

PDF-Datei der Heimat am Inn

Information zur Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Bände

Einführung:

Der Heimatverein Wasserburg stellt sämtliche Heimat am Inn-Bände der alten und neuen Folge auf seiner Webseite als PDF-Datei zur Verfügung.

Die Publikationen können als PDF-Dokumente geöffnet werden und zwar jeweils die Gesamtausgabe und separiert auch die einzelnen Aufsätze (der neuen Folge).

Zudem ist in den PDF-Dokumenten eine Volltextsuche möglich.

Die PDF-Dokumente entsprechen den Druckausgaben.

Rechtlicher Hinweis zur Nutzung dieses Angebots der Bereitstellung von PDF-Dateien der Heimat am Inn-Ausgaben:

Die veröffentlichten Inhalte, Werke und bereitgestellten Informationen sind über diese Webseite frei zugänglich. Sie unterliegen jedoch dem deutschen Urheberrecht und Leistungsschutzrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung, Einspeicherung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Rechteinhabers. Das unerlaubte Kopieren/Speichern der bereitgestellten Informationen ist nicht gestattet und strafbar. Die Rechte an den Texten und Bildern der *Heimat am Inn-Bände* bzw. der einzelnen Aufsätze liegen bei den genannten Autorinnen und Autoren, Institutionen oder Personen. Ausführliche Abbildungsnachweise entnehmen Sie bitte den Abbildungsnachweisen der jeweiligen Ausgaben.

Dieses Angebot dient ausschließlich wissenschaftlichen, heimatkundlichen, schulischen, privaten oder informatorischen Zwecken und darf nicht kommerziell genutzt werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieser Seiten oder von Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ausschließlich nach vorheriger Genehmigung durch die jeweiligen Rechteinhaber gestattet.

Eine unautorisierte Übernahme ist unzulässig.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen zur Verwendung an:

Redaktion der Heimat a. Inn, E-Mail: [matthias.haupt\(@\)wasserburg.de](mailto:matthias.haupt(@)wasserburg.de).

Anfragen werden von hier aus an die jeweiligen Autorinnen und Autoren weitergeleitet. Bei Abbildungen wenden Sie sich bitte direkt an die jeweils in den Abbildungsnachweisen genannte Einrichtung oder Person, deren Rechte ebenso vorbehalten sind.

DIE BÜCHERSTUBE

Dampfroß ohne Feuer

Martin Geiger

Gruss
aus



Bayern



Wasserburg. Bahnhof. 2707

Martin Geiger

Dampfroß ohne Feuer

Ein Eisenbahnbau in Oberbayern

Verlag v. J. Neumann, Neudamm, Berlin, 1878, 2707

HEIMAT AM INN 3

Beiträge zur Geschichte, Kunst und Kultur des
Wasserburger Landes

Jahrbuch 1982

Herausgeber

Heimatverein (Historischer Verein) e. V.
für Wasserburg am Inn und Umgebung

ISBN 3-922310-14-1

1982

Alle Rechte bei Verlag DIE BÜCHERSTUBE H. Leonhardt, 8090 Wasserburg a. Inn

Herstellung: DORER DRUCK, Rosenheim

Lithographien: Reproanstalt Stragenegg, Kiefersfelden

Der hier enthaltene Beitrag
darf nur mit Genehmigung des Verfassers nachgedruckt bzw. vervielfältigt
werden.

Postanschrift Heimatverein und Schriftleitung:
Arnikaweg 10, 8093 Rott am Inn

Martin Geiger

Dampfroß ohne Feuer

Ein Eisenbahnbau in Oberbayern

INHALT

	Seite
Inhaltsverzeichnis	7
Abkürzungen.....	9
Literaturhinweise	10
Vorwort.....	11
Einleitung	13

KAPITEL I

Eine Idee wird Wirklichkeit

1) Gedanken eines weitblickenden Stadtschreibers	15
2) Die Anfänge des Eisenbahnbaues.....	18
3) Ziele der Bahn in Südbayern: Salzburg und Kufstein	24
4) Die „Fundamentalbestimmungen“	27
5) Erste Verhandlungen Bayerns mit Österreich.....	30
6) Systeme im Widerstreit: Staatsbahn oder Privatbahnen? ...	34
7) Eine Idee nimmt Gestalt an: Der Antrag J. v. Maffeis	40
8) Vom Eisenbahnbau zwischen München und Salzburg, Rosenheim und Kufstein.....	46
9) Ein Wasserburger Intermezzo	54
10) Zum guten Ende: Die bayerisch-österreichischen Staats- verträge	61

KAPITEL II

Die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes

1) Die erste kommunale Planung der Stadt Wasserburg	66
2) Kampf der Städte und Bürgerinitiativen ums Dabeisein .	69
3) Die Alternative: Eine Nord-Süd-Bahn.....	77
4) Ein Zielkonflikt: Landshut oder Mühldorf?.....	84
5) Wasserburg a. Inn – eine Stadt im Abseits.....	97
6) Auf der Suche nach neuen Wegen: Die Ost-West- Verbindung.....	107

KAPITEL III

Die Lokalbahn nach Wasserburg

1) Die erste Planungskonzession (1890) Wasserburg-Reitmehring	117
2) Die zweite Planungskonzession (1892) Wasserburg-Ebersberg.....	126
3) Trotz allem – keine Baugenehmigung	147
4) Ein neuer Anlauf	153
5) 1897: Die Aussichten bessern sich	157
6) Bis zuletzt: Detailprobleme	165
7) Die Lokalbahnen werden gebaut.....	175
8) Nachspiel	187

KAPITEL IV

Das Beispiel Wasserburg: 140 Jahre Eisenbahn

1) Der Verkehr – Ein Dauerthema	193
2) Landesplanung im Wandel.....	195
3) Randnotizen zur sozialen Entwicklung.....	198
4) Ein Märchen ohne happy end	201

Register

1) Personalregister	223
2) Ortsregister	225
3) Register der Bahnstrecken	227
4) Sachregister, allgemein	229

1) Literaturhinweise

- A. Fürst: Das Weltreich der Technik,
Band 2: Der Verkehr auf dem
Land Berlin 1924
- Georg Jobst: Geschichte des Bahnhofs
Rosenheim in: Das bayer. Inn-
Oberland 29. Jg. Rosenheim 1958
- H. Kobschätzky: Streckenatlas der deutschen
Eisenbahnen 1835 - 1892 Düsseldorf 1971
- Ernst Kühn
(Bearbeitung): Die historische Entwicklung
des deutschen und deutsch-
österreichischen Eisenbahn-
Netzes vom Jahre 1838 bis
einschließlich 1881 Berlin 1882
- Friedrich List: Werke Berlin 1929
- Kosmas Lutz: Der Bau der bayerischen Eisen-
bahnen rechts des Rheines München,
Leipzig 1883
- Hugo Marggraff: Die Königliche Bayerische
Staatseisenbahn München 1894
- N. O. Ringsdorf: Der Eisenbahnbau südlich
Nürnbergs 1841 - 1849
Band 24 der Schriftenreihe des
Stadtarchivs Nürnberg 1978
- R. R. Rossberg: Geschichte der Eisenbahn Künzelsau 1977
- B. Ücker: Endstation 1920 München 1972

2) Die Arbeit stützt sich fast ausschließlich auf Archivalien. Vorwiegend wurden verwendet

aus dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv:	Akten des MKH
Staatsarchiv München:	Akten der Landgerichte Wasserburg und Rosenheim
Verkehrsarchiv Nürnberg:	Akten der GVA und des Ministeriums des Handels und der Öffentlichen Arbeiten.
Stadtarchiv Wasserburg a. Inn:	Protokolle, Tageszeitungen, Verwaltungsakten des Magistrats.

Abkürzungen

fl.	GULDEN
GVA	Generaldirektion der K. bayerischen Verkehrsanstalten
HStA	Bayer. Hauptstaatsarchiv
K.	Königlich (e, es)
k. k.	kaiserlich königlich (e, es)
Kr.	Kreuzer
LG	Landgericht
MKH	Ministerium des Äußeren und des Königlichen Hauses
SAW	Stadtarchiv Wasserburg
S. M.	Seine Majestät, der König von Bayern
StAM	Staatsarchiv München
VAN	Verkehrsarchiv Nürnberg

Vorwort

Folgt man der landläufigen Meinung, so haben „die Wasserburger“ im 19. Jahrhundert aus Rücksicht auf das traditionelle Handwerk und das Transportgewerbe – also aus Kurzsichtigkeit – den Bau einer Eisenbahn in ihre Stadt verhindert.

Die Bestrebungen der heutigen Bahnverwaltung, in einem administrativ angeordneten Schrumpfungsprozeß ein „betriebswirtschaftlich optimales Streckennetz“ zu schaffen und dabei alle oder zumindest einzelne der drei das Stadtgebiet Wasserburgs berührenden Strecken stillzulegen, haben jene alte Diskussion erneut aufleben lassen und mich veranlaßt, den Dingen nachzugehen. Dabei zeigte sich bald, daß die Untersuchungen weit über den engeren Bereich der Stadt Wasserburg a. Inn hinaus ausgedehnt werden mußten, um die Verkehrsentwicklung zwischen 1830 und 1900 deutlich werden zu lassen. So entstand eine Darstellung, die unter Einbeziehung der Anfänge der bayerischen Eisenbahnen und ihre Beziehungen zum österreichischen, grenzüberschreitenden Bahnwesen vor allem Planung und Bau der Strecken von München nach Salzburg, von Rosenheim nach Mühldorf und von Ebersberg nach Wasserburg a. Inn zum Gegenstand hatte. Sie entstand als Beitrag zur bayerischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, noch mehr aber als Musterbeispiel dafür, innerhalb welcher kurzer Zeitspanne allgemeine Gerüchte die historischen Sachverhalte aus dem Bewußtsein der Menschen verdrängen und sie ersetzen können.

Nur mit Verwunderung läßt sich feststellen, daß sich derselbe Meinungsbildungsprozeß abseits aller Tatsachen in vergleichbarer Weise auch heute noch wiederholt.

In dem hier untersuchten Beispiel wurde Städten, die frühzeitig einen Bahnanschluß erhielten, immer wieder ihre wirtschaftspolitische Weitsicht bescheinigt und Städte wie Wasserburg a. Inn, die erst um die Wende zum 20. Jahrhundert an das Bahnnetz angeschlossen wurden, in der nachträglich für objektiv gehaltenen öffentlichen Darstellung als rückständig und kurzsichtig angesehen.

In welchem Maße bis heute die unterschiedlichen Entwicklungen immer wieder von äußeren, vorgegebenen Umständen, von nicht beeinflussbaren Prozessen und Zwängen bestimmt worden sind, kann an diesem Beispiel aus der Bahngeschichte dargestellt werden.

Für die Gegenwart läßt sich die Diskrepanz zwischen Tatsache und Vermutung, zwischen Entscheidung und Wunschvorstellung an der Frage verdeutlichen, weshalb beispielsweise die Bahnstrecke München-Salzburg um ein drittes Gleis erweitert, die Strecke München-Mühldorf elektrifiziert und zweispurig ausgebaut und die Strecke Rosenheim-Mühldorf mit großem Aufwand wieder durchgehend befahrbar hergestellt werden sollen, aber gleichzeitig die einzige die Stadt Wasserburg a. Inn direkt erreichende Strecke Grafing-Ebersberg-Wasserburg a. Inn nicht modernisiert werden kann, ganz zu schweigen von der für undenkbar gehaltenen Möglichkeit, diese Verbindung als erforderliches drittes Gleis der Strecke München-Salzburg zu betrachten, indem es von Ebersberg über Wasserburg a. Inn bis Endorf verlängert würde und dort wiederum das bestehende Netz erreichte.

Für die Unterstützung bei der Entstehung der Abhandlung und für zahlreiche Hinweise bin ich den Herren Josef Enzinger, Hans Ludwig Huber, Bernd Joa, George Mayr, Franz Moderegger und Dr. Ludwig Scheidacher zu Dank verbunden. Der Vorstandschaft des Heimatvereins Wasserburg a. Inn danke ich für die Aufnahme des Werkes in die Reihe „Heimat am Inn“ und insbesondere den Herren S. Rieger und Th. Feulner für die Vorbereitung der Drucklegung.

Einleitung

Die großen Daten der Geschichte stehen als Entdeckungen, Erfindungen oder Schlachten regelmäßig allein für sich wie Meilensteine an einem Wege aufgereiht. Je weiter die einzelnen Ereignisse zeitlich und räumlich voneinander entfernt liegen, desto nahtloser lassen sie sich in ein universelles historisches Schema und in politische, ökonomische, soziale Bezüge einordnen, während sie doch in ihrem Ursprung und ihrer Entwicklung zumeist alles andere als epochal, zukunftsbestimmend oder kontinuierlich verlaufend in Erscheinung getreten sind.

Ein Musterbeispiel für diese Diskrepanz bietet die Geschichte des europäischen Eisenbahnwesens in ihrer Auswirkung auf den südbayerischen Raum.

Die meisten bahngeschichtlichen Untersuchungen gehen von einigen festen Daten und wenigen, allgemein bekannten Tatsachen aus und errichten über diesem Fundament zusammenfassende Darstellungen. Dabei geraten die historisch interessantesten Teile der Entwicklung nur allzu leicht in den Hintergrund. Es wird fast immer übersehen, daß die Eisenbahn letzten Endes nicht als Ergebnis einer revolutionär wirkenden bestimmten Erfindung entstanden ist, sondern in einem einheitlich technischen-wirtschaftlichen-sozialpolitischen Prozeß. Die außergewöhnliche Situation Mitteleuropas nach dem Wiener Kongreß förderte und erschwerte zugleich den Siegeszug des ersten maschinell und kontinuierlich angetriebenen Massenverkehrsmittels.

Die Friedensperiode im Zeitalter der Restauration fiel zeitlich zusammen mit der wachsenden Industrialisierung in Mitteleuropa. Die starke Zunahme der Wohnbevölkerung verlangte einen schnellen und umfangreicheren Gütertausch und erforderte eine Erhöhung der Produktion. Innenpolitische Unruhen waren Begleiterscheinungen einer Veränderung aller Sozialstrukturen in den Einzelstaaten. Dabei zeigte sich auch, daß die territoriale Gliederung und die Überreste der Verfassung des spätmittelalterlichen Ständestaates den neuen wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen nicht mehr gewachsen sein konnten. Das Streben nach größeren, nationalen Einheiten und nach republikanischen Staatsverfassungen geriet in gefährlichen Gegensatz zu den Versuchen, die alten Ordnungen aufrecht zu erhalten.

Die Fortschritte und Ergebnisse der empirischen Wissenschaften beflügelten Nationalökonomien und Juristen, Unternehmer und Erfinder.

Selten standen einer Epoche alle Möglichkeiten einer zielorientierten, pragmatischen Entwicklung ähnlich offen, gingen derart weittragende Impulse von den ökonomischen Zwängen und Gegebenheiten aus und vereinigten sich zum politischen, sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt.

Mitten in dieser geistigen Aufbruchsstimmung wurde bekannt, daß es in England, dem industriell am weitesten entwickelten Land Europas, gelungen war, das seit Jahrzehnten vor allem im Bergbau angewandte Eisenbahnsystem zu verbessern: Die seit längerem bekannte Dampfmaschine war zu einem selbstfahrenden Mobil umkonstruiert worden, das erhebliche Lasten mit beachtlicher Geschwindigkeit zu ziehen vermochte. Da Straßen mit einem hierfür geeigneten Oberbau noch nicht hergestellt waren, lag es nahe, die neue Maschine auf den lange zuvor entwickelten Schienensträngen einzusetzen und vor die bisher von Menschen oder Tieren gezogenen Wagen zu spannen. Ein Menschheitstraum schien in Erfüllung gegangen zu sein: Kommunikation und Gütertausch zwischen weit entfernten Orten binnen kürzester Zeit waren plötzlich in den Bereich des Möglichen gerückt. Kein Wunder, daß weitblickende Unternehmer, verantwortliche Politiker und aufgeschlossene Wirtschaftstheoretiker hier die ersehnte Gelegenheit sahen, der entstandenen Produktions-, Verteilungs- und Kommunikationsprobleme Herr zu werden.

Kein Wunder auch, daß dieser alle Staaten Europas und die Vereinigten Staaten von Amerika erfassende Funke bald auf das Königreich Bayern übersprang und die verschiedenen Gebiete dieses Flächenstaates sich um eine Verkehrserschließung bemühten. Zwar lag die Phantasie weiter Bevölkerungskreise noch im Widerstreit mit der als Teufelswerk diffamierten Maschine, aber die Kunde von der Eisenbahn drang in entlegenste Gegenden und es war weniger eine Frage der Zeit als der Initiative Einzelner, bis der Wunsch nach einem Eisenbahnanschluß jeweils auch offiziell den zuständigen Stellen vorgetragen wurde.

Wenngleich Industrie- und Handelszentren eine gewisse Bevorzugung erfuhren, läßt sich doch diese gesamte Entwicklung zwischen 1835 und 1910 gerade am Beispiel des südöstlichen Bayerns und der Stadt Wasserburg a. Inn besonders anschaulich darstellen.

KAPITEL I

Eine Idee wird Wirklichkeit

1) Gedanken eines weitblickenden Stadtschreibers

Der 1794 in der Nähe von Aichach geborene Joseph Heiserer, seit 1819 Stadtschreiber in Wasserburg a. Inn, ein außerordentlich weitblickender, sozialen und technischen Dingen aufgeschlossener Mann mit beachtlichem Durchsetzungsvermögen griff in einem „Wort zur Zeit“ vom 9. 4. 1837 die Frage der Verkehrserschließung auf. Ihm stand nach fast 20-jähriger Tätigkeit in der königlich-bayerischen Stadt Wasserburg a. Inn der Niedergang eines einst blühenden, mit Privilegien und Rechten wie eine Residenz ausgestatteten Handelsplatzes vor Augen. Er sah das bevorstehende Ende der Inn-schifffahrt und des Salzhandels voraus und begriff die Wertlosigkeit mittelalterlicher Privilegien. Seine Denkschrift beschreibt in eindrucksvoller Klarheit die Situation dieser Jahre:¹⁾

„Nach den jetzigen modernen Prinzipien und Staatsgrundsätzen gehört der schnellste Verkehr zu den Hauptvorzügen eines glücklichen Staates, und es wird dieser Verkehr überall als die Grundlage des zu erlangenden höchsten National-Reichthums angesehen.

Hiezu müssen Maschinen, Dampf etc. oder mit einem Worte

Kanäle und Eisenbahnen

mit oder ohne Dampf ins Leben trethen, und den Weg zum goldenen Zeitalter öffnen.

Meine Einsichten sind zu gering, als daß ich im Stande wäre, dieses Prinzip in das gehörige Licht zu setzen, dessen Vortheile und Nachtheile recht klar vor Augen zu stellen, und alle Folgen mit Bestimmtheit vorherzusagen, ich kann nur meine hier nachfolgende Ansicht von der Sache vortragen, und muß leider die Bestätigung oder Nichtbestätigung derselben der Zukunft überlassen.

Das dermalige Prinzip des schnellsten Verkehrs macht neue Eisenbahn-Straßenverbindungen zwischen allen benachbarten Ländern durch unser Bayern mit hierin zu errichtenden Ruhepunkten – Stappelpätze – nothwendig, und somit wird eine Straße zur Verbindung unserer Hauptstadt München mit der österreichischen Grenzstadt Salzburg etc. entstehen müssen.

Der bisherige Landstraßenzug ging über Wasserburg, die künftige Eisenbahn wird aber wenigstens nach öffentlichen Zeitungsnachrichten, Wasserburg umflügeln, wird sich nach Rosenheim ziehen, und bey der allenfallsigen Ausführung dieses Projektes, unserer Stadt einen unheilbaren Stoß versetzen, der sie im geringsten Falle zur gemeinen Landstadt herabdrückt, im schlimmsten Falle aber auch sie dem Punkte ihrer Auflösung nahe führen kann. Die glänzenden Erwerbsquellen, welche unsere Stadt auf einer sterilen beengten Sandbank des Inns gleichsam aus Nichts hervorriefen, welche ihr eine ewige bleibende Existenz versicherten, sind im Verlaufe von 7 Jahrhunderten ohnehin theils versiegt, theils sehr geringhaltig geworden; das Geschlecht der mächtigen hier residierenden Grafen von Wasserburg ist ausgestorben, damit Residenzenbedarf und Verkehr erloschen, der levantinische Welthandel hat größtentheils einen anderen Zug genommen, das Salz, früher in den Händen von Corporationen und gemeiner Bürgerschaft, ist Staatsmonopol geworden für die Wasserburger Straße durch die Errichtung der Saline Rosenheim ohnehin auf $\frac{1}{6}$ Bedarf reducirt, und nun soll von all diesen, wengleich nicht mehr so glorreichen Nahrungszweigen, auch noch der letzte Schatten schwinden!

Man denke sich, daß für Wasserburg

- a) das Transito Handelsfuhrwerk von Salzburg nach München samt allen Bothen,
- b) der noch bestehende Salztransport von Berchtoldsgaden, Reichenhall und Traunstein her, samt den Ladungen dahier,
- c) die Personenfrequenz durch Lehenrössler, Eil-Packwägen und Posten mit der letztern Ladungen ganz aufgehört hat,
- d) man denke, daß selbst die ohnehin nicht bedeutende Schranne und die Jahrmärkte sich an die Stappelplätze des Verkehrs wenden müssen etc. etc. und ohne Mühe sonnenklar wird sich der Verlust an Verkehr, Consumption und Arbeitsverdienst für Privaten, an Salzscheibepfennig, Pflasterzoll, Niederlagszoll etc. für die Gemeinde-Cassen unersetzlich zeigen.

Der bis jetzt angenehme und meist unverwirklichte Traum, daß durch den Donau-Main-Kanal die Innschiffahrt von Insbruk her über Wasserburg bis Passau dann Inn aufwärts sich merklich heben könnte, wird in keinem Falle den durch die Eisenbahn entstehenden Verlust aufzuwiegen im Stande seyn.

Doch der allgütige Gott, welcher unsere Stadt schon über 700 Jahre beschützte und beschirmte, unser großmächtigster König, der überall Hilfe spendet, wo er kann, werden auch uns dießmal nicht verlassen und alle Staats- und Stadtbehörden werden das Ihrige anwenden, um unsern Untergang zu verhüten, und das allgemeine Wohl zu bewahren; denn man wird zur Erkenntniß kommen, daß

1. solche Schnellstraßenzüge, wenn sie nicht das Innere des Landes geregelt mit vielen Stappelplätzen berühren, einem Aderlaße gleichen wo der gesündeste Staat wie der Mensch all sein Blut verliert und todt wird,
2. daß solche Straßenzüge, wenn sie blos einseitige nicht unbesiegbare Terrainrücksichten, dann Gesellschafts oder Finanz Speculatismus leithen, die Grundvesten des Staates erschüttern,
3. daß solche Straßenzüge nur unter Berücksichtigung der materiel- len Interessen der bedeutenden Ortschaften wohlthätig wirken können, dagegen aber bey der Umgehung dieser sie unrettbar zerstören, daß
4. Rosenheim durch die erst neu entstandene Saline und durch mögliche Cultur des Bodens die reichsten Mittel der Selbsterhaltung in sich trägt, dagegen Wasserburg bey der Beschränktheit des Raumes mit dem Verluste der bisherigen Nahrungsquellen ganz veröden muß, und endlich daß
5. der Straßenzug über Wasserburg mehr im Mittel des Landes eher zur Ab- oder Zufuhr der Producte und Fabricate der angrenzenden Bezirke zum Stappelplatze benützt werden kann, als wenn derselbe an der Grenze des Bayernlandes von Salzburg bis Rosenheim sich befindet.

Wir sind in der Baukunst so weit, daß das Unglaubliche geleistet werden kann – die Engländer legen eine Straße unter dem Themse Flußbett an – daher verzweifeln wir nicht, daß wenn je Eisenbahnen, und diese von München nach Salzburg hergestellt werden sollen, nicht eine Eisenbahnstraße über Wasserburg angelegt werden kann, laßen Sie uns aber nicht müßig seyn, laßen Sie uns, dem bloßen Zufalle in den Weg trethend durch geeignete Correspondenzen mit den Oberbehörden durch Connescionen jeder Art mit den großen die Sache betreibenden Handelshäusern, Technikern etc. etc. thätig ans Werke gehen, und kräftigst für die Sache wirken, denn sonst erringt ein anderer den Vortheil, und uns möchte unsere Schläfrigkeit zu spät gereuen.

Wasserburg, getreue Stadt! Du hast oft für Fürst und Vaterland mit Gut und Blut gefochten, rufe deine Schutzpatronin – die heilige Maria auf dem Platze – an, um durch ihre Fürsprache dich in deinen Würden zu erhalten, und wende dich zugleich vertrauensvoll an deinen erhabenen Regenten, daß auch er mit seinem weltlichen Arm die dir drohende Gefahr des Unterganges abzuwenden sich bemüht. – Möge ein guter Geist deine Vorgesetzten erleuchten, und ihnen die zu deiner Rettung und deinem Wohle noch vorhandenen Wege zeigen! Amen!”

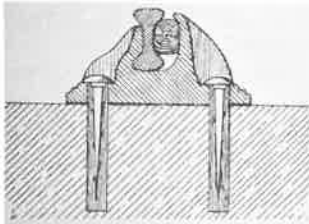
Deutlicher konnte in dieser Zeit die Situation der Stadt Wasserburg a. Inn nicht erkannt und die Abhängigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung vom Verkehr nicht beschrieben werden; aber wie sich zeigen sollte, war die Zeit noch nicht reif, die Tragweite der geforderten Entscheidungen erkennbar werden zu lassen.

Um Heiserer zu verstehen, müssen wir uns zuerst die Anfänge des Eisenbahnwesens in ihren Auswirkungen auf Bayern in Erinnerung rufen, denn im Jahre 1837 hatte seine Entwicklung eben begonnen und die Bahn von Nürnberg nach Fürth war erst seit zwei Jahren in Betrieb. Noch galt das Privatbahnsystem als einzige Möglichkeit einer sinnvollen Baufinanzierung. Nur wenige Strecken, die eine Rentabilität erhoffen ließen und geringe technische Schwierigkeiten boten, wurden in Erwägung gezogen. Zu diesen Strecken konnte aber eine Bahn von München über Wasserburg a. Inn nach Salzburg in keinem Falle zählen. Diese hätte nur als Teil eines überregionalen Streckennetzes, wie es um dieselbe Zeit beispielsweise der Nationalökonom Friedrich List, als leidenschaftlicher Verfechter der Idee eines einheitlichen nationalen Wirtschaftsraumes vorschlug, hergestellt werden können.

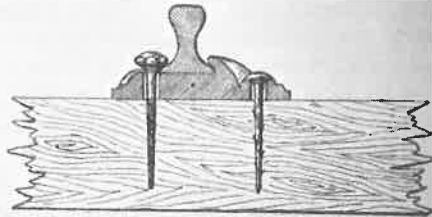
2) Die Anfänge des Eisenbahnbaues

Das Zeitalter der Eisenbahnen begann in Mitteleuropa keineswegs mit einer epochalen auffallenden Zäsur, sondern entwickelte sich schrittweise aus unscheinbaren Anfängen.

Der Gütertransport auf Schienensträngen war eine längst bekannte Technik und die Dampfmaschine wurde schon im 18. Jahrhundert entwickelt. Wesentlichste Aufgabe der Schienenbahnen war es seit Jahrhunderten gewesen, in Bergwerken, Erzgruben, Steinbrüchen und Industriebetrieben die Güter schneller und mit weniger Energieaufwand zu transportieren als auf holprigen, unter Nässe, Frost und den Lasten der Räder immer wieder reparaturbe-



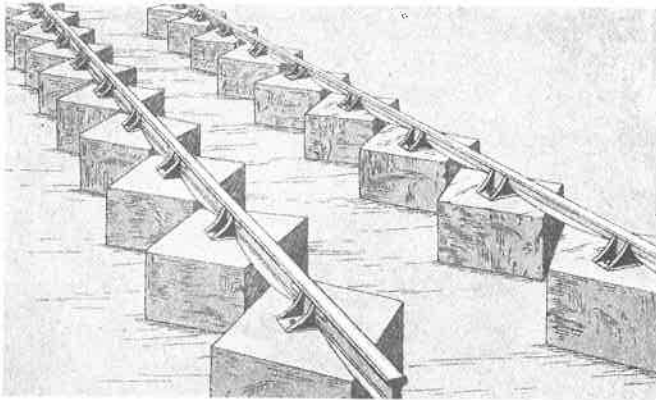
Querschnitt eines Schienenstuhls auf Steinunterlage v. J. 1844.



Querschnitt eines Schienenstuhls auf hölzerner Schwelle v. J. 1852.

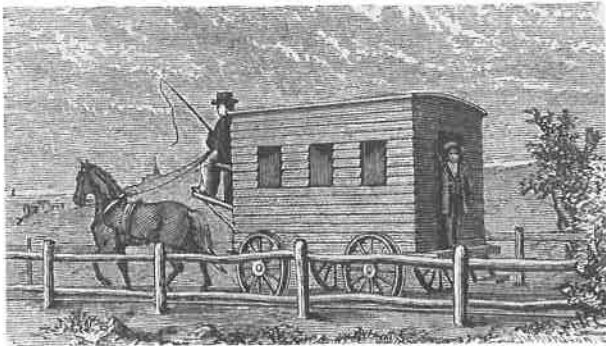
Schienenstühle zur Befestigung von Gußschienen auf Steinblöcken

dürftigen Wegen. Den ersten Holzschienen waren im Laufe der Zeit blechbeschlagene gefolgt, diesen um die Wende zum 19. Jahrhundert gußeiserne, die auf Steinblöcken oder Schwellen in sogenannten Schienenstühlen befestigt waren.



Verlegung der Schienen auf Steinblöcken

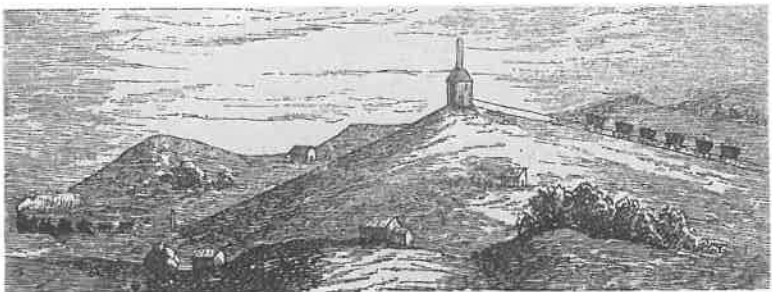
Erst die Verwendung von gewalzten, längeren Schienen brachte eine erste Verbreitung und Vereinfachung in der Anwendung dieses Transportmittels. Das Wort „Eisenbahn“ beschrieb daher in der Zeit vor 1810 in jedem Fall nur eine Fahrbahn, bei der nach verschiedenen Methoden die Räder von Transportwagen nicht auf Wegen und Straßen, sondern auf einer durch Eisenschienen festgelegten Bahn liefen und durch geeignete Vorrichtungen (Spurnägel, Radkränze usw.) auf dieser Bahn gehalten wurden. Als Antriebskraft dienten fast ausschließlich Menschen oder Tiere. Die größte Verbreitung hatten solche Bahnen in den Bergwerken, wo es galt, Kohle und Erz in engen Stollen mit möglichst geringem Energieaufwand notfalls auch unter Tage in der Dunkelheit sicher zu transportieren.



Von Pferden gezogene „Eisenbahn“ um 1800

Die Verwendung der im 18. Jahrhundert erfundenen Dampfmaschine als selbstfahrendes Mobil wurde für undenkbar gehalten. Bestenfalls als stationäre Antriebsvorrichtung sollte sie über ein Zugseil Wagen auf einer Schienenbahn bewegen können, so wie auch parallel geführte Bahnen auf einer schiefen Ebene, durch ein Seil über eine am höchsten Punkt angebrachte Umlenkrolle untereinander verbunden, sich gegenseitig ziehen konnten, wenn die bergab fahrende Bahn beladen und schwerer, die bergauf zu ziehende aber leer war.

Bergwerken und Industriebetrieben in ganz Europa waren diese Hilfsmittel bekannt. Aber es ging nach der Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt nun darum, eine selbstfahrende Antriebsmaschine zu konstruieren, die auf Straßen oder Schienenwegen einzusetzen war.



Überwinden einer Steigung mittels ortsfest eingebauter Dampfmaschine

Nachdem Trevithick bereits seit 1801 solche Dampfmobile gebaut hatte und die ersten Schienenwege regelmäßig befahren worden waren, konstruierte George Stephenson 1814 seine erste Loko-

motive. Um 1820 hatte sich die selbstfahrende Dampfmaschine zumindest im englischen Bergbau durchgesetzt.

Danach folgte in der Entwicklung des Verkehrswesens ein mehrjähriger Stillstand. Es bedurfte weiterer technischer Vervollkommnung, wirtschaftlicher Notwendigkeiten und publizistischer Vorbereitungen, um der Erkenntnis zum Durchbruch zu verhelfen, daß die dampfgetriebenen Zugmaschinen imstande wären, das gesamte Transportwesen zu revolutionieren.

In Bayern hatte der königliche Oberbergrat v. Baader schon seit 1807 in zahlreichen Publikationen auf die Bedeutung des Eisenbahnwesens für das Königreich Bayern hingewiesen. Anlässlich mehrerer Englandsaufenthalte hatte er sich mit der verbesserten Technik vertraut gemacht und forderte seit 1819 unter anderem auch immer wieder den Bau einer (Pferde-) Bahn vom Main zur Donau anstelle eines Kanals. Er entwickelte ein eigenes patentiertes System einer kombinierten, von Pferden gezogenen Straßen-Schienenbahn. Aber erst seine Eingabe vom April 1825 an das königlich-bayerische Finanzministerium brachte Bewegung in die Diskussion. König Ludwig I. bewilligte zunächst 8 000 Gulden zur Durchführung von Versuchen mit Schienenbahnen in München-Nymphenburg. Das Ergebnis sprach nach Ansicht der eingesetzten Prüfungskommission für das englische System, das Räder mit Spurkränzen auf Schienen verwandte, die ihrerseits in Schienenstühlen auf Steinblöcken festgehalten wurden. An einen maschinellen Antrieb wurde noch nicht gedacht.

Insofern wirkten sich die Berichte über die Eröffnung der ersten, einem allgemeinen Verkehr dienenden und funktionsfähigen Eisenbahn mit Lokomotivantrieb von Stockton nach Darlington erst später aus. Diese Berichte waren geeignet, mehr als nur Interesse und Neugierde zu erwecken. Stephenson war es 1825 gelungen, auf die fast 20 Jahre alten englischen Erfahrungen aufbauend, eine Dampfmaschine einzusetzen, die auf dieser Schienenbahn Personen und Güter schnell und sicher zu befördern vermochte.

Im selben Jahr 1825 veröffentlichte auch der westfälische Industrielle Friedrich Harkort eine Denkschrift, in der er nachdrücklich die staats- und handelspolitische Notwendigkeit leistungsfähiger schneller Bahnverbindungen innerhalb Deutschlands nachzuweisen versuchte. 1828 gründete er die erste Eisenbahnaktiengesellschaft auf deutschem Boden und beantragte bereits 1830 im westfä-



Jan 11 689
2 Tle

83
504

Ueber
die Vortheile

einer
verbesserten Bauart
von

Eisenbahnen und Wagen,

welche
an einer auf Allerhöchsten Befehl zu Nymphenburg
ausgeführten Vorrichtung durch wiederholte öffentliche Versuche
sich bewährt haben.

Gelesen

in der zur Feyer des allerhöchsten Geburts- und Namensfestes

Seiner Majestät des Königs

am 25^{ten} August 1826

gehaltenen festlichen Sitzung der königl. Akademie
der Wissenschaften

von

Joseph Ritter von Baader,

Ritter des Civil-Verdienst-Ordens der bayerischen Krone, königlichem Oberst-Bergrathe, ordentlichem
Mitgliede der Akademie der Wissenschaften und verschiedener auswärtigen
gelehrten Gesellschaften.

München.

In Commission bey E. A. Fleischmann.

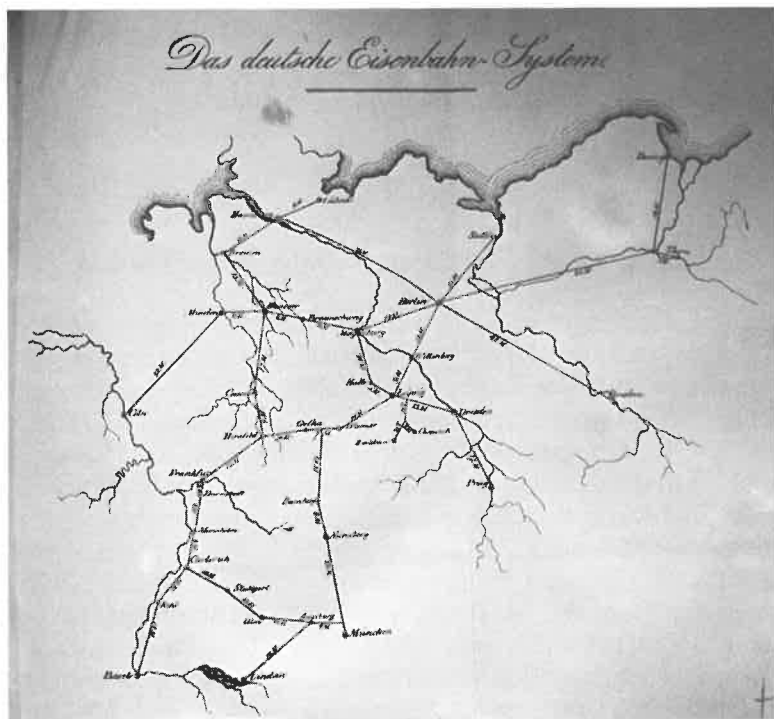
Vortrag J. v. Baaders über das Ergebnis seiner Versuche am 25.8.1826 in München

lischen Provinziallandtag den Bau einer Bahnstrecke von Minden nach Lippstadt zur Versorgung des Wuppertals mit Ruhrkohle.

Trotzdem wurden die Dampfisenbahnen in den meisten deutschen Staaten noch weitgehend als gefährliche technische Spielerei betrachtet.

Erst der Erfolg Stephensons beim Lokomotiv-Wettbewerb 1829 auf der Strecke zwischen Manchester und Liverpool brachte die entscheidende Wende. Die neue Transporttechnik hatte ihre Verwendbarkeit für Güter- und Personentransporte bewiesen. In Belgien, Frankreich, den USA und Kanada begann nun der Eisenbahnbau.

