veranlaßt hat und daß nun die in der dortigen Gegend Interessirten nun, es könne diese Bahn dann möglicher Weise von dem Kolbermoor aus nach Au weitergeführt werden. Ich bin also in dieser Beziehung dringendst gebeten worden, ich möchte doch in der Gegend Aibling—Au eine Aufklärung zu verschaffen suchen, und ich kann das nicht anders thun, als indem ich die kgl. Staatsregierung bitte, die Aufschlüsse, um die ich sie ersucht habe, mir gefälligst geben zu wollen.

Präsident: Der Herr Ministerialkommissär. Der kgl. Ministerialkommissär **von Hoch-**
der: Meine Herren! Das Sachverhältniß bezüglich der Bahn Aibling—Au ist ganz so, wie es der Herr Abg. v. Daller vorgetragen hat. Die kgl. Staatsregierung hat, nachdem die Entscheidung getroffen war, daß die Linie nicht von Kolbermoor, sondern von Aibling auszugehen habe, sofort die Detailprojektirung angeordnet, und diese ist beinahe vollständig durchgeführt. In dem Zeitpunkte nun, in welchem die Detailprojektirung ihrer Ausführung vollständig nahe war, wurde eine Eingabe der Gewerkschaft Miesbach, in welcher die Bitte gestellt war, es möge die kgl. Staatsregierung mit dem Bau der Bahn Aibling—Au einhalten; und zwar waren es zwei Gründe, welche diese Gewerkschaft in Verbindung mit der Fabrik Heufeld hervorbrachten, das erwähnte Ansuchen zu stellen. Der erste war die gedrückte Lage der Industrie überhaupt und durch die gedrückte Lage, in welcher diese Ge-

ellschaften sich jetzt befinden, werden ihre Renten bedeutend alterirt werden, so daß es ihnen sehr schwer möglich wäre die Summen, welche sie zum Bau der Bahnen beizusteuern hätten, aufzubringen. Der zweite Grund war der Umstand, daß in Folge der gedrückten Verhältnisse der Industrie der Verkehr mit Kohlen bedeutend abgenommen hat, und daß sie deshalb auch nicht in der Lage wären, für den Kohlenverfracht von Au nach Aibling mit Nutzen von der Bahn Gebrauch zu machen, weil, wie sich die Verhältnisse jetzt gestaltet haben, sie besser daran sind, wenn sie diejenige Förderung, welche sie den Gruben in Au zugebracht haben, jetzt ihren anderen Gruben zuwenden. Die Bitte geht bloß dahin, den Bau der Bahn zu verschieben, bis die Verhältnisse in der Beziehung sich ändern, und die kgl. Staatsregierung hat keinen Grund, zu glauben, daß die beiden Gesellschaften, wenn die Verhältnisse wirklich sich gebessert haben, dann mit der Weiterführung des Baues nicht einverstanden wären, und ihren Verpflichtungen, die sie in der Beziehung haben, nicht nachkommen würden. Unter den gegenwärtigen Umständen glaubte aber die kgl. Staatsregierung, der Bitte der Betheiligten nachgeben zu müssen.

Präsident: Zum Wort hat sich Niemand mehr gemeldet, ich schließe die Generaldiscussion. Wünscht der Herr Referent das Wort? — (Derselbe verzichtet.)

Ueberschrift und Einleitungsworte bleiben einstweilen vorbehalten.

Ich eröffne die Specialdiscussion zu Art. 1 Ziff. 1: Vicinalbahn Senden—Weißenhorn.

Ich ersuche den Herrn Referenten, darüber zu berichten.

Stenglein (Referent): Meine Herren! Ein Blick auf die Eisenbahnkarte zeigt, daß der Regierungsbezirk Schwaben von einer großen Hauptbahn durchzogen ist, daß dann der obere Theil der Donauthalbahn, ferner die Bahn Ulm—Memmingen—Kempten annähernd ein zweites Schienengeleise durch den Regierungsbezirk bildet. Unter diesen Umständen wird für die Dauer von mehreren Jahren nicht in Aussicht stehen, daß noch eine größere Bahn durch den Regierungsbezirk Schwaben und Neuburg gebaut werden wird. Es wird also nothwendig sein, die innere Verzweigung innerhalb dieses Regierungsbezirkes durch Vicinaleisenbahnen zu bewirken, und es soll eine solche durch die Vicinalbahn Senden—Weißenhorn hergestellt werden.

Ich habe in den Vorbemerkungen zu der allgemeinen Discussion erwähnt, daß es nothwendig sein wird zu erwägen, ob eine Bahn mit der Zeit Aussicht hat, Hauptbahn zu werden, oder ob derjenige Projektirungsmaßstab, den man für Vicinaleisenbahnen angenommen hat, mit Recht auf die Bahn angewendet wird.