Allmählich wurden sich Politiker und Industrielle der wirtschaftlichen Bedeutung des neuen Transportmittels bewußt, hatte doch die Linie Liverpool – Manchester innerhalb kürzester Zeit zu einer spürbaren Hebung der Gewerbetätigkeit in der Umgebung der Bahn geführt; die Grundstückspreise stiegen, die Steinkohlenpreise in entfernten Gegenden sanken erheblich.



Friedrich Lists Entwurf eines deutschen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1844

Keiner der Staaten des deutschen Bundes konnte sich zum Bau einer solchen Eisenbahn für Dampfmaschinen entschließen. Es blieb Privatinteressenten vorbehalten, die Initiative zu ergreifen. Vor allem die Erfahrungen, die sie in England und den Vereinigten Staaten sammeln konnten, sprachen für den möglichst schnellen Bahnbau auch in Mitteleuropa. Der Nationalökonom Friedrich List war es schließlich, der die ganze Tragweite und die revolutionäre Bedeutung der Eisenbahn für die wirtschaftliche Entwicklung und die politische Einigung Deutschlands als Erster beschrieb. List hatte, wegen seiner liberal-demokratischen Gesinnung aus Deutschland vertrieben, in den Vereinigten Staaten als Unternehmer umfangreiche Erfahrungen mit dem Eisenbahnwesen sammeln können und setzte nach der Rückkehr im Jahre 1832 sein ganzes Vermögen für die Verwirklichung der Ideen vom Deutschen Zollverein und von einem Allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystem ein. Bereits die Flugschrift Lists vom Jahre 1833 „Über ein sächsischen Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“^{1a)} enthielt das Schema eines ganz Deutschland umfassenden Eisenbahnnetzes, so wie es Jahrzehnte später, lange nach dem Freitod Friedrich Lists – er nahm sich, inzwischen völlig verarmt und krank, 1846 bei Kufstein das Leben – verwirklicht wurde.

3) Ziele der Bahn in Südbayern : Salzburg und Kufstein

Auch im Königreich Bayern konnten die Anregungen und Vorschläge v. Baaders, Harkorts, Friedrich Lists und das Ergebnis der englischen, amerikanischen und französischen Bahnbauten nicht länger unbeachtet bleiben, zumal König Ludwig I. schon kurz nach seinem Regierungsantritt 1825 dem Handelsstand von Nürnberg und Fürth die Genehmigung zur Vorbereitung und Projektierung einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten erteilt hatte. Allerdings dauerte es noch fast 10 Jahre, ehe 1833 die Eisenbahnaktiengesellschaft „für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth“ gegründet und mit ihrem Bau begonnen werden konnte. Am 7. 12. 1835 nahm die erste Dampfeisenbahn auf deutschem Boden mit einer bei Stephenson gekauften Lokomotive den regelmäßigen Fahrbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth auf.

Die Inbetriebnahme dieser Bahn brach den Bann. Unternehmergeist, Tatendrang und Abenteuerlust, verbunden mit dem Optimismus einer frühkapitalistischen Epoche, waren kaum noch zu bändigen. Vor allen Dingen wurde die neue Möglichkeit zur einfachen und schnellen Kommunikation und Güterverteilung erkannt. Der Betrieb der Bahnen versprach zudem nicht unerhebliche Gewinne für die Betriebsgesellschaften.

Schon am 24. 12. 1835 hatte sich der Bayer. Ministerrat mit den Anträgen des Augsburger Handelsstandes vom 31. 7. 1835 auf Genehmigung einer Eisenbahn von München über Augsburg nach Nürnberg zu beschäftigen und außerdem mit dem Antrage des „Hofbanquiers Baron von Eichthal“ auf Bau einer Bahn von München über Rosenheim nach Salzburg zur „Anbindung an die KK. Bahn nach Triest“. Der Ministerrat empfahl dem Innenminister, den Antrag des Augsburger Handelsstandes zu genehmigen, weil „der in allen Nachbarlanden sich plötzlich regende Unternehmungsgeist jeden Aufschub unmöglich macht und wenige Wochen hinreichen würden, einige Bayern im höchsten Grad gefährdende Eisenstraßen unwiederbringlich beschließen zu machen, während eine schnelle Ankündigung der Zweige oben erwähnter Unternehmungen alle nachtheiligen Einleitungen noch rechtzeitig zunichte machen“ könnte²⁾. Nur noch selten sollte in den folgenden 70 Jahren ein bayerisches Kabinett die Gelegenheit haben, derart unumwunden und bedingungslos den Bau einer Eisenbahn zu befürworten: Die allgemeine Euphorie hatte auch die Minister ergriffen. Sie ahnten noch nicht die finanzpolitischen Auswirkungen des Baues der Schienenwege. Die betriebswirtschaftliche Rentabilität galt als gesichert, solange sich Privatinteressenten und Gesellschaften um den Bau bewarben. Auch der Antrag v. Eichthals wurde grundsätzlich gebilligt und ihm die Erlaubnis erteilt, zunächst eine Aktiengesellschaft mit dem Zweck zu gründen, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen München und Salzburg zu übernehmen. Da sich aber noch am 23. 12. 1835 unmittelbar vor der Kabinettsitzung die Gebrüder Joel und Joseph v. Hirsch und die Gebrüder Marx aus München als weitere Interessenten für eine Bahnkonzession gemeldet hatten, wies zunächst das Ministerium des königlichen Hauses die Regierung des Isarkreises an, diese Interessenten vom Ministerratsbeschluss in Kenntnis zu setzen, „damit sich die Antragsteller ihrer Beteiligung wegen an der zu errichtenden Eisenbahn-Gesellschaft geeigneten Ortes melden können.“³⁾

Es galt als selbstverständlich, daß auch innerhalb des Königreiches Bayern der Eisenbahnbau die Angelegenheit privater Interessenten und Gesellschaften unter staatlicher Aufsicht sei. Diese Auffassung begegnete allerdings größten Schwierigkeiten bei ihrer Umsetzung in die Praxis: Obwohl v. Eichthal zunächst ohne die erforderliche Erlaubnis und ohne die geforderten Vereinsstatuten zur Genehmigung vorgelegt zu haben mit der Werbung von Aktionären begann (es wurden „Aktienpromessen mit einem agio von 15 bis 20% Zins“ ausgegeben), blieb sein Erfolg so gering, daß er sich außerstande sah, das Projekt in Angriff zu nehmen. Die potentiellen Aktionäre standen seinem Vorhaben einer Bahnlinie zwischen München und Salzburg noch skeptisch gegenüber. Das erforderliche Privatkapital war nicht aufzubringen.

Der Konzessionsantrag v. Eichthals blieb nicht der einzige. Manche Antragsteller konnten sogar den Bau der von ihnen geforderten Bahnen zumindest beginnen. Trotzdem hatten diese Initiativen weitreichende Folgen: Die Richtungen der bayerischen Hauptbahnlinien waren mit den in Aussicht genommenen Trassen München – Augsburg, Lindau – Nürnberg und München – Rosenheim – Salzburg ein für allemal festgelegt, wie sich später herausstellen sollte.

Weiterhin wurde das Privatbahnsystem als einzige Möglichkeit für eine Bahnfinanzierung betrachtet, wenngleich der Kapitalmarkt unter dem Eindruck der zunehmenden Staatsverschuldung allmählich Erschöpfungserscheinungen zeigte – denn die verschiedenen Anträge lösten gleichzeitig auch das Interesse an weiterführenden Strecken aus. So beantragte beispielsweise der Großhändler C. V. v. Kloeber aus München bereits 1837 die Erlaubnis zur Errichtung einer Bahn von Rosenheim nach Innsbruck. Sein Gesuch wurde zunächst nur abgewiesen, weil „die Linie nach Innsbruck solche Hindernisse“ habe, daß sie unausführbar bleibe⁴⁾. Ein gleichlautender Antrag des „Innsbrucker Interessenvereins“, unterstützt durch das Bankhaus Erich und Gebrüder Ruedorfer führte noch 1837 dazu, daß der bayerische König Gutachten aller beteiligten Ministerien zu diesem Projekt einholte und dann mit Signat vom 28. 11. 1837 die Entscheidung des Kriegsministeriums zu den inzwischen eingegangenen positiven Gutachten der übrigen beteiligten Ministerien verlangte. Kriegsminister Graf Hertling stellte kurz und bündig fest, „daß die Anlage einer Eisenbahn von Tyrol durch Innthal nach München die Verteidigung der südlichen Grenze des Königreiches im höchsten Grade gefährden würde.“⁵⁾ Dieser Argumentation ver-

mochte Staatsrat v. Abel als Innenminister freilich nicht zu folgen, weil „mit loco-Motive höchstens 1 600 Mann auf einmal transportirt werden können und nichts leichter zu zerstören ist, als eine Eisenbahn.“⁶⁾ Die Meinungsverschiedenheit wurde auf der Ministerkonferenz vom 23. 2. 1838 vorläufig entschieden: Die strategischen Nachteile mit der Möglichkeit eines österreichischen Überfalls auf die Landeshauptstadt München seien durch eine Befestigung bei Fischbach am Inn auszugleichen.

Das abschließende königliche Signat vom 26.2.1838 lehnte zunächst das Gesuch Ruedorfer ab, stellte jedoch eine Genehmigung in Aussicht, sobald die Fortführung des Schienenstranges auf österreichischem Gebiet als gesichert nachgewiesen würde.⁷⁾

4) Die Fundamentalbestimmungen

Zunächst aber gab es auch in Bayern noch rein technische Probleme zu lösen. Die bisherigen Erfahrungen hatten gezeigt, daß die Dampfeisenbahn als leistungsfähiges Personen- und Gütertransportmittel der wirtschaftlichen Entwicklung und dem technischen Fortschritt nutzbar gemacht werden konnte. Die weittragende Bedeutung und die internationalen Auswirkungen eines nach den Vorstellungen Friedrich Lists vollständig ausgebauten Schienennetzes wurden allmählich deutlich, aber ebenso die Probleme, die aus den unterschiedlichen technischen Systemen der verschiedenen Staaten entstanden und die wirtschaftlichen, die sich aus der oft zweifelhaften Rentabilität ergaben. Es wurde notwendig, die Schienen und Antriebssysteme unter den deutschen Staaten und mit dem benachbarten Ausland abzustimmen. Dabei verfolgte Bayern mit besonderem Interesse die österreichischen Bemühungen. Schon 1831 hatte man durch den bayerischen Gesandten in Wien von den Schwierigkeiten erfahren, die dort beim Bau der Linz – Budweiser Pferdebahn aufgetreten waren: Ausgelaugtes Lärchenholz erwies sich als Schienenmaterial für ungeeignet und der als Sachverständige eingeschaltete Direktor der polytechnischen Schule Wien sprach sich generell gegen Holzbahnen aus, da nur eiserne gewalzte Schienen sinnvoll und dauerhaft seien. Seinem Rat wurde gefolgt. Die Bahn Linz – Budweis bestand aus „einfachen, flachen Schienen, die auf hölzernen Balken mit starken Nägeln befestigt sind. Die gußeisernen Räder haben auf der inneren Seite den Falz.“⁸⁾

Wie sollten nun die zahlreichen, nach 1835 in Bayern beantragten Bahnen aussehen? Unternehmer und Staatsverwaltung hatten noch zu wenig praktische Erfahrung, jedoch das Bestreben, eine möglichst einheitliche und wirtschaftliche Lösung zu finden. Aus diesem Grunde lud das Königlich Bayer. Innenministerium die bisher bekannten Bauinteressenten, unter anderen Baron Eichthal und den Mitbegründer der Bayer. Hypotheken- und Wechselbank, den Industriellen J. A. v. Maffei, zu einer Besprechung, in der man deren Vorstellungen zum Eisenbahnbau anhören wollte, um sie dann dem König vortragen zu können. Nach eingehenden Erörterungen einigte man sich im Protokoll vom 22. 8. 1836⁹⁾ auf eine einheitliche Spurweite von 4 Fuß 8 1/2 Zoll (1.435 mm), auf eine auch für Schwertransporte geeignete Tragkraft der eisernen Schienen und auf die Dampfkraft als Antrieb.

Weit schwieriger gestalteten sich die Beratungen der Kommission über die wirtschaftlichen Probleme und die Diskussion über die Betriebsführung neu errichteter Eisenbahnen.

Der Gesandte v. Lerchenfeld hatte aus Wien zu diesem Punkt wenig Erfreuliches berichten können: „Die wohlgelungene Ausführung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, die ungemaine Frequenz derselben und die günstigen Resultate, die sie den Aktionären gewährt, haben auch hier den Eifer für Eisenbahnen auf das neue angeregt und denselben Schwindel erzeugt, den man nunmehr allenthalben für diese Unternehmungen findet.“ Zwar sei in Österreich die erste Eisenbahn auf dem Kontinent gebaut worden, aber man habe schlechte Erfahrungen mit dieser Pferdebahn gemacht. Die Strecke Prag – Pilsen sei noch nicht fertig, das Aktienkapital nicht gezeichnet, die bisherige schlechte Bauweise verursache hohe Reparaturen, die schwachen Schienen ließen Schwertransporte nicht zu und die Bahn erhalte sich nur notdürftig durch den Salztransport. So sei die Bahn von Linz nach Budweis beinahe 17 Meilen lang und habe 1686600 Gulden gekostet. Der Transport sei durch die Gesellschaft an Unternehmer verpachtet, die je Zentner Salz 10 1/3 kr und pro Person 53 kr zu zahlen hätten, während die Benutzer ihrerseits je Zentner Salz 25 58/100 kr und eine Person für den Transport von Linz nach Budweis 1 fl 46 kr entrichten müßten.¹⁰⁾

Diese Berichte veranlaßten die eingesetzte Kommission zu besonders intensiven Beratungen über eine Formel zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit projektierter Bahnstrecken. Man war sich gerade angesichts des Beispiels der Bahn Nürnberg – Fürth darüber im klaren, daß die Wirtschaftlichkeit einer Bahnlinie von der Bevöl-

kerungsdichte und der Wirtschaftskraft, der Produktivität und Industriedichte des erschlossenen Gebietes abhängig sei. Am Beispiel der projektierten Strecke München – Augsburg wurde versucht, eine Rentabilitätsberechnung aufzustellen, wobei die Versammlung von einer 6%igen Rendite für die Gesellschafter, bezogen auf eine Verbindungsstrecke zwischen zwei Städten ausging. Dazu wäre nach Ansicht der Kommission „eine Frequenz in Höhe des Dreifachen ihrer (der beiden Städte) Population“¹¹⁾ erforderlich, zwischen München und Augsburg also eine Frequenz von 300000 Personen jährlich. Bei einem angenommenen Fahrpreis von 1 fl 12 kr entstünden daraus 360000 fl Einnahmen, von denen 50% für Betrieb und Unterhalt aufzuwenden und davon wiederum 20% einem Reservefond für Erneuerungen usw. zuzuführen wären. Bei einem Aktienkapital von 2,5 Millionen fl verbliebe danach eine Rendite von $5\frac{3}{4}\%$. Diese Zahlen wurden allgemein für realistisch gehalten.

Damit lagen die Grundzüge der „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahn-Statuten in Bayern“, entworfen am 21. 8. 1836 und durch königliches Signat vom 18. 9. 1836 genehmigt, fest. Neben Spurweite, Tragkraft und Antriebsart wurde bestimmt, daß nur Strecken gebaut werden sollten, die eine wirtschaftliche Betriebsführung der Bahn durch privatrechtliche Gesellschaften sichern könnten. Die genehmigten Bahnen sollten als gemeinnützige Einrichtungen zwar dem besonderen Schutz des Staates unterstehen, jedoch ohne Ausnahme von Gesellschaften mit den Rechten konstituierter Korporationen getragen werden, die sich ihr Kapital aus Aktien im Nennwert von grundsätzlich mindestens 500 fl. verschaffen müßten. Die Gesellschaftssatzungen hatten Mindestvorschriften hinsichtlich der Gesellschaftsverfassung zu enthalten. Der Staat sicherte sich auch ein Mitspracherecht bei der Tarifgestaltung und durch die Bestellung eines Staatskommissärs bei jeder Gesellschaft und behielt sich vor, die Bahn zu Postzwecken zu benutzen.

Damit war ein Punkt angesprochen, der den Bahnbetrieb noch jahrelang behindern sollte, nämlich die Konkurrenz der Transportgewerbe.

Den Ansprüchen privater Gewerbetreibender, der Lohnkutscher, Spediteure usw. konnte man noch mit dem Hinweis begegnen, diese hätten keinen Rechtstitel über die gesetzlichen Regeln „für Entschädigung zur Beseitigung von Schäden“ hinaus; diese Schäden seien im voraus nicht absehbar und außerdem würden beim Fortschritt immer Einzelinteressen „überflügelt“; auch beim Chausseebau hätten Gemeinden protestiert, ebenso bei der Einfüh-

rung der Schifffahrt auf dem Rhein.¹²⁾ Man ging davon aus, daß der Eisenbahnbau im Verhältnis zum betroffenen Privateigentum sowohl bei der Streckenführung als in der Konkurrenz zu privaten Transportunternehmen im öffentlichen Interesse allgemeinen Vorrang haben müsse. Diese Auffassung war auch Grundlage der bis in unsere Tage gültig gebliebenen Enteignungsgesetze von 1837.

Anders verhielt es sich in der Konkurrenz zur Post. Sie hatte hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs bisher eine unangefochtene, privilegierte Stellung inne und befürchtete nun mit Recht, durch die weit schnellere und ungleich bequemere Eisenbahn nach und nach die meistbefahrenen Strecken als Einnahmequellen zu verlieren. Daher versuchte die kgl. Postanstalt zunächst, gegenüber den Bahngesellschaften eine allgemeine Abgabe als Entschädigung durchzusetzen. Sie verlangte beispielsweise für den erwarteten Ausfall der Transportgebühren auf der Strecke von München nach Augsburg nicht weniger als 12% „von dem Personengelde für jeden Reisenden“. Eine derartige Ausgleichszahlung hätte 30% der errechneten jährlichen Gesamtdividende beansprucht und damit das Unternehmen unausführbar gemacht. Als die Post von ihren Forderungen nicht abwich und Kompromißvorschläge ablehnte, wurde der Streit schließlich durch königliches Reskript entschieden. Danach wurde grundsätzlich keine Entschädigung im Personenverkehr bezahlt, stattdessen jedoch der Transport von Postsendungen durch die Bahn kostenlos übernommen: eine für Jahrzehnte und bis in unsere Zeit wirkende Entscheidung.

5) Erste Verhandlungen Bayerns mit Österreich

Über diesen Verhandlungen und Entscheidungen waren die Anträge v. Eichthals, v. Kloebers sowie des Bankhauses Erich und Gebrüder Ruedorfer nicht in Vergessenheit geraten. Eine Bahnverbindung von München über Rosenheim nach Salzburg ebenso wie von Rosenheim nach Kufstein und Innsbruck wurde allgemein für sinnvoll und notwendig gehalten. Die Staatsminister v. Gise (Staatsminister des königlichen Hauses und des Äußern) und v. Abel (Innenminister) informierten König Ludwig I. mit Bericht vom 13. 1. 1838 darüber, daß v. Eichthal die am 5. 1. 1836 erteilte Konzession zur Bildung einer Gesellschaft nicht weiter verfolgen könne, weil das Unternehmen ins Stocken geraten sei und die Fortführung der Bahn über Salzburg hinaus nach Gmunden nicht gesichert sei. Auf die Be-

deutung gerade dieser Linie wurde eindringlich hingewiesen, da sie für die Zukunft die Verbindung mit Triest, einem der wichtigsten Mittelmeerhäfen sicherstellen könnte.¹³⁾ Der König griff den Gedanken auf und verlangte Auskunft über den Stand der österreichischen Planungen.

Da man im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußeren schon seit 1831 mit Interesse die Berichte der bayerischen Gesandtschaft in Wien verfolgt hatte, die immer wieder den Stand der österreichischen Bahnpolitik mitteilten, lagen genügend Informationen vor. Im April 1836 war zudem damit begonnen worden, auf diplomatischem Wege die Möglichkeiten einer zwischenstaatlichen Bahnverbindung zu erkunden. Der bayerische Gesandte in Wien diskutierte zunächst mit Erzherzog Johann unverbindlich über das Projekt einer Bahnverbindung von München über Salzburg nach Triest. Der Erzherzog zeigte sich erfreut über die Sorgfalt, mit der Bayern darüber wache, daß nur ausgereifte Projekte verwirklicht würden und er versicherte, daß die Strecke München – Salzburg mit der von ihm geplanten Strecke Linz – Gmunden – Triest zusammengeführt werden könnte. Die Verbindung von Innsbruck mit Venedig über den Brenner hielt er nicht für durchführbar, sagte aber zu, die Pläne noch im Jahre 1836 prüfen zu lassen.¹⁴⁾

Damit konnte das Projekt der Strecke München – Salzburg auch in Bayern stärker gefördert werden. Noch im April 1836 wurde die Durchführung eines allgemeinen Nivellements zwischen München und Salzburg angeordnet. Daneben untersuchte der Baukondukteur Popp aus Nürnberg 1837 die Trasse Kufstein – Innsbruck – Brenner im Hinblick auf eine vielleicht doch mögliche Verbindung mit der Bahn Mailand – Venedig.

Aus Wien erfuhr man im Jahre 1837, daß die Strecke Linz – Gmunden schon im Vorjahr fertiggestellt worden sei und der Plan einer Fortführung nach Triest bestehe. Man werde die Bahn auf österreichischer Seite auch nach Salzburg weiterführen, sobald die Verbindung München – Salzburg hergestellt worden sei. Österreich müsse jedoch, um den Bahnbau beschleunigen zu können, zuerst noch „Puddlingsöfen und Walzwerke bei den kaiserlichen Hütten“ anlegen.¹⁵⁾

So verblieb es zunächst für den Raum Südostbayern bei dem Privatprojekt einer Bahnlinie von München über Rosenheim nach Salzburg. Der bayerische Gesandte in Wien erhielt 1838 den Auftrag, die k. k. Regierung davon zu informieren, daß für die Strecke München – Salzburg das Nivellement angeordnet, die Strecken

Augsburg – Lindau und Augsburg – Nürnberg genehmigt seien, für eine Bahn von Nürnberg in Richtung Bamberg – Lichtenfels – Kulmbach – Münchberg – Hof bis zur Nordgrenze des Königreiches Voruntersuchungen liefen und für die Strecke München – Augsburg schließlich das Nivellement vollendet und der Bahnbau genehmigt sei.

Diese Information sollten die ernsthaften Bemühungen Bayerns um eine Zusammenarbeit im Bahnbau mit Österreich nachdrücklich unter Beweis stellen. Bei dieser Gelegenheit wurde ferner festgestellt, daß die Anbindung der München – Salzburger Linie an die von Österreich in Richtung Triest geplante Bahn sowohl über Gmunden als auch durch das Ennstal möglich wäre. Trotzdem schlugen die zuständigen bayerischen Minister ihrem König vor, „daß die Erbauung einer Eisenbahn von München über Salzburg, die um der wichtigsten Verbindung nach Wien willen eine hohe Wichtigkeit seinerzeit erlangen könnte, zwar durchaus nicht aufzugeben, aber vorerst umso weniger besonders zu betreiben seyn dürfte“, als für den Verkehr von Norddeutschland nach Triest ein zu großer Umweg entstände, diese Linie also „nur schwerlich angenommen werden dürfte.“ Die von Seiner Majestät beschlossenen anderen Anlagen im rechtsrheinischen Bayern seien wichtig und müßten zuerst gebaut werden.¹⁶⁾ Aber Ludwig I., der sich ursprünglich dem Eisenbahnwesen gegenüber wenig aufgeschlossen gezeigt und den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals für wichtiger gehalten hatte, griff nun immer mehr direkt in die Verhandlungen ein, ließ die Angelegenheit nicht ruhen und verlangte in regelmäßigen Abständen Berichte über den Stand der österreichischen Planungen. Dadurch erfuhr das Ministerium des königlichen Hauses und des Äußeren 1838 und 1839, daß zunächst nicht mit der Wien – Salzburger Strecke zu rechnen sei; aber 1841 verlautete plötzlich aus Wien, daß Österreich nunmehr den Bahnbau in Richtung Bayern beabsichtigte, lediglich die Trasse noch unbekannt sei.¹⁷⁾ Doch das Vorhaben verzögerte sich. Der Kaiser ordnete an, daß Österreich zunächst die Bahn in Richtung Prag und Triest und nicht nach Westen bauen müsse. In einer Konferenz der beteiligten bayerischen Staatsminister wurden die Konsequenzen dieser Entscheidung und zugleich die Trassierungsmöglichkeiten für eine Linie München – Salzburg erörtert. Als Ergebnis des Gesprächs, das auf die technischen Voruntersuchungen der Regierung des Isarkreises aus dem Jahre 1836 aufbaute, wurde der König um die Ermächtigung gebeten, der k. k. Regierung mitteilen zu dürfen, bayerischerseits bestehe

weiterhin ein Interesse an einer Bahn nach Salzburg, ein Zeitpunkt für ihre Verwirklichung könne allerdings noch nicht mitgeteilt werden. Das handschriftliche Signat des Königs vom 22. Okt. 1844 lautete: „Diese Ermächtigung erteile ich hiermit. Sobald die Weisung an M. Gesandtschaft nach Wien abgegangen od. dem hiesigen österr. Gesandten die Eröffnung geschehen, mir anzuzeigen.“¹⁸⁾ Aus Wien kam zunächst keine verbindliche Äußerung, doch war in Erfahrung zu bringen, daß die Österreicher die Linie Linz – Salzburg für günstiger hielten als die Verbindung über Bruck an der Mur mit Anschluß an die Bahn nach Triest. Nachdem auch Fürst Metternich im Juli 1846 sein grundsätzliches Interesse an einer Bahnverbindung mit Bayern kundgetan hatte, wurde der Vorstand der königlichen Eisenbahnbaukommission, v. Pauli, zu offiziellen Verhandlungen nach Wien entsandt, um den bayerischen Standpunkt darzulegen. Er erfuhr, daß die k. k. Regierung ihre zentralistischen Bestrebungen im Eisenbahnbau nach wie vor beibehalten und die Nord-Südbahn als erhoffte Verbindung zwischen Nordsee und Adria vorrangig fördern würde. Mehr als jährlich 10 bis 12 Millionen



Karte des deutschen Eisenbahnnetzes 1844 (Ausschnitt)

fl könnten an den Geldmärkten nicht aufgebracht und, so der Bericht v. Paulis, mehr als die beschäftigten 50 bis 54000 Bahnarbeiter vorläufig nicht angeworben werden, da sie später schwer wieder in ihre ursprüngliche Tätigkeit zurückfänden. Die Ost-Westbahn als Verbindung mit Bayern stehe demgegenüber erst an zweiter Stelle, wobei es für Österreich gleichgültig sei, ob der Anschluß von Linz aus in Richtung Braunau oder Salzburg gesucht werde.¹⁹⁾

Dieses dürftige und wenig aussichtsreiche Ergebnis löste nach zehnjährigen Bemühungen auf bayerischer Seite zunächst große Verärgerung aus. Doch die innen- und finanzpolitischen Schwierigkeiten dieser Jahre in Bayern ließen bis auf weiteres andere Sorgen in den Vordergrund treten. Immerhin stand eines fest : Die Anträge v. Eichthals und v. Kloebers hatten schon im frühesten Stadium des Eisenbahnbaues die Richtung jener Hauptlinien aufgezeigt, die das südöstliche Bayern von München aus erschließen und mit dem Nachbarland Österreich verbinden sollten.

Damit war auch bereits die Grenze privatwirtschaftlicher Betätigungsmöglichkeit erreicht, denn die notwendigen diplomatischen Erörterungen mit Österreich standen nicht zur Disposition der privaten Bahninteressenten.

6) Systeme im Widerstreit : Staatsbahn oder Privatbahnen ?

Den Planungen der Jahre nach 1835 und ihrer Realisierung waren zunächst noch Grenzen gesetzt durch den Umfang des zur Verfügung stehenden interessierten Privatkapitals und durch die vorhandene Kapazität an Ingenieur- und Bauleistungen. Doch mit dem Verkehrsbedarf und dem Beweis seiner Nützlichkeit wuchs das Bahnnetz stetig. Es wuchs aber auch die Erkenntnis, daß die Privatinitiative allmählich an ihre Grenzen stieß, daß die erhoffte Rentabilität der Eisenbahnen ausblieb. Die Bedienung eines Flächenstaates erforderte unrentierliche Aufwendungen, die allenfalls vom Staat selbst getragen werden konnten. Lediglich auf kurzen Strecken zwischen dichter besiedelten Gebieten waren Gewinne zu erwarten. Die 1840 in Betrieb genommene Eisenbahn München – Augsburg war beispielsweise von einer Aktiengesellschaft gebaut worden, aber noch im selben Jahr entschied König Ludwig I., daß die Strecke von Augsburg nach Hof auf Staatskosten zu erstellen sei und wenig später übernahm der Staat auch die München – Augsburger Bahn.

Daraus entstand auch in Bayern unübersehbar die Forderung, Eisenbahnen generell auf Staatskosten zu bauen, zumal immer mehr Staaten die Forderung nach privater Finanzierung aufgaben.

Zunächst und unter dem Eindruck der wirtschaftlich florierenden Bahn von Nürnberg nach Fürth und in Übereinstimmung mit der herrschenden Auffassung vom Umfang der Staatsaufgaben wurde es in einer Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs für selbstverständlich gehalten, daß der Landverkehr, wenn er sich der neuen Technik bediente, privatwirtschaftlich organisiert werden müsse. Auch die Fundamentalbestimmungen von 1836 gingen noch von diesem Grundsatz aus, lag ihnen doch die Überlegung zugrunde, daß die Eisenbahn vorrangig dem Personen- und Güterverkehr zwischen benachbarten Orten diene. Ihre volkswirtschaftliche Erschließungsfunktion und die Aufgabe als Kommunikationsträger blieben unberücksichtigt. Je mehr daher die Bahnstrecken in die Flächenstaaten vordrangen und sich nicht mehr darauf beschränkten, benachbarte Städte zu verbinden, umso mehr gerieten die aufgestellten Grundsätze ins Wanken. Die Euphorie der ersten Eisenbahnvereine und -gesellschaften wich einer schnellen Ernüchterung. Diese negative Tendenz wurde, speziell in Bayern, beeinflußt durch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Jahre nach 1840 und den bekannten, chronischen Geldmangel des Staates, der einen beachtlichen Sog auf dem Kapitalmarkt bewirkte. So gerieten die Bestrebungen der Regierung, möglichst schnell ein funktionsfähiges Eisenbahnnetz zu erhalten, in Widerspruch zu der Forderung, diese Einrichtungen in privatwirtschaftlicher Form bauen und betreiben zu müssen. Immer wieder wurde versucht das Prinzip zu durchbrechen und den Fiskus für diese Jahrhundertaufgabe in Anspruch zu nehmen. Nacheinander führten die Staaten des Deutschen Bundes das sog. Staatsbahnsystem ein. Braunschweig und Baden hatten schon 1837 und 1838 den Bahnbau auf Staatskosten übernommen und am 8. 1. 1842 berichtete der bayerische Gesandte aus Wien: „Unter allen Verfügungen der gegenwärtigen Regierung hat keine einen so günstigen Eindruck erzeugt, eine so freudige Überraschung erregt, als der Beschluß über die Anlegung der Eisenbahn auf Staatskosten. . . . Alles ist überzeugt, daß die Anlegung der großen Eisenbahnlinien nur auf Staatskosten geschehen kann.“²⁰⁾

Auch Bayern konnte sich diesem Trend auf die Dauer nicht verschließen, waren doch die Wogen der Begeisterung unter dem Zwang der wirtschaftlichen Verhältnisse nach 1835 schon sehr abgeflacht und fast einer Resignation gewichen. Immer wieder hatte zu-

nächst die Ministerialbürokratie den Gedanken einer staatlichen Unterstützung des Eisenbahnbaues zurückgewiesen. So lehnten die Referenten der zuständigen Ministerien beispielsweise noch 1840 den Antrag der Nürnberg-Nordgrenze-Eisenbahngesellschaft auf Übernahme einer Zinsengarantie von 3 $\frac{1}{2}$ % für das Aktienkapital ab, da kein Grund „weder vom allgemeinen, staatswirtschaftlichen noch vom speziellen finanziellen Standpunkt aufgefunden (werden könnte), woraus die Regierung sich lediglich die große Last einer auf lange Jahre fortgesetzten Verantwortlichkeit und Haftung, alle Geschäfte und Mühseligkeiten einer unmittelbaren Mitverwaltung und alle Gefahr eines in seiner Zukunft immerhin ungewissen Unternehmens, lediglich alle damit verbundenen Verluste übernehmen sollte, ohne damit irgend einen positiven Vorteil . . . zu erkaufen.“²¹⁾

Deutlicher konnte die grundsätzliche Abneigung der Bürokratie gegen eine in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung unterschätzten technische Neuerung nicht ausgedrückt werden. Bei aller Kritik sollte man sich jedoch vor Augen halten, daß Nutzen und Tragweite des neuen Massenverkehrsmittels im Zeitalter einer erst zögernd beginnenden Industrialisierung in einem Agrarstaat wie Bayern nur von einem prophetischen Geist hätte erkannt werden können. Immerhin schlugen die Referenten der beteiligten Ministerien gleichzeitig vor, das bis dahin praktizierte Konzessionssystem grundsätzlich in Frage zu stellen und entweder einen Staatsfond für den Eisenbahnbau zu gründen und Staatsaktien auszugeben oder „Paradebestände der Staatskasse gegen Refundierung“ einzusetzen. Der federführende Minister verfügte schließlich, daß eine Staatsbeteiligung nur in Frage komme, falls Linien zur Anbindung an das ausländische Eisenbahnnetz notwendig würden.²¹⁾ Gerade mit dieser Festlegung war ein entscheidender erster Schritt zum Staatsbahnsystem getan. Es wurde erkannt, daß der Eisenbahnverkehr mehr bedeutete als nur die Beförderung von Personen und Sachen gegen Entgelt zwischen benachbarten Orten und der Preis dabei nicht so gestaltet werden konnte, daß nachhaltig eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu erwirtschaften war. Damit wurde zunächst der Bau der Nordgrenze-Bahn, der späteren Ludwigs-Süd-Nordbahn von Augsburg bis Hof gesichert, aber auch eine wichtige Vorentscheidung für die München – Salzburger Strecke getroffen. Eine allgemeine Einführung des Staatsbahnprinzips fand damit noch nicht statt. Sie erfolgte ab 1840 schrittweise, von Fall zu Fall durch Entscheidung des Königs mit Zustimmung des Landtags.

Die Finanzierung des Bahnbaues geschah zu dieser Zeit regelmäßig aus den „Paradebeständen der Staatskasse“, also den vorhandenen Einnahmeüberschüssen, aber diese wurden angesichts der zunehmenden Staatsverschuldung immer geringer. Erstmals 1842 mußte in die Budgets der Neubeginnenden Finanzperiode ein fester Eisenbahnetat eingeplant werden. Er wurde auf zunächst jährlich 1200000 fl festgesetzt, reichte aber schon bald nicht mehr aus. Allein die Süd-Nordbahn von Lindau bis Hof, ursprünglich von privilegierten Aktiengesellschaften geplant, erforderte Aufwendungen von mehr als 5,1 Mio. fl. Dieser Bau wurde auch Gegenstand des ersten bayer. Eisenbahn-Dotationsgesetzes vom 25. 8. 1843. Den nächsten Schritt zum Staatsbahnsystem brachte die Übernahme der mit Privatmitteln gebauten und schon in Betrieb befindlichen Bahn München – Augsburg als Teil der geplanten überregionalen Bahnverbindung von Salzburg bis Ulm durch Landtagsabschied vom 30. Mai 1846²²⁾, der aber gleichzeitig dem ebenfalls beantragten Bau einer Eisenbahn „von der österreichischen Grenze über München nach Ulm . . . eine EntschlieÙung nicht zu ertheilen (vermochte), da hierfür unter allen Voraussetzungen umfassende Vorerhebungen und zum Theile auch Verständigungen mit den Nachbarstaaten erforderlich sind.“

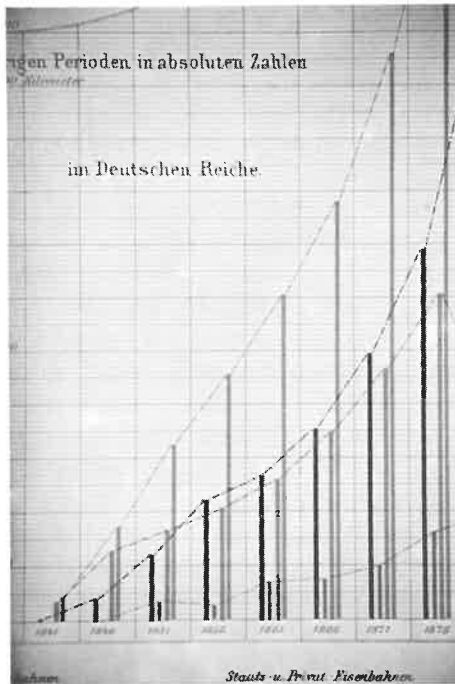
Hier konnte auch die am 15. April 1845 ins Leben gerufene „Generalverwaltung der Königlichen Eisenbahnen“ nicht weiterhelfen : Die Wunschvorstellungen überstiegen die finanziellen Möglichkeiten bei weitem.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre nach 1846 steckte dem Bahnbau noch engere Grenzen. Die bislang beanspruchte Quelle der Einnahmenüberschüsse floÙ spärlicher, die andere, Aufnahme von Staatsanleihen, versiegte ganz. Öffentliche Anleihen wurden in diesen Jahren so gut wie nicht mehr gezeichnet und die Staatsschuldentilgungskasse konnte nicht einmal mehr die Rückzahlungsansprüche der Sparkassen befriedigen, aus deren Einlagen sie sich ursprünglich zum großen Teil refinanziert hatte. Die finanziell-wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Königreiches Bayern waren zwischen 1846 und 1848 nahezu katastrophal. Auch der außerordentliche, zur Sicherung des Eisenbahnbaues 1847 einberufene Landtag wußte keinen Ausweg. Geld fehlte und konnte weder von privaten Bahnbaugesellschaften noch für den Bau von Staatsbahnen beschafft werden.

Im Zeichen dieser wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den letzten Jahren der Regierungszeit Ludwigs I. war ein weitgehender Still-

stand der Eisenbahnbautätigkeit die logische Folge. Es schien nicht verwunderlich, daß nach dem Regierungswechsel mit Nachdruck darauf hingewiesen wurde, daß beantragte Projekte in eigener Regie, aber als Privatbahnen verwirklicht werden sollten. Die Eingaben verwiesen vor allem auf den Vorteil ihrer schnelleren Verwirklichung und auf das Beispiel der norddeutschen Bahnen. Man bat um staatliche Unterstützung für die Privatinitiative solange, bis der Staat „selbst in der Lage seyn würde, die Bahn zu übernehmen.“²³⁾ Man konnte sich nach dem Regierungswechsel auch erlauben, darauf hinzuweisen, daß die Ansätze zur Einführung des Staatsbahnsystems in Bayern nach 1840 zu den bekannten Verzögerungen geführt hatte und die begonnenen Projekte nur deshalb noch nicht fertig seien, weil die veränderten finanziellen Verhältnisse seit dem Grundsatzbeschluß des Jahres 1844 diese unbeabsichtigte Nebenwirkung hervorgebracht hätten.²⁴⁾ Auch als sich später zeigte, daß Privatinitiativen nicht ausreichten, um die einzelnen Pläne zu finanzieren, versuchten die Ministerien noch weiterhin, ihre Ansicht vom Vorrang des Privatkapitals zu bekräftigen. Die jahrelang unterbliebene und verzögerte Fertigstellung der Bahn München – Rosenheim wurde den „inzwischen eingetretenen Zeitverhältnissen“ und den dadurch entstandenen „vielfachen Schwierigkeiten“ zugeschrieben. Schließlich war es König Max II. selbst, der in einem Signat vom 9. 3. 1851 ausführte: „Schließlich gebe Ich zu bedenken, ob nicht der Bau Unserer Linie auf Staatskosten vorteilhafter wäre. Unser Credit ist gut. Die Mittel für den Eisenbahnbau würden dem Staate sicher nicht fehlen.“²⁵⁾ Aber noch einmal rückte das Ministerium des Handels und der Öffentlichen Arbeiten Seiner Majestät Ansichten zurecht: Nicht Geldmangel, „sondern lediglich die offenbare Unmöglichkeit, eine so große Auswahl ausgedehnter Eisenbahnbauten gleichzeitig in Staatsregie zu betreiben“, habe zu den Verzögerungen geführt. Man benötige größere Bauunternehmen, die im Akkordverfahren die Strecken fertigstellen könnten. Der München – Salzburger Eisenbahnverein sei beispielsweise ein solcher Unternehmer, der schneller bauen könnte als der Fiskus, „noch dazu unter so günstigen Bedingungen für das Staatsärar, wie sie nicht leicht wieder werden angeboten werden . . .“, da er nämlich jederzeit die Übernahme einer fertigen Bahn verlangen könne.²⁶⁾ Aber derselbe Minister mußte bestätigen, daß die Bahn München – Rosenheim nur noch aufgrund Gesetzesbeschlusses entweder auf Staatskosten oder durch eine Privatgesellschaft unter Gewährung entsprechender Zinsgarantien – also letzten Endes als Staatsbahn –

gebaut werden könne. Unter dem Zwang der Verhältnisse entschied sich die Regierung wenig später zum Bau der Bahnlinie durch den Fiskus und zur Übernahme der bestehenden Planungen und Vorleistungen des München – Salzburger Eisenbahnvereins. Letztere bestanden hauptsächlich aus der zum Teil fertiggestellten Isarbrücke bei Großhesselohe.



Die Entwicklung des Staatsbahnsystems in Fünfjahresperioden von 1830 - 1876
Von links: 1. Säule: Staatseisenbahnen
2. Säule: Unter staatlicher Verwaltung stehende Bahnen
3. Säule: Privatbahnen
4. Säule: Gesamtsumme aller Eisenbahnen

7) Eine Idee nimmt Gestalt an: Der Antrag v. Maffeis

Die seit Jahren für notwendig gehaltene, 1836 erstmals nivellierte Bahnstrecke von München über Rosenheim nach Salzburg war über den Auseinandersetzungen um die Finanzierungssysteme plötzlich zum Präzedenzfall geworden. Hier war es gelungen, unmittelbar nach dem Regierungswechsel 1848 eine Genehmigung für die Verwirklichung des alten Planes zu erhalten.

Wie konnte aber mit einem solchen Vorhaben der in Bayern schon lange ersehnte Durchbruch im Eisenbahnwesen gelingen? Seit 1839 waren nur wenige Strecken gebaut bzw. vom Staat übernommen worden. An neuen Projekten mangelte es zwar nicht, aber fast regelmäßig scheiterten sie an der äußerst prekären Finanzlage. Auch die Eingaben der Handelskammer von Oberbayern vom 17. 8. 1846, 28. 3. 1847 und 1. 9. 1847, die alle einen Bahnbau von München nach Salzburg bzw. Kufstein gefordert hatten, waren ohne Echo geblieben. Erst ihre erneute Eingabe vom 28. Mai 1848, zwei Monate nach dem Rücktritt Ludwigs I. gestellt, brachte den Stein ins Rollen. „Es ist eine traurige, eine demüthigende Thatsache, daß in Folge des außerordentlichen Zurückbleibens der bayerischen Eisenbahnbauten beinahe aller Verkehr . . .“ aus Frankreich, Belgien, Holland nach Wien und Triest nicht durch Bayern, sondern über Norddeutschland gehe. Handel und Gewerbe würden veröden und sich an diesen Strecken ansiedeln. Salzburg sei nach wie vor Handelsknotenpunkt für den Transitverkehr nach Ungarn und Galizien, von Triest nach Frankreich, nach der Schweiz und nach Norddeutschland. Aus diesem Grunde wäre eine Eisenbahn von München über Rosenheim nach Salzburg dringend erforderlich. Es bestehe auch die „Notwendigkeit, der Erwerbslosigkeit einer zahlreichen, armen Volksklasse hilfreich beizustehen.“²⁷⁾ Es werde deshalb beantragt, für den Bau der Bahn München – Salzburg eine Privatgesellschaft bilden zu dürfen. Die Behörden sollten angewiesen werden, die Vorbereitungsarbeiten durchzuführen und insbesondere die Expropriationsgesetze (insbesondere das Zwangsabtretungsgesetz) anzuwenden. Denselben Inhalt hatte auch die Eingabe J. v. Maffeis an König Max II. vom 10. 9. 1848. Er beantragte die Genehmigung zur Errichtung einer Privatgesellschaft, der Planung, Bau und Betrieb dieser Eisenbahnstrecke übertragen werden sollte.

In dieselbe Kerbe schlug der Landrat von Oberbayern mit seinem Beschluß vom 23. 11. 1848²⁸⁾: Er wies auf frühere Anträge hin. Es sei eine Lebensfrage für Handel und Gewerbe in Oberbayern, daß

die Strecke München – Salzburg über Rosenheim errichtet werde, denn nur dann werde ein Anschluß nach Kufstein möglich und die Absicht der Tiroler Landstände unterstützt, eine Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Verona zu bauen. Als Finanzierungsgrundlage könne nach wie vor der Vorschlag der Handelskammer von Oberbayern aus dem Jahre 1847 dienen. Der Staat hätte danach nur die Vorarbeiten und eine technische Beihilfe zu leisten, während eine Privatgesellschaft das Kapital von 11 Millionen Gulden durch die Ausgabe von „Partial-Obligationen zu 200 fl“ stelle, die der Staat jederzeit erwerben könne. Die Einleitung der Vorarbeiten zum Bau der Bahn München – Rosenheim – Salzburg möge baldmöglichst angeordnet und die Herstellung einer neu zu bildenden Privatgesellschaft überlassen werden.

Das Signat König Max II. vom 19. 9. 1848 brachte die Vorentscheidung: „An die Staatsministerien des Innern, der Finanzen und des Äußern zur gutachtlichen Äußerung über das angeregte Unternehmen, für welches die gemachten Anerbieten sehr annehmbar scheinen.“²⁹⁾

Nach etwas mehr als einem halben Jahr lag dieses Gutachten vor, das sich „durch die inzwischen veränderte Formation der Staatsministerien“ verzögert hatte: Die zuständigen Ministerien waren, wohl unter dem Eindruck der erst kurz überstandenen Staatskrise, in der Beurteilung der vorgelegten Anträge sehr zurückhaltend: Obwohl sie vollste Beachtung verdienten, sei es in den sehr schwierigen Zeit- und Geldverhältnissen fraglich, ob die erforderlichen 70000 Interessenten gefunden würden. Falls die Kapitalwerbung ins Stocken geriete, müßte der Staat unter Umständen zu einer Zeit einspringen, da er selbst keine Mittel habe. Deshalb sei auch das Gesuch v. Maffei „zur definitiven Beschlußfassung gegenwärtig nicht für bereift“ zu halten. Der Antragsteller solle zunächst einen Plan und die Satzung seines Privatvereins zur Prüfung vorlegen, außerdem müsse auf diplomatischem Wege erkundet werden, wann nun Österreich endlich die Ost-Westbahn zu bauen beabsichtige. Allerdings könnte die königliche Eisenbahnbaukommission die erforderlichen Projektierungsarbeiten bald beginnen, da die Ingenieure der Linie Augsburg – München demnächst frei würden.³⁰⁾ Die entsprechende Weisung an die Eisenbahnbaukommission erging auch bereits am 30. 4. 1849. Aus Wien war allerdings nichts Neues zu erfahren. Dies hatte zunächst keine besonderen Auswirkungen, denn die Ministerien des königlichen Hauses, des Handels und der Öffentlichen Arbeiten und schließlich der Kriegsminister hatten unter-

schiedliche Vorstellungen über Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit von Eisenbahnen im südlichen Bayern. Während das erstere den Bau von Rosenheim über Innsbruck nach Verona für vorrangig hielt, gab das Handelsministerium der Fortführung über Salzburg nach Wien den Vorzug und der Kriegsminister schließlich meldete seine bekannten strategischen Bedenken gegen diese, die Südgrenze bedrohenden Bahnen an.³¹⁾

J. v. Maffei war nicht untätig geblieben. Noch im August 1849 verbreitete er in München und Oberbayern einen Prospekt, in dem er alle Interessenten in einer „hochwichtigen nationalen Angelegenheit“ über die Bedeutung der Eisenbahnen und insbesondere einer von München über Rosenheim nach Salzburg führenden Bahn informierte. Darin erbat er, noch bevor er die beantragte Gesellschaft gründete, „die Gutachten und Urteile patriotischer, für wahres vaterländisches Interesse erglühter Männer über das Unternehmen“. Nur aus diesen Urteilen glaubte er, „den Schluß darauf ziehen zu dürfen: ob und welchen Anklang das Unternehmen finden werde.“ Auch die Finanzierung des Unternehmens wurde geschildert. Die erforderlichen 11 Millionen Gulden sollten von „60000 Personen in der Weise aufgebracht werden, daß jede dieser Personen sich verbindlich macht, dem München – Salzburger Eisenbahnbau-Verein fünf Jahre lang täglich 6 Kreuzer in wöchentlichen, monatlichen oder jährlichen Raten, im ganzen also für 5 Jahre 182 fl 30 kr zu zahlen. Für diese Beitragssumme soll jeder Teilnehmer am Schluß des 5. Jahres, inklusive einer Aversal-Zinsen-Vergütung eine auf 200 fl lautende Antheilsobligation erhalten, garantirt durch die Bahn selbst und ihre Erträge, wobei es dem Staat jederzeit vorbehalten seyn soll, sie gegen 5%ige Staats-Obligationen einzulösen.“ Schon mit der Werbung von 20000 Subskribenten könnte die Bahn bis Rosenheim gebaut werden. Die Obligationen seien eine „neue solide Sparcasse, deren Vorteile jede andere weit überbieten.“ Beitrittserklärungen waren dringend erwünscht.³²⁾ In derselben Weise warb er in der Neuen Münchner Zeitung um Subskribenten.³³⁾ Das an sich unzulässige Vorhaben, Gesellschafter schon vor dem Bestehen der Gesellschaft zu werben, fand offensichtlich Anklang, denn unter dem 30. 11. 1849 legte v. Maffei die Vereinssatzung zur Genehmigung vor. Ihr einleitender Paragraph lautete: „Es vereinigen sich Freunde vaterländischer Unternehmungen, um zur Förderung des Handels und Verkehrs, wie zur Beschäftigung der arbeitenden Volksklassen eine Eisenbahn von München über Rosenheim bis an die österreichische Grenze bei Salz-

Beize ist von diesem höchsten Satzunge unabhängig und ganz spatlich Folge der, habe ich mich ent-
schlossen, die Wahlzettel und Wahlzettel vorzulegen, für welche entsprechende Beize vorzulegen ist, oder die
Beize vorzulegen — während sie sich dabei beizulegen oder nicht — wie zu erklären. Wer aus diesen folgender Wahlzettel
dieser ist den Scheib beizulegen in herzen ist und während Wahlzettel des Wahlzettel für den Wahlzettel
ist, ist sich selbst zur Entscheidung und Beize vorzulegen nicht nur ein, während der gegenwertigen Zeit
und der herzen, Beize vorzulegen entsprechend Beize vorzulegen, während gilt so der Entscheidung und Beize
lang einer Beize vorzulegen in entsprechend Beize vorzulegen. Beize vorzulegen ist sich, oder andere, Beize vorzulegen, Beize
vorzulegen Beize vorzulegen Beize vorzulegen. Beize vorzulegen ist sich, oder andere, Beize vorzulegen, Beize vorzulegen, Beize
und Beize vorzulegen:

- a) Beize größer oder kleiner Wahlzettel, oder
- b) als Wahlzettel an der Wahlzeit durch Beize vorzulegen von Wahlzettel, oder
- c) als Wahlzettel durch Beize vorzulegen von Wahlzettel, oder von Wahlzettel, oder
- d) als Wahlzettel durch Beize vorzulegen eines Wahlzettel von einem Wahlzettel.

Auf diese Beize vorzulegen Zeit ist sich selbst Beize vorzulegen, der Beize vorzulegen Beize vorzulegen ist
herzen, die Beize vorzulegen Beize vorzulegen, während die Beize vorzulegen einen Wahlzettel
dieser ist die Beize vorzulegen Beize vorzulegen, und das die Beize vorzulegen Wahlzettel und Beize vorzulegen eine
Beize vorzulegen Beize vorzulegen Beize vorzulegen.

Die Wahlzettel vorzulegen in Beize vorzulegen und selbst Beize vorzulegen der Wahlzettel-Wahlzettel
Wahlzettel Beize vorzulegen Beize vorzulegen.

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

Beize vorzulegen ist sich selbst Beize vorzulegen von

unabhängig des Beize vorzulegen an den Wahlzettel des Beize vorzulegen für die Wahlzettel
Beize vorzulegen

eine Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Beize vorzulegen für die Wahlzettel

Ergebnis
J. v. Maffei.

burg zu erbauen . . .”³⁴⁾ Die Bestimmungen über Kapitalbeschaffung und Rückzahlung entsprachen den früheren Anträgen der Handelskammer von Oberbayern. Auch das staatliche Mitspracherecht in allen satzungsgemäß vorgeschriebenen Vereinsorganen war gewährleistet.

Auf dieser Grundlage konstituierte sich ein provisorisches Komitee des München – Rosenheim – Salzburger Eisenbahnvereins, aber trotz aller Bemühungen zeigte sich schon im Laufe des Jahres 1850, daß es sein Projekt nur unter erheblichen Schwierigkeiten würde durchführen können. Zwar hatte die Regierung von Oberbayern 1849 die beteiligten Landgerichte über den Beginn der Projektierungsarbeiten informiert und sie zur Unterstützung der Ingenieure aufgefordert, doch im Juli 1850 sah sich das Ministerium des königlichen Hauses veranlaßt, die Regierungspräsidenten diesseits des Rheins und den Vorstand der königlichen Eisenbahnbaukommission auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen: „Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß manche von den äußeren Organen der Staatsregierung das Unternehmen des München – Rosenheim – Salzburger Eisenbahnvereins und sein Verhältnis zur Staatsregierung unrichtig auffassen und dadurch nicht selten statt selbes zu fördern, die Schwierigkeiten der Konstituierung des Vereins vermehren. Namentlich scheint der Umstand häufig unbeachtet zu bleiben, daß der nächste und erste Zweck des Vereins dahin gerichtet ist, ein allgemeines, längst gefühltes und von der Staatsregierung anerkanntes Verkehrs-Bedürfnis in einem Momente zu befriedigen, in welchem die Staatsregierung durch anderweitige Umstände gezwungen ist, ihre Aufmerksamkeit und finanziellen wie technischen Kräfte anderen dringenden Zwecken zuzuwenden.“ Durch die fehlenden Bahnen in Bayern, namentlich mangels einer Ost-Westbahn sei die volkswirtschaftliche Kraft des gesamten Bayerns empfindlich gelähmt.³⁵⁾

Trotz aller Schwierigkeiten konnte das provisorische Komitee auf der Grundlage der staatlichen Planungen daran gehen, die vorgesehene Trasse abzustecken und mit den Kunstbauten, insbesondere der Großhesseloher Brücke bei München zu beginnen. Aber es wuchs auch die Erkenntnis, daß die den Vereinsmitgliedern gegebenen finanziellen Versprechungen nicht einzuhalten waren. Dem Antrag des Vereins vom 14. 2. 1851 auf Gewährung einer 5%igen staatlichen Zinsgarantie hielt das Finanzministerium deshalb auch entgegen, daß der Staat höchstens 2% Zinsen garantieren könne, aber selbst dies nur, wenn Österreich zur Fortsetzung der Bahn über

Salzburg hinaus nach Bruck an der Mur bereit sei, der Bau selbst innerhalb einer bestimmten Zeit abgewickelt werden könne und eventuelle staatliche Vorschüsse durch den Verein mit 5% verzinst würden.³⁶⁾ Im Laufe dieser Verhandlungen zwischen dem provisorischen Komitee und den Ministerien zeigte sich, daß das ehrgeizige und weittragende Projekt unter den angenommenen Voraussetzungen scheitern mußte. Trotz aller Unterstützung waren die versprochenen Zinsen nicht aufzubringen und der erwartete und notwendige Zustrom von Aktionären blieb aus. 1852 übernahm der Staat die Aufgabe, die projektierte und teils begonnene Bahn von München über Rosenheim nach Salzburg zu errichten. Bereits im Landtagsabschied vom 25. Juli 1850³⁷⁾ hatte Max II. zugesagt, „den Verhandlungen mit der k. k. österreichischen Regierung bezüglich der München – Salzburger Bahn“ möglichste Beachtung zu schenken. Das Gesetz vom 7. Mai 1852³⁸⁾ stellte dann fest: „Es wird eine Eisenbahn von München über Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Salzburg mit einer Zweigbahn von Rosenheim bis an die Landesgrenze bei Kufstein erbaut. Das hierzu erforderliche Baukapital ist auf 16900000 fl. . . veranschlagt. Die Staatsregierung ist ermächtigt, einer Actiengesellschaft, welche den Bau dieser Eisenbahn für eigene Rechnung übernehmen sollte . . .“ eine Zinsengarantie zu geben. Eine solche Gesellschaft fand sich allerdings nicht. Das Ministerium des königlichen Hauses teilte daraufhin der Eisenbahnbaukommission und über die Regierung von Oberbayern dem Landgericht Rosenheim am 9. 7. 1852 mit: „Nachdem die Leitung und Führung des Baues der Eisenbahn von München nach Salzburg, dann



Die Großhesseloher Brücke bei München um die Jahrhundertwende

von Rosenheim nach Kufstein auf bayerischem Gebiet an die königliche Eisenbahnbaukommission übergegangen und die Extradition der hierauf bezüglichen Dokumente erfolgt ist, hat das unterfertigte k. Staatsministerium . . . beschlossen, vorläufig folgende Sektionsbezirke zu bilden . . .” Im laufenden Jahr 1852 solle zunächst die Detailprojektierung betrieben und der Grund erworben werden. Außerdem wurde der Bau der Isarbrücke vollendet und einige eine längere Bauzeit beanspruchende Bauwerke in Angriff genommen.³⁹⁾

Damit endete dieses bedeutsame Kapitel bayerischer Eisenbahngeschichte scheinbar mit einer Niederlage privatwirtschaftlicher Initiative. Sie scheiterte jedoch weder an den Zeitumständen noch an der immer wieder beschworenen Kapitalknappheit, sondern an der Aufgabe, eine volkswirtschaftlich wichtige Bahnlinie von europäischem Rang ausschließlich mit den begrenzten Möglichkeiten einer auf Gewinnerzielung gerichteten Bau- und Betriebsaktiengesellschaft finanzieren zu müssen.

8) Vom Eisenbahnbau zwischen München und Salzburg, Rosenheim und Kufstein

Der Bau einer Hauptstrecke erforderte – und daran scheiterte der Eisenbahnbauverein – einen auch für heutige Begriffe außerordentlichen technischen, organisatorischen und personellen Aufwand. Die Errichtung der München – Salzburger Bahn fiel zwar zeitlich nicht mehr in die Jahre der allgemeinen Teuerung, der Nahrungsmittelknappheit und der politischen Unruhen, aber die Baudurchführung ist doch für die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse dieser Epoche so kennzeichnend, daß sie gerade in ihren Auswirkungen für den südostbayerischen Raum kurz skizziert werden soll.

Nach dem Bau der ersten Teilstrecken der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn hatten der Regierungsantritt König Max II. und der Landtag von 1849/50 neue Bewegung in die Eisenbahnpolitik gebracht. Zunächst war das Vorhaben des München – Rosenheim – Salzburger Eisenbahnvereins entsprechend dem Antrag v. Maffei durch die Staatsregierung genehmigt worden. Dabei wurde festgelegt, daß die planerischen und technischen Vorarbeiten durch die Staatsbehörden durchgeführt werden sollten, nicht zuletzt, um die Trassenführung dem öffentlichen Bedürfnis anzupassen und auf dieser Grund-

lage im Streitfall die Enteignungsgesetze des Jahres 1837 im öffentlichen Interesse anwenden zu können. Erst die Bauausführung und der Betrieb sollten der Privatgesellschaft überlassen bleiben. So hatte auch das Landgericht Rosenheim am 18. 5. 1849 erfahren, daß die Projektionsarbeiten der Bahn von München nach Salzburg demnächst beginnen würden.⁴⁰⁾ Schon für diese Planungen wurden einzelne Arbeitsabschnitte, Sektionen genannt, gebildet und deren Leitung jeweils einem Sektionsingenieur anvertraut. Die beteiligten Bezirksämter wurden gebeten, die bevorstehenden Tätigkeiten zu unterstützen, insbesondere die beteiligten Gemeinden auf die erforderlichen Einzelmaßnahmen hinzuweisen, Flurschäden zu ersetzen usw. Die neu errichteten Sektionen nahmen die Arbeit umgehend auf und konnten offensichtlich unbelastet von Bürgerbeschwerden oder Diskussionen über die Trassenführung alles Erforderliche durchführen. Schon am 7. Juni 1849 teilte die Eisenbahnbausektion Rosenheim dem Landgericht „die beiläufige Richtung der zu projektierenden Eisenbahnlinie von München nach Salzburg im hiesigen Sektionsbezirke“ mit und bat darum, die Gemeinden des Landgerichtsbezirkes hierüber zu informieren.⁴¹⁾ Nachdem die Gemeinden des Landgerichtsbezirks Rosenheim durch den königlichen Landrichter Bisani am 18. 8. 1849 unterrichtet worden waren und kein entscheidender Widerspruch bekannt wurde, begann die eigentliche Projektierung und Trassierung. Diese Maßnahmen, nun vom Eisenbahnverein selbst durchgeführt, zogen sich längere Zeit hin. Der bekannte Geldmangel ließ ein zügiges Arbeiten nicht zu. Zusätzlich wurden die Arbeiten immer wieder dadurch behindert, daß aufgebrachte Grundstückseigentümer die Absteckungszeichen, -signale und -pflöcke beseitigten oder beschädigten. Trotzdem waren die Arbeiten 1852 so weit gediehen, daß nach der geschilderten Übernahme der Planungs- und Bautätigkeit durch den Staat umgehend und zügig mit dem Grunderwerb und den Kunstbauten begonnen werden konnte. Die königliche Eisenbahnbauspezial-Kommission Rosenheim teilte dem Landgericht am 31. 7. 1852 mit, daß die Eisenbahnbausektion Rosenheim nunmehr bestehe und die Arbeiten in Aibling, Rosenheim und Audorf demnächst beginnen würden. Anders als in früheren Jahren stand nun eine ausreichende Anzahl von Technikern, Ingenieuren und Baufirmen zur Verfügung, um Eisenbahnen in angemessener Zeit herstellen zu können. Das galt auch für die Strecken München – Rosenheim – Salzburg und Rosenheim – Kufstein, trotz der zahlreichen Kunstbauten, insbesondere der großen Innbrücke bei Rosenheim.

Die Hauptschwierigkeiten bei diesem Bahnbau entstanden nicht aufgrund technischer Probleme, vielmehr wurde die Unterbringung, Verköstigung und Anwerbung einer Vielzahl von Arbeitern zur sozialen Aufgabe. In einer Zeit ohne schnelle Massenverkehrsmittel, ohne ausgebaute Straßen und mit geringen Kommunikationsmöglichkeiten innerhalb einer überwiegend seßhaften Bevölkerung war es schwierig, in einem noch ausschließlich landwirtschaftlich orientierten Gebiet ein Heer von Wanderarbeitern zu verköstigen und während der Dauer der Bauzeit zu integrieren. Die Städte und Gemeinden sahen sich plötzlich Aufgaben gegenüber, die ihnen völlig neu waren und die bestehende Ordnung zu gefährden schienen. Sicherheitsrechtliche, gesundheitspolizeiliche und allgemeinwirtschaftliche Risiken zwangen immer wieder zu staatlichem Eingreifen und zur Improvisation. Die sozialen und technischen Probleme innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit bewältigt zu haben, muß als Hauptverdienst der beteiligten Personen und Behörden angesehen werden.

Zunächst versuchte man, in bewährter Weise durch Verordnungen und Vorschriften der bevorstehenden Gefahren Herr zu werden: Der Magistrat des Marktes Rosenheim legte 1848 vorsorglich die Polizeistunde auf 11.00 Uhr vor Mitternacht fest und verpflichtete die Wirte, jeweils bei Eintritt der Sperrstunde eine Glocke in ihrem Lokal zu läuten, damit sämtliche Gäste darauf aufmerksam würden, daß der Stadtgendarm von nun an tätig werde und jeden anzuzeigen verpflichtet sei, der noch als „Nachtschwärmer lärmend und schreiend im Markt und auf dem Wall“ angetroffen werde.⁴²⁾

Doch als es dann ernst wurde mit dem Bahnbau, war die Einhaltung der Nachtruhe das kleinste Problem:

So dürfte die Ankündigung der Eisenbahnbausektion Rosenheim vom 11. 1. 1853, daß allein beim Bau der Innbrücke Rosenheim im Jahre 1853 ca. 600 Arbeiter beschäftigt seien und zusätzlich für die Uferschutzbauten in der Au weitere 400 Arbeiter benötigt würden, beim zuständigen Landgericht Rosenheim ein gelindes Erschrecken verursacht haben.⁴³⁾ Dieses Arbeiterheer stellte angesichts der geringen Zahl von ca. 3000 Einwohnern des Marktes Rosenheim ein Sicherheitsrisiko dar: Männer und Frauen aus allen möglichen deutschen Staaten mußten in Privatquartieren, Gasthäusern und Sammelunterkünften untergebracht und gepflegt werden. Gerade wegen der heute kaum vorstellbaren, Sonn- und Feiertage umfassenden Arbeitszeiten konnten die wenigen möglichen Freizeitaktivitäten, die aufgestauten Aggressionen und die unver-

meidbaren Krankheiten durchaus als konkrete Gefahr gesehen werden. Da diese Folgen auch finanzielle Maßnahmen erforderlich machten, entstand bald ein Kompetenzstreit zwischen Gemeinden und Staat: Während der für die öffentliche Sicherheit des Marktes zuständige Magistrat Rosenheim aus naheliegenden Gründen der Meinung war, das vorhandene Personal der Stadtpolizei genüge auf jeden Fall, berichtete das Landgericht Rosenheim an die Regierung von Oberbayern schon am 14. 1. 1853, daß die vorhandene, für den Bereich außerhalb Rosenheims zuständige Gendarmeriemannschaft von 7 Mann (davon in Rosenheim 4 und in Flintsbach 3) nicht mehr ausreiche, um der Überschreitungen Herr zu werden und eine Verstärkung um 4 Mann bald und dringend benötigt werde.⁴⁴⁾

Noch größere Schwierigkeiten und Sorgen bereiteten jedoch die Massen von Arbeitskräften, die Städte und Märkte im Zuge des Eisenbahnbaues überfluteten, in sozialer Hinsicht. Ähnlich dem Goldfieber ergriff die Kunde vom Bau neuer Bahnstrecken jeweils ganze Bevölkerungskreise, die sich, von Baustelle zu Baustelle wandernd, ihr Geld verdienten, in Massenunterkünften hausten und nur das Ziel kannten, „in kurzer Zeit auf eine höchst gefährliche Weise schnell mehr Geld zu erwerben, als bei einem wohlbemesse- nen Arbeitsplan thunlich wäre.“⁴⁵⁾ Die sanitären und hygienischen Verhältnisse waren selbst für damalige Begriffe katastrophal. Unfälle und Infektionskrankheiten sorgten für einen hohen Krankenstand, so daß beispielsweise der Landgerichtsarzt am Landgericht Rosenheim in seinen Berichten eindringlich auf die gesundheitlichen Folgen des Leichtsinns vieler Arbeiter, auf die Todesfälle, Knochenbrüche und Quetschungen hinwies und darauf, daß beispielsweise auch Kinder und schwangere Frauen regelmäßig beschäftigt würden. Die Anregung, ein eigenes Spital für kranke Eisenbahnarbeiter zu errichten, wurde zwar nicht weiter verfolgt, doch waren die im jeweiligen Baubezirk niedergelassenen Ärzte angewiesen, unter Aufsicht des Landgerichtsarztes „erste und jede Nothilfe“ zu leisten und „ohne Rücksicht auf bestehende Spitalkontrakte, d. h. Ansprüche auf billige Entschädigung von Seite der Spitalverwaltungen“ diese Behandlungen vorzunehmen. Dies galt im Bereich des Landgerichtes Rosenheim für die fünf praktischen Ärzte Dr. Schilling in Rosenheim, Schmied in Prutting, Gleißner in Neubeuern, Wiesend in Brannenburg und Rest in Oberaudorf, ebenso für die Chirurgen Kofler in Neubeuern, Keller in Höhenwart und den chirurgischen Bader Grundler in Rosenheim.⁴⁶⁾ Da eine Sozialversicherung fehlte, konnten naturgemäß die Spitalverwaltungen und,

über die kraft Gesetzes den Gemeinden übertragene Aufgabe der Armenfürsorge, auch den Gemeinden erhebliche finanzielle Lasten aus den Krankheits- und Unglücksfällen entstehen. Soweit die Bahnarbeiter bei den keineswegs üppigen Löhnen und den notwendigen Auslagen für Kost und Logis von der Hand in den Mund lebten oder gar Schulden hatten, fielen Kranke automatisch der Armenfürsorge zur Last. Durch die Verpflichtung der Ärzte zur Hilfeleistung war lediglich die medizinische Unfallversorgung gesichert.

Fast noch schwieriger gestaltete sich die Versorgung des Arbeiterheeres mit Lebensmitteln. Wenn man bedenkt, daß Rosenheim im Jahre 1840 nur 3090 Einwohner hatte, von denen sich ein großer Teil selbst versorgte, so läßt sich vorstellen, daß die zeitweise weit über 1000 Lohnarbeiter allein im Gebiet des Marktes die Lebensmittelpreise entscheidend beeinflußten und eine allgemeine Preissteigerung und Teuerung drohte. Auch eine gezielte Verknappung der Grundnahrungsmittel Brot und Bier war nicht auszuschließen. Aus diesem Grunde wies das Landgericht Rosenheim den Magistrat am 14. 1. 1853 auf Anregung der Eisenbahnbausektion an, „dahin zu wirken, daß ein oder mehrere Bäcker, welche sodann hierher namhaft zu machen sind, kräftiges Roggenbrod backen. Sollten sich dieselben hiezu nicht herbei lassen wollen, so ist denselben zu eröffnen, daß auswärtige Bäcker sich gewiß bereitwillig hiezu verstehen werden.“⁴⁷⁾ Dieser Wink mit dem Zaunpfahl reichte zunächst und stellte die Versorgung der im Bezirk Rosenheim tätigen Arbeiter sicher. Es zeigte sich, daß die Landwirtschaft der Umgebung noch in der Lage war, diese Arbeiterzahl zu versorgen, ohne daß es zu großen Engpässen kommen mußte. Lediglich das Bier ging aus, so daß im Jahre 1853 schon vor der gesetzlichen Zeit Bier gesotten werden mußte. Den Brauern wurde nahegelegt, sich einen größeren Vorrat anzulegen. Außerdem wurden über die Lokalzeitungen die Bauern und Viktualienhändler aufgefordert, sich „mit dem gehörigen Vorrat an Bier und anderen Lebensmitteln“ zu versehen, da im Jahre 1854 die Arbeiterzahl um ca. 600 im Bereich Rosenheim erhöht werden müsse.⁴⁸⁾

Selbstverständlich war es auch nicht einfach, eine ordentliche Verköstigung der Arbeiter sicherzustellen und sie davon abzubringen, mehr auszugeben als sie verdienten.⁴⁹⁾ Der tägliche Lohn betrug 36 bis 48 Kreuzer je nach Leistung in einer Zeit, zu der das Pfund Schwarzbrot ca. 2 1/2 Kreuzer, das Pfund Schweineschmalz 15 Kreuzer, das Pfund Butter 24 Kreuzer und die Maß Bier 5 Kreuzer kostete.

ten. Um Mißständen vorzubeugen, beantragte die Eisenbahnbausektion beim Landgericht Rosenheim, die im Bezirk zugelassenen Marketendereien anzuweisen, dem einzelnen Beschäftigten jeweils weniger als einen Wochenlohn zu kreditieren bzw. zu bevorschussen, da er gewöhnlich nicht nur Lebensmittel bezahlen müsse, sondern auch Kleidung und Logis. Es müsse daher genügen, den Steinhauern, Maurern und Zimmerleuten vier Gulden, dem gewöhnlichen Arbeiter drei Gulden Kredit einzuräumen.⁵⁰⁾ Versucht man, die Lebenshaltungskosten auf der Grundlage dieser Löhne und Preise zu ermitteln, so wird deutlich, daß den Arbeitern nicht allzuviel Mittel übrigbleiben. Vor allem von auswärts zugezogene Kräfte, die sich nicht nur verköstigen mußten, sondern Aufwendungen für Wohnung, Kleidung, Wäsche und Werkzeug hatten, konnten sich, soweit sie den unteren Einkommensgruppen angehörten, allenfalls mit trockenem Brot und Bier sättigen. Trotzdem war gegenüber den 40er Jahren schon ein gewaltiger Fortschritt zu verzeichnen. Die damaligen wirtschaftlichen Probleme des Staates hatten zu unvorstellbaren Lohn- und Preisverhältnissen geführt. Die Teuerung der 40er Jahre hatte dem Bahnarbeiter, der bei der schweren körperlichen Arbeit auf ausreichende, kräftige Nahrung angewiesen war, kaum genügend Mittel zur Beschaffung von Brot und Bier, geschweige denn Fett oder Fleisch belassen. Für Wohnung oder Kleidung war ohnehin nichts übriggeblieben.⁵¹⁾

Mittlerweile konnte der Verdienst beim Bahnbau wenigstens das Existenzminimum nachhaltig sichern.

Trotzdem war jedoch ein Problem noch nicht gelöst: Ein Heer von Wanderarbeitern überzog die Länder und belastete die Gemeinden, zu deren Aufgaben seit 1818 auch die Armen- und Obdachlosenfürsorge zählte. Sobald eine neue Eisenbahnbaustelle eröffnet wurde, lenkte der Heerzug seine Richtung dorthin ohne Rücksicht darauf, wieviel Arbeitskräfte jeweils benötigt wurden. Aufrufe in Tageszeitungen nutzten nichts, Bedarfszahlen wurden nicht gelesen oder gelangten nicht zur Kenntnis der Arbeitssuchenden. Andererseits bestand ein erheblicher Bedarf an gelernten Handwerkern, der nur schwer zu befriedigen war. Insoweit mußten die Eisenbahnbausektionen versuchen, auf andere Weise Beschäftigte zu gewinnen. Die Arbeitgeber der öffentlichen Hand verständigten sich daher untereinander in Art einer Arbeitsvermittlung. So teilte beispielsweise das Landgericht Berchtesgaden im März 1853 dem Landgericht Rosenheim mit, daß zwanzig gut ausgebildete Maurer und Steinhauer arbeitslos würden, „weil die im Verlaufe

mehrerer Jahre durchgeführten salinarischen Bauten“ fertiggestellt worden seien. Man hoffe, sie beim Bahnbau in Rosenheim weiter beschäftigen zu können und bat das Landgericht Rosenheim um Vermittlung.⁵²⁾

Sorgen bereiteten in erster Linie die ungelernten Tagelöhner und Handwerksburschen. Schon bald nach Baubeginn sah sich im Januar 1853 der Magistrat Rosenheim veranlaßt, dem Landgericht mitzuteilen, daß der Bahnbau mehr Handwerksgesellen und ledige Burschen anziehe, als gebraucht würden. „Dieselben kommen aber alle an die Spendenanstalt um den Zehrfennig, wodurch die Kräfte dieser Anstalt in einer solchen Weise in Anspruch genommen werden, daß dieser Anstalt die Aufhebung bevorsteht.“⁵³⁾ Der Bau der München – Salzburger Bahn übte demnach eine außerordentliche Anziehungskraft aus, wohl auch deshalb, weil die zahlreichen, schon nach 1840 begonnenen Baustellen, in anderen Staaten des Deutschen Bundes allmählich ausliefen und sich das Tempo des Eisenbahnbaues außerhalb Bayerns verlangsamte. Die meist mittellos ankommenden Arbeitssuchenden hatten gegenüber der Gemeinde einen Anspruch auf Beherbergung und Verköstigung, der regelmäßig in Spitälern oder über wohltätige Stiftungen als Naturalleistung abgegolten wurde. Für die Spendenanstalt Rosenheim bedeutete der unerwartete große Zustrom von stellungssuchenden Arbeitern, daß ihr der Bankrott drohte, weil die erforderlichen Mittel nicht mehr bereitstanden – wenngleich der Markt subsidiär hätte einspringen müssen. Da sämtliche durchreisenden Personen polizeilich erfaßt wurden, läßt die festgestellte Zahl polizeilicher Visitationen die Klage durchaus als berechtigt erscheinen. Zu normalen Zeiten, beispielsweise zwischen dem 1. 10. 1851 und dem 14. 1. 1852 wurden insgesamt 2136 Handwerksburschen visitiert. In den drei Monaten zwischen dem 1. 10. 1852 und dem 14. 1. 1853 hatte dagegen die Gendarmeriemannschaft nicht weniger als 3658 Handwerksburschen zu visitieren.⁵⁴⁾

Der Ruf der Baustelle Rosenheim drang weit über die Bezirksgrenze hinaus. So fragte das Landgericht Bissingen im Dezember 1853 an, ob es stimme, daß auf der Baustelle Rosenheim so geringe Löhne bezahlt würden, daß auswärtige Arbeitnehmer nicht zum Zuge kämen. Im Bezirk Bissingen gebe es nämlich viele arbeitsfähige Individuen ohne Arbeit und Verdienst, die man gerne weiter schicken würde, sie redeten sich jedoch darauf hinaus, daß beim Eisenbahnbau in Rosenheim keine Arbeiter mehr genommen würden.⁵⁵⁾ Auch dem königlichen Kommissär der Stadt Augsburg fiel

auf, daß in seiner Stadt außerordentlich viele Visa für Rosenheim beantragt würden. Er fragte deshalb an, ob dort tatsächlich so viele Arbeiter benötigt würden.⁵⁶⁾

Schließlich arbeiteten Hunderte von Männern und Frauen jeglichen Alters und „sonntagsschulpflichtige Jünglinge“ an der Bahnstrecke München – Rosenheim und waren zum Brückenbau, zum Aufschütten der Uferschutzbauten und der Bahndämme eingesetzt. Gearbeitet wurde Sonntag und Werktag, so daß sich schließlich die Kirche beschwerte: Die erlaubterweise mitarbeitenden Schüler würden von Gottesdienst und Christenlehre abgehalten. „Wenn man nun bedenkt, daß nur schlecht gesittete Personen solche Arbeit in der Regel annehmen, so mag klar sein, daß die Verderbnis auch unter den jungen Leuten, die mit solchen Personen in Umfang kommen, schnell und weit verbreitet“ werde.⁵⁷⁾

Unter diesen Umständen war es nicht verwunderlich, daß schließlich Agenten auf den Plan traten, die versuchten, Arbeitskräfte für andere Länder zu werben: Die Regierung von Oberbayern teilte im September 1853 dem Landgericht Rosenheim mit, daß Agenten nordamerikanischer Eisenbahngesellschaften unterwegs seien, um Arbeiter anzuwerben. Strengste Aufsicht und sofortiges Einschreiten seien erforderlich, um diese strafbare Verleitung zur Auswanderung zu verhindern.⁵⁸⁾

Wenn es heute als selbstverständlich hingenommen wird, daß Eisenbahnen mit großem technischem Aufwand vor weit mehr als hundert Jahren innerhalb kurzer Zeit gebaut worden sind, so darf man die damit im Zusammenhang stehenden, heute unvorstellbaren Probleme und die zahllosen, unerwähnten Einzelschicksale nicht vergessen. Man sollte sich an diesen Beispielen bewußt werden, daß sich die Arbeitsbedingungen und sozialen Leistungen in vier Generationen grundlegend und mehr geändert haben, als zuvor in Jahrhunderten. Freilich ging diese Entwicklung einher mit dem gesellschaftlichen Wandel und der Entwicklung vom Agrarstaat zum Industriestaat. Insgesamt aber brachte nicht erst die Eisenbahn, sondern schon der Bau des neuen Verkehrsmittels eine außerordentliche Belebung des Handels und der Produktion. In diesen Jahren wurde der Grund für die wirtschaftliche Entwicklung des östlichen Oberbayern und seiner Städte gelegt.

9) Ein Wasserburger Intermezzo

Unter diesen Städten galt um die Mitte des 19. Jahrhunderts die ehemalige Kreisstadt Wasserburg a. Inn immer noch als einer der größten und wichtigsten Handelsplätze Südostbayerns.

Natürlich waren die Bemühungen des J. v. Maffei einem so wachen und aufgeschlossenen Geist wie dem Wasserburger Stadtschreiber Joseph Heiserer nicht verborgen geblieben. Er hatte von den Bemühungen, das alte Projekt des Baron Eichthals erneut aufzugreifen, gehört und wurde vor allem durch eine Geschäftsanzeige in der Neuen Münchner Zeitung vom 6. Sept. 1849 hellhörig. Zur Vorbereitung der Magistratssitzung vom 11. Sept. 1849 verfertigte er eine umfangreiche Denkschrift über das Eisenbahnprojekt von München nach Salzburg. Darin griff er den Inhalt seiner Denkschrift aus dem Jahre 1837 auf und schilderte seine Sorgen. „Die Eisenbahn von München über Rosenheim nach Salzburg muß für Wasserburg eine solche Rückwirkung haben, daß es allerdings der Mühe wert ist, der Sache etwas näher auf die Spur zu sehen und zu untersuchen, ob es nicht zur Vermeidung des Untergangs oder wenigstens des Ruins der Hauptvermögenskräfte der Stadt Wasserburg unsere Pflicht ist, diesen Wetterstrahl auf irgendeine mögliche Weise von unserem Haupte abzuleiten, oder wenigstens demselben den entzündlichen Stoß zu benehmen, wenn sich ein überwiegender oder unvermeidlicher Nachteil für Wasserburg herausstellt. . . . Diese Eisenbahn muß, wenn ich recht voraussehe, den ganzen Personen-transport – Eilwägen, Stellwägen, Lohnfuhrwerk etc. – an sich reißen, wird den größten Teil des Gütertransports und die Salzspedition aufnehmen und wird somit die Gegend, wohin bisher dieser Zug ging, notwendig veröden. . . . Nebst diesem steht fest, daß die in Frage stehende Eisenbahn auf irgendeinem Punkt den Innfluß überschreitet und daß dort für die Inngüter auf- und abwärts ein Stappelpfad entstehen muß, um die Inngüter zu Land mit der Eisenbahn entweder in das Herz von Bayern, oder von Österreich oder nach dem Main und Rhein, nach dem Oberlande und der Schweiz etc. etc. zu schaffen. Tausend Kommunikationen, die bei einer Durchkreuzung zwischen einer Wasser- und Eisenbahn statthaben müssen, – vielen Tausenden von Auslagen und Personen – Zufluß nicht zu gedenken – muß sich durch diese kurze Andeutung jedem nur etwas voraussichtigen Geiste klar vor die Augen stellen, daß hier die wichtigsten Lebensfragen für jeden Anwohner an diesen zwei

Bahnen zur Beantwortung vorliegen; . . . Ob der Übergangspunkt der Salzburger – Münchner Eisenbahn über den Inn nicht auch Marktplatz für ganz Deutschland werden kann, will ich nicht negieren, sondern eher bejahen. . . .

Bei einer gänzlichen Untätigkeit der hiesigen Behörden liegt es nicht ferne, daß Rosenheim allen oben aufgezählten Gewinn über kurz oder lang an sich reißt, und daß die Stadt Wasserburg einen zweiten und dritten, diesmal aber einen den Wohlstand von Grund aus erschütternden Stoß erleidet, welchen es vielleicht mit der Errichtung der Saline in Traunstein anno 1618 und der Saline in Rosenheim anno 1810 nicht so fühlte und welche beide unverkennbare Nachteile – vielleicht in Zeiten dazu getan noch zu verhindern gewesen wären. . . . Was die im Eingang erwähnte Gesellschaft bewegen haben mag, die Eisenbahn über Rosenheim zu projektieren, weiß ich nicht. . . . Rosenheim durch die Saline und seine Lage ohnehin der Stadt Wasserburg schon in gar vieler Hinsicht voraus, würde auf solche Art endlich ganz die Stadt Wasserburg überflügeln, und vielleicht gänzlich ruinieren, oder wenigstens zu einem Platz eines ganz geringen Landstädtchens herunterdrücken, da sich vernünftigerweise nicht annehmen läßt, daß außer den für die Eisenbahn bestimmten Erwerbszweigen der Stadt Wasserburg sich andere ergiebige Lebensquellen öffnen könnten.

Man wird vielleicht sagen : Über Wasserburg eine Eisenbahn anzulegen sei eine Unmöglichkeit oder der Kosten werde verdoppelt. Was im Bereiche der menschlichen Kräfte liegt, das alles halte ich für keine Unmöglichkeit, somit auch die Anlage einer Eisenbahn über Wasserburg oder zunächst an Wasserburg nicht . . .

Man wird sagen : Die Eisenbahn durch Wasserburg ist ein Ruin für fast alle Familien, und sie schadet der Stadt mehr als sie nützt. Ich kann aus allen meinen gemachten Beobachtungen dieser Ansicht keinen Glauben schenken. Die Konkurrenz an den Bahnhöfen, der Zufluß von Personen und Waren dahie, der Verkehr des Baues, die Kosten der Unterhaltung und des Personals sind ständig Verkehropositionen für einen Ort, welche den etwaigen Verlust gewiß aufwiegen. Wahr ist es, daß manche hiesige Familie bei und mit der Eisenbahn unterliegen wird, daß jetzt oder mit der Zeit eine Menge Gewerbe aufhören müssen, wahr ist es aber auch, daß gerade soviel oder noch viel mehrere Familien und Gewerbe neu entstehen, sich bleibend erhalten und den Ersatz für die Verluste reichlich bilden werden. Dabei trifft der Umstand auf, daß derselbe Nachteil für Familien und Gewerbe eintritt, wenn die Eisenbahn uns umgeht.

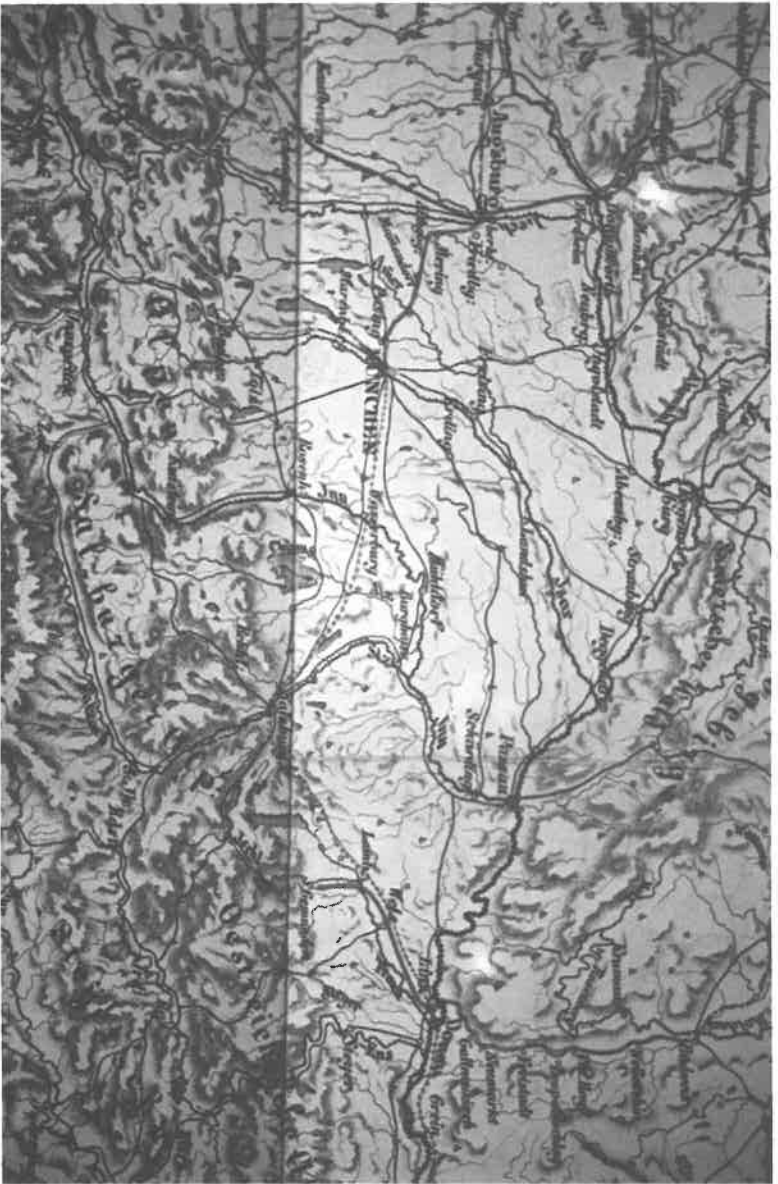
Mancher wird sagen, man kann hier durch eine minder kostspielige Zweigbahn einigermaßen abhelfen. Ich glaube dies nicht und meine, wir bekämen damit die Schale ohne den Kern, nämlich einen ungeheueren Kosten, aber nicht die ständigen früheren Einnahmen. Nur da, wo sich Eisenbahn und Wasserstraße durchkreuzen, gerade nur da kann ein unfehlbarer Stappelpfad mit Gewißheit vorausgesagt, und der von mir oben angedeutete Vorteil errungen werden. Eine Zweigbahn nach einem schon bestehenden bedeutenden Handelspunkte wird sich erhalten, und auch dem Handelsplatze seine Subsistenz sichern, aber sie wird keinen bedeutenden Ort bilden, und neu schaffen. . . .

Wasserburg wird durch irgendeine Beteiligung in die unerschwinglichsten Kosten versetzt werden? Ohne Kosten- und Kraftaufwand geht nichts in der Welt, besonders kann nicht Großartiges geschehen, doch man wird sich an den Kosten stoßen? Wer wird nicht gerne einen großen Teil seines Vermögens wagen, ehe er sichtbar zugrunde geht? Man wird nicht gerne sich an einem Geschäft beteiligen, das ihn vom Untergang rettet, und dabei noch eine gesegnete Zukunft für sich, und noch mehr für seine Nachkommen vor Augen stellt. . . . Unter diesen Verhältnissen geht mein Rat dahin: Sich unmittelbar mit Herrn Maffei in München oder mit jemand anderem Eingeweihten in schriftlichen oder mündlichen Verkehr zu setzen, von den Verhältnissen sich zu überzeugen, dann offen und unumwunden über die Sachlage zu berichten, um darnach die weiteren Anträge und Verfügungen treffen zu können. . . .”⁵⁹⁾

Heiserer befürchtete, nach heutiger Terminologie, den Verlust der zentralen Bedeutung Wasserburgs als Handelsplatz. Er sah diese Stadt, wie schon 1837, in der Konkurrenz zu dem topographisch günstiger gelegenen Markt Rosenheim, der sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte immer stärker entwickelt hatte. Er sah den Untergang der traditionellen Gewerbe und nur die Möglichkeit, diesen Untergang durch Einsatz aller Kräfte dann zu verhindern, wenn die Stadt durch einen Eisenbahnanschluß an eine Hauptstrecke zu liegen käme. Der eindringliche Vortrag Heiserers überzeugte den Stadtmagistrat Wasserburg so sehr, daß er noch am 11. Sept. 1849 beschloß, Heiserer solle bei der Wichtigkeit und anerkannten Dringlichkeit der Sache sich ungesäumt von dem Stand der Dinge „an der Urquelle in München” selbst unterrichten und dem Magistrat Bericht erstatten. Dieser Bericht vom 25. Sept. 1849⁶⁰⁾ fiel allerdings deprimierend aus: Heiserer hatte sich unter der Hand die Subskriptionseinladungen v. Maffeis beschafft und sich auch in München



Eisenbahnkarte von Deutschland von 1841 (Ausschnitt aus der Karte Nr. 196 in Meyers Conversationslexikon)



Eisenbahnkarte von Deutschland 1845 (Ausschnitt)

umgehört. Danach stand für ihn fest, daß das Projekt der Bahn über Rosenheim nach Salzburg für den Eisenbahnverein so unumstößlich feststehe, daß er nicht mehr würde umgestimmt werden können, obwohl seine Argumente, nämlich der günstigere Salztransport, die geringeren Terrainschwierigkeiten und die Nähe zu Kufstein als besondere Rentabilitätsfaktoren entkräftet werden könnten. Heiserer schlug vor, der Magistrat möge sich direkt an die königliche Regierung, an die Handels- und Gewerbekammer und unmittelbar an Seine Majestät wenden.

Dieser Vorschlag wurde den Gemeindebevollmächtigten unterbreitet. Sie beschlossen am 9. Okt. 1849: „Auch hier wird eingesehen, daß die Errichtung der oben bezeichneten Eisenbahn für die Stadt Wasserburg unberechenbare Nachteile in Aussicht stellt, man erkennt daher wohlgefällig und dankbar die in dem zurückfolgenden Akt enthaltenen Vorschläge des Herrn Stadtschreibers Heiserer, welche dahin zielen, das Unternehmen in einer Weise zur Ausführung gelangen zu lassen, daß dadurch die hiesige Gemeinde eher gewinnt als verliert.

Leider gewähren die letzten Aktenstücke keine tröstliche Hoffnung, doch williget man recht gern in einen Versuch, um nicht vor der Nachwelt den Vorwurf auf sich zu laden, man habe zur Abwendung der Gefahr müßig die Hände in den Schoß gelegt.“⁶¹⁾ Das Gesuch des Stadtmagistrats an das königlich bayerische Landgericht Wasserburg vom 1. März 1850 trägt die Handschrift Joseph Heiserers und faßt noch einmal alle seine Argumente für eine Streckenführung von München über Wasserburg nach Salzburg zusammen.⁶²⁾ Diese Eingabe erreicht die Regierung fast ein Jahr nachdem das K. Staatsministerium des Handels und der Öffentlichen Arbeiten den Auftrag für die Projektierungsarbeiten einer Eisenbahn von München über Rosenheim nach Salzburg erteilt hatte und die Planung nahezu fertiggestellt war. Sie fiel zeitlich zusammen mit dem königlichen Genehmigungsdekret für den Privatverein zur Erbauung einer Eisenbahn von München über Rosenheim nach Salzburg vom 4. März 1850. Auffallenderweise wurde zu keinem Zeitpunkt darüber diskutiert, welche Richtung die Bahn in diesem südostbayerischen Gebiet nehmen sollte. Sie stand von Anfang an, schon seit den Anträgen v. Eichthals, fest. Die Privatinteressenten suchten nicht nach Trassen, die historischen Handelswegen folgten, sondern nach der rentabelsten Erschließung weiter Landstriche, in diesem Falle zusätzlich als Verbindung mit Österreich und mit dem Mittel-

meerhandel, sei es über Salzburg nach Triest oder über den Brenner nach Venedig.

Erstaunlicherweise wurden aber um 1845 in zahlreichen Darstellungen und Beschreibungen der bestehenden und noch erforderlichen Bahnen immer wieder Karten gezeichnet, die für Südbayern eine von München aus über Wasserburg verlaufende Strecke vorsahen. Die – vermutlich meist ortsunkundigen – Verfasser sahen hierin die kürzeste Verbindung und glaubten wohl auch, sie könnte in dieser Weise verwirklicht werden. Nicht nur die Karte Nr. 196 in Meyers Conversationslexikon von 1841 zeigt eine Trasse München – Wasserburg – Salzburg als geplante Eisenbahn, sondern ebenso eine Übersichtskarte zu v. Redens „Deutsches Eisenbahn-Buch“ (1845), während die Fluß- und Eisenbahn-Karte von Mitteleuropa in E. Bürgers „Deutschlands Eisenbahnen im Jahre 1845“ eine angeblich von München über Wasserburg, Laufen nach Linz projektierte Eisenbahn zeigt. Auf irgendwelche konkreten Planungen oder Vorhaben stützte sich keiner dieser Verfasser. Nach den Anträgen des Jahres 1835 wurde erst auf der Grundlage des Antrages v. Maffei nach 1848 ein Projekt in Angriff genommen. Nach

Bekanntmachung.
Der Unterzeichnete bringt hiemit zur allgemeinen Kenntniß, daß er die Agentie für den **München-Rosenheim-Salzbürger Eisenbahn-Verein** übernommen hat, und bei ihm laut Bekanntmachung des provisorischen Comité's vom 10. v. Mts. sowohl fernere Bethelligungen angemeldet, als auch die am 1. Juni 1850 beginnenden Einzahlungen geleistet werden können, womit die freundliche Einladung zur zahlreichen Theilnahme an diesem vaterländischen Unternehmen verbunden wird.
Wasserburg den 23. Mai 1850.
Mag Rothmayer

Wochenblatt für das Landgericht Wasserburg Nr. 21 vom 26.5.1850

diesem Antrag v. Maffei waren die Staatsministerien froh, einen Maßnahmenträger gefunden zu haben, der „unter so günstigen Bedingungen für das Staatsärar, wie sie nicht leicht wieder werden angeboten werden“, den Bau einer für notwendig gehaltenen Eisenbahn übernommen hatte. Die Bestrebungen der königlich bayerischen Stadt Wasserburg mit ihren ca. 2400 Einwohnern, der Hinweis auf ihre Geschichte und wirtschaftliche Situation konnten nicht ausreichen, diesen fiskalischen Vorteil aufzuwiegen, zumal scheinbar alles gegen ihre Argumentation und für den seit 15 Jahren vorgesehenen Plan sprach. Die entscheidende Auseinandersetzung war für Wasserburg verloren, noch bevor sie begonnen hatte. Die Bewohner des Umlandes, die in späteren Jahren herbe Vorwürfe gegen die Stadt erhoben, weil sie die Chance des Eisenbahnbaues versäumt habe, verspürten nichts von diesen Entwicklungen und nahmen sie auch nicht zur Kenntnis. Den Nachfahren Heiserers entstand daraus eine schwere, bis heute auf ihnen lastende Bürde.

10) Zum guten Ende : Die bayerisch/österreichischen Staatsverträge

Die Bedeutung einer Bahnlinie von München nach Salzburg bestand nach einhelliger Meinung darin, daß sie Teil einer europäischen Verbindung von Triest mit München und Augsburg, von Österreich mit Bayern und darüber hinaus mit dem deutschen Norden werden sollte. Es erschien daher als zweckmäßig, mit dem Baubeginn auch die früheren Verhandlungen zwischen den beteiligten Staaten wieder aufzunehmen. Schließlich hatte Bayern schon seit Jahrzehnten mit Österreich darüber verhandelt, wann die grenzüberschreitenden Bahnen München – Salzburg und Rosenheim – Kufstein errichtet werden und in welcher Weise die beiden Länder zusammenarbeiten sollten. Immer noch stand in Bayern das Prinzip der Privatbahnen in der Diskussion, obwohl auf österreichischer Seite die Fortführung als Staatsbahn längst beschlossen war. König Max II. sah sich veranlaßt, seine Minister persönlich auf diese Diskrepanz hinzuweisen. Nachdem er die Anträge der Privatgesellschaften zum Bau der beiden Bahnlinien mit Signat vom 9. März 1851 genehmigt hatte, ordnete er noch im selben Monat an, die direkten Verhandlungen mit Wien über die Verbindung der beiden Eisenbahnnetze fortzuführen. Das Ministerium des Handels und der Öffentlichen Arbeiten beantwortete das königliche Signat umgehend und beantragte die Verhandlungen mit Wien so führen zu

dürfen, daß von Österreich nicht der gleichzeitige Bau beider Bahnstrecken gefordert werden müsse. Die Antwort des Königs vom 11. April 1851 lautete kurz und bündig: „Ich genehmige hiermit diesen Antrag, jedoch ist das Zugeständnis einer Zweigbahn von Rosenheim nach Kufstein an die Bedingung der Weiterführung über Innsbruck nach Verona unabänderlich zu knüpfen.“⁶³⁾

Die diplomatischen Verhandlungen gerieten wieder in Fluß und konnten dank der Vorarbeiten in früheren Jahren schon am 21. 6. 1851 mit dem Abschluß eines Eisenbahnvertrages zwischen Österreich und Bayern zu Ende geführt werden. In diesem am 9. 7. 1851 durch den König ratifizierten Vertrag verpflichtete sich Bayern zum Bau der Eisenbahnlinien München – Salzburg und Rosenheim – Kufstein je bis zur Landesgrenze, Österreich zum Weiterbau von Salzburg nach Bruck an der Mur und von Kufstein nach Innsbruck. Außerdem erklärte sich Bayern bereit, die Linie Frankfurt – Würzburg – Nürnberg über Regensburg fortzuführen und die Planung hierfür umgehend zu beginnen, während Österreich die Bahn von Verona bis Bozen spätestens 1858 fertig gebaut haben wollte und den Weiterbau dieser Strecke nach Innsbruck zu planen und Vorarbeiten zu leisten versprach. Während Bayern beide Strecken zum 1. 3. 1856 vollendet und befahrbar dem Verkehr übergeben wollte, verpflichtete sich Österreich, die Bahnlinie von Salzburg nach Bruck an der Mur zum 1. 3. 1858 fertigzustellen.⁶⁴⁾

Soweit schien sich zunächst alles nach Wunsch zu entwickeln. Im Mai 1854, zu einem Zeitpunkt also, als sich die bayerische Strecke bereits mitten im Bau befand, erfuhr das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußern plötzlich, daß Österreich eine Vertragsänderung wünsche, weil die Linie Salzburg – Bruck a. d. Mur aus technischen Gründen nicht zu verwirklichen sei. König Max II. ordnete umgehend die „gänzliche Einstellung des Eisenbahnbaues auf der Strecke von Rosenheim nach Salzburg“ an. Lediglich die schon begonnenen Maßnahmen sollten fortgeführt und die Bahnstrecke München – Rosenheim vollendet werden.⁶⁵⁾

Der Zorn des Königs legte sich auch nicht, als er im Juli desselben Jahres erfuhr, daß Österreich seine Westbahn über Linz nach Salzburg führen werde und die Strecken Kufstein – Innsbruck – Bozen – Verona schon plane. Mit Signat vom 25. 7. 1854 bestätigte er seine Anordnung vom Mai und befahl, den Bahnbau Rosenheim – Salzburg und Rosenheim – Kufstein ganz „zu sistieren, damit man in Österreich sehe, daß es Bayern mit der Einstellung ernst sei.“ Außerdem sollten nach dem Willen des Königs Bautechniker nach Öster-

reich reisen und sich privat, „angeblich in Urlaub“, das Gelände zwischen Salzburg und Bruck an der Mur ansehen, um festzustellen, inwieweit den Behauptungen der Österreicher Glauben zu schenken sei.⁶⁶⁾ Dazu kam es freilich nicht, denn Österreich gewährte Einsicht in das ausgearbeitete Projekt und die bayerischen Techniker mußten bestätigen, daß bei einer vorgesehenen Bauzeit von 9 Jahren und trotz hohen technischen Aufwandes die einzig mögliche Trasse zwischen Salzburg und Bruck für ein größeres Verkehrsaufkommen völlig ungeeignet wäre. Nun war guter Rat teuer, denn das nach jahrzehntelangen Bemühungen zustande gekommene Vertragswerk scheiterte an den geographischen Gegebenheiten. Andererseits war die k. k. Regierung nicht in der Lage, jederzeit andere, zum Anschluß nach Westen geeignete Eisenbahnen zu bauen. Man bemühte sich in Wien um eine Ersatzlösung, denn die Verbindung mit Bayern sollte hergestellt werden und man fühlte sich auch in der Verpflichtung des Staatsvertrages von 1851. Aus diesem Grunde wurde vor allem die Möglichkeit einer Weiterführung der österreichischen Westeisenbahn Wien – Linz nach Salzburg untersucht und schließlich konnte die k. k. Gesandtschaft in München am 1. 2. 1855 vertraulich mitteilen, daß Österreich einen neuen Vertrag begrüßen würde und vor allem hoffe, die Linie Wien – Linz – Salzburg bald errichten zu können. Dem entsprach der Bericht der bayer. Gesandtschaft in Wien vom 30. 7. 1855. Darin teilte Graf Lerchenfeld zusätzlich mit, daß auch die Linie Innsbruck – Kufstein gebaut werde und schon im Herbst 1856 vollendet sein dürfte. Bei der Trasse Wien – Linz – Salzburg seien die Vorarbeiten beendet und die Detailplanung bereits begonnen worden. Aufgrund dieser Tatsachen empfahl das Ministerium des königlichen Hauses, nicht auf der Trasse Salzburg – Bruck an der Mur zu bestehen, sondern von Österreich zu verlangen, daß die günstigeren Verbindungen Wien – Linz – Salzburg und Kufstein – Verona gebaut würden.⁶⁷⁾ Mit diesem Inhalt wurde auch der neue Staatsvertrag am 31. 5. 1856 ratifiziert. Österreich verpflichtete sich darin, die Strecke Salzburg – Wien spätestens innerhalb von 5 Jahren dem Verkehr zu übergeben und die Bahn von Innsbruck bis zur bayerischen Grenze bei Kiefersfelden sowie von Verona nach Bozen bis zum 1. 10. 1858 in Betrieb zu setzen.⁶⁸⁾ Damit konnte auch der Bahnbau auf bayerischer Seite, der ins Stocken geraten war, über Rosenheim hinaus fortgesetzt werden. Dennoch traute man dem österreichischen Nachbarn nicht so ganz. Als feststand, daß am 24. Okt. 1857 der erste Eisenbahnzug in Rosenheim eintreffen und die fahrplanmäßige Verbindung zwi-

schen Rosenheim und München am 1. Nov. 1857 aufgenommen werden sollte, besichtigten bayerische Abgesandte am 1. 10. 1857 insgeheim die österreichische Baustelle bei Kufstein und mußten folgendes berichten: „Unmittelbar an der Grenze und im Anschluß an den bayerischen Bahnbau ist der Bahndamm österreichischerseits auf einige Hundert Fuß lang dem Flußgebiete abgewonnen hergestellt, verschwindet aber dann spurlos im Innflusse bis nahe an Kufstein selbst.“ Das vorgesehene Bahnhofsgebiet selbst sei unverändert. Von Hochbauten nichts zu sehen.⁶⁹⁾ Aber immerhin hatte Österreich nach dem Staatsvertrag noch ein Jahr Zeit bis zur Fertigstellung. So wurde die Strecke Rosenheim – Kufstein am 5. Aug. 1858 eröffnet.

Dem Zusammenschluß der Eisenbahn in Salzburg stellten sich aber unvorhergesehene Schwierigkeiten entgegen. Der Bau der Kaiserin Elisabeth-Westbahn war in eine wirtschaftlich schwierige Zeit geraten und hatte zu erheblichen Kostenüberschreitungen geführt. Es mußte versucht werden, durch Einsparungen die erforderliche Nachfinanzierung in tragbaren Grenzen zu halten. Im Staatsvertrag war vorgesehen, den Salzburger Bahnhof am linken Salzachufer zu errichten. Die Verwaltung der Westbahn wies auf dadurch verursachte Mehrkosten von 100000 fl hin und beantragte, den Bahnhof am rechten Salzachufer errichten zu dürfen. Auch mehrtägige gemeinsame Sitzungen im Jahre 1859 konnten diesen Streitpunkt nicht bereinigen. Österreich verbat sich allerhöflichst jede Einmischung Bayerns in die Entscheidung über den Standort des Bahnhofsplatzes in Salzburg, umgekehrt hatte sich Bayern verpflichtet, einen Teil der Kosten zu tragen, aber nur für das Gebäude am linken Salzachufer. Erst kurz vor der offiziellen Einweihung der Eisenbahn konnten die Differenzen bereinigt werden. § 33 des Staatsvertrages vom 21. 6. 1851 wurde dahin abgeändert, daß der bayerischen Beteiligung an den Kosten eine 2%ige Verzinsung des Baukapitals für eine Zeit von 10 Jahren zugrunde gelegt werde, Bayern dafür aber auf jede Einwendung verzichte, die sich aus der Verlegung des Bahnhofgeländes ergeben könnte.⁷⁰⁾

Nachdem die Strecke Rosenheim – Traunstein schon am 7. Mai 1860 in Betrieb genommen worden war, konnte die offizielle Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen München und Wien am 10. Aug. 1860 durch den Kaiser von Österreich und den König von Bayern in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste vorgenommen werden. Nach über 20-jährigen Bemühungen war es gelungen, das südliche Bayern durch ein leistungsfähiges, modernes

Verkehrsmittel in Ost-West-Richtung zu erschließen und die Nachbarländer Bayern und Österreich zu verbinden. Für die beteiligten Wirtschaftsräume war dies eine Sternstunde, die zwar spät kam, angesichts der Bedeutung dieser Verbindung allerdings noch nicht zu spät, denn die bis dahin in andere Richtung gelenkten Verkehrsströme suchten sich schnell diesen neuen, kürzeren Weg und verlangten schon bald nach seiner Fertigstellung einen weiteren verkehrstechnisch günstigeren Ausbau. Für den Raum südlich des Mains war die erste durchgehende Ost-West-Verbindung entstanden. Damit begann ein neuer Abschnitt in der Entwicklung des Schienennetzes in Bayern. Die drei ursprünglichen Hauptbahnen waren weitgehend vollendet, Nutzen und Vorteil der Schienenstraßen wurden allgemein eingesehen und nun trachtete jeder Landstrich, jedes Gebiet danach, selbst einen Bahnanschluß zu erhalten, möglichst auf Staatskosten.

Die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes

1) Die erste kommunale Planung der Stadt Wasserburg

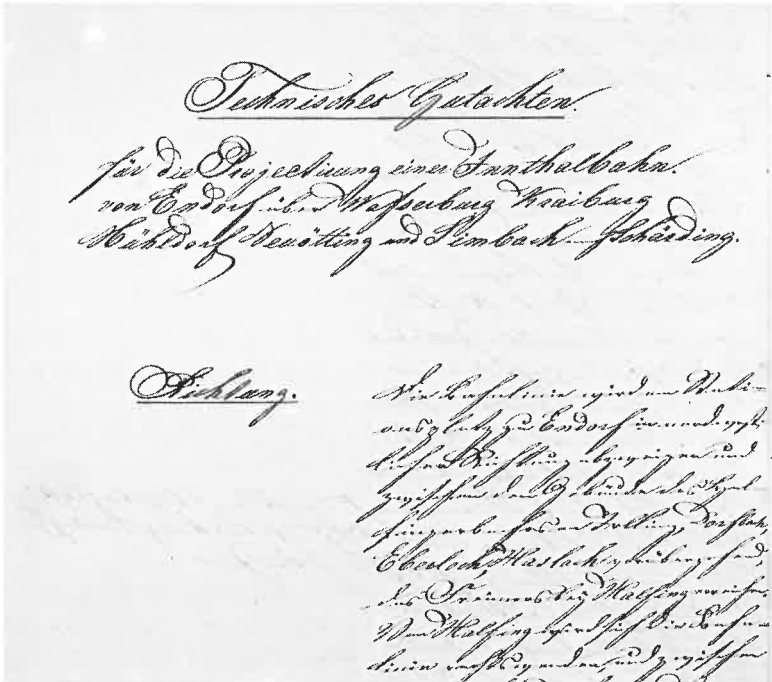
Ende der fünfziger Jahre war die Pionierzeit des Bahnbaues in Bayern praktisch abgeschlossen. In den davor liegenden Jahrzehnten hatte man, zunächst vorsichtig tastend, später bereits nach festen Regeln, versucht, ein System von Bahnstrecken aufzubauen, das die wichtigsten Städte untereinander und das Königreich mit den umliegenden Staaten verband; es war immer mehr auf Staatskosten erweitert worden. Der Bau von Bahnen durch Private oder Gesellschaften war demgegenüber in den Hintergrund getreten, zumal die aufzubringenden Investitionssummen selbst das Leistungsvermögen des Staates bis zur Grenze beanspruchte.

Nachdem die ursprüngliche Skepsis der Bevölkerung überwunden und die Lasten des Baues und Betriebes der Strecken der Allgemeinheit aufgebürdet worden waren, konnte jede Gemeinschaft, jede Stadt, jeder Bezirk den Bau einer Bahn für sich fordern, ohne das Risiko unmittelbarer finanzieller Beteiligung eingehen zu müssen.

Ausgangspunkt und Motivation der Forderungen waren unterschiedlich, das Ziel jedoch gleich: Man erhoffte sich von dem Anschluß an das mittlerweile länderumfassende Schienennetz eine allgemeine Vermehrung des Wohlstandes, die Zunahme des Handels und neue Arbeitsplätze. Vor allem für die alten Handelsstädte war die Behauptung ihrer früheren Stellung von dem Anschluß an das überregionale Schienennetz abhängig.

Kein Wunder, daß sich die Stadt Wasserburg auch nach 1860 weiterhin um einen Bahnanschluß bemühte. Gerade sie und ihr Magistrat hatten vom Beginn der Eisenbahnentwicklung an immer wieder versucht, einen Anschluß an das Staatsbahnnetz zu erhalten. Schließlich war der Bau der Bahn München – Salzburg über Rosenheim nicht zu verhindern gewesen, eine Alternativtrasse war zu keinem Zeitpunkt in die Diskussion gelangt.

Inzwischen war der erste Verfechter des Eisenbahngedankens in Wasserburg, der rechtskundige Stadtschreiber Heiserer, im Jahre 1858 verstorben. Auch seine Nachfahren beobachteten die sich abzeichnende Entwicklung im Bereich Rosenheim mit Verdruß. Dem Ärger über die bevorstehende Einweihung der Teilstrecke Rosenheim – Traunstein (7. Mai 1860) machte der Nachfolger Heiserers in einem leider nur unvollständig erhaltenen Entwurf eines Schreibens an die Generaldirektion der königlichen Verkehrsanstalten in München vom 1. Mai 1860 Luft. Er schilderte die Entwicklung der Stadt Wasserburg und ihrer zentralen Einrichtungen und wies darauf hin, was sich allein in den beiden Jahren seit Eröffnung der Bahn München – Rosenheim alles verändert habe: „Trotz alledem ist der hiesige Ort nicht bloß unberührt geblieben von den ebenso notwendigen als wohlthätigen Verkehrsschöpfungen der Neuzeit; dieselben haben vielmehr geradezu eine Reaktion auf Wasserburg ausgeübt, da es in dieser Hinsicht nicht beim Alten geblieben ist, als vielmehr die Konkurrenz der nahen und doch wieder zu weit ent-



Seite 1 des technischen Gutachtens des Kgl. Kreisbaurates Ruland vom November 1860

fernten Salzburger Eisenbahn uns auch das Alte genommen und in eine beispiellose Isolierung versetzt hat, wie sie kaum für eine Strafkolonie drückender ersonnen werden könnte." 1) Bedauern und ohnmächtiger Zorn waren allerdings nicht die einzige Reaktion auf die für Wasserburg feststellbaren negativen Folgen der Bahnbauten.

Zusammenstellung.	
I Projektierung & Ausführung	35,800
II Grunderwerbung	654,900
III Erdarbeiten	1,284,600
IV Brücken	1,195,000
V Durchlässe	227,200
VI Ober- & Unterbau	2,295,140
VII Hochbauten	468,240
VIII Maschinen, Requisiten & Werkzeuge zum Gebrauche der Bahn	1,068,330
IX Schraffen & Wege	25,400
X Verwaltung, Verzinsung, Reservefond	1,087,300
in Summe	
	9,000,000
München, den 18. Novbr. 1860.	

Kostenzusammenstellung aus dem Gutachten des Kgl. Kreisbaurates Ruland vom November 1860

Da man in absehbarer Zeit nicht mit dem Neubau einer Hauptstrecke in Ost-West-Richtung rechnen konnte, erhoffte man sich wenigstens von der noch ausstehenden Nord-Süd-Magistrale einen Anschluß. Die günstigste Verbindung des deutschen Nordens mit der Paßstraße über den Brenner mußte zwangsläufig durch das Innental führen. Bei diesen Planungen wollte nun Wasserburg von Anfang an beteiligt sein und seine Argumente gewürdigt wissen. Noch im Jahre 1860 ließ der Stadtmagistrat auf eigene Kosten ein technisches Gutachten des königlichen Kreisbaurats Ruland aus München für eine Innental-Eisenbahn erstellen. Dieses Gutachten vom November 1860 sah den Bau einer Bahn, abzweigend vom Stationsplatz Endorf in nordwestlicher Richtung über Halfing – Wasserburg

– Kraiburg – Mühldorf – Neuötting – Simbach nach Schärding vor. Der Bahnhof Wasserburg sollte in der Nähe der Ortschaften Straß und Berg östlich von Wasserburg an der damaligen Staatsstraße entstehen und die geschätzten Gesamtkosten sich auf ca. 9 Mio. Gulden belaufen.²⁾ Damit war die Möglichkeit für den Bau einer Bahn in Nord-Süd-Richtung nachgewiesen, aber die entstehenden Schwierigkeiten ließen sich noch nicht einmal ahnen.

2) Kampf der Städte und Bürgerinitiativen ums Dabeisein

Das Projekt und die Wasserburger Vorstellungen glichen dem Stich in ein Wespennest, denn nicht nur hier hatte man die Entwicklung entlang der München – Salzburger Linie mit Interesse verfolgt. Auch andere Märkte und Städte errechneten sich Vorteile aus einem eigenen Bahnanschluß. Nachdem vor allem im nördlichen Bayern und in den übrigen Ländern des Deutschen Bundes bereits ein dichteres Schienennetz bestand, versuchten nun auch die südbayerischen Städte in einem oft von Konkurrenzstreben und Neid gekennzeichneten Wettrennen einander den Rang abzulaufen. Karten wurden gezeichnet und Varianten ins Gespräch gebracht, die alle nur das eine Ziel hatten, dem Antragsteller möglichst viel Nutzen zu bringen. Gerade im südostbayerischen Raum zogen sich diese Auseinandersetzungen über Jahrzehnte hin und es dauerte noch mehr als vierzig Jahre, bis dieser Landstrich eisenbahntechnisch halbwegs erschlossen war. Während Wasserburg schon 1860 ein Projekt hatte ausarbeiten lassen, ergriffen nun auch die Städte Traunstein und Neuötting zusammen mit der Gemeindeverwaltung Trostberg die Initiative und richteten als erstes im Juni 1861 eine Petition an den König. Nach Ansicht der Bittsteller sei es verfehlt, eine Bahn parallel zum Inn zu bauen, weil dadurch die Rentabilität der München – Salzburg – Linzer Bahn gefährdet werden könne, dem Gebirge zuwider liefe, „ungeeigneterweise bei Schärding ins Ausland führte, dort ganz nahe an Passau eine neue Grenzstation verursachte, überdies aber wegen Schwierigkeit des Terrains und großen Umweges enorme Kosten erfordern würde und daher keine Rentierlichkeit der Bahn geschafft werden könnte.“³⁾ Von Neuötting ab wäre die Bahn ohnehin durch die bestehende Dampfschiffahrt überflüssig. Der Versuch, die Dampfschiffahrt auf dem Inn bis Rosenheim einzuführen, sei bekanntlich mangels eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses gescheitert (!). Deshalb möge

die Lizenz zur Projektierung einer Zweigbahn von Traunstein nach Neuötting erteilt werden. Ein entsprechender Antrag würde auch an die Kammer der Reichsräte gerichtet. Von Neuötting aus wurde eine Fortführung in Richtung Landshut vorgeschlagen. Diese Anträge und ihre Begründungen wirkten auf die Stadt Wasserburg niederschmetternd. Mit Schreiben vom 13. Juli 1861 an die Kammer der Reichsräte ⁴⁾ wies daher der Stadtmagistrat darauf hin, daß der Traunsteiner Plan „den am Inn gelegenen Städten und Märkten zwischen Ötting und Rosenheim, also auch der Stadt Wasserburg für immer jede Aussicht auf die Erlangung einer Schienenverbindung benimmt, daß sohin Wasserburg auf ewig der unschätzbaren Vorteile einer solchen Verbindung beraubt sein und ewig vom Weltverkehr ausgeschlossen bleiben wird. Seit Jahrhunderten an einer Weltstraße gelegen und von dieser Lebensader ernährt, hat sich Wasserburg zum Wohlstande emporgeschwungen. Durch die Erbauung der München – Rosenheim – Salzburger Bahn ist uns aber diese Lebensquelle abgeschnitten worden, und wir können uns nur mehr mit den Brosamen fristen, die zur Seite fallen. Um nur ein Beispiel unserer großen Verluste anzuführen, bemerken wir ehrerbietigst, daß das Lagergeld für das hier durchgeführte Salz der Stadtkammer jährlich über Tausend Gulden abwarf, daß aber jetzt nicht bloß diese Einnahme, sondern auch der Konsum der Fuhrleute und der Arbeitsverdienst vieler dabei beschäftigter Familien aufgehört hat.“ Die Kammer der Abgeordneten solle daher nicht den Antrag Traunsteins, sondern den früher eingereichten Antrag der Stadt Wasserburg genehmigen. Dieses Begehren wurde auch durch Anträge des Marktes Kraiburg und des Stadtmagistrates Mühldorf unterstützt.⁵⁾ Nachdem sich die Interessenten der Traunstein – Neuöttinger Bahn mit Schreiben vom 1. Aug. 1861 erneut an den König gewandt hatten mit dem von vornherein illusorischen Antrag, sämtliche bisher in dem Gebiet östlich Wasserburg angeregten Bahnlinien „gleichzeitig und ungesäumt“ planen zu lassen „oder aber den alleruntertänigst unterzeichneten Unternehmern die Lizenz zur Projektierung der Linie Traunstein – Trostberg – Neuötting unverzüglich allergnädigst zu erteilen“, setzten sich die Verfechter rechts des Inn von Rosenheim über Wasserburg und Mühldorf nach Neuötting verlaufenden Eisenbahn am 29. Aug. 1861 unter Führung der Stadt Wasserburg zur Beratung zusammen.⁶⁾ Es waren insgesamt sieben Gutsbesitzer und acht Gemeinden, die beschlossen, zunächst die Projektierung einer solchen Bahn in Angriff zu nehmen. Die von Wasserburg und Gars vorgeschlagene Alterna-

tive, die Bahn links des Inn zu führen, wurde aufgrund der Einwände der bei der Versammlung anwesenden Sachverständigen wieder zurückgenommen und ein Komitee beauftragt, die Beschlüsse durchzuführen.

Mit dieser Versammlung hatte eine neue Entwicklung auch auf die Bestrebungen zur Förderung des Eisenbahnwesens in Südbayern übergegriffen, die mehr als vierzig Jahre lang den Eisenbahnbau bestimmen sollte : Interessierte Gemeinden und Einzelpersonen schlossen sich in wechselnder Zusammensetzung zu sog. Eisenbahnkomitees zusammen, die dann versuchten, unter Einsatz aller legalen Mittel ihre Forderungen bei den zuständigen Stellen durchzusetzen. Diese Komitees und Ausschüsse wurden als Bürgerinitiativen im heutigen Sinn tätig, um auf die verfassungsmäßigen Organe Druck im Sinne einer Interessenvertretung auszuüben. Im ganzen Königreich entstanden derartige Vereinigungen und operierten mit unterschiedlichem Erfolg, wobei sich zeigte, daß das persönliche Gewicht der einzelnen Landtagsabgeordneten, Reichsräte und Minister die Prioritäten im Eisenbahnbau nachhaltig beeinflussen konnte. Leider stand in dieser Hinsicht das Komitee, das die Projektierung einer Bahnlinie von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf und weiter nach Schärding verfolgte, zunächst weitgehend allein. Trotzdem war die Generaldirektion der Verkehrsanstalten in ihrem Bericht vom 11. Okt. 1861 an den König der Meinung, daß dem Komitee die Projektierung der Bahn von Rosenheim bis Passau oder Schärding erlaubt, aber gleichzeitig in Aussicht gestellt werden müsse, daß eine Übernahme der Bahn durch die Staatseisenbahnverwaltung nicht beabsichtigt sei.⁷⁾ Auch das Handelsministerium wollte sich der Absicht des Komitees nicht entgegenstellen, wenn der Staatshaushalt durch das Vorhaben nicht belastet würde.

Am 10. 11. 1861 faßte jedoch der Landtag unter anderem den Beschluß, zunächst das Ergebnis der noch vorzunehmenden Untersuchungen über sämtliche Eisenbahnverbindungen im südöstlichen Bayern abzuwarten und dann dem folgenden Landtag erst die erforderlichen Entscheidungen zu überlassen. Damit mußte nun auch die Generaldirektion am 10. 1. 1862⁸⁾ davon abraten, vorab irgendwelche Projektierungs- oder Baukonzessionen zu erteilen, also auch die schon zuvor in Aussicht genommene Strecke Rosenheim – Wasserburg – Neuötting noch nicht zu genehmigen.

Sprunghaft nahmen in dieser Zeit die Eisenbahnkomitees zu und versuchten, sich der Rückendeckung aller möglichen Interessentengruppen zu versichern. Der „Ausschuß für die Projektierung

einer Eisenbahn von München über Erding durch das Vils- und Rotttal nach Schärding“ unter der Führung des Grafen Seinsheim und des Freiherrn v. Moreau wurde beispielsweise durch die Stadt Erding und das „Generalkomitee des landwirtschaftlichen Vereins für Bayern“ unterstützt.

Der Interessenverein Traunstein – Trostberg – Neuötting hatte mittlerweile den königlichen Baubeamten Geiger aus Landshut beauftragt, ein technisches Vorprojekt zu erarbeiten. Eine erneute Petition vom April 1863 verlangte die endgültige Projektierung und Weiterführung der Linie bis Landshut.

Die Magistrate der Städte Laufen, Tittmoning und Burghausen baten ebenfalls 1863 um „Erbauung einer Lokomotivbahn von Freilassing über Laufen – Tittmoning – Burghausen nach Schärding.“ Neuötting und Landshut brachten ihre Anliegen bei der Kammer der Abgeordneten in Erinnerung, der Stadtmagistrat Traunstein richtete am 20. Juli 1863 erneut eine Eingabe an die Kammer der Abgeordneten und an das Handelsministerium. Dem Stadtmagistrat Traunstein war nämlich zu Ohren gekommen, daß der königliche Kreisbaurat Ruland aufgrund eines neuen Auftrags, den er am 29. Aug. 1861 in Wasserburg erhalten hatte und der bei einer erneuten Versammlung der beteiligten Grundbesitzer und Vertreter der Städte im April 1862 bestätigt worden war, seinen früheren Entwurf vom November 1860 überarbeitet und ein „approximatives Projekt einer Bahnlinie von Rosenheim über Mühldorf nach Neumarkt und durch das Rottal nach Schärding“ entworfen und im November 1862 dem Ausschuß der Beteiligten überreicht hatte. Der Stadtmagistrat Traunstein fürchtete mit Recht, daß zwischen der östlichen Landesgrenze und der Landeshauptstadt wohl nur eine einzige Nord-Süd-Verbindung errichtet werden würde. Das Projekt Rulands, das verschiedenen Gremien und einflußreichen Persönlichkeiten zugestellt worden war, drohte daher die Bemühungen um eine Verbindung von Traunstein über Neuötting nach Landshut zu gefährden. „Für solche, welche die Terrainverhältnisse kennen, bedürfte es wohl keiner Beleuchtung, insbesondere der darin behaupteten Unwahrheit, es sei am linken Innufer von Rosenheim bis Mühldorf ohne erhebliche Hindernisse längs des Flusses oder auf dessen Hochufer eine Bahn zu führen, da aber vielleicht nur verhältnismäßig wenigen der verehrlichen Kammermitglieder Ortskenntnis in dieser Sache zu erlangen Gelegenheit gegeben war oder ist, so kann dennoch zur Beseitigung allenfalls durch jene Broschüre oder wie sonst immer erregter irriger Vorstellungen nachfolgend einige

Tatsachen anzuführen, nicht umgangen werden. Das linksseitige Ufer des Innstroms oberhalb Kloster Attel an bis herab gegen Mögling bei Klosterau wird von hohen, abschüssigen, vom Flusse hart bespülten Bergrücken, hie und da durch Tälchen durchschnitten, gebildet, dessen Gebilde aus Kalkstein-Gerölle und lehmigem Sand besteht." Man vergaß auch nicht, daran zu erinnern, daß die Handelsstädte am Inn nur solange blühten, wie der Inn als Wasserstraße benutzt wurde und solange die Landwege „ungünstiger benutzbar waren." Diese Zeit sei vorüber und außerdem müsse man daran erinnern, „daß der älteste Handelsweg schon zur Römerzeit in der Richtung von Süd nach Nord durchs Traun- und Alztal nach Ötting ging und nur in der Richtung von Ost nach West ein solcher von Salzburg nach Seebruck und Pfunzen" bestand und die Grafengeschlechter des Chiemgaus die Klöster Ötting, Seon und Baumburg „längst gegründet hatten, bevor die Burgflecken Rosenheim und Wasserburg entstanden. Nur darin haben die Vertreter Rosenheims recht, daß die Entfernung dieses Ortes von Neuötting längs des Inn kürzer als über Traunstein ist. . . . So muß es, ohne das gerade auf die juristischen Grundsätze des *prior tempore potior jure* . . . sich gestützt zu werden braucht, immerhin befremden, daß das königliche Staatsministerium fragliche Bahn den beiden vor ihr beantragten nicht vor-, sondern nachgestellt hat. . .". Man möge daher in erster Linie und vorrangig die Linien Traunstein – Neuötting, München – Simbach, Landshut – Erharding und Simbach – Neuhaus in den Gesetzentwurf aufnehmen.⁹⁾

Mit dieser Attacke gegen die Rosenheimer und Wasserburger Interessenten reagierten die Traunsteiner Ratsherren auf eine umfassende Petition des Stadtmagistrates Wasserburg vom 29. Mai 1863 an den König von Bayern. Darin wiesen die Ratsherren Wasserburgs zunächst darauf hin, daß Seine Majestät im letzten Landtagsabschiede angekündigt habe, dem nachfolgenden Landtage aufgrund der angeordneten Recherchen eine Mitteilung über den künftigen Ausbau des Schienennetzes in Bayern zu geben. Die Notwendigkeit zusätzlicher Bahnverbindungen sei ohne weiteres an den vielen Projekten und Gesuchen abzulesen. Allerdings sei daraus auch, besonders bei den Beteiligten der Linie Rosenheim – Schärding, die Besorgnis entstanden, keine Berücksichtigung zu finden. „Diese Besorgnis teilt insbesondere die Stadt Wasserburg, welche schon einmal durch eine Eisenbahn, die sie nicht berührte – die München Rosenheim – Salzburger Bahn – aus ihrem uralten Verkehr hinausgeworfen wurde und dadurch die empfindlichsten Verluste erlitt,

Wasserburg am 29. Mai 1863.

Euerer
Milde & Güte.

Ich
habe Majestät
Ihr König. nun

Allenhochachtungsvollsten
König!
Allenhochachtungsvollsten König. nun!

Satzung
in

Münster

Allenhochachtungsvollsten

Antrag des

Kaufmanns

Lith. des

in der

die

in der

in der

die

Ich habe die Ehre, Ihnen zu danken, dass Sie
die Sache der Wasserburger Bürger in die
Hände genommen haben, und ich hoffe,
dass Sie die Sache der Wasserburger Bürger
mit der gleichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit
behandeln werden, wie Sie die Sache der
Wasserburger Bürger in der letzten Sitzung
behandelt haben. Ich habe die Ehre, Ihnen
zu danken, dass Sie die Sache der Wasserburger
Bürger in die Hände genommen haben, und ich
hoffe, dass Sie die Sache der Wasserburger
Bürger mit der gleichen Sorgfalt und
Aufmerksamkeit behandeln werden, wie Sie
die Sache der Wasserburger Bürger in der
letzten Sitzung behandelt haben.

Ich habe die Ehre, Ihnen zu danken, dass Sie
die Sache der Wasserburger Bürger in die
Hände genommen haben, und ich hoffe,
dass Sie die Sache der Wasserburger Bürger
mit der gleichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit
behandeln werden, wie Sie die Sache der
Wasserburger Bürger in der letzten Sitzung
behandelt haben.

nun aber neuerdings bedroht ist, vom vaterländischen Schienennetze unberührt zu bleiben. Angesichts dieser mit schweren Folgen drohenden Gefahr wendet die alte und getreue Stadt Wasserburg verantwortungsvoll ihre Blicke auf ihren allgeliebten Landesvater. . . Die Stadt Wasserburg setzt ihre Hoffnungen auf etwas Höheres, auf ein uraltes Versprechen eines seiner Landesfürsten und wirft sich jetzt Euer Majestät zu Füßen, um die Einlösung desselben zu erbiten. Es war nämlich eine Zeit, da die Stadt ein Recht und Privilegium darauf hatte, daß das Reichenhaller Salz von Kufstein bis Ötting an keinem anderen Orte als in Wasserburg über den Inn geführt und niedergelegt werden durfte, was der Stadt durch einen Freibrief des durchlachtigsten Herrn Herzogs Ludwig von Bayern vom „Pfünztag Marie Magdalena 1529“, wovon wir hier eine Abschrift anfügen, aufgrund eines schon viele Jahrhunderte bestandenen Brauches und Herkommens neuerdings für ewige Zeiten bestätigt und beurkundet wurde, nachdem schon durch allerhöchst landesherrlicher Begnadigung vom Samstag Quasimodogeniti des Jahres 1439 wie die anruhende Abschrift zu entnehmen gibt, aus Erkenntlichkeit für die unserem Fürstenhause geleisteten Kriegsdienste unserer Stadtkammer der sogenannte Salzscheibenpfennig . . . ewiglich verheißen und verbrieft worden war.

Wie jedoch von Hefners Chronik von Rosenheim im allgemeinen in Übereinstimmung mit den Urkunden unseres Archivs richtig erzählt, gingen diese Vorrechte durch den Wetteifer der Rosenheimer für die Stadt Wasserburg zeitweise wieder verloren, bis endlich der Streit durch Bescheid Seiner Durchlaucht des Herrn Herzogs Albrecht in Bayern vom 19. August 1559 Zeuge der beiliegenden Urkundsabschrift dahin entschieden wurde, daß die Wasserburger fürderhin die vier, aber die Rosenheimer allein einen fünften Teil Salz zu Traunstein abheben. Warum es dabei nicht bis zur Stunde sein Verbleiben hatte, kann aus unserem Archive nicht ermittelt werden. Doch wurde noch im Jahre 1818, als das Gemeindevermögen der Stadt Wasserburg dem Magistrate überwiesen wurde, der durchschnittliche Jahresertrag des Salzscheibenpfennigs auf 1112 fl 40 kr berechnet.

Wohl hatte sich diese bedeutende Rente im Laufe dieses Jahrhunderts durch das wachsende Übergewicht der Rosenheimer Rente mehr und mehr gemindert, als aber zufolge höchsten Reskripts Euer Majestät Staatsministerium der Finanzen vom 16. Febr. 1861 die königliche Salzfactorie in Wasserburg aufgehoben wurde, wozu die Rosenheimer Bahn Veranlassung gab, war für Wasserburg diese

reiche Quelle des Erwerbs, ja des Wohlstands ganz versiegt. . . . Auch ist den Wasserburgern nicht allein das Salzerträgnis und das Salzfuhrwerk zu Verlust gegangen, indem die durch Rosenheim ziehende München – Salzburger Eisenbahn auch allen übrigen Verkehr an sich zog, der unsere bislang an einer Weltstraße gelegenen Stadt zum Wohlstande emporschwang, so daß die Stadt alle Kräfte aufzubieten hat, um ihren Verfall abzuwenden. Dieß wird aber nur dann gelingen, wenn sie wieder an eine Weltstraße gelangt, wieder in das Verkehrsnetz gezogen wird. . . . Die Stadt Wasserburg sieht die Gewährung dieser Bitte als eine Lebensfrage an und hofft dieselbe neben den allgemein dafür sprechenden Gründen auch deshalb, weil Euer Majestät erhabenster Vorahne, der durchlauchtigste Herr Herzog Albrecht von Bayern solche Erhöhung selbst verheißen haben, der sich allerhöchst derselbe in dem oben erwähnten Rechtspruche vom 19. August 1559 wörtlich also vernehmen ließen :

„Würde also sich künftiglich zutragen, welches Got mit seinen Gnaden verhueten wolle, daß der Pronnen oder Ausgang in Abfall kham und sich befuehnte, daß der Salzausgang auf der ainigen Straß fueglich und unverhindlich befuedert werden khunt, alsdann soll denen von Wasserburg bevorstehen, unseren genedigen Fürsten und Herrn Irer angezogenen Freyheiten wieder untertäniglich zu erinnern und um genediges Einsehen anzuhalten. Welches dann zu thun seiner fürstlichen Genaden in Alleweg für gesetzt sein solle.“

Da nun wirklich das Salz nur mehr auf der einen Straße über Rosenheim befördert wird, so wagen wir von Wasserburg es, Eure königliche Majestät als unseren allergnädigsten Fürsten und Herrn an unsere mit Gut und Blut erkaufte Freiheit alleruntertänigst zu erinnern und in allertiefster Ehrfurcht vorzustellen, wie die Stadt Wasserburg Ersatz für ihre großen Verluste zu finden hoffe, wenn sie durch eine Eisenbahn wieder mit dem Vaterlande und der Welt in Verbindung gebracht würde.“

Es wird schließlich noch darauf hingewiesen, daß eine Linie von Rosenheim aus über Wasserburg nach Norden den Verkehr von der Lombardei bzw. von Venedig nach Böhmen und weiter nach Norden erheblich abkürzen und eine einzig sinnvolle Nord-Süd-Verbindung herstellen würde. Man bitte deshalb Seine Majestät, „eine die Stadt Wasserburg berührende Bahnlinie von Rosenheim nach Schärding bzw. Straubing in den Gesetzentwurf aufzunehmen.“¹⁰⁾

Mit dieser Petition hatten der Magistrat unter dem Vorsitz von Bürgermeister Schweighart und der Vorsitzende des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten, Rottmaier, einen im Grunde uner-

hörten Vorstoß unternommen. Sie nahmen Bezug auf Privilegien und Rechte, die der Stadt vor Jahrhunderten eingeräumt worden waren und hielten dem Regenten nicht mehr und nicht weniger vor, als daß das Alte Recht geachtet werden und die Stadt auf ihren Privilegien beharren müsse. Ob die Petition jemals dem König unter die Augen kam, läßt sich nicht mehr feststellen; leider ebensowenig die Reaktion der zuständigen Behörden zu einer Zeit, zu der zahllose Petitionen mit den unterschiedlichsten und verwegensten Begründungen eingerichtet wurden : Sie blieb unbeantwortet.

Das Gesetz vom 5. Oktober 1863 jedenfalls griff aus den zahllosen Projekten für das östliche Bayern nur den Bau einer Staatsbahn von München nach der Ostgrenze auf und stützte sich insoweit auf das Gutachten der Generaldirektion der Verkehrsanstalten vom 27. Mai 1863, das alternativ vorgeschlagen hatte, entweder eine Bahn von der Großhesseloher Brücke in gerader Richtung über Hohenlinden und durch das Isental Richtung Neuötting, Simbach, Neuhaus bis Schärding zu führen oder statt durch das Isental über Haag, Kirchdorf Richtung Mühldorf, Winhöring und Neuötting. Damit lag die in Aussicht genommene Trasse einer weiteren Ost-West-Verbindung in ihren Grundzügen fest und wurde nach weiteren Modifikationen im Laufe der Planung in den Jahren 1870/71 gebaut.

3) Die Alternative : eine Nord-Süd-Bahn

In dieser Zeit wurde, soweit ersichtlich, zum ersten Mal ein Gesichtspunkt in die Diskussion eingebracht, dem später entscheidende Bedeutung zukommen sollte : Der Nord-Süd-Verkehr, bisher ziemlich umständlich geführt und fast nur von nationaler Bedeutung, solange die Alpen dem Eisenbahnbau als Sperriegel entgeganstanden, konnte nach der Herstellung der Brennerbahn für ganz Mitteleuropa wichtig werden. Lange Zeit hatte man den Österreichern den Bau einer Eisenbahn über den Alpenhauptkamm nicht zugetraut und sah sich nun plötzlich der Situation gegenüber, daß die Schienenverbindung mit den Mittelmeerhäfen früher fertiggestellt war als die direkte Weiterführung der Bahn nach Norden zum Anschluß an das europäische Hauptstreckennetz.^{10a)} Die deutschen Länder gerieten unerwartet in Zugzwang und vor allem das Königreich Bayern mußte die Weiterführung der plötzlich zur Hauptstrecke gewordenen Bahn Innsbruck – Kufstein – Rosen-

heim nach Norden sicherstellen. Venedig und Genua, Mailand und Verona wurden plötzlich benachbarte Handelsstädte und Seehäfen. Die nationalen und europäischen Wirtschaftsinteressen forderten umgehende Reaktionen: Die seitherigen Planungen waren von der Entwicklung des Bahnbaues überholt worden und zwangen zum Handeln. Es mußte sich zeigen, inwieweit die internationale Handelspolitik den Anliegen der Innstädte Rechnung tragen konnte oder wollte.



Die Brennerbahn am Brennersee ca. 1870 (zeitgenössischer Stich von Kurz)

Das Projekt der Nord-Südbahn erhielt dadurch ganz neue Aspekte. Die Städte Landshut und Straubing bemühten sich nun ebenfalls um die Trassenführung dieser Bahn, die auf jeden Fall von Rosenheim ausgehen sollte. Die Stadt Straubing hatte in der Absicht, eine Inntalbahn weiterzuführen, schon 1863 den Versuch unternommen, die zwischen Rosenheim und Straubing gelegenen Städte in einem Komitee zusammenzufassen und damit die organisatorischen Voraussetzungen für Projektierung und Bau zu schaffen. Das Ergebnis der insgesamt zweijährigen Bemühungen und Arbeiten wurde in einer Petition vom 25. April 1865 zusammengefaßt und Seiner Majestät mit dem Antrag vorgelegt, eine Eisenbahn von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf zum Anschlusse an die München – Simbacher Bahn zu bauen und gleichzeitig beim nächsten Landtag den Bau einer Eisenbahn von Mühldorf über Landau an der Isar nach Straubing zu beantragen.¹¹⁾



Die Brennerbahn bei Sterzing ca. 1870 (zeitgenössischer Stich von Kurz)

In dieselbe Zeitspanne fallen auch die Bemühungen der Stadt Landshut, eine Anbindung an das Eisenbahnnetz zu erreichen.

Der Stadtmagistrat Landshut hatte zunächst auf den Bau der zusammen mit den Traunsteiner Interessenten projektierten Bahn von Neuötting über Neumarkt-St. Veit nach Landshut gehofft und noch im Jahre 1863 dieses Projekt energisch gegenüber der Kammer der Abgeordneten, dem Handelsministerium und der Ostbahngesellschaft vertreten. Nun mußte das provisorische Eisenbahnkomitee Landshut möglichst schnell aktiv werden, war doch aufgrund der Bestrebungen des Straubinger Komitees die Gefahr abzusehen, daß die Kreishauptstadt Landshut vom überregionalen Verkehr ausgeschlossen bliebe, sofern die Verbindung zwischen Rosenheim und Straubing hergestellt und damit auch das Projekt der Verbindung Neuöttings mit Landshut hinfällig würde. Das provisorische Komitee stellte daher mit Schreiben vom 29. April 1865 an das Staatsministerium des Handels und der Öffentlichen Arbeiten die Bitte, einen Verein bilden zu dürfen und bat, ihn zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten zu ermächtigen. Zur Begründung wurde angeführt, daß eine sinnvolle Nord-Süd-Verbindung unter Einbeziehung der demnächst fertiggestellten Brennerlinie nur über Rosenheim gehen könne. Während durch die Strecken der Ostbahngesellschaft die Verbindung mit Hamburg, Berlin und Leipzig schon bestehe, sei im Süden zwischen Landshut und Rosenheim noch eine Lücke vorhanden.¹²⁾

Damit geriet nun der Stadtmagistrat Wasserburg in einen unangenehmen Gewissenskonflikt: Als Angehöriger des Hauptkomitees Straubing konnte er nicht gleichzeitig auch die Landshuter Interessen vertreten. So wurde das Memorandum des Magistrats der niederbayerischen Kreishauptstadt vom 1. Mai 1866 mit wohlwollender Zurückhaltung aufgenommen. Sie wies darauf hin, daß das deutsche Eisenbahnnetz allein durch eine Bahn von Landshut über Wasserburg nach Rosenheim sinnvoll ergänzt werden könne. Man möge deshalb „gefälligst ein Filialkomitee zur Unterstützung und Ausführung des die Gegend berührenden Bahnprojektes errichten oder die Funktionen eines solchen selbst übernehmen. . . . Zur teilweisen Bestreitung der unvermeidlichen Kosten für Regie und Projektionsarbeiten auf den noch nicht nivellierten Tracen sei dem Filialkomitee einen Kredit aus Kommunalmitteln zu gewähren.“ Die Stadt Wasserburg verhielt sich abwartend und wies darauf hin, daß der Magistrat sich dem Eisenbahnkomitee Straubing verpflichtet fühle, allerdings sei „man sehr gerne bereit, dem jenseitigen Antrag sogleich beizutreten“¹³⁾, wenn die zuerst ins Auge gefaßte Trasse keine Aussichten auf eine Verwirklichung mehr böte oder das Komitee Straubing seine Absichten aufbe.

Die Notwendigkeit einer Entscheidung zwischen den beiden Alternativen zeigte sich früher, als erwartet worden war. Zunächst entbrannte eine heftige Zeitungsfehde über die zweckmäßigste Trassenführung der Nord-Süd-Linie. Der Kurier für Niederbayern nahm in seinen Ausgaben vom 19./20. und 21. März 1867 zugunsten der Linie Rosenheim – Wasserburg – Landshut Stellung, während der Bayerische Kurier vom 24. April 1867 versuchte, Landshuter Argumente zu entkräften: „Der ganz falsche Standpunkt des Landshuter Programms spiegelt sich klar in der Absurdität, daß die niederbayerische Hauptstadt eine oberbayerische Bahn beantrage. . . . Der ärgste Nativismus hätte die gute Stadt bewahrt, vor solchem Akt mittelalterlicher Städte, Eifersucht und Arroganz, vor diesem Fahrwasser des selbstüchtigen Doktrinarismus, der in der Eingabe um die Landshut – Rosenheimer Bahn, diesem beweinenwerten Knechtungsversuch gegen das Unterland gipfelte.“ Auch ein Leserbrief in der Augsburgener Abendzeitung vom 2. Mai 1867 griff in diese Diskussion ein, um „die niederbayerische Eisenbahnwüste aufzuschließen“ und betonte besonders, daß schon 1863 das Straubinger Zentralkomitee versucht habe, den „höchst mangelhaften und ungenügenden Eisenbahnverkehr . . . in Verbindung mit der Brennerbahn in der Richtung von Süden nach Norden auszuregulieren. . . .“

Nachdem schließlich Ende März 1867 die Städte Erding, Moosburg, Rosenheim, Grafing und Ebersberg einen Abgeordneten damit beauftragt hatten, die Erbauung einer Eisenbahn von Rosenheim über Grafing – Ebersberg – Erding und Moosburg zum Anschluß an die Ostbahn zu fordern, und der Stadtmagistrat Traunstein erneut sein altes Projekt in die Diskussion brachte ¹⁴⁾, setzte sich Bürgermeister Palmano von Wasserburg mit Bürgermeister Dr. Gehring von Landshut, dem entscheidendsten Verfechter der Landshuter Trasse, in Verbindung und verabredete für den 18. August 1867 ein Treffen in München.

Die Zeit drängte und forderte eine Entscheidung. Es war nicht unbekannt geblieben, daß sich der Bayer. Landtag aufgrund der vom König versprochenen Kabinettsvorlage in absehbarer Zeit abschließend mit dem Problem des Eisenbahnbaus im südöstlichen Bayern befassen würde. Der Gewissenskonflikt, in den die Wasserburger durch die widersprüchlichen Bestrebungen des Straubinger und des Landshuter Komitees geraten waren, mußte entschieden werden. Die Bürgermeister Palmano und Dr. Gehring kamen in München zusammen. Noch während der Reise Palmanos beschäftigte sich der Stadtmagistrat Wasserburg mit den Konsequenzen des bevorstehenden Treffens und schickte am 18. 8. 1867 folgendes Telegramm an die Hoteladresse des Bürgermeisters: „Beschluß. Am Projekt Straubing festhalten, jedoch bei günstigen Chancen von Landshut an Landshut anschließen und dahin wenden, wo für uns besser Aussicht vorhanden ist. Wasserburg, 18. Aug. 1867. Magistrat.“ ¹⁵⁾ Damit hatte der Bürgermeister zwar weitgehend freie Hand für seine Gespräche erhalten, die endgültige Entscheidung mußte jedoch den Gemeindegremien vorbehalten werden. Deren Entscheidung fiel auf einer gemeinsamen Sitzung von Magistrat und Gemeindebevollmächtigten am 27. Aug. 1867. „... Nach gegenseitiger Besprechung und reiflicher Erwägung aller Verhältnisse“ wurde vereinbart: „daß man sich neben Aufrechterhaltung der mit dem Bahnkomitee Rosenheim – Straubing – Cham abgeschlossenen Übereinkunft, auch an der Linie Rosenheim – Wasserburg – Haag – Dorfen – Landshut beteiligen, resp. die allenfalls nötigen Zahlungen dahin leisten wolle, von dem Grundsatz ausgehend, daß unter allen Umständen eine Eisenbahn in die nächste Nähe von Wasserburg geführt werden soll.“ ¹⁶⁾

Die Wasserburger Magistratsräte und Gemeindebevollmächtigten konnten freilich kaum ahnen, wie weit die Überlegungen der staatlichen Behörden unter dem Zwang der Verhältnisse in der

Eisenbahnsache bereits gediehen waren. Aufgrund eines Berichtes der Generaldirektion der königlich-bayerischen Verkehrsanstalten vom 30. Aug. 1866 zur Frage des Baues von sog. Zweig- oder Vizinalbahnen erteilte das Handelsministerium am 19. Mai 1867 der Generaldirektion den Auftrag, alles zu unternehmen, um im Rahmen einer Planung eine Reihenfolge der noch zu projektierenden und zu bauenden Bahnen festzulegen, die schließlich vom nächsten Budgetlandtage als Gesetzentwurf zur Vervollständigung des bayerischen Staatsbahnnetzes behandelt werden sollte. Als besonders wichtige Hauptbahnen sollten nach Ansicht des Handelsministers „nach der heutigen Entwicklung des Verkehrs“ in den Landesteilen diesseits der Donau insgesamt 9 Strecken gebaut werden, darunter eine Bahn „von der Ostbahn in Straubing, Geiselhöring oder Landshut abzweigend zur Verbindung mit Rosenheim.“ Diese Weisung des Ministers enthielt aber nicht nur die grundsätzliche Entscheidung für die Planung der wichtigsten Strecken – wobei bemerkenswert ist, daß der Trassenstreit Rosenheim – Landshut oder Rosenheim – Straubing noch nicht vorentschieden wurde – sondern auch weitere Grundsätze, deren Tragweite sich erst im Laufe der Jahrzehnte nach 1870 auswirken sollten. Nachdem nämlich das Handelsministerium über das Ministerium des königlichen Hauses und des Äußern erfahren hatte, daß in Frankreich die den Vizinalbahnen vergleichbaren Strecken durch die Departements oder die Gemeinden, mit oder ohne Beteiligung der interessierten Grundeigentümer oder durch Konzessionäre unter Beteiligung der Departements oder der Gemeinden gebaut würden, machte man sich diese Auffassung zu eigen. Der Generaldirektion wurde erklärt, daß man den zahlreichen Anforderungen an den Staat, Bahnen von nur lokalem Interesse bauen zu lassen, auf die Dauer nur durch ein Mittel begegnen können, nämlich durch die „Zuziehung der beteiligten Gemeinden zu den Opfern, welche derartige Verkehrsmittel erheischen. Schon jetzt sind die Distrikte genötigt, sich ihre Distriktsstraßen selbst zu schaffen und zu unterhalten. Es wird deshalb keine übermäßige Anforderung sein, wenn man jenen Distrikten, welche statt der Distriktsstraßen Bahnverbindungen zu erlangen trachten, zumutet, daß sie für diese wenigstens das gleiche leisten, wie für die Distriktsstraßen. Jeder Distrikt, welcher sich bereit erklärt, den für eine Zweigbahn nötigen Unterbau . . . herzustellen, hat Aussicht auf Erlangung einer Zweig- oder Vizinalbahn“. Der Staat werde voraussichtlich aus einem Eisenbahnfond die Hälfte des Oberbaues, die Kunstbauten und die Hochbauten samt den Betriebsmaterialien be-

streiten.¹⁷⁾ Als Beispiel für eine solche Zweigbahn nannte das Handelsministerium unter anderem auch die Bahn von Traunstein über Trostberg nach Altötting und erteilte zugleich den Auftrag, „. . . für die . . . bezeichneten Strecken von . . . Rosenheim zum Anschluß an die Ostbahn . . . generelle Projekte und Kostenanschläge durch die Bauabteilungen herstellen zu lassen und nach Maßgabe der Vollendung der Elaborate zur Vorlage zu bringen. Als äußerster Termin für die Vollendung dieser Vorarbeiten muß mit Rücksicht auf die Nähe des Budgetlandtages der 1. August 1867 bezeichnet werden.“ Offensichtlich war jedoch die Generaldirektion nicht in allen Punkten mit der Ansicht des Handelsministers einverstanden. In einem Bericht vom 15. Juni 1867 wurde zunächst erklärt, daß die Entschließung des Handelsministeriums vom 19. Mai 1867 grundsätzlich mit den Anträgen der Generaldirektion vom 16. 10. 1860 und 14. 5. 1863 übereinstimme, daß man jedoch dafür halte, das Staatsbahnprinzip im Grundsatz beizubehalten mit Ausnahme der Strecken, die entweder zu den Vizinalbahnen gehörten oder die zwischen zwei ausschließlich einer Privatbahn angehörenden Stationen zu liegen kämen oder die zur Gänze Zweig- oder Privatbahnen seien. Danach käme aber die Strecke Rosenheim – Landshut in den Bereich der Staatseisenbahnbau- und Betriebsverwaltung und zwar, weil die Ostbahn auf weitere Linien als ihr durch die Gesetze von 1856 und 1861 überlassen seien, keinerlei Recht habe, „sohin auch auf diese Bahn keinen Anspruch überhaupt am wenigsten der Staatsregierung gegenüber erheben kann.“¹⁸⁾

Damit war ein neuer, fiskalischer Streitpunkt von grundsätzlicher Bedeutung entstanden. Es zeigte sich, daß das eingeführte Staatsbahnprinzip unzählige Forderungen erzeugt hatte, die der Fiskus auf keinen Fall würde befriedigen können. Es mußte ein Weg gefunden werden, die wichtigsten, ausschließlich aus Haushaltsmitteln zu bauenden Strecken festzulegen und die Forderungen nach weiteren, wirtschaftlich unbedeutenden zurückzudämmen, ohne das Prinzip selbst aufzugeben. Das von Frankreich bereits mit Erfolg angewandte Mittel der finanziellen Selbstbeteiligung von Interessenten wurde für erfolgversprechend gehalten.

4) Ein Zielkonflikt : Landshut oder Mühldorf?

Für die Wasserburger Bestrebungen konnte diese Entwicklung der Dinge äußerst ungünstige Folgen haben. Die Generaldirektion sah nämlich als wichtigste der in Aussicht zu nehmenden Staatsbahnen diejenige von Donauwörth nach Treuchtlingen an und als weitere eine von Rosenheim in nördlicher Richtung zum Anschluß an die Ostbahn. Diese sollte gleichzeitig mit einer vorgesehenen neuen direkten Strecke Rosenheim – München gebaut werden. Damit könnte das sonst unvermeidliche zweite Gleis der Bahn von München über Holzkirchen nach Rosenheim ersetzt und die unerträglich gewordenen Schwierigkeiten und Kosten der Befahrung des „Teufelsgrabens“ beseitigt werden. Die „ . . . Bahn von der Ostbahn in Straubing, Geiselhöring abzweigend zur Verbindung mit Rosenheim würde hiemit wegfällig.“¹⁹⁾ Eine Verwirklichung dieser Pläne hätte bedeutet, daß die bisherigen Bemühungen aller Komitees zwischen Wasserburg und Straubing vergeblich gewesen wären und der wenige Jahre zuvor aufgetauchte Plan einer Verbindung von Rosenheim mit Landshut über Grafing alle bisherigen Bestrebungen zunichte machte. Die Gefahr war groß, denn diese neue Trasse konnte für sich in Anspruch nehmen, die seit Eröffnung der München – Rosenheimer Linie aufgetretenen technischen Schwierigkeiten zu beseitigen und damit zusammenhängend gleichzeitig eine der längst geforderten Nord-Süd-Bahnen herzustellen.

Die seit Jahren überlastete Bahnstrecke München – Rosenheim war nämlich nicht in der Lage, auch noch den Brennerverkehr aufzunehmen. Das notwendige neue Bahngleis, das auch über Kirchseeon, den Ort einer der wichtigsten Fabriken für Eisenbahnschwellen führen sollte, hätte zugleich als Teil der Nord-Süd-Linie ausgebaut werden können.

Nun erschöpfte sich allerdings mit diesen Hinweisen noch nicht der Auftrag, den die Generaldirektion durch den Handelsminister im Auftrag Seiner Majestät erhalten hatte, nämlich eine Bahnverbindung zwischen Rosenheim und der (privaten) Ostbahn vorzuschlagen. So wurde für diese immerhin am zweitwichtigsten gehaltene Strecke im Nachgang zum ersten Bericht am 3. Aug. 1867 und dann wiederum am 24. Aug. 1867 jeweils eine Planänderung nachgereicht und zwar zunächst das Projekt Rosenheim – Haag – Landshut, in dem darauf hingewiesen wurde, daß die Geländeverhältnisse ebenso schwierig seien wie für eine Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf – Geiselhöring oder Straubing mit Steigungen von 1 : 100; im

Bericht vom 24. Aug. 1867 wurden die vorgelegten Untersuchungen der Strecken von Rosenheim nach Mühldorf, von Mühldorf nach Geiselhöring oder Straubing und von Rosenheim über Haag nach Landshut ergänzt durch den favorisierten Vorschlag einer Bahn von Rosenheim über Erding nach Landshut. „Eine Vergleichung der von Rosenheim ausgehenden Hauptvarianten vom technischen Standpunkt aus haben wir uns erlaubt, der technischen Beschreibung anliegenden Projekts beizufügen, . . . um erkennen zu lassen, daß von allen untersuchten und projektierten Linien von Rosenheim zum Anschlusse an die Ostbahn, nur die letzere über Erding nach Landshut einen billigen Bau und Betrieb ermöglicht. . . Die ermittelte Linie führt von Rosenheim über Ostermünchen und Grafing nach Kirchseeon. Bei Eglharting, traversiert die Braunauer Bahn im Stationsplatze Schwaben und erstreckt sich an Erding und Wartenberg vorbei mit Überschreitung des Isentals bis zur Ostbahn bei Landshut.“ Es wird dann noch auf die großen Vorteile dieser Linie hingewiesen, einmal weil sie technisch leichter und mit geringeren Steigungen zu bauen sei und zum anderen, weil sie zugleich die längst geforderte und notwendige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen München und Rosenheim bringe ²⁰).

Damit sprach im Grunde alles gegen Wasserburg : Technik, Verkehr und Wirtschaft verlangten eine westlichere Linienführung. Die Topographie begünstigte die Trasse der Fachbehörde und die Zeit arbeitete gegen die Stadt am Inn, denn die zahllosen Eingaben und Bemühungen von Städten und Komitees, die Vorsprachen von Abgeordneten und Deputationen konnten das in Aussicht genommene Gesetzgebungswerk nicht mehr verzögern oder verhindern.

Am 2. November 1867 lag der materielle Teil des vorgesehenen Gesetzes, „die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen betreffend,“ vollständig ausgearbeitet vor, waren die vorgeschlagenen Trassen in groben Zügen untersucht und im Gelände aufgenommen. Für die Varianten der Nord-Süd-Linie, die von Rosenheim ausgehen sollte, war ermittelt worden, daß das Projekt Rosenheim – Mühldorf eine Gesamtlänge von 16,1 Stunden hätte und bei einer Höhendifferenz der Endpunkte von 117 Fuß, einer Gesamtsteigung von 298 Fuß und einer Maximalsteigung von 1 : 200 Gesamtkosten von 8,5 Mio. Gulden verursachen würde. Das Projekt von Rosenheim nach Landshut über den Soyensee und Haag hätte bis zur Wasserscheide zwischen Isen und Inn bei Mühldorf ab Rosenheim 397 Fuß zu überwinden und läge dort am höchsten Punkt 580 Fuß höher als Landshut. Das Projekt Rosenheim –

Erding – Landshut könnte daher mit den weitaus geringsten technischen Schwierigkeiten und einem verhältnismäßig geringen Umweg (bei 25,1 Stunden Länge eine halbe Stunde mehr als der Weg über Haag) die bekannten Probleme besser lösen.

Im Ergebnis wurden von den 27 ausgearbeiteten Projekten ²¹⁾ für den Gesetzentwurf, so wie ihn die Generaldirektion vorlegte, noch 16 Eisenbahnlinien als Staatseisenbahnen zur Ausführung vorgeschlagen, darunter auch eine von Rosenheim ausgehende, nach Norden führende Eisenbahn.²²⁾

Von besonderem Interesse sind die Motive zu diesem Gesetzentwurf. Sie schildern erstmals zusammenfassend und aus der zeitlichen Distanz von 30 Jahren die Anfänge des Eisenbahnwesens in Bayern von Amts wegen: „Bei Beginn des Eisenbahnbaues in Bayern war die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels noch nicht genügsam erkannt, um schon damals den Einfluß zu bemessen, den es auf die wirtschaftlichen Interessen des Landes, den Austausch von Gütern im Innern . . . üben werde. Durchaus unter dieser Voraussetzung wäre es möglich gewesen, die Prinzipien festzustellen, welche bei der Anlage der in einem Lande zu bauenden Eisenbahnlinien maßgebend sind. Zuerst war es die Privatinitiative, welche die Schaffung der Eisenbahnen in Angriff nahm. Allein bald zeigte sich, daß die hierfür nötigen Kapitalien nicht ohne Beihilfe des Staates zu beschaffen seien.“²³⁾ Es wird dann weiter begründet, weshalb nun aus den ursprünglich vorgesehenen 27 Linien nur insgesamt 16 vorrangig verwirklicht werden sollten. Für die Strecke Salzburg – München „ . . . muß es als Pflicht der Staatsregierung bezeichnet werden, die Betriebsschwierigkeiten auf der Linie Rosenheim – München zu beseitigen, da dieselben so groß sind, daß sie schon unter den heutigen Verhältnissen insbesondere bei großen Getreidekonjunkturen der Transportfähigkeit . . . zu enge Grenzen ziehen.“²⁴⁾ Weiter heißt es: „Die direkte Bahnführung Rosenheim – München veranlaßt aber notwendig die Erörterung der Frage über die Fortsetzung der Kufstein – Rosenheimer Bahn in direkt nördlicher Richtung. Zu dieser Route sind mehrere Alternativlinien in Aussicht genommen worden. . . . Abgesehen von der Linie Rosenheim – Mühldorf, welche für sich selbst volle Berechtigung für die Aufnahme in ein Bahnnetz hat, in dem sie nicht nur Niederbayern mit dem Süden in Verbindung setzt, sondern die Verbindung mit der Braunau – Neumarkter Bahn selbst gegenüber der Linie Wels – Salzburg – Rosenheim unendliche Vorteile bietet, würde die Fortsetzung der Rosenheim – Münchner Bahn von Kirchseeon aus nach Landshut aller-

dings den Weg für den Verkehr von Süden nach Norden wesentlich kürzen.“²⁵⁾ Damit war also die Frage noch nicht entschieden, ob Wasserburg tatsächlich an das Bahnnetz angeschlossen werden würde oder nicht. Es stand nur fest, daß die vorläufigen Endpunkte einer Nord-Süd-Bahn auf jeden Fall Rosenheim und Landshut oder Mühldorf sein würden.

So war es noch nicht zu spät, als am 14. Nov. 1867 das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten in Wasserburg den Stadtmagistrat um weitere Aktivitäten bat: „Nach den neuesten Erfahrungen läßt sich befürchten, daß Wasserburg außer dem Bereich der Eisenbahnen zu liegen kommt. In Anbetracht dessen hat das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten beschlossen, an den verehrlichen Magistrat folgenden Antrag zu stellen:

1. Verehrlicher Magistrat möchte gleich andern Städten und Ortschaften bezüglich unseres Projektes sich der Presse bedienen.
2. möchte verehrlicher Magistrat eine Petition an die Kammer der Abgeordneten verfassen, darin speziell den Verkehr Wasserburgs zu deklarieren (überzeugend), daß der Mehrkostenbetrag unserer Route gegen Grafing, Ebersberg und Moosburg durch die Rentabilität gedeckt werden wird.
3. soll die Adresse (Petition) durch eine Deputation von zwei oder drei Herren überreicht werden und
4. hätte die Deputation länger in München zu bleiben und sich Kräfte der Abgeordnetenkammer für unser Projekt zu gewinnen.“²⁶⁾

Zu diesem für damalige Verhältnisse massiven Vorgehen sah man sich nicht zuletzt deshalb veranlaßt, weil Bürgermeister Dr. Gehring aus Landshut seit Monaten auf den Ernst der Lage hingewiesen hatte und dank seiner guten Beziehungen um die Schwierigkeiten einer Bahnführung über Wasserburg wußte. Unter seinem Einfluß hatten auch der Stadtmagistrat am 6. 9. 1867 und die Gemeindebevollmächtigten am 10. Sept. 1867 beschlossen, „sich von dem Straubinger Komitee gänzlich loszusagen und sich dagegen unbedingt an das Komitee Landshut anzuschließen“²⁷⁾, zumal Dr. Gehring dem Bürgermeister von Wasserburg bei einem Treffen wenige Tage zuvor erklärt hatte, daß die Bahn Rosenheim – Mühldorf – Cham wenig Aussicht auf Verwirklichung habe, während die Linie Rosenheim – Wasserburg – Landshut ohne Zweifel realisiert werde. Der Stadtmagistrat erklärte sich bereit, die erforderlichen Unkosten anteilig zu tragen und sich bei den an der Strecke liegenden Gemeinden für eine Unterstützung einzusetzen. Zur Abfas-

sung einer umfangreichen, den Abgeordneten vorzulegenden Dokumentation ermittelte der Stadtmagistrat das erhoffte Verkehrsaufkommen, indem er aufgrund einer Umfrage die gesamte landwirtschaftliche und gewerbliche Produktion aufnahm und dabei feststellte, daß Wasserburg und seine nächste Umgebung jährlich nicht weniger als 643600 Zentner landwirtschaftliche Produkte in Verkehr und Handel bringe, 467100 Zentner „Fabrikate“ (Kalk, Gips, Ziegel, Bier, Wein, Käse, Kochsalz, Eisen usw.), 645000 Zentner Holz, 140500 Zentner Vieh (nämlich 10 400 Stück Ochsen, Kühe und Rinder, 10400 Kälber, 10000 Schafe, 5000 Schweine, 1000 Pferde), 45774 Personen mit 50351 Zentner Gewicht („hierunter ist die Menschenmasse, welche an Sonn- und Feiertagen, Wochen- und Jahrmarktstagen hierher kommt, nicht begriffen“), und schließlich auf dem Inn 903 200 Zentner. Das ergab unter Einbeziehung diverser Kleinmengen eine Gesamtsumme von 2 936 331 Zentnern angenommenem Beförderungsgewicht.²⁸⁾

Allerdings hatte sich auch gezeigt, daß von den Gemeinden, die von einer Streckenführung von Wasserburg nach Landshut berührt worden wären, außer dem Markt Dorfen keine einzige Interesse zeigte, „ein Umstand, welcher umso betrübender erscheint, als bekanntlich die Gegner in München, Partenkirchen und im bayerischen Hochgebirge die äußersten Anstrengungen machen, und ohne rege Beteiligung der adjacirenden Gemeinden die Gefahr des Scheiterns dieser Bahntrasse besteht.“²⁹⁾ Diesem Übelstand sollte die Konferenz vom 15. Okt. 1867 abhelfen, zu der der Stadtmagistrat Wasserburg eingeladen hatte. Doch drohte die gemeinsame Sache mit Landshut kurzfristig zu scheitern: Die Wasserburger fanden den vom Zentralkomitee Landshut „verlangten Zuschuß von 300 Gulden . . . ziemlich hoch und sieht man sich deshalb zu der Bitte veranlaßt, hierüber einige nähere Aufschlüsse anher gelangen zu lassen.“³⁰⁾ Ein solches Ansinnen fand nun wiederum Dr. Gehring höchst ungewöhnlich. Nachdem er im Schreiben vom 8. Oktober 1867 durch den Magistrat Landshut darstellen ließ, daß jede verbündete Gemeinde denselben Zuschuß leiste, Landshut für Denkschriften und Reisespesen, Annoncen usw. schon 1 500 Gulden Auslagen vorgestreckt habe und die Projektierungskosten noch bevorstünden, „glauben wir umso weniger bei einer wohlhabenden Kommune wie Wasserburg auf fernere Anstände zu stoßen, Adjacenten der Konkurrenzlinie Ebersberg – Erding froh wären, würden wir die Vertretung ihres Projektes übernehmen. Wir ersuchen deshalb baldmöglichst um Einzahlung der ersten Rate von 200 Gul-

den durch Postanweisung.“³¹⁾ Da sich Bürgermeister und Stadtmagistrat offensichtlich weiterhin schwerhörig stellten und die Möglichkeit bestand, daß die Wasserburger mit den Rosenheimern und den Straubingern wieder gemeinsame Sache machen könnten, hielt es Dr. Gehring für erforderlich, in einem persönlichen Schreiben an seinen Kollegen Palmano vom 28. Okt. 1867 auf folgendes hinzuweisen: „Ersuche ich um freundliche Einzahlung des zugesicherten Beitrages, um die laufenden, gegenwärtig nicht unbedeutenden Ausgaben bestreiten zu können. Sollte Wasserburg ungeachtet des erklärten Anschlusses Anstand nehmen, sich an unseren Bemühungen ferner zu beteiligen, so bitte ich uns das offen zu erklären. Jedenfalls nehme ich eine solche Trennung dann an, wenn innerhalb 8 Tagen der Zuschuß nicht geleistet worden sein sollte, und werde dann Erding beitreten. Mit vorzüglicher Hochachtung zeichne ich Ihr ergebener Collega Dr. Gehring.“³²⁾ Dieses Schreiben wirkte augenblicklich. Noch am Tage des Posteinganges wurden dem Magistrat Landshut 200 Gulden übersandt. Schließlich bestand die Forderung Landshuts zu Recht, denn schon am 8. Okt. 1867 hatte Dr. Gehring die Ausgaben belegt und als vorläufiges Ergebnis seiner Bemühungen folgendes mitgeteilt: Für das Projekt Rosenheim – Wasserburg – Landshut hätten sich die Handelskammern von Innsbruck, Bozen, Ulm, Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Verona, Ancona, Bologna und Venedig ausgesprochen, außerdem die Magistrate Rosenheim und Innsbruck und der Landesausschuß von Tirol. Die Eröffnung der Brennerlinie im Jahr 1867 war durch das Landshuter Komitee zum Anlaß genommen worden, die Fortführung der Bahn von Rosenheim aus nach Norden als wichtigen internationalen Handelsweg zu fordern. Das Komitee fand darin zusätzlich Unterstützung durch die Kaufmannschaft Berlin, durch ein Gutachten der Handels- und Gewerbekammer des Kreises Brixen, durch die Handelskammern Rotterdam und Hamburg, die Kaufmannschaft Stettin und die Chambre de Commerce et des Fabriques d’Anvers. Mit diesen Hilfstruppen und einer Informationsbrochüre wollte man die Argumente des Eisenbahnkomitees Straubing, die in einer Petition vom 19. März 1867 an die Abgeordnetenkammer enthalten waren, widerlegen. Letzteres stützte sich vor allem auf die Verbindung mit der Donaudampfschiffahrt in Straubing und auf die Verbindung von Tirol mit den böhmischen Kohlengruben bei Pilsen und Prag, da dem Kohlentransport ein entscheidender Wert beikomme. Die Verbindung nach Leipzig sei sowohl von Straubing als auch von Landshut aus nur über Regensburg mög-

lich. Der geringe Umweg über Straubing spielte keine Rolle, da nur 10 % der aus Italien und Tirol kommenden Güter in Richtung Leipzig weitertransportiert werden müssten.

Damit standen die Fronten fest, als das letzte Gefecht im Kampf um das Staatsbahngesetz des Jahres 1869 begann.

Nach Anhörung der Minister des Innern, des Krieges und der Finanzen begann es mit dem Signat Seiner Majestät vom 17. Jan. 1868 ³³⁾. „Ich genehmige die Beratung des Gesetzentwurfes im Staatsrate, in welchem Staatsminister von Schloer das Referat übertragen wird, dann die Vorlage des Entwurfes an die Kammer des Landtages.“ Für die Mitglieder des Landshuter Zentralkomitees galt es nun, wie Dr. Gehring dem Wasserburger Bürgermeister schon am 9. Jan. dargelegt hatte, „alle verfügbaren Kräfte in der Kammer aufbieten, damit das Ministerium nicht durchdringt, welches über Grafing nach München, und Benützung der Bahn München – Ingolstadt . . . bauen will. Komisch, daß man immer Böhmen als unser Endziel von Straubing, Deggendorf und Passau hinstellt, dasselbe Böhmen, das uns Deutsche so schimpflich behandelt! Nur unverdrossen; es geht schon.“³⁴⁾ In dieser Situation erwuchs dem Komitee unverhofft und unerwartet ein neuer und mächtiger Verbündeter in der Person Bismarcks. Er ließ dem Handelsminister von Schloer am 21. März 1868 durch den preussischen Gesandten in München vertraulich mitteilen, daß seit Eröffnung der Brennerlinie seiner Ansicht nach das Bayer. Eisenbahnnetz, „welches die Verbindung zwischen Norddeutschland und der Brennerlinie vermittelt, für die diesseitigen Interessen eine erhöhte Bedeutung“ gewinne. Man habe gehört, daß entsprechend dem den Kammern zugeleiteten Gesetzentwurf beabsichtigt sei, „zum Zwecke der Abkürzung des Verbindungsgliedes zwischen der Brennerlinie und dem deutschen Eisenbahnnetz eine neue Bahn von Rosenheim nach München zur Ausführung zu bringen. Dieselbe scheint jedoch wesentlich nur durch das Interesse der nach dem Westen geplanten Verbindungen diktiert; den bisherigen Weg nach dem Norden über Holzkirchen wird sie nur um 1 1/4 Meile abkürzen. Von ungleich größerer Wichtigkeit für die Abkürzung der Verbindung nach dem Norden Deutschlands ist die Herstellung einer direkten Linie von Rosenheim nach Landshut. Nach den von der königlich bayerischen Regierung ihrer jüngsten Eisenbahnvorlage beigefügten Motiven läßt sich diese Verbindung von Rosenheim nach Landshut über Kirchseeon – Schwaben und Erding herstellen; . . . Für den bei weitem größten Teil des norddeutschen Bundesgebiets knüpft sich da-

gegen das lebhafteste Interesse an die Herstellung der Linie Landshut – Rosenheim. Ich habe keinen Grund zu zweifeln, daß auch bei der Eisenbahnpolitik Bayerns dieser größere und uneigennützigere Gesichtspunkt obwalte. Umso mehr müßte es überraschen, wenn in diesem Falle das Monopolinteresse der Staatsbahnen vorwiegende Berücksichtigung finden sollte, auch ich möchte daher annehmen, daß von der königlich bayerischen Regierung vielleicht die Wichtigkeit der Verkehrsbeziehungen zwischen Norddeutschland und Italien und die Lebhaftigkeit des Interesses, welches der Norddeutsche Bund an der Abkürzung des Weges nach der Brennerstraße nimmt, unterschätzt werde. Euer Hochwohlgeboren beauftrage ich daher, bei der nächsten sich darbietenden Gelegenheit, die königlich bayerische Regierung von dem lebhaften Interesse in Kenntnis zu setzen, welches wir an der erwähnten Abkürzung der Brennerlinie nehmen und ihr die erheblichen Interessen darzulegen, welche sich namentlich für die Industrie Norddeutschlands an die Herstellung einer möglichst direkten Linie nach der Brennerstraße knüpfen.“³⁵⁾ Nach dieser eindeutigen Äußerung waren die Mitglieder des Landshuter Komitees zuversichtlich und konnten auch bei den maßgebenden Personen, also insbesondere bei den Abgeordneten, eine günstige Stimmung feststellen.³⁶⁾

Trotzdem mußten die vielen Versuche, die in den Jahren 1867 und 68 unternommen wurden, um ein einheitliches Vorgehen in Ostbayern unter Zusammenfassung aller Kräfte zu erreichen, scheitern. Letzten Endes brachte die zutage tretende Uneinigkeit der Bahninteressenten zwangsläufig nur eine halbe Lösung. Lediglich das Eisenbahnkomitee Landshut hatte im Verlaufe einer gemeinsamen Sitzung aller ober- und niederbayerischen Eisenbahnkomitees am 15. Dez. 1867 im Kapellerbräu in München versucht, die Forderungen zu koordinieren. Bei der Abstimmung votierten die Komitees Straubing, Passau, Zwiesel, Deggendorf, Viechtach, Reisach, Rottal, Münster, Dingolfing, Frontenhausen, Kötzing, Gangkofen, Pfarrkirchen, Massing, Rottenburg, Laufen, Tittmoning, Burghausen, Mühldorf, Neumarkt und Rosenheim für den Antrag des Komitees Straubing, nämlich eine Bahn von Wasserburg über Mühldorf nach Neumarkt zu bauen und von dort aus fünf weitere Bahnen, darunter eine über Landshut nach Ingolstadt. Lediglich Wasserburg, Taufkirchen und Geisenfelden stimmten mit dem Hauptkomitee Landshut für die Errichtung einer direkten Bahnlinie von Rosenheim über Wasserburg nach Landshut³⁷⁾. Nach dem Scheitern des

Einigungsversuches agierten jede Interessenvertretung und jede Stadt für sich allein.

Bei diesem Stand der Sache, der für Wasserburg durchaus zu Hoffnungen berechtigte, brachte ein Wechsel im Amt des Wasserburger Bürgermeisters neue Unsicherheit, denn plötzlich brach der alte Streit wieder aus, ob man sich für Landshut oder für Straubing stark machen sollte, nachdem sich in Rosenheim die Meinung bereits gespalten hatte: Während dort das Eisenbahnkomitee unter Vorsitz des Unternehmers Beilhack nach wie vor an der Trasse Rosenheim – Wasserburg – Mühldorf – Straubing festhielt, hatten sich Magistrat und Gemeindebevollmächtigte für einen Anschluß an das Landshuter Komitee entschieden. Diese Entwicklung gab auch dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten in Wasserburg zu denken. Am 17. Febr. 1868 forderte es den Stadtmagistrat auf, den Bau einer Eisenbahn von Rosenheim nach Mühldorf zu fordern und in den laufenden Beratungen eine entsprechende Petition an die Abgeordnetenkommission einzubringen³⁸⁾. Am 27. Febr. 1868 wurde der Magistrat an diesen Beschluß erinnert und schließlich fand am 8. März 1868 eine Zusammenkunft von Abgesandten aus Rosenheim, Gars, Kraiburg, Jettenbach und Mühldorf in Wasserburg statt. Dabei wurde ein Hauptkomitee Wasserburg gegründet, das den Bau einer Bahn von Rosenheim nach Mühldorf fordern sollte. Im Komitee beteiligten sich nicht nur Bürgermeister Schweighart, der Bürgermeister Palmano abgelöst hatte, sondern ebenso die Rechtsanwälte Schneider und Schnepf, der Bezirksamtmann Leer, der Rentbeamte Schreiner und weitere Magistratsräte und Gemeindebevollmächtigte³⁹⁾. Die Gründung dieses Hauptkomitees wurde durch den Fabrikbesitzer und Komiteevorsitzenden Anton Beilhack aus Rosenheim wesentlich gefördert und unterstützt. Der Wechsel im Bürgermeisteramt unterbrach damit auch die Verbindung mit Landshut. Schon am 9. April 1868 verfaßte das neue Eisenbahnkomitee eine Petition, die umgehend der Abgeordnetenkommission zugeleitet wurde. Es nahm Bezug auf den bereits der Kammer vorliegenden Gesetzesentwurf und bat um bevorzugten Bau der Strecke Rosenheim – Mühldorf. Die beabsichtigte Zurücksetzung dieser Linie in die zweite Ordnung wäre unvertretbar und das Komitee wolle „gegen die Vertagung einer der notwendigsten Bahnführungen Bayerns vernehmlich . . . protestieren.“ Die Brennerlinie habe gezeigt, daß eine direkte Fortführung nach Norden notwendig sei. „Die Stimmen darüber, welche Richtung die gedeihliche sei, sind bis zur Stunde geteilt, selbst in unserer Stadt und Gegend. Diese

Meinungsverschiedenheit berührt uns nicht; wir reden hier weder der einen noch der andern Linie das Wort; unsere Bitte geht lediglich dahin, einer hohen Kammer die Notwendigkeit vorzustellen, daß die Linie Rosenheim – Mühldorf vor allen anderen in Angriff genommen werde, vorausgesetzt aber, daß der Regierungsvorschlag, wonach diese Linie zur Ausführung des Eisenbahnnetzes bestimmt ist, überhaupt gesetzliche Weihe erhält. . . . Wir erlauben uns daher, von der Sorge um unser eigenes Haus getrieben, auf die empfindlichen Nachteile aufmerksam zu machen, welche die längere Vorenthaltung eines Schienenweges einer Gegend bereitet, deren blühender Mittelpunkt einst Wasserburg gewesen ist und nur dann wieder werden kann, wenn die Verödung unserer Wasserstraße und unserer Landwege, wenn das Aufhören des Wasserhandels und Salztransports durch die Wohltat der Schiene wieder aufgehoben wird.“ Man wolle deshalb beschließen, die Linie Rosenheim – Mühldorf „in nächster Zeit in Angriff zu nehmen und in Betriebsfähigkeit zu setzen.“⁴⁰⁾ Denselben Vorschlag machte das Eisenbahnkomitee Straubing in einer Denkschrift vom 15. April 1868 und wiederholte damit einen Antrag, der bereits am 31. März 1868 dem König vorgelegt worden war.

In die

hohe Kammer der Abgeordneten.

Ehrendiehlige Vorstellung

des
Eisenbahn-Comités in Straubing,
den Bau einer Eisenbahn von Rosenheim
über Mühldorf nach Straubing und Cham
betreffend.

Hohe Kammer der Abgeordneten!

Unter allen Kreisen des Königreiches hat Niederbayern weitaus den geringsten Anteil an den in Bayern bestehenden Eisenbahnen. Die dringende Nothwendigkeit, daß hierin bald und gründlich geholfen werde, steht längst in der allgemeinen Ueberzeugung fest.

In dem einer hohen Kammer gegenwärtig vorliegenden Entwurfe eines Gesetzes „die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staats-Eisenbahnen betreffend“ ist aber Niederbayern wieder nur auf das Allergeringste bedacht; denn die Bahn Mühldorf-Bilshofen genügt dem Bedürfnisse um so weniger, als eine Weiterführung derselben von Bilshofen aus nordwärts in den bayerischen Wald und nach Böhmen wegen der dort steil aufsteigenden Berge, welche durch kein längeres Thal durchschnitten sind, die reinste Unmöglichkeit ist, wie denn auch nicht einmal eine Landstraße von dort in den bayerischen Wald geht und der Staat zur Zeit sich nicht bewegen findet, zu Bilshofen eine Brücke über die Donau zu bauen.

Die Bahn, welche dem Kreise hauptsächlich Noth thut, welche ihm die größten Vorteile verspricht, die seitherige Beschwerde zu heben allein geeignet ist, und ohne welche andere Bahnen nur

1

Gedruckt vorgelegte Petition des Straubinger Eisenbahnkomitees vom 15.4.1868

Doch das Komitee Landshut blieb nicht untätig und reichte am 12. April 1868 eine Petition ein ⁴¹⁾ in der die Abkürzung des Transitverkehrs von Italien, insbesondere von Triest nach Leipzig und Berlin besonders dargestellt wurde. Der Stadtmagistrat Wasserburg wurde gebeten, dieses Vorhaben gegenüber der Kammer der Reichsräte zu unterstützen. Das Eisenbahnkomitee Wasserburg jedoch verwies in einer abschließenden Eingabe an die Abgeordnetenkammer vom 14. April 1868 auf seine Petition vom 9. April und beantragte erneut den Bau der Strecke Rosenheim – Mühldorf. ⁴²⁾

In der 96. öffentlichen Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 25. April 1868 ⁴³⁾ kam das Thema der Nord-Süd-Verbindung in die Diskussion. Handelsminister von Schloer, der Berichterstatter, zeigte sich erneut als hervorragender Fachmann. Schließlich war er als früherer Direktor der Ostbahngesellschaft einer der besten Kenner des Eisenbahnwesens. Er wies darauf hin, daß die Verkehrsverbindung zwischen Rosenheim und München auf jeden Fall verbessert werden müsse. Ein doppelgleisiger Ausbau der bestehenden Strecke durch den Teufelsgraben wäre nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand möglich. Eine kürzere und billigere Linie ließe sich über Kirchseeon führen. Gleichzeitig aber müsse der zukünftige Nord-Süd-Verkehr entweder über Rosenheim – Landshut oder über Rosenheim – Mühldorf geführt werden. Die Linie Rosenheim – Kirchseeon – München sei zunächst nichts anderes als ein Doppelgleis von Rosenheim nach München. Aber sie sei noch mehr. „Sie ist zugleich bis Kirchseeon auch die Bahn, die so sehr betont wird. Wenn eine Bahn von Rosenheim nach Landshut gebaut wird, kann sie nur in der Richtung gebaut werden über Kirchseeon – Schwaben – Erding – Landshut.“

Der Minister hatte sich also hinsichtlich der direkten Nord-Süd-Verbindung nicht festgelegt und die Entscheidung ganz der Abstimmung im Landtag überlassen.

Damit konnte aber das in Aussicht stehende Gesetz nur eine Regelung treffen, die den Antrag zumindest einer der beteiligten Parteien ablehnte.

Inzwischen hatte sich auch die Presse des Falles angenommen. In einer außerordentlichen Beilage zur Allgemeinen Zeitung Nr. 94 vom 3. April 1868 wurden die Möglichkeiten einer Fortsetzung der Brennerbahn erörtert. Eine Druckschrift „Die praktische Fortführung der Brenner- und Pustertalbahnen durch Bayern“, erschienen 1868 in Rosenheim, behandelte die verschiedenen Möglichkeiten einer Weiterführung der Eisenbahn von Rosenheim aus in nördli-

cher Richtung mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen. Die Berichterstattung über den eingebrachten Gesetzentwurf konzentrierte sich in Südbayern auf die Frage der Trassenführung von Rosenheim aus. Auch die Süddeutsche Presse vom 29. Januar 1868 nahm ausführlich zum Gesetzentwurf des Handelsministeriums Stellung.

Die Nervosität, mit der schließlich die Entscheidung des Landtags erwartet wurde, spiegelte sich auch in den Meinungsverschiedenheiten, die zwischen dem Eisenbahnkomitee und dem Magistrat in Wasserburg entstanden waren. Hatte zunächst das Komitee die Vertreter der Stadt zur Tätigkeit aufgefordert, so versuchte nun der Stadtmagistrat seinerseits, das Eisenbahnkomitee zum Einschreiten zu veranlassen. Er fühlte sich durch das Komitee übergangen und meinte, daß die selbst ernannte Interessenvertretung stärker tätig werden müsse. Man hielt eine erneute Eingabe an die Abgeordnetenversammlung für dringend notwendig. „Der unterfertigte Stadtmagistrat, dessen Wirksamkeit in dieser Sache durch die Konstituierung eines eigenen Komitees an dasselbe übergegangen ist, glaubt, diesen Gegenstand nur in Anregung bringen zu dürfen, da es ihm als Vertreter der Gemeinde nicht gleichgültig sein kann, ob dieser Gegenstand einfach seinem Lauf überlassen oder hierfür etwas getan werden soll.“⁴⁴⁾ Bürgermeister Schweighart war inzwischen erkrankt und aus dem Amt geschieden, aber Vorsitzender des Eisenbahnkomitees geblieben, während Bürgermeister Palmano wiederum tätig wurde. Damit war auch die Übereinstimmung, die zwischen dem Vorsitzenden des Rosenheimer Komitees, dem Fabrikanten Beilhack und Bürgermeister Schweighart bestanden hatte, gefährdet, da Bürgermeister Palmano schon früher die Linie Wasserburg – Landshut bevorzugt hatte. Verschiedene Mitglieder traten aus dem Eisenbahnkomitee aus, Bürgermeister Schweighart konnte wegen seiner angegriffenen Gesundheit den Vorsitz nicht mehr ausüben. Schließlich fanden im Januar 1869 erneut Besprechungen der benachbarten Komitees im Rathaus zu Wasserburg statt. Neuwahlen wurden durchgeführt und am 22. Jan. 1869 eine umfangreiche Petition an die Abgeordnetenversammlung verfaßt. Darin legte sich auch das neue Eisenbahnkomitee unter dem Vorsitz von Bürgermeister Palmano auf die Linie Rosenheim – Wasserburg – Mühldorf fest, denn es bestand immerhin die Gefahr, daß bei der Forderung des Bahnanschlusses für Landshut zwar eine Strecke Rosenheim – Landshut errichtet würde, aber nicht über Wasserburg, sondern über Kirchseeon und Markt Schwaben. Die Petition hob die Bedeutung der Strecke Rosenheim – Mühldorf für den Nord-

Süd-Verkehr im Anschluß an die Brennerbahn ausführlich hervor. Man könne nicht bestreiten, daß die Bahn über Landshut den Weg nach Böhmen abkürzen könne, aber die kürzeste Verbindung zwischen Rosenheim und Mühldorf stelle zweifellos eine Bahn über Wasserburg dar und sei daher auch die rentabelste. Vor allem die neuerdings in die Diskussion gebrachte Verbindung von Rosenheim über Kirchseeon nach Landshut wäre unwirtschaftlich und insgesamt 9 Stunden länger. „Wohl wissend, daß heute einzelne Städte bei der Bestimmung einer Bahn, welche für den allgemeinen Handelsverkehr bestimmt ist, für die Errichtung derselben nicht mehr maßgebend sein können, so dürfte doch, wenn der Wohlstand einer Stadt von der Wahl einer Bahnanlage abhängt, kleine Opfer nicht gescheut werden. Die Stadt Wasserburg, eine der ältesten Städte Bayerns, worin von 1648 bis 1793 sieben Kreistage abgehalten wurden und welche somit nicht zu den unbedeutenden Städten Bayerns zählt, hatte schon seit ihrer Entstehung im 11. und 12. Jahrhundert den Handel aus Italien mittels der bis vor einigen Decenien noch sehr wichtigen Innwasserstraße mit Deutschland vermittelt und waren deren Einwohner noch bis zur Erbauung der München – Salzburger Eisenbahn ziemlich wohlhabend.“ Da die Strecke Rosenheim – Mühldorf im Gesetzentwurf enthalten sei und die kürzeste Verbindung darstelle, müsse es auch im Interesse des Landes liegen, diese Bahn möglichst bald auszuführen. Die Kammer möge daher die Linie Rosenheim – Wasserburg – Mühldorf in das Gesetz aufnehmen.⁴⁵⁾ Auch der Stadtmagistrat Mühldorf interessierte sich nun für die Strecke und bat mit Schreiben vom 25. 1. 1869 das Eisenbahnkomitee Wasserburg um Anberaumung einer erneuten Besprechung. Die Versammlung fand am 31. Jan. 1869 im Rathssaal in Wasserburg statt. Es waren insgesamt 19 Mitglieder der Eisenbahnkomitees aus Rosenheim, Wasserburg, Gars, Jettenbach, Kraiburg und Mühldorf erschienen. Maschinenfabrikant Anton Beilhack aus Rosenheim war zugleich als Delegierter des Zentralkomitees Straubing anwesend. Bürgermeister Palmano konnte der Versammlung von seinem wenige Tage zuvor erfolgten Besuch bei Handelsminister Schloer, dem Präsidenten der Abgeordnetenversammlung, den Abgeordneten Krämer, Kolle, Föggerer, dem Reichsratsmitglied Graf Törring und anderen berichten. Anton Beilhack trug eine Eingabe des Rosenheimer Komitees vor. Die Anwesenden beschlossen, diese Eingabe vervielfältigen zu lassen und sie sofort der Abgeordnetenversammlung und der Kammer der Reichsräte zuzustellen. Die vereinigten Komitees nannten sich nun

„Inntalkomitee“ und fühlten sich dem Straubinger Zentralkomitee verbunden ⁴⁶⁾. Mit Schreiben vom 22. Febr. 1869 bedankte sich der Stadtmagistrat Wasserburg beim Abgeordneten Krämer, dem Referenten für das Eisenbahnwesen in der Abgeordnetenversammlung für ein „kräftiges Auftreten Euer Hochwohlgeboren und dero ebenso gediegenes als umfassendes Referat im Ausschusse, wodurch unsere Bahnlinie in die erste Klasse eingestellt . . .“ wurde.⁴⁷⁾

Mit diesem Vortrag im Ausschuß und den abschließenden Beratungen in der Abgeordnetenversammlung war auch das Schicksal der jahrelang umkämpften Bahnlinien und ihrer Wahltrassen besiegelt. Das Gesetz vom 29. April 1869, „Die Vervollständigung des bayer. Staatseisenbahnnetzes betreffend“, legte endgültig auch die Streckenführung von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf für die Nord-Süd-Verbindung fest.⁴⁸⁾

5) Wasserburg a. Inn : Eine Stadt im Abseits

Damit, so hätte man meinen können, wäre den Wasserburger, Mühldorfer und Straubinger Interessen und Anliegen Rechnung getragen worden. Zunächst hatte es auch den Anschein, als ob keine Wünsche offen geblieben wären. Eisenbahnkomitee und Stadtmagistrat Wasserburg zahlten dem Rosenheimer Komitee ihre Schulden, die aus den Druckkosten und sonstigen Ausgaben erwachsen waren und an das Straubinger Komitee zur Bestreitung seiner Unkosten.

Aber das dicke Ende kam in Gestalt der Bauentwürfe. Unmittelbar nach dem Gesetzesbeschluß wurde nämlich zügig mit den Planungsarbeiten für die neuen Bahnlinien begonnen. Schon das Jahr 1870 brachte die Detailprojektierung für die Gesamtstrecke Rosenheim – Mühldorf und im Jahr 1871 sollte mit dem Bau begonnen werden. Im Verlauf dieser Arbeiten zeigte sich bereits die unüberwindbare Schwierigkeit, die Stadt Wasserburg unmittelbar an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Beobachter der Arbeiten zur Geländeaufnahme für die Eisenbahntrasse stellten zunächst mit Erstaunen, dann mit Bestürzung fest, daß die Bahn offensichtlich an der Stadt Wasserburg vorbei gebaut werden sollte. Bürgerschaft und Magistrat wurden unruhig. Selbst ein „Literatenverein Wasserburg“ forderte mit Schreiben vom 17. Febr. 1871 ⁴⁹⁾ den Magistrat auf, umgehend beim Handelsminister vorzusprechen und die Bitten der

Stadt vorzutragen. Ein Mitbürger bot der Stadt wiederholt, letztmals am 12. Mai 1871, in diesem Zusammenhang an, umgehend Detailpläne und eine Kostenschätzung samt Tilgungsplan „bezüglich der Abgrabung des Inns und der Einwerfung des jetzigen Rinnsals nebst Verlegung der Eisenbahn in die Nähe der Stadt“ in kürzester Frist herzustellen. Dieses Angebot ging von der Vorstellung aus, die Landverbindung der Halbinsel Wasserburg zu durchgraben, dem Inn ein neues Flußbett zu schaffen und damit den Halbinselcharakter der Stadt zu beseitigen. Nach Ansicht des Projektanten würde auf diese Weise „die Sache doch nicht sehr teuer kommen und dann ins Handelsministerium eingereicht oder bei der Regierung dürfte, wenn ein Konsortium mit der Stadt sich vereint, der Bau kaum ungenehmigt bleiben und zum Vorteile der Stadt gewiß ausfallend, werde ich mir es als besondere Ehre anrechnen, der Schöpfer eines nützlichen Boten, rentierlichen Werkes geworden zu sein.“⁵⁰⁾

Aufgeschreckt durch die Vermutungen und entsprechende Gerüchte suchte am 27. Febr. 1871 eine Wasserburger Delegation den Handelsminister v. Schloer auf und bat um Auskunft. Er erklärte der Delegation, daß sich das erste Projekt, die Bahn durch das Inntal zu führen, infolge der außerordentlich hohen Kosten nicht verwirklichen lasse, da ein Mehraufwand von 1 1/2 Millionen Gulden notwendig wäre. Es würden jedoch noch zwei weitere Varianten untersucht, wovon eine allerdings den Bahnhof für Wasserburg bei Reitmehring, eine geometrische Stunde von der Stadt entfernt, vorsehe.

Nun mußte der Stadtmagistrat erneut versuchen, Bundesgenossen zu werben, um eine Veränderung der in Aussicht gestellten Trasse zu erreichen. Dies schien von vornherein aussichtslos zu sein, da in diesen Jahren Projekte nahezu ausschließlich unter dem Gesichtspunkt ihrer technischen Realisierbarkeit und finanziellen Rentabilität betrachtet wurden und weniger unter dem Gesichtspunkt ihrer sozioökonomischen Auswirkungen. Nachdem man zunächst vergeblich versucht hatte, über die Generaldirektion und das Handelsministerium eine Trassenänderung zu erreichen, wurde Graf Seinsheim, der kgl. Kämmerer und Gutsbesitzer aus Taufkirchen, gleichzeitig II. Präsident der Abgeordnetenversammlung, eingeschaltet und um Auskunft gebeten, wie nun die Planung tatsächlich aussehe. „Die gesamte Stadtgemeinde, welche natürlich durch diese Bahnrichtung in eine große Aufregung gesetzt ist, glaubt, daß diesem Übelstand dadurch begegnet werden könnte, wenn durch eine Eingabe in dieser Richtung an die hohe Kammer um Abhilfe gebe-

ten und diese um Schutz für die Stadtgemeinde Wasserburg“ angerufen würde.⁵¹⁾

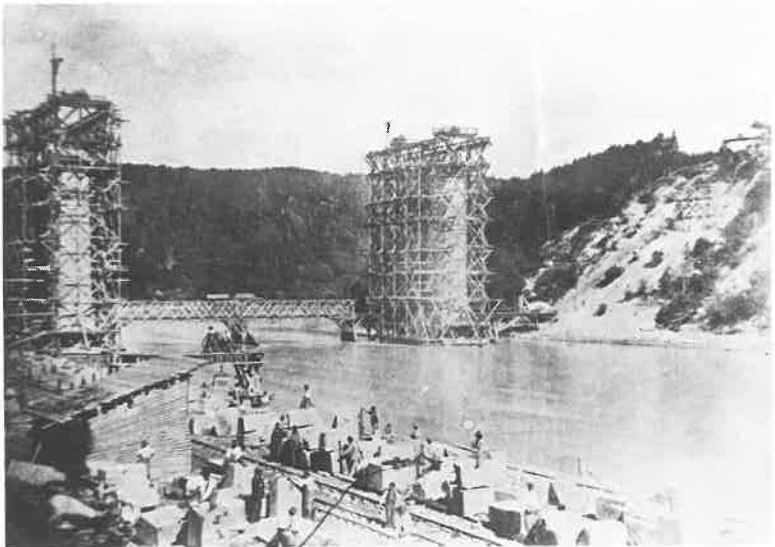
Zunächst teilte Graf Seinsheim am 22. Okt. 1871 mit, daß er über die Angelegenheit nicht genau genug informiert sei, unter den geschilderten Voraussetzungen eine Eingabe im Interesse der Stadt Wasserburg jedoch auf jeden Fall zu empfehlen sei, damit sie zu Beginn der neuen Sitzungsperiode der Abgeordnetenversammlung vorgelegt werden könne. Außerdem müßten sich die Vertreter des Wahlkreises Wasserburg der Interessen der Stadt annehmen, „wenn die Möglichkeit der Aussöhnung ihrer Wünsche sich mit dem Interesse des ganzen Landes verbinden läßt.“ Im übrigen erfolge eine ausführliche Antwort, sobald er, Graf Seinsheim, aus Berlin zurück sei. Diese Antwort ließ bis 14. März 1872 auf sich warten. Dann erfuhr der Stadtmagistrat, daß für den Streckenabschnitt Wasserburg insgesamt 3 Projekte ausgearbeitet worden seien :

- ”1. Das Projekt war von Rosenheim aus bei Stephanskirchen, wenn ich nicht irre, über den Inn zu gehen, um auf der rechten Innseite in der Richtung gegen Jettenbach und Mühldorf zu bauen, dieses Projekt wäre ohne Abkürzung des Wegs technisch ausführbar gewesen, die Bahn hätte aber für eine internationale Bahn zu große Steigungen erhalten, hätten dadurch eine bedeutend nachteilige Rückwirkung auf die Betriebsverhältnisse geäußert und den Bahnhof bei der großen Steigung auf der rechten Seite auch nicht in die Nähe der Stadt gebracht.
2. Das zweite Projekt war bei Altenhohenau den Inn zu überschreiten, neben den Hopfengärten vorbei südlich von Wasserburg wieder über den Inn, dann durch einen Tunnel unter der Staatsstraße durchzugehen, dieses Projekt wäre für die Stadt Wasserburg das Geeignete gewesen, allein es hätte einen Unkostenaufwand von 1 400 000 fl veranlaßt, ohne die Nachkosten des Betriebs, welche auch auf ein Kapital von 500 000 fl zu veranschlagen gewesen wären, und so wurde nur das dritte Projekt adaptiert, welches den Bahnhof leider nur auf geometrisch eine Stunde von Wasserburg bringt und zwar nächst dem Staudhamer See, es hätte nach Aussage des Herrn . . . der Bahnhof etwa 200 Fuß näher an die Stadt gebracht werden können, dies hätte aber einen Unkostenaufwand von 200000 fl veranlaßt, es ist mir unendlich leid, Ihnen eine entsprechende Mitteilung nicht machen zu können, es ist aber etwas anderes nicht erreichbar, da Sie wohl einsehen, daß selbst die Kammer, namentlich bei ihrer jetzigen Konfiguration auf einen Mehrkostenaufwand weder von

1400000 fl noch auf einen Mehraufwand von 200000 fl zu bringen wäre. . . .”

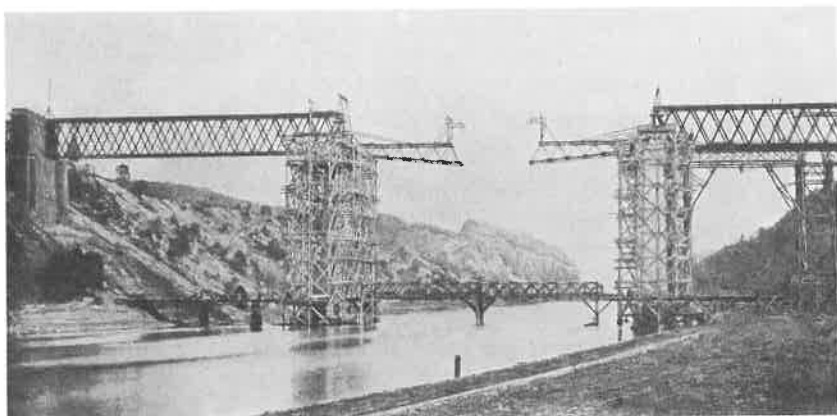
Graf Seinsheim wies darauf hin, daß die Kammer eine Position von 300000 Gulden für Herstellung und Unterhaltung von Distriktsstraßen und 1 595 000 Gulden für Staatsstraßen bereitgestellt habe und daß aus diesem Haushaltsansatz Mittel „für die Korrektur der auf die Station führenden Straße“ abgezweigt werden könnten. „Sie wissen bei allen diesen Dingen gilt die alte Regel, wer zuerst kommt, mahlt zuerst, ich möchte aber raten, eine diesbezügliche Eingabe innerhalb einer mäßigen finanziellen Größe zu halten und lieber nach und nach als auf einmal zu operieren, wenn das immer möglich ist.“ 52)

Diese Auskunft vernichtete den ganzen bescheidenen Optimismus, der in Wasserburg nach dem Erlass des Gesetzes vom 29. April 1869 entstanden war. Das in greifbarer Nähe vermutete Endziel eines Eisenbahnanschlusses der Stadt mit einem Bahnhof im Stadtgebiet, sei es südlich des Inn am Weg in die Ponschabau oder mitten in der Altstadt, war plötzlich in weite Ferne gerückt. Man hatte den Eindruck, als sollte die Stadt für alle Zeiten abseits der modernen Verkehrswege liegen bleiben. Kein Wunder, daß zunächst eine außerordentliche Resignation um sich griff.



Die Brücke bei Königswart im Bau (ca. 1873). Die Brückenpfeiler werden aus behauenen Quadern aufgeführt. Besonderes Interesse verdienen die Arbeitsbedingungen, die Arbeitsgeräte und die Gerüstbauweise.

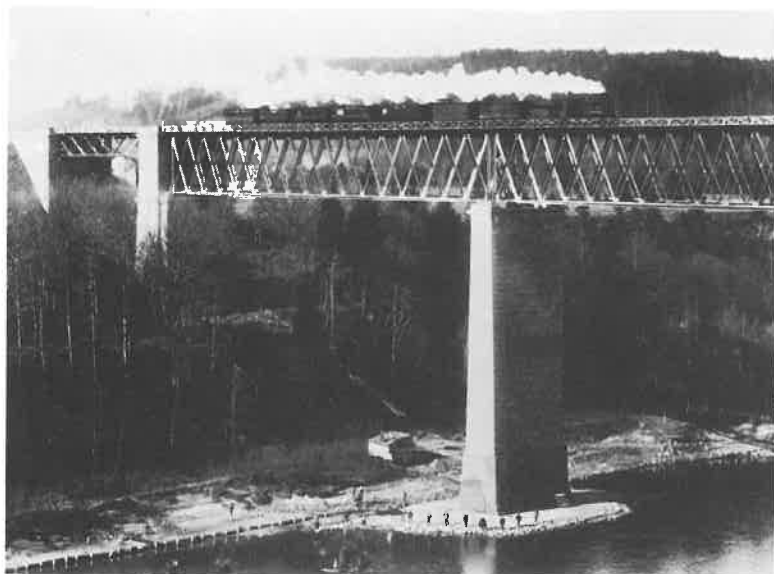
Selbst der Bahnbau in Stadtnähe in den Jahren nach 1872, immerhin ein sehenswertes, technisches Ereignis mit aufwendigen Kunstbauten, fand in der Öffentlichkeit bei weitem nicht die Beachtung, die er wenigstens in technischer Hinsicht hätte finden müssen. Nicht einmal die Montage der Eisenbahnbrücke über den Inn bei Königswart, die nach Bauweise und Konstruktion als technische Sensation gelten konnte, vermochte besonderes Interesse zu erwecken.⁵³⁾ Die „Süddeutsche Brückenbau AG“ schätzte den erforderlichen Materialverbrauch laut Kostenangebot auf 14 020 Zentner Walzeisen (die Tonne zu 418 Gulden), 428 Zentner Gußeisen (220 Gulden je Tonne) und 46,6 Zentner Stahl (800 Gulden je Tonne).⁵⁴⁾ Auf dieser Baustelle kam es am 7. Juni 1875 beinahe zur Katastrophe: Bei mäßigem Hochwasser wurde das Holzpfilergerüst, das als Lehrgerüst dienen sollte, zusammen mit dem Eisbrecher vor dem Mitteljoch der Werkbrücke weggerissen. Glücklicherweise kamen keine Personen zu Schaden. Allerdings entstand eine Verzögerung von ca. 2 Monaten.⁵⁵⁾



Die Brücke bei Königswart im Bau (ca. 1874). Gerüstloser Vorbau der Stahlkonstruktion des Mittelfeldes.

Im übrigen zeigte sich schon im Laufe des Jahres 1873, daß die angenommene Kostensumme erheblich überschritten und deshalb eine Nachfinanzierung in der XXII. Finanzperiode erforderlich würde. Die Kostenerhöhung wurde für das Fahrmaterial der Strecke Rosenheim – Mühldorf auf 431 200 Gulden geschätzt. Das war bei einer ursprünglichen Summe von 800 000 Gulden eine Erhöhung um mehr als 50 % auf 1 231 200 Gulden. Die Kostensteigerung wurde mit höheren Anschaffungen und gestiegenen Anschaffungspreisen

begründet. Dabei wurde für eine Strecke von einer Bahnstunde folgendes Fahrmaterial der Kostenrechnung zugrunde gelegt: 0,95 Lokomotiven (1/3 Personenzugs-, 2/3 Güterzugsmaschinen, erstere zu 32 500 Gulden, letztere zu 35 800 Gulden), 2 Personenwagen (7/12 dritter Klasse, 3/12 zweiter Klasse, 1/12 erster und zweiter Klasse und 1/12 erster Klasse, dabei 1/3 mit Bremsen versehen: 10 400 Gulden), 1/2 Gepäck- bzw. Dienst- und Bahnpostwagen (1 800 Gulden), 14 Güterwagen (1/3 offene, 2/3 gedeckte, 1/3 mit Bremsen versehen = 30 800 Gulden).⁵⁶⁾



Die Brücke bei Königswart nach ihrer Fertigstellung (ca. 1875). Die Arbeiter stellen sich dem Fotografen.

Ihrer allgemeinen Stimmung entsprach auch die Reaktion der Bevölkerung auf das Einweihungszeremoniell am 1. Mai 1876. Während noch die Gendarmeriestation Gars am 2.5.1876 dem Bezirksamt mitteilen konnte, daß der Extrazug mit Herren der Generaldirektion und der Kammer der Abgeordneten durchgefahren und die Brücke in Königswart besichtigt worden sei, aber in Gars nicht angehalten habe, obwohl die Gemeindevertretung und Schuljugend gewartet hätten, „was unter dem Publikum unliebsamen Eindruck machte“, teilte Wachtmeister Ohl von der Gendarmeriestation Wasserburg am 4.5.1876 kurz und bündig mit, daß zur Eröffnung ein Extrazug die Strecke passiert, aber in Bahnhof Wasserburg

nur kurze Zeit angehalten habe. Da die Entfernung zur Stadt 3,8 km betrage, „gehen die Transporte noch in der althergebrachten Weise.“⁵⁷⁾

Die ersten konkreten Schwierigkeiten traten auch schon bald im Zusammenhang mit den sog. Wegeüberweisungen, also der Übertragung der Baulast an Bahnübergängen auf die straßenunterhaltspflichtigen Gemeinden und Gemeindeverbände, auf. Ein besonderer Streitpunkt zwischen Bahnverwaltung und Distrikt Wasserburg wurde die Eisenbahnbrücke bei Altensee. Hier führte die Distriktsstraße Wasserburg – Haag mittels einer Holzbrücke über die in einem Einschnitt verlaufende Bahnstrecke Rosenheim – Mühldorf. Der Distrikt Wasserburg forderte, daß an der Straße zu beiden Seiten der Brücke Schranken angebracht würden und je ein Läutewerk, damit Fuhrwerke und Personen vor „nahenden Bahnobjekten“ gewarnt würden und auch die Zugtiere nicht scheuten. Dieses Ansinnen war nach Meinung der königlichen Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten äußerst ungewöhnlich, da bisher in ganz Bayern nirgends eine derartige Forderung gestellt worden sei und auch nirgends entsprechende Verkehrsgefährdungen sich feststellen ließen. Als jedoch der Distriktsrat auf seiner Forderung beharrte, faßte das Fiskalat der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten im Schreiben vom 10.1.1877 seine Meinung zusammen und verwies auf das Beispiel der Hackerbrücke in München: „Wenn hier das unaufhörliche Pfeifen der Maschinen, die grell durcheinanderklingenden Signale des Dienstpersonals, kurz der geradezu unbeschreibliche Lärm, welcher sich Tag und Nacht unter und über dieser Wegbrücke enthüllt, die Pferde, welche die Fuhrwerke ziehen und die Ochsen, Kühe, Schafe, Schweine und dergleichen, welche über diese Brücke getrieben werden, nicht scheu macht, so darf man wohl ohne Optimismus sich der Hoffnung hingeben, daß sich auch auf der Wegbrücke für die Haag – Wasserburger Distriktsstraße der Verkehr von Menschen und Thieren ohne Gefahr für deren Leib oder Leben wie bisher so auch in Zukunft fortbewegen wird.“⁵⁸⁾ Dieser Argumentation konnte sich auch der Distriktsrat nicht verschließen und erklärte, indem er jede Verantwortung für eventuelle Schäden ablehnte, sein Einverständnis.

Auch für die einzelnen Bewohner der Stadt Wasserburg blieb diese Bahn eine Quelle ständigen Verdrusses, da nicht nur die große Entfernung zum Bahnhof in Reitmehring ein Hindernis für eine regelmäßige Benützung bildete, sondern vor allen Dingen die „unbefriedigende Fahrordnung“. Nach mehreren Versuchen, den Fahr-

plan abgeändert und ergänzt zu erhalten, reichte der Stadtmagistrat Wasserburg am 29.1.1879 einen formellen, von 24 Gemeinden unterstützten, Antrag auf Verbesserung der Zugverbindungen ein. Drei Jahre nach der Eröffnung dieser Bahn hieß es in diesem Schreiben: „Man kann heute schon ermessen, daß seit Eröffnung der Bahnlinie die Dinge für Wasserburg sich nicht gebessert haben, und es kann dabei die Ursache hiervon einzig und allein der weiten Entfernung des Schienengeleises von der Stadt zugeschrieben werden. Diesem Umstande wird es vielleicht hauptsächlich die Stadt auch zu verdanken haben, wenn sie in wenigen Monaten bei Einführung der Justizgesetze der Auflösung des bisherigen Kollegialgerichtes, des Bezirksgerichtes zusehen muß. Es ist daher nur zu begreiflich... wenn die Bürgerschaft der Stadt Wasserburg... Erleichterung in Benützung der Verkehrsmittel zu erlangen bemüht ist.“ Der Stadtmagistrat schlägt vor, daß im Fahrplan Lokalzüge zusätzlich so eingesetzt werden, daß Geschäftsleute zur Erledigung von Angelegenheiten in München insgesamt nur einen Tag aufzuwenden hätten.⁵⁹⁾

Da eine nachhaltige Verbesserung des Fahrplanes nicht eintrat, wurden die Anträge in den Jahren 1880 und 1882 wiederholt. Im Schreiben des Stadtmagistrats vom 17. Febr. 1882 an die Generaldirektion wird ausgeführt, daß man zwei Tage opfern müsse, um „ein oder mehrere Geschäfte in der Hauptstadt richtig abzumachen, ... alles bei einer Entfernung, die in der Luftlinie wenig über 50 km beträgt.“ Noch schlimmer sei die Verbindung nach Traunstein. Dabei wolle man nichts anderes, als für die Rückfahrkarte nach München III. Klasse zu 4,90 Mark eine annehmbare Gegenleistung. Wenn man dazu die ganzen Unkosten rechne wie „Zehrung, Trambahn und dergl.“ und „den Gewinnentgang wegen Abwesenheit vom Hause“ hinzurechne, so sei kein „richtiges Verhältnis zwischen Reiseaufwand und Reisevorteil zu erkennen. ... Noch viel ungünstiger gestaltet sich die Ziffer für jenen, welcher nicht nur des Erwerbsgeschäftes, sondern um einer Gerichtsverhandlung willen gezwungen ist, sein Geld umsonst nach Traunstein zu tragen.“ Man wolle also eine Zugverbindung, die es erlaube, nach München bzw. Traunstein und zurück am selben Tage mit angemessenem Aufenthalt am Zielort zu reisen.⁶⁰⁾ Aber die Verhältnisse scheinen sich im Laufe der Jahre nicht wesentlich geändert zu haben, da sich die Eingaben fast in jedem Jahr wiederholen. So berichtet der Wasserburger Anzeiger in Nr. 19 vom 6. März 1889 unter der Überschrift „Eisenbahnlisches von Wasserburg“: Zunächst wird bei den bestehenden Zuständen empfohlen, in eiligen Geschäften besser zu Fuß zu gehen,

denn wer von Rosenheim kommend in Wasserburg etwas zu erledigen habe, der müsse warten, „bis ihn endlich abends 7 Uhr der Wagen mit zwei ungeflügelten Rossen nach Reitmehring abliefern.“ Ebenso gehe es jenen, die aus Richtung Mühldorf zurückfahren möchten. „Auch in diesem Falle sitzt er festgerammt wie ein Aichpfahl und wird erst abends 7 Uhr wieder im Zentralbahnhofe Reitmehring einlaufen, wenn ihn nicht mittlerweile die Langeweile, die Mutter aller bösen Gedanken, getötet hat. . . . Denkt man doch daran, daß wir weit abliegen, daß es der menschlichen Weisheit und Einsicht und Geschicklichkeit und Kunst anno 1870 bis 1876 gefallen hat uns zu einer Art Großstadt zu erheben, so groß, daß man vier Kilometer vom Stadtturm weg abmessen muß, um das letzte Gebäude der Stadt Wasserburg, nämlich den Bahnhof bei Reitmehring, zu erreichen? Soll uns das Zipfelchen Bahnverkehr, das man uns damals geschenkt hat, auch noch dadurch verkrümmelt und verkümmert werden, daß man uns zumutet, unsere Reisen gleich den Eulen mitten in der Nacht zu beginnen oder zu vollenden oder gar bei ewiger Jugend und athletischer Gewandtheit nachts im Dauerlaufe nach der Station oder von da nach der fernen Stadt zu eilen, weil das vermittelnde Glied – das Animalomobil – nachts auch seine Ruhe haben will. . . . Wer aber hat dich, du schöner Bahnhof, hinaufgebaut, so hoch da droben? Wir nicht. Und gleichwohl aber sollen wir es sein, die dafür büßen?“ An anderer Stelle wird schließlich daraufhingewiesen, daß ein Wasserburger schneller nach München komme, wenn er 15 km zu Fuß nach Endorf gehe und dort den Schnellzug besteige, als wenn er die Station Wasserburg benutze. Die wirtschaftlich begründeten Befürchtungen, die dem Bahnbau schon frühzeitig begegnet waren und die vor allem auch gegen diese Nord-Süd-Verbindung geltend gemacht worden waren, schienen sich zu bestätigen. Die verhältnismäßig geringe Benutzerfrequenz rechtfertigte nicht den Einsatz von mehr Zügen. Blieb nur die Frage: Führen weniger Personen wegen der langen, unzumutbaren Reisedauer oder führen nur wenige Züge, weil zu wenig Fahrgäste vorhanden waren?

Die Bemühungen hatten schließlich insoweit Erfolg, als ab dem Sommerfahrplan 1890 nachmittags Züge zwischen Mühldorf und Rosenheim eingesetzt wurden.

Aber auch in anderer Hinsicht wirkte es sich nachteilig aus, daß die Stadt Wasserburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schwer zu erreichen war: So hatte der Stadtmagistrat im Jahre 1889 bei der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern interveniert, weil

die Beamten und Bediensteten der Stationen Wasserburg, Soyen und Gars Freifahrtausweise nach Rosenheim ausgestellt erhielten, „um dortselbst ihre Lebensbedürfnisse einzukaufen; dadurch fühlen sich die Gewerbetreibenden der Stadt Wasserburg zurückgesetzt, weshalb Abstellung dieses Mißstandes in Anregung gebracht werden möge. ...“

Das Ansinnen wurde abgelehnt, „denn wenn die Stadt Wasserburg den Beamten und Bediensteten der genannten Stationen Gelegenheit bietet, ihren Bedarf regelmäßig und unter gleichen Verhältnissen zu decken, so wird für diese auch kein Grund bestehen, Bezüge von auswärts vorzuziehen.“⁶¹⁾

Man sah die wirtschaftliche Existenz der Stadt also auch dadurch bedroht, daß die an der Stadt vorbeifahrende Bahn einen Teil des Kaufkraftstromes vorbeileitete und gleichzeitig einen Teil des Hinterlandes abschnitt. Die Problematik der wirtschaftlichen Anziehungskraft zentraler Orte und leistungsfähiger Märkte mit günstigen Einkaufsmöglichkeiten ist danach keine Erfindung unserer Jahre.

Damit hatte das Gesetz vom 29.4.1869 die Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes betreffend, dem Gebiet um Wasserburg zunächst den Anschluß an das europäische Schienennetz in Aussicht gestellt: Die Linie Rosenheim – Mühldorf wurde als Teilstück einer überregional bedeutsamen Nord-Süd-Verbindung angesehen und zweigleisig trassiert. Umso größer war daher auch die Enttäuschung als man das endgültige Planungsergebnis erfahren hatte. Sie wich schließlich tiefster Resignation beim Anblick des Mäusleins, das der Berg nach jahrzehntelangen Wehen geboren hatte.

Umso erstaunlicher erscheint es, daß nicht alle Wasserburger den Mut verloren und immer noch auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse hofften. Auch wenn die Stadtbrände von 1874 und 1885 ganze Stadtteile in Schutt und Asche legten, auch wenn 1879 mit der Auflösung des Bezirksgerichtes im Zuge der Justizreform eine weitere traditionsreiche Einrichtung verloren ging und keine Besserung der Verhältnisse abzusehen war, gab es immer noch unverbesserliche Optimisten und einsatzbereite Bürger, die den Kampf dort fortzusetzen bereit waren, wo zunächst keine Aussicht auf Erfolg bestand. Wasserburg selbst lief Gefahr, sich aufzugeben. Ein Wasserburger Bürger schildert in einem autobiographischen Rückblick die Situation folgendermaßen: „... andere Personen (als Geschäftsreisende) verirrt sich damals noch sehr selten nach Wasserburg. Sah

man wirklich einmal ein fremdes Gesicht, so lief alles zum Fenster und die Tatsache, daß man Fremde gesehen habe, bildete das Stadtgespräch. Denn Wasserburg war, besonders auch, seit es im Jahre 1879 das Bezirksgericht verloren hatte, wirklich eine tote Stadt geworden.“⁶²⁾

6) Auf der Suche nach neuen Wegen: Die Ost-West-Verbindung

Es ist nicht weiter verwunderlich, daß in der Zeit zwischen 1870 und 1878 die Aktivitäten des Eisenbahnkomitees und des Stadtmagistrats Wasserburg zurückgingen. Der Stadtbrand von 1874, der Eisenbahnbau Rosenheim – Mühldorf und die Eröffnung dieser Bahnlinie, der Kampf um die Erhaltung des Bezirksgerichtes ließen angesichts der Situation im staatlichen Bahnwesen, das zunächst den Vollzug des Gesetzes vom 29.4.1869 vorsah, weitere Bemühungen als vergeblich erscheinen.

Da begann sich der ursprüngliche, schon von Heiserer erwogene Gedanke einer Ost-West-Verbindung wieder zu regen, je mehr die im Gesetz von 1869 vorgeschlagenen Staatseisenbahnen ihrer Verwirklichung entgegen gingen und je mehr sich zeigte, daß der nominelle Anschluß der Stadt Wasserburg an das Schienennetz keine wirtschaftliche Verbesserung brachte. Nachdem der Marktmagistrat Grafing am 4. Febr. 1870 angefragt hatte, ob sich die Stadt Wasserburg grundsätzlich für eine Verbindung zwischen den Eisenbahnen Rosenheim – Grafing und Rosenheim – Wasserburg interessiere, antworteten Bürgermeister und Stadtschreiber mit einem uneingeschränkten Ja. Dieser Gedanke wurde zunächst parallel zu den Landshuter Bestrebungen weiterverfolgt, aber sehr bald gewann der neue Vorschlag zentrale Bedeutung. Im Oktober 1872 richtete der Magistrat ein Schreiben an alle Gemeinden zwischen Wasserburg und Grafing und bat um Mitteilung, ob für eine Eisenbahn von Wasserburg über Reitmehring, Steppach, Forsting, Oberndorf, Ebersberg, Grafing (geschätzte Projektierungskosten 300 Gulden) ein Interesse bestehe und ob man sich an den Kosten beteiligen wolle. Der Markt Ebersberg teilte mit, daß das dortige Eisenbahnkomitee bereits an die 150 Gulden aufgebracht habe, allerdings Wert darauf legen müsse, daß die Abzweigung von der München – Rosenheimer Staatsbahn in Kirchseeon erfolge. Die Gemeinde Steinhöring wünschte eine Bahn, könne aber keine Beiträge

leisten, „weil sie wegen Erweiterung des Schulhauses und Aufstellung eines Schulgehilfen ohnedies große Ausgaben zu bestreiten“ habe. Auch die Gemeinde Edling wünschte eine Eisenbahn, wollte aber keine Projektierungskosten aufwenden „weil die Gemeinde arm ist und keine Beiträge nicht leisten kann.“ Die Gemeinde Attel lehnte ihrerseits das Vorhaben ab, obwohl die wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Bahn nicht verkannt wurde, weil „die kleine Gemeinde kein Barvermögen, aber für die nächstliegenden Bedürfnisse Sorge in Hülle und Fülle“ habe und „der Handel mit Zerealien pp. schon seit langer Zeit, außerdem was in die Stadt Wasserburg verkauft wird, seine Richtung nach Rosenheim genommen (habe) und eine Eisenbahn dorthin steht ja ohnehin in nächster Aussicht“. ⁶³⁾ Nach weiteren Bemühungen im Jahr 1873 wurde dieses Vorhaben zunächst nicht weiterbetrieben, wohl in Anbetracht der Tatsache, daß der Staatshaushalt mit den begonnenen Projekten voll ausgelastet war und weil man sich von der inzwischen in Angriff genommenen Bahn einen gewissen Erfolg versprach. Eine Unterbrechung in den Bemühungen um die Ost-West-Verbindung entstand aber wohl auch, weil der Gedanke einer Nord-Süd-Verbindung neue Nahrung gefunden hatte:

Die Kreishauptstadt Landshut hatte zwar durch die Bayer. Ostbahn schon seit dem Jahre 1858 eine Eisenbahnverbindung mit München und seit 1859 über Regensburg bis Schwandorf, Amberg und Hersbruck, suchte jedoch seit Jahren den unmittelbaren Anschluß an die München – Salzburger Linie bzw. an die Brennerbahn. Dem stärksten Verfechter dieser Bemühungen, Bürgermeister Dr. Gehring aus Landshut, war die Wasserburger Enttäuschung nicht entgangen. Schon mit Schreiben vom 3. Okt. 1871 fragte er an, ob die Wasserburger bereit wären, auf der Basis der früheren Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnkomitee Landshut zu verhandeln mit dem Ziel einer Bahnverbindung Wasserburg – Landshut. ⁶⁴⁾

Dies schien ein letzter Strohalm zu sein, an den man sich klammern konnte und so empfahl der Stadtmagistrat auf der Sitzung vom 1. Okt. 1872 den Gemeindebevollmächtigten, diese Sache wieder aufzugreifen, und „keine Gelegenheit zu versäumen, um die Verkehrsverhältnisse für unsere Stadt zu vermehren.“ Es sollte sich erneut ein besonderes Komitee bilden, das Delegierte zum Landshuter Komitee zu entsenden hätte. ⁶⁵⁾ Jetzt waren auch die Gemeinden Taufkirchen und Haag bereit, sich zu beteiligen, wohl nicht zuletzt deshalb, weil Graf Seinsheim als Delegierter der Gemeinde Taufkir-

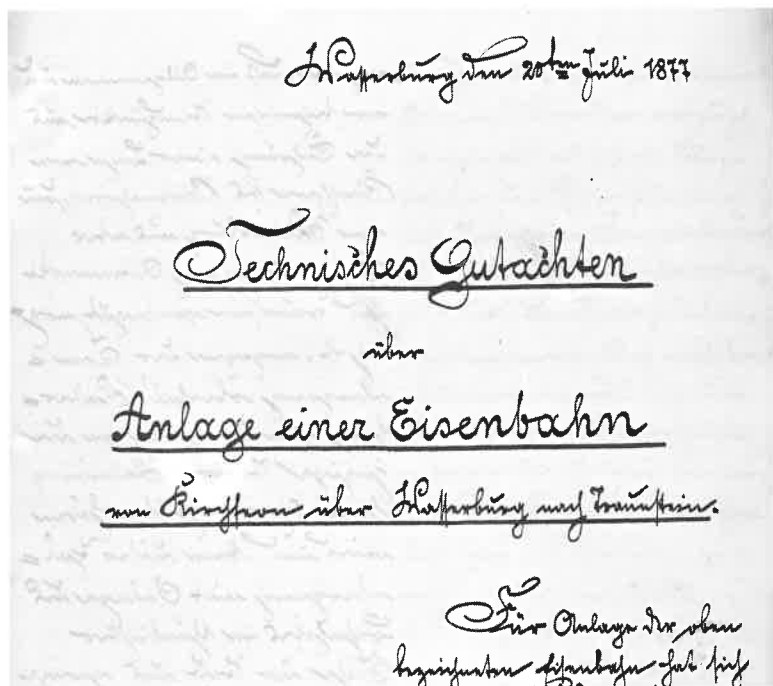
chen in das Komitee entsandt wurde und man in ihm einen besonders kräftigen Fürsprecher vermuten durfte. Trotz des Gesetzes von 1869 zogen nämlich neue Stürme auf und drohten das gesamte kunstvolle Bauwerk des geplanten Staatsbahnnetzes zu zerzausen. Insbesondere von der Generalversammlung der Ostbahngesellschaft, die am 13.1.1873 stattfinden sollte, erwartete man sich wesentliche Beschlüsse und der Stadtmagistrat Landshut bat schon am 20.12.1872 den Wasserburgs, alles daran zu setzen, die auf der Versammlung vom 28. Sept. 1871 in Landshut gefaßten Beschlüsse gegenüber den Ostbahnaktionären durchzusetzen und eine Linie Rosenheim – Landshut zu fordern. Er wiederholte die Bitte mit Schreiben vom 23.12.1872. Der Kassier des Landshuter Eisenbahnkomitees wurde mit der Vertretung der Aktien in der Generalversammlung bevollmächtigt.⁶⁶⁾

Die Generalversammlung vom 13. Jan. 1873 sollte nämlich darüber entscheiden, ob die Gesellschaft eine Linie Mühldorf – Landau – Straubing – Cham bauen solle, so wie es das Gesetz vorsah oder ob sie den Antrag von 17 niederbayerischen Abgeordneten unterstützen sollte, den diese in der zweiten Kammer eingebracht hatten, nämlich die Isarbahn, die Bahn Deggendorf – Eisenstein mit Anschluß an das böhmische Bahnnetz und die Linie Landshut – Ingolstadt zu fördern. Schon die Augsburger Abendzeitung vom 21.12.1872 (Nr. 360) und die Neuesten Nachrichten vom 7.1.1873 hatten diese Frage diskutiert, sowie die Extrabeilage zum Deggendorfer Donauboten Nr. 104 vom Dez. 1872. Dort heißt es unter anderem, man möge bedenken, „daß im Bahngesetze vom 29. April 1869 außer der Bahn Mühldorf – Landau – Straubing – Cham noch eine eigene Waldbahn steht, welche der Staat zu bauen verpflichtet ist, und daß nach dem Urteile zweier gewiegter Eisenbahnexperten, der Abgeordneten v. Schloer und Krämer, die einzig richtige und rentable Waldbahn die von Landau über Deggendorf nach Zwiesel und Eisenstein ist, daß also diese Linie noch gebaut würde, wenn auch die Linie Landau – Straubing – Cham schon gebaut wäre.“

Da aber die Tage der Ostbahngesellschaft bereits gezählt waren, sie wurde am 10.5.1875 von der Bayer. Staatsbahnverwaltung übernommen, konnten keine allzu großen Aktivitäten mehr erwartet werden. Das Komitee Landshut bestand weiter und tagte in unregelmäßigen Abständen; große Initiativen entfaltete es jedoch zunächst nicht mehr. Damit war ein weiterer Versuch Wasserburgs um eine direkte Bahnverbindung gescheitert. Trotzdem bildete sich bereits Ende 1876 erneut ein Eisenbahnkomitee, das diesmal wieder die

West-Ost-Verbindung forderte. Ihm gehörten zahlreiche angesehene Wasserburger Bürger an, unter ihnen der Bezirksamtmann, der Bezirksgerichtsdirektor, der Erste Staatsanwalt, der Stadtpfarrer, der Gerichtsarzt, Rechtsanwälte, Wirte, Kaufleute, Magistratsangehörige usw.⁶⁷⁾ Es informierte die Gemeindevertreter in Traunstein, Trostberg, Ebersberg und Grafing über seine Absichten. Alle Adressaten teilten ihr großes Interesse an der Sache mit und stellten Unterstützung zu jedem Vorhaben in Aussicht. Die Absicht des Verkehrsministeriums, eine als Konkurrenz anzusehende Eisenbahn von Traunstein über Trostberg nach Mühldorf zu bauen, beschleunigte die neue Initiative. Deshalb bildete das Komitee schon im Laufe des Jahres 1877 einen engeren Ausschuß unter Vorsitz des Bezirksamtmannes und unter Federführung des Rechtsanwaltes und späteren Bürgermeisters Schnepf. Dieser verfaßte am 9. Dezember 1877 seine erste Petition neueren Datums an das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußern.⁶⁸⁾ Darin wurde die Herstellung einer Eisenbahn von Traunstein über Trostberg und Wasserburg nach Kirchseeon und München vorgeschlagen. Unter der Überschrift „Die Erfahrung ist unstreitig die beste Lehrmeisterin“ wurde zunächst darauf hingewiesen, daß man die Bahnlinie München – Salzburg seinerzeit wohl nur deshalb über Rosenheim und Traunstein geplant habe, weil man die technischen Schwierigkeiten nicht richtig abgeschätzt habe. „Dem Techniker von heute würde eine andere bequemere, kürzere Linie vorgeschwebt sein“, nämlich die von München über Ebersberg nach Wasserburg und weiter in Richtung Traunstein. Zwar liege Bayern „seit einer Reihe von Jahren im Paroxysmus des Eisenbahnfiebers... kein Städtchen, kein Markt, welches von ihm verschont bliebe. Es regnete Petitionen.“ Diesem stürmischen Treiben wolle man sich nicht anschließen und nichts Unzweckmäßiges verlangen. Aber im Interesse des gesamten Landes müsse man die geforderte Eisenbahn bauen. Der am 17. Februar 1877 zusammengetretene Ausschuß habe ein Gesamtprojekt erstellen lassen und lege diesen Vorentwurf nun zur Prüfung vor, „um zu erfahren, ob unser Projekt Aussicht habe, von seiten der Staatsregierung als wünschenswert anerkannt bzw. unterstützt oder vertreten zu werden.“ Die einzige Schwierigkeit bestehe in der Führung eines Innüberganges bei Wasserburg. Man möge sie jedoch nicht überbewerten, da Frequenz und Rentabilität dieser Bahn außer Zweifel stünden. Die ungünstige Führung der Inntalbahn bringe dem Export der großen Menge von Landesprodukten keine Erleichterung. Schließlich müsse man auch auf

die Situation der Stadt hinweisen. „Es ist betäubend, zu erfahren, daß in einem Menschenalter, während günstiger gelegenerer Orte aller Vorteile des Welthandels teilhaftig geworden sind, sich in dem durch Alter und Geschichte ehrwürdigen Städtchen ein Stein von dem anderen löste, der Flußhandel aufhörte, der Landhandelsweg brach gelegt wurde. Durch Kreuzung des Innstromes in unmittelbarer Nähe unserer Stadt würde demgemäß auch den gerechten Wünschen der Letzteren in allen Stücken Rechnung getragen und ihre Stellung wieder hergeschafft, welche ihr gemäß ihrer Vergangenheit und ihrer zentralen Lage inmitten einer schönen und fruchtbaren Gegend gebührt.“ Das generelle Nivellement des Distriktstechnikers Poschmann vom Juli 1877 mit drei Varianten für einen Innübergang mit unterschiedlichen Steigungsverhältnissen (Höhe ei-



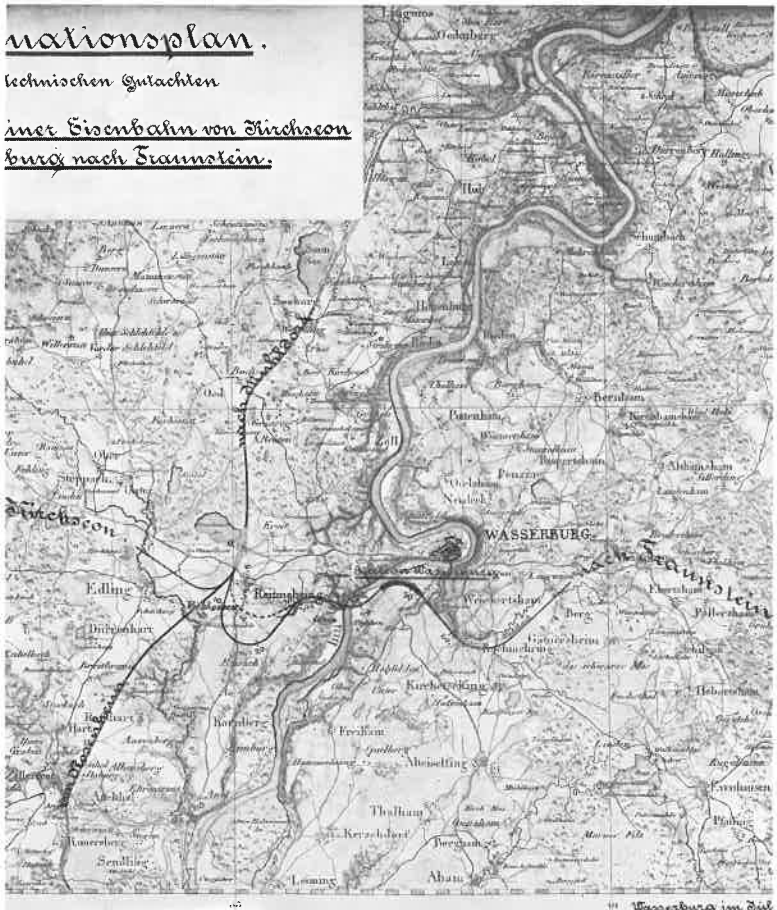
Seite 1 des Gutachtens des Distriktstechnikers Poschmann vom 20.7.1877 für eine Bahnlinie Wasserburg – Traunstein

ner Innbrücke zwischen 24 und 33 Meter) war beigefügt. Danach wäre der Inn im Bereich des Gasthauses „Zur Landschaft“ überquert worden und die Station Wasserburg hätte im Bereich des unte-

nationsplan.

technischen Gutachten

inet Eisenbahn von Kirchseon brüg nach Traunstein.



Übersichtskarte zum Gutachten Poschmann vom 20.7.1877. Der vorgesehene Innübergang läge im Bereich des heutigen Stausees, der Bahnhof an der Ponschabaustraße in Wasserburg

ren Bürgerfeldes vor der Kreuzung mit der Distriktsstraße nach Endorf (der heutigen Rosenheimer Straße) angelegt werden können. Zwar war die Staatsbahnverwaltung zunächst noch mit der Fertigstellung der bereits beschlossenen Bahnen beschäftigt und auch die Übernahme der Ostbahn AG lag erst wenige Jahre zurück. Aber trotzdem war absehbar, daß zusätzliche Bahnen errichtet werden mußten. Auf diese Tatsache bezogen sich die erwähnten zahlreichen Petitionen und Eingaben. Keine Gemeinde wollte zu spät kommen, wenn das Parlament neue Strecken beschloß. So konkurrierten auch die Petitionen der Städte Wasserburg und Traunstein

wieder miteinander. Dabei hatte der Stadtmagistrat Traunstein durch den Herzog von Leuchtenberg eine wertvolle Unterstützung für seine Petition vom 15. Januar 1878 erhalten. Dieser empfahl mit einem Brief vom 3. Febr. 1878 aus Paris das Vorhaben dem Staatsminister.⁶⁹⁾ Beide Eingaben, die Wasserburger und die Traunsteiner, waren Gegenstand einer interessanten, internen Stellungnahme der Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten vom 17.11.1878 an das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren. Besonders übel wurde darin vermerkt, daß der Magistrat Wasserburg die Linie München – Rosenheim als Fehlplanung beschrieben hatte. „Ein näheres Eingehen auf das bezügliche Vorbringen erscheint aber auch umso weniger geboten, als es sich nach den vom Stadtmagistrate Wasserburg vorgelegten Akten hauptsächlich um das Bestreben handelt, für die Stadt Wasserburg einmal eine günstigere Bahnhofsanlage und weiter eine kürzere Verbindung mit München zu erhalten, ...“ Es wird dann auf den Bericht der Generaldirektion vom 8.2.1871 hingewiesen, der auf die 1,3 Millionen Gulden höheren Baukosten für eine Bahnhofsanlage in Stadtnähe hinweist. „Daß der Ausschuß angesichts dieses Gutachtens und angesichts der auch jedem Nichttechniker in die Augen springenden örtlichen Verhältnisse sich die Äußerung erlaubt, man habe die Inntalbahn angeblich aus technischen Gründen eine Wegstunde westlich von der Stadt Wasserburg vorübergeführt, zeigt wohl zur Genüge, wie wenig der Eingabe in sachlicher Beziehung Wert beizulegen ist. Die ... rings vom Innstrom und dessen schroffen Hochufern umschlossene Stadt ist nun einmal durch eine Bahnführung nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten unmittelbar zu berühren und werden sich die Bewohner eben in diese unabwendbaren Verhältnisse fügen müssen. ...“ Da außerdem die Strecke Mühldorf – Rosenheim weit weniger frequentiert werde, „als dies zur Deckung der Bau- und Betriebskosten erwünscht wäre, so erscheint die Teilung dieser Frequenz mit einer anderen neu zu erbauenden Bahn durchaus nicht zulässig.“ Man möge deshalb die Wasserburger Eingabe zurückweisen.⁷⁰⁾ Eine Mitteilung an die Stadt Wasserburg ist offensichtlich nicht erfolgt. Stattdessen wurde die Petition durch den Eisenbahnausschuß am 4. Mai 1879 erneuert, ebenfalls ohne konkretes Ergebnis.⁷¹⁾

Inzwischen hatte man den Gedanken an die direkte Nord-Süd-Verbindung von Rosenheim über Landshut erneut aufgegriffen. Er wurde vor allen Dingen von Wasserburg a. Inn, Haag und Dorfen unterstützt, von Wasserburg aus durch ein Eisenbahnkomitee, dem

auch der Bezirksamtmann und mehrere Kaufleute angehörten. In einer Sitzung vom 10.1.1878 wurde beschlossen, Petitionen an alle zuständigen Stellen einzureichen und die Verhandlungen auf der Grundlage der Projekte des Jahres 1869 weiterzuführen. Der Komiteevorsitzende Bierling aus Dorfen erklärte sich bereit, die Formulierung der Petition zu übernehmen. Seinem Entwurf vom 16.1.1878 schloß sich der Magistrat an. Aber auch dieser neue Anlauf mißlang, denn der Kongreß des Landshuter Komitees faßte einen Beschluß, den Kaufmann Bierling im Schreiben vom 28.1.1879 an ein Wasserburger Komiteemitglied folgendermaßen kommentierte: „Die Würfel sind gefallen; der große bürokratische Bürokrongreß in Landshut, der unzählige Jahre schwanger umherschwangte, hat seine Entbindung in der Lösung der Bahnfrage, durch die Linie Erding – Landshut am letzten Sonntag gefeiert. Der wiederholt als Vorstand figurierende Bürgermeister Dr. Gehring hat seinem gegebenen Ehrenworte und den materiellen Vorteilen der Stadt Landshut die Linie Landshut – Erding vorgezogen . . . Soeben erhalte ich von meinem Bruder in Landshut die Nachricht, daß der Kongreß in Landshut gleich bei Beginn seiner Veranstaltung die Linie Schwaben – Kirchseeon fallen ließ und nur den Bau der Bahn Landshut – Erding adaptierte, wahrscheinlich nur deshalb, wenn einer den Zug links der Isar versäumt, derselbe noch rechts der Isar fahren kann, weil dem Verkehr mit Erding gar keinen Wert beiliegen kann.“ Bierling empfahl, die vorbereiteten Petitionen ungesäumt und von allen Beteiligten unterschrieben den Abgeordneten und der Kammer vorzulegen.⁷²⁾ Dies geschah ohne jeden Erfolg. Damit schienen alle Bemühungen gescheitert zu sein. Die Nord-Süd-Verbindung war an der Stadt Wasserburg a. Inn vorbeigeführt worden, eine Ost-West-Verbindung galt als nicht realisierbar, eine weitere Nord-Süd-Bahn als unrealistisch. Der Bahnbau wurde in Wasserburg zu einem nicht mehr diskussionsfähigen Thema. Man versuchte stattdessen, wenigstens für die Strecke nach Rosenheim einen angemessenen Fahrplan zu erhalten, so gering waren die Erwartungen geworden. Dabei verbesserten sich die Aussichten auf die Errichtung neuer Bahnlinien immer mehr, je näher die Verabschiedung des schließlich am 28. April 1882 sanktionierten Gesetzes rückte, das den Bau zahlreicher Sekundärbahnen vorsah.

Bald danach, im März 1884, konstituierte sich ein neues städtisches Eisenbahnkomitee. Der Wasserburger Anzeiger hatte am 23. Jan. 1884 eine zusammenfassende Darstellung der Bahnprojekte und ihrer Auswirkungen gebracht, insbesondere auf die Konkur-

renzsituation Wasserburg – Traunstein hingewiesen und damit auch wieder engagierte Bürger angesprochen. Das neue Komitee bemühte sich um Bundesgenossen und versuchte vor allem, den Distriktsrat, also den Vorgänger des späteren Kreistages, von der Notwendigkeit einer Bahnverbindung mit Ebersberg zu überzeugen und um finanzielle Unterstützung zu bitten, denn es stand inzwischen fest, daß weitere Bahnen vom Staat als Sekundärbahnen oder als Lokalbahnen nur dann errichtet würden, wenn die Interessenten zumindest die Grunderwerbskosten für die Bahntrasse finanzierten.

Ein erster, leider nur scheinbarer Durchbruch gelang dem Eisenbahnkomitee, als der Distriktsrat Wasserburg 1884 beschloß, die Kosten des Grunderwerbs für eine Sekundärbahn von Wasserburg nach Kirchseeon oder Grafing und von Wasserburg nach Trostberg zu übernehmen. Doch währte die Freude nur kurz: Mit Entschließung der Regierung von Oberbayern vom 8.2.1885 wurde dem Beschluß die rechtsaufsichtliche Genehmigung versagt, weil der Nachweis des dafür erforderlichen Aufwandes fehlte.⁷³⁾ Stattdessen forderte der Gewerbeverein Wasserburg im Jahre 1885 wiederholt den Bau einer Eisenbahnlinie von Trostberg über Wasserburg nach Kirchseeon, da sonst der bevorstehende Bau einer Bahnlinie von Traunstein nach Trostberg jede Verbindung der Stadt mit München für alle Zukunft verhindere. Das am 16.3.1884 gewählte Eisenbahnkomitee Wasserburg solle deshalb alle geeigneten Schritte in dieser Sache unternehmen.⁷⁴⁾ Als alle diese Bemühungen wieder einmal ohne sichtbaren Erfolg blieben, schien erneut Resignation um sich zu greifen. Man sah keinen Ausweg und hegte keine Hoffnung mehr. Damit war dieses Kapitel südostbayerischer Eisenbahngeschichte abgeschlossen, sieht man von einer Episode aus dem Jahre 1912 ab. In diesem Jahr wurde nämlich erneut der Gedanke einer Bahnverbindung von Wasserburg über Haag nach Landshut aufgegriffen. Der Abgeordnete Ruedorfer aus Rosenheim hatte die Gemeinden darum gebeten, das Vorhaben zu prüfen und gegebenenfalls zu unterstützen. Der Abgeordnete wandte sich zuerst an den Vorstand der Wasserburger Gemeindebevollmächtigten, Stautner, der jedoch infolge seines Alters das Amt nur noch zeitweise versehen konnte. Deshalb wurde an seiner Stelle der Bürgermeister tätig und erklärte die Bereitschaft, das Vorhaben zu unterstützen. Er schlug gleichzeitig die Bildung von Eisenbahnkomitees vor. Da die Anfrage Ruedorfers im Landtag großen Anklang gefunden hatte und Aussicht auf Erfolg bestand, beschloß der Stadtmagistrat am 6.

Dez. 1912, die Vorarbeiten für die Bildung eines Eisenbahnkomitees für die Verbindung mit Haag und insbesondere die dazu erforderlichen Reisekosten zu genehmigen.⁷⁵⁾ Aber auch diese Episode verlief schließlich im Sande und wurde nach dem Ersten Weltkrieg nicht wieder aufgegriffen, zumal die Strecke von Haag nach Thann – Matzbach für den vorgesehenen Durchgangsverkehr von Italien nach Norddeutschland nicht geeignet gewesen wäre.

Die Lokalbahn nach Wasserburg

1) Die erste Planungskonzession (Wasserburg-Reitmehring)

Erst Stadtschreiber Wolf und Bürgermeister Schnepf griffen im Jahre 1889 die Angelegenheit einer Verbindung Wasserburg – Ebersberg wieder auf, nicht zuletzt auch deshalb, weil inzwischen rings im Lande Sekundärbahnen und Lokalbahnen entstanden.

Zunächst wurde versucht, neue Wege zu gehen. Man hatte in Erfahrung gebracht, daß nach der Vollendung des Staatsbahnsystems nun auch Lokalbahnen durch private Vereinigungen, insbesondere durch die Lokalbahn AG errichtet und betrieben würden. Deshalb wandte sich Stadtschreiber Wolf am 12. Juni 1889 an die Direktion der Lokalbahn AG und bat um Mitteilung, ob diese Gesellschaft eine Lokalbahn für die Stadt Wasserburg eventuell zu bauen bereit wäre: „Der hiesige Bahnhof, wahrscheinlich aus Ironie Wasserburg genannt, ist von der Stadt 4,4 km entfernt. . . . Es war vor Jahren angestrebt worden, eine Sekundärbahn . . . zu erwirken, die Verhandlungen wurden aber wieder eingestellt und ist jetzt alles ruhig.“ Zumindest eine Verbindungsbahn vom Bahnhof in Reitmehring bis in die Stadtmitte müßte mit tragbarem finanziellem Aufwand und mit guter Aussicht auf eine Rendite errichtet und betrieben werden können. ¹⁾ Da auch Ebersberg dem Gedanken einer privaten Lokalbahn nicht ablehnend gegenüber stand, wurde der Lokalbahn AG der Nachweis über das Verkehrsaufkommen im Bahnhof Wasserburg – Reitmehring für die Jahre 1888 und 89 vorgelegt. Danach wurden insgesamt 20512 bzw. 22178 Fahrkarten ausgegeben und neben mehreren Tausend Stück Vieh 12488 bzw. 15044 t Güter zum Versand gebracht, sowie 6094 und 9186 t ausgeladen. Die gesamten Transporteinnahmen errechneten sich damit für diese Station für das Jahr 1888 auf 84211,68 Mark und für das Jahr 1889 auf 93339,32 Mark.^{1a)} Bereits diese Aufstellungen genügten der Lokalbahn AG: Mit Schreiben vom 18.3.1890 lehnte sie jedes Engagement „mit Rücksicht auf die Kürze der Linie und die ungünstigen Steigungsverhältnisse“ ab.²⁾ Doch der Stadtmagistrat und das Eisenbahnkomitee ließen sich nicht entmutigen. In einem Rundschreiben vom 14. März 1890 an alle Gemeinden der Umgebung

wurde die Situation geschildert, insbesondere auf die Versagung der rechtsaufsichtlichen Genehmigung für den Distriktsratsbeschluß von 1885 hingewiesen und alle Gemeinden um Ausfüllung eines Fragebogens gebeten, der die Produktionsfähigkeit und die Verkehrsbewegung im Raum Wasserburg feststellen ließe.

Mit diesen Bemühungen wurde versucht, der veränderten Situation Rechnung zu tragen. Hatte zunächst der jahrzehntelange Kampf um einen Anschluß der Stadt Wasserburg an das neuzeitliche Verkehrssystem dem Anschluß an das Staatsbahnnetz gegolten und zielten dementsprechend alle bisherigen Bemühungen der Stadt in den zahllosen Petitionen, Vorsprachen, Eingaben und Anträgen darauf ab, die Staatsorgane zu einer entsprechenden Entscheidung zu bewegen, so mußte nun versucht werden, auf der Grundlage der inzwischen beschlossenen Gesetze eine Lokalbahn zu erhalten. Der wesentliche Unterschied bestand darin, daß für eine Lokalbahn ein genügend leistungsstarker Maßnahmenträger vorhanden sein mußte, der auch die Finanzierung der Bahn in wesentlichen Teilen zu übernehmen bereit und in der Lage war. Einer solchen Aufgabe konnte aber ein Landstädtchen mit ca. 3500 Einwohnern nicht gewachsen sein. Aus diesem Grunde mußte man versuchen, Bundesgenossen zu gewinnen. Da die Regierung als Aufsichtsbehörde dem Distrikt Wasserburg (dem Vorläufer des Landkreises) untersagt hatte, die Maßnahme zu finanzieren, blieb nichts anderes übrig, als sich an die Gemeinden der Umgebung zu wenden, wobei zwangsläufig das Problem entstand, diesen Gesprächspartnern etwas anbieten zu müssen, nämlich ebenfalls einen Eisenbahnanschluß. Das ursprüngliche Projekt, die Stadt Wasserburg nur mit dem Bahnhof in Reitmehring zu verbinden, erfuhr damit eine Ausdehnung und Erweiterung auf die Strecke Wasserburg – Ebersberg. Dadurch knüpfte man aber an die Bemühungen des Marktes Ebersberg an, durch eine Verbindung mit Grafing einen Anschluß an das Staatsbahnnetz zu erreichen und verfolgte im Grundsatz wiederum die alten Bestrebungen, eine direkte Verbindung von Wasserburg nach München zu erhalten und möglicherweise diese Verbindung nach Osten in Richtung Trostberg oder Traunstein fortzusetzen. Damit zeichneten sich aber auch bereits die später offenkundig werdenden Konflikte ab: In der Verbindung von Orten, die bereits von der Staatsbahn erschlossen waren, mußte die Bahnverwaltung die Gefahr einer Konkurrenzlinie sehen, die für den Personen- und Güterverkehr günstigere Bedingungen anbieten könnte. Außerdem hätte im Bau einer solchen Strecke auch das Ein-

geständnis gesehen werden können, früher eine Fehlentscheidung getroffen zu haben, als man die alten Vorschläge der Eisenbahnkomitees ablehnte. Jedenfalls war allen Beteiligten von vornherein klar, daß der Antrag auf Errichtung einer Lokalbahn nicht ohne weiteres genehmigt würde und auf dem Weg zur eigenen Bahn noch viele, vielleicht unüberwindbare Hindernisse lägen. Außerdem war zu berücksichtigen, daß auch außerhalb Wasserburgs der Wunsch nach einer Lokalbahn laut geworden war. Im Laufe von 40 Jahren hatten sich nämlich nicht nur jene Gemeinden eine Bahnverbindung gewünscht, die von vornherein auf einen direkten Staatsbahnanschluß gewartet hatten, sondern auch alle jene ursprünglich dem Bahnbau skeptisch gegenüberstehenden Städte und Märkte, die inzwischen die Vorteile einer solchen Verkehrsanbindung am wirtschaftlichen Aufschwung anderer Kommunen hatten beobachten können.

Es galt also, aufbauend auf den früheren Erfahrungen, möglichst alle Gemeinden zu einer einsatzbereiten Interessengemeinschaft zu vereinigen. Hatte bisher die Stadt Wasserburg in Zusammenarbeit mit denjenigen Städten, die an projektierten Hauptstrecken der Staatsbahn lagen, zusammengearbeitet, so mußte bei einer Lokalbahn in anderen Maßstäben geplant und projektiert, aber auch finanziert werden.

Bürgermeister Schnepf und Stadtschreiber Wolf legten folgende Marschrichtung fest: Zunächst mußte die Stadt Wasserburg ihr Interesse am Bau einer Lokalbahn durch Gründung eines entsprechenden Eisenbahnkomitees nachweisen. Gleichzeitig bliebe festzustellen, welche amtliche Meinung zu einem solchen Vorhaben bestünde und anschließend habe die Argumentation des Wasserburger Eisenbahnkomitees, durch möglichst viele Gemeinden der Umgebung ideell und materiell unterstützt, auf diese amtliche Meinung einzugehen.

Nachdem die Lokalbahn AG den Bau einer Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt Wasserburg abgelehnt hatte, erfuhr der Bürgermeister Ende März 1890 beim Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, daß ein Rosenheimer Komitee eine Bahn nach Frabertsham fordere. Aber zum Bau werde es wohl nicht kommen. „Ich glaube“, sagte der Ministerialrat wörtlich, „daß die Wasserburger wegen dieser Bahn ganz gut schlafen dürfen“ führte Bürgermeister Schnepf in seinem Bericht aus.³⁾ Eine Bahn Kirchseeon – Wasserburg wäre jedoch eine Konkurrenz für die bestehenden Staatsbahnen und man vermeide staatlicherseits, solche Kon-

kurrenzstrecken zu bauen. Denkbar bliebe danach allenfalls eine Lokalbahn von Ebersberg in Richtung Wasserburg. In einer Reihe von Versammlungen wurde deshalb versucht, interessierte Gemeinden zur Bildung von Eisenbahnkomitees und -ausschüssen zu bewegen, um eine überzeugende Interessenvertretung zu erhalten.

Bei einer ersten Zusammenkunft am 23. April 1890 im Brauereigasthof Schmidramsl in Forsting waren Abordnungen aus Wasserburg, Ebersberg, Steinhöring, Tulling, Edling und Reitmehring vertreten. Man beschloß, Eisenbahnausschüsse in Ebersberg (für Ebersberg und Oberndorf), in Steinhöring (zugleich für Sankt Christoph und Albaching), in Forsting (zugleich für Pfaffing, Rettenbach, Edling und Steppach) und in Wasserburg (zugleich für Attel und Soyen) zu gründen.

Anläßlich einer Bürgerversammlung am 1. Mai 1890 im Rathausaal in Wasserburg wurde umgehend ein solcher Eisenbahnausschuß gebildet, dem Bezirksamtman Herold als 1. Vorstand und Bürgermeister Schnepf als 2. Vorstand angehörten. Da aber nach wie vor die Fortführung der Bahn in Richtung Trostberg oder Traunstein geplant werden sollte, fand auf Anregung der Stadt Wasserburg schon am 6. Mai 1890 eine weitere Beratung der Bürgermeister aller Gemeinden zwischen Wasserburg, Trostberg, Seeon und Schnaitsee in Obing statt. Obwohl der mit Abstand größte Gewerbetreibende von Frabertsham, der Brauerei-, Guts- und Dampfsägebesitzer Leinfelder zuvor mitgeteilt hatte, daß er sich für das Projekt interessiere, aber „schon derart mit dem früher aufgetauchten Projekt des Rosenheimer Eisenbahnkomitees liiert“ sei, daß er nicht offiziell mitmachen könne, konnte man sich in Obing darauf einigen, alles zu tun, um das Projekt Wasserburg – Trostberg zu verwirklichen, auch die Marktgemeinde Trostberg zu beteiligen und in Obing ein Komitee zu gründen.⁴⁾

Schon am 28. April hatte sich das Eisenbahnkomitee Ebersberg verabredungsgemäß konstituiert. Dieselbe Mitteilung erhielt die Stadt am 5. Mai aus Steinhöring und am 6. Mai aus Forsting.

Allerdings erklärte Bezirksamtman Herold bereits am 16. Mai 1890 seinen Rücktritt, da er wegen Arbeitsüberhäufung im Komitee nicht mehr mitarbeiten könne. Ob er dabei einem Wink der Aufsichtsbehörde folgte, weil sich seine Stellung als Staatsbeamter nicht mit derartigen Bürgerinitiativen vertragen kann, leider nicht mehr festgestellt werden.

Das Eisenbahnkomitee Wasserburg jedenfalls, dem die Führung in der Angelegenheit übertragen worden war, lud für den 28. Mai zu

einem Delegiertentag ein, der das zentrale Thema der Finanzierung erörtern sollte. Die Projektierungskosten wurden auf 10000 Mark geschätzt; es wurde vorgeschlagen, den Betrag auf die beteiligten Gemeinden umzulegen. Die Stadtgemeinde Wasserburg hatte vorweg 2000 Mark bewilligt. Die Gemeinde Bachmehring stellte 300 Mark in Aussicht, die Gemeinde Oberndorf 300 Mark unter Vorbehalt („falls das Projekt zur Ausführung kommt“), das Komitee Forsting (die Gemeinden Edling, Steppach, Pfaffing, Albaching und Utzenbichl) 1000 Mark, die Gemeinde Soyen 200 Mark, die Gemeinden Penzing, Babensham und Schönberg je 100 Mark. Weitere Zuschüsse versprachen die Gemeinden Attel und Seon in Höhe von je 200 Mark, Schnaitsee in Höhe von 150 Mark je projektiertem Bahnkilometer und der Markt Trostberg 400 Mark. Außerdem beteiligten sich noch die Gemeinden Obing und Evenhausen. Insgesamt konnten auf der Sitzung vom 28. Mai 1890 7200 Mark nachgewiesen werden. Bürgermeister Schnepf legte den Entwurf einer Eingabe an das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Äußern vor, der allgemeine Billigung fand.⁵⁾

Damit war nun der Punkt erreicht, der die Vorentscheidung bringen mußte und an dem alle früheren Bemühungen gescheitert waren. Mit Spannung und Interesse sahen die Beteiligten der weiteren Entwicklung entgegen. Unterdessen versuchte die Stadt Wasserburg, weitere Bundesgenossen zu werben. Der Bürgermeister informierte Dr. v. Widenmayer, den 1. Bürgermeister der königlichen Haupt- und Residenzstadt München über das Projekt, um seine Unterstützung zu erhalten. Bei einem persönlichen Besuch im Juni 1890 teilte v. Widenmayer mit, daß in einer geheimen Sitzung des Münchener Magistrats die Angelegenheit erörtert worden sei und der Magistrat sich einstimmig zugunsten des Projekts ausgesprochen habe. Auf seine Empfehlung wurden noch die Gewerbe- und Handelskammer und die Handwerkskammer eingeschaltet. Beide äußerten sich erfreut und zustimmend. Bürgermeister Schnepf wurde mit dem guten Rat nach Hause geschickt, „Schritt vor Schritt vorwärts zu gehen, bis alles Material in unseren Händen“ sei.⁶⁾

Mit der am 28. 5. 1890 beschlossenen, am 21. Juni vorgelegten Eingabe beantragte das Eisenbahnkomitee Wasserburg, als bevollmächtigter Vertreter aller übrigen beteiligten Komitees die Konzession zur Projektierung einer Bahn von Kirchseeon über Wasserburg und Obing nach Trostberg. Bereits unter dem Datum vom 16. Juli 1890 wurde die Antwort des zuständigen Staatsministers des königlichen Hauses und des Äußern, Freiherr v. Crailsheim ausgefertigt.

Darin heißt es, das Eisenbahnkomitee Wasserburg habe seinen Antrag damit begründet, daß das binnen kurzem zwischen München und Salzburg notwendige zweite Gleis auf weit kürzerem und billigerem Wege durch den Bahnbau Kirchseeon – Wasserburg – Trostberg hergestellt werden könne. „Diesen Gründen ist entgegenzuhalten, daß die für die Bahnführung München – Rosenheim – Salzburg getroffene Wahl durch die Gestaltung der Terrainverhältnisse vorgezeichnet war und sich überdies schon mit ihrer Eröffnung zutage getretenen äußerst günstigen Frequenzverhältnisse als eine glückliche bewährt hat, somit keineswegs auf ungenügende Erfahrungen einer früheren Periode des Eisenbahnbaues zurückzuführen ist. Im weiteren erscheinen die bestehenden Bahnverbindungen, deren sich die Landeshauptstadt in großer Anzahl erfreut, für deren sichere und nachhaltige Alimentierung ausreichend, an welcher sich indessen auch die von dem Eisenbahnkomitee vertretenen Gebiete mittels der vorhandenen Bahnen und der kommenden Lokalbahn Trostberg – Traunstein zu beteiligen imstande sind.“ Das Doppelgleis München – Rosenheim – Salzburg sei allein schon wegen des dort anfallenden Verkehrs und wegen des wichtigen Eisenbahnknotenpunktes Rosenheim notwendig. Eine 50 km lange Lokalbahn Kirchseeon – Trostberg diene aber nicht mehr den lokalen Interessen und könne angesichts der schwierigen Gelände-verhältnisse in Wasserburg „kaum Aussicht auf eine bescheidene Rente bieten“. Die Projektierungskonzession werde daher nicht erteilt.⁷⁾

Einen weiteren wichtigen Verbündeten hoffte man in dem Reichs- und Landtagsabgeordneten Lehnmeir aus Trostberg zu gewinnen. Da er auch Mitglied des Trostberger Eisenbahnausschusses war, wurde er um die Vermittlung eines Termins in München gebeten, den er auch alsbald benennen konnte. Als erfahrener Parlamentarier empfahl er: „Ein dunkler Anzug dürfte vielleicht genügen. Außerdem würde ich mir meinen Frack von Trostberg senden lassen. Nach meiner Ansicht wird eine Konzession von Kirchseeon nach Wasserburg kaum, aber von Wasserburg nach Trostberg leicht zu erlangen sein. Vielleicht könnte Dr. Widenmayer das erstere bezwecken.“⁸⁾

Am 17. Juli, noch bevor die Entscheidung des zuständigen Ministeriums der Stadt Wasserburg zugestellt worden war, sprach die Abordnung der vereinigten Eisenbahnkomitees, bestehend aus Bürgermeister Habbach, Landtagsabgeordneter von Ebersberg, Bürgermeister Schnepf von Wasserburg und Gutsbesitzer Haan von

Ebersberg im empfohlenen dunklen Anzug bei Staatsminister v. Crailsheim und Ministerialrat v. Oswald vor. Den Abgesandten wurde die tags zuvor ergangene Entscheidung bekanntgegeben. Ihre begreifliche Enttäuschung war nach den früheren Erfahrungen nicht allzu groß, und so hatten sie auch den Mut, Seine Exzellenz um ergänzende Auskünfte zu bitten. Dabei erfuhren sie, daß sich die Ablehnung nicht auf Teilstrecken der gewünschten Lokalbahn beziehe, entsprechende Anträge also jederzeit möglich wären. Die Frage einer Bahnverbindung von Wasserburg mit Trostberg sei allerdings endgültig beantwortet, während das Bestreben der Stadt Wasserburg, „sich durch eine Stichbahn nach irgendwelcher Richtung, namentlich gegen Westen hin, in eine bessere Verkehrslage zu bringen“ durchaus anerkennenswert sei.⁹⁾

Das Eisenbahnkomitee Wasserburg informierte die Mitstreiter, bedankte sich bei allen bisher beteiligten Gemeinden und Eisenbahnkomitees und richtete unter dem Datum vom 25. Aug. 1890 durch seinen Vorsitzenden, Bürgermeister Schnepf, eine erneute Eingabe an das zuständige Ministerium. Darin wurde in erster Linie die Konzession zur Projektierung einer Bahnstrecke von Ebersberg nach Wasserburg beantragt, außerdem hilfsweise und für den Fall, daß diesem Konzessionsgesuch der Erfolg versagt würde, die Genehmigung der Projektierung einer Verbindungsbahn zwischen Stadt Wasserburg und Bahnhof Wasserburg. Gleichzeitig wurde gebeten, diese Arbeiten auf Staatskosten vornehmen zu lassen. Die Antwort des Ministeriums vom 28. Okt. 1890 führte aus, daß die Verwirklichung des Hauptantrages nicht in Aussicht gestellt werden könne und das Gesuch daher abgelehnt werden müsse. Dem Hilfsantrag könne man deshalb nicht entsprechen, „weil das technische Personal der königlichen Staatseisenbahnverwaltung dermalen durch eine große Zahl