Ich glaube, daß diese Frage bei der vorliegenden Bahn in der letzteren Alternative entschieden werden muß. Die Bahn steigt bis zu der einzigen Zwischenstation und senkt sich dann wieder bis nach Weißenhorn. Die Ausdehnung ist nur eine sehr mäßige, nicht einmal volle 1½ Meilen. Unter diesen Umständen scheint es, daß die Kosten ziemlich hoch angeschlagen sind und diejenigen erreichen, welche man früher, ehe die Preise aller Eisenbahnmaterialien ins Enorme gesteigert waren, für eine Hauptbahn als nothwendig angesehen hat, nämlich etwas über eine halbe Million Gulden. Es würde also hier auch die zweite Erinnerung, die ich gemacht habe, bezüglich möglicher Sparsamkeit, Anwendung finden. Ich glaube, daß in einer Reihe von Positionen Ersparungen gemacht werden könnten, und hebe auch hier vor allem die Hochbauten und den Eisenbahnüberbau hervor, von dem mir scheint, daß er mit 30 Mark per laufenden Meter ziemlich hoch veranschlagt ist. Wenn man in Erwägung zieht, daß die Preise der Schienen an und für sich sehr bedeutend gesunken sind, daß hier nur alte oder leichtere Schienen in Aussicht genommen sind,

so glaube ich, daß in dieser Beziehung noch wesentliche Ersparungen gemacht werden könnten. Ich empfehle Ihnen aber die Position zur Annahme.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Michael Mayer.

Mayer Michael: Meine Herren! Gestatten Sie mir nur einige wenige Worte zur Empfehlung der Vicinal-eisenbahn Senden—Weißenhorn. Sie werden mir es um so weniger verübeln, wenn ich über diese Eisenbahn zu sprechen mir erlaube, da ich in dieser Gegend mehrere Jahre stationirt war, sie also ganz genau kenne. Weißenhorn ist ein sehr gewerbereiches Städtchen; es hat bedeutende Märkte und insbesondere ist hervorragend der Getreidemarkt. Von vielen Stunden wird das Getreide herbeigeführt. Dazu kommt noch der weitere Umstand, daß das schwäbische Kottthal, ähnlich wie das niederbayerische Kottthal, eine sehr getreidereiche Gegend ist, und die Landwirtschaft dort sehr schwunghaft betrieben wird. Wenn wir nun auf die Lage der Stadt Weißenhorn etwas Rücksicht nehmen, so finden wir, daß bereits zwei Eisenbahnlinien in der Nähe von Weißenhorn vorbeiführen, Weißenhorn gleichsam an der Nase vorbeifahren, nämlich die Augsburg—Ulmerbahn und die soz. Oberbahn. Und so ist nichts mehr gerechtfertigt, als der Wunsch, es möchte doch auch die Stadt Weißenhorn durch eine Vicinalbahn mit dem bayerischen Eisenbahnnetz in Verbindung gebracht werden. Wir wissen aus den Mittheilungen, daß die Stadt Weißenhorn große Opfer bringt; sie hat sich nämlich erbeten, 914,000 M. beizusteuern, was einer Summe von 533,166 $\frac{2}{3}$ fl gleichkommt. Es ist um so mehr zu verwundern, daß die Gemeinde Weißenhorn eine solche Summe aufbringt, weil sie in letzter Zeit genöthigt war, einen Kirchenbau vorzunehmen. Denn Weißenhorn ist bekanntlich jenes Städtchen, wo in Folge irriger Prognose eines Bautechnikers die Kirche eingestürzt ist und mehrere Menschen unter ihren Trümmern begraben hat.

Was die Rentabilität betrifft, so getraue ich mir hierüber allerdings kein Urtheil zu; allein ich glaube, daß die Regierung ganz recht hat, wenn sie sagt, daß der Nutzen des Verkehrs vorzugsweise hiebei in Anschlag zu bringen sei, der allerdings in Ziffern sich nicht ausdrücken läßt, und ich halte es in diesem Punkte auch mit dem Herrn Abg. Crämer, der da gesagt hat, daß die Eisenbahnen viel weniger um des Staatsfaktels willen als zum Vortheil der Staatsangehörigen gebaut werden. Ich empfehle Ihnen bezüglich der Bahn Weißenhorn—Senden die Annahme des Gesetzentwurfes.

Präsident: Ich schließe die Discussion zu Art. 1 Ziff. 1; derselbe liegt den Herren gedruckt vor, ich ersuche daher diejenigen Herren, welche den Art. 1 auf die Vicinalbahn Senden—Weißenhorn mit einem Bedarfe von 914,000 M. angewendet haben wollen, sich zu erheben.

(Geschieht.)

Art. 1 Ziff. 1 ist angenommen.

Ich eröffne die Discussion zu Art. 1 Ziff. 2 Vicinal-eisenbahn Feucht—Altdorf.

Ich ersuche den Herrn Referenten, Bericht darüber zu erstatten.

Stenglein (Referent): Die Vicinal-eisenbahn Feucht—Altdorf hat bereits eine längere Geschichte hinter sich; es hat der Ort Altdorf schon seit langer Zeit eine Bahnverbindung mit der damaligen Ostbahn gewünscht und nur die ungünstigen Steigungsverhältnisse, welche sich auf dieser Bahn vorfinden, haben bis dahin verhindert, daß diesem Wunsche Genüge geschah. Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß zwischen Altdorf und Nürnberg ein bedeutender Verkehr stattfindet, der es vollständig rechtfertigt, wenn durch den Anschluß an die nächstgelegene Bahn und Station eine direkte Verbindung zwischen Altdorf und Nürnberg hergestellt wird.

Sie sehen aus dem Entwurf, daß auch hier die Kosten vollständig diejenigen einer Hauptbahn erreichen; aber auch hi wird unter den gegebenen Umständen daran nichts geändert werden können. Die ungünstigen Steigungsverhältnisse verhindern es, an der Projektirung irgend eine Aenderung vorzunehmen und empfehle ich Ihnen Namens des Ausschusses auch die Annahme der Ziff. 2.

Präsident: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Strauß.

Strauß: Meine Herren! Als im Jahre 1874 die Bitte der Stadtgemeinde Altdorf um Erbauung einer Vicinalbahn von Feucht nach Altdorf in diesem hohen Hause zum erstenmal zur Berathung kam, da fand sie in Ihrer verehrten Petitionsauschuss eine so richtige und gerechte Würdigung und von dem Herrn Referenten desselben im Plenum hier eine so warme Vertretung, daß der Antrag auf Vorlage eines Gesetzentwurfes zur Erfüllung dieser Bitte fast einstimmige Annahme gefunden hat. Ich kann mich deshalb für heute wohl darauf beschränken, Sie recht dringend zu ersuchen, nun auch dem vorliegenden Gesetzentwurf ebendieselbe einhellige Zustimmung zu geben, wie damals. Sie erzeigen damit nicht nur der Stadt Altdorf, sondern der ganzen Umgebung der selben und namentlich auch dem östlich davon gelegenen Theil der Oberpfalz, der mit seinem ganzen Verkehr auf Nürnberg angewiesen ist, die größte Wohlthat. Ich persönlich, mein Herr, werde mich Ihnen schon im Voraus dafür dankbar dadurch erzeigen, daß ich Ihnen das Anhören einer lange Eisenbahnrade zu Gunsten dieser Strecke erspare,

(Weiterkeit)

und mich schon jetzt der feiten Hoffnung hingebend, daß Sie meinen Wunsch und meine Bitte erfüllen und einhellig die Gesetzesvorlage Ihre Zustimmung geben werden. Um dies aber will ich Sie für Art. 1 Ziff. 2 nochmals speziell und recht dringend gebeten haben.

Präsident: Ich schließe die Discussion zu Art. 1 Ziff. 2.

Diejenigen Herren, welche den Art. 1 auf die Vicinal-eisenbahn Feucht—Altdorf mit einem Bedarfe von 1'181,000 M angewendet haben wollen, bitte ich, sich zu erheben.

(Geschieht.)

Es ist Beschluß der Kammer.

Ich eröffne die Discussion zu Art. 1 Ziff. 3:

Die Herstellung einer Vicinal-eisenbahn zwischen Weilheim und Murnau, sowie zu den hier vorliegenden drei Petitionen: Petition des Eisenbahn-Generalcomités für die Stadt Augsburg und die Bezirke Landsberg, Weilheim und Werdenfels, und zwei weitere Petitionen des Eisenbahncomités Murnau und der Gewerkschaft Steinkohlenbergwerk Gottesgnade bei Murnau.

Ich ersuche den Herrn Referenten, darüber zu berichten.

Stenglein (Referent): Meine Herren! Sie sehen aus den Motiven der Regierungsvorlage, daß diese Bahn mit ganz besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, daß die Projektirung eine ziemlich ungünstige ist. Es könnte sich hier nun vor Allem fragen, ob eine solche Projektirung angewendet werden soll mit Rücksicht darauf, daß diese Bahn möglicherweise eine Fortsetzung nach Süden finden könnte und ob nicht deshalb vorzuziehen wäre, um nicht den vollständigen Umbau der Bahn zu veranlassen, dieselbe jetzt schon in einer Weise anzulegen, wie es bei einer Hauptbahn der Fall ist. Es wird diese Erwägung um so mehr anzustellen sein, als, wie Sie bereits gehört haben, eine Petition vorliegt, die eine solche Hauptbahn in einem ziemlich weiten Umfange anstrebt. Es ist dies die Petition des Generalcomités von Augsburg und für die umliegenden Bezirke, welche anstrebt eine direkte Verbindung von Innsbruck über Mittenwald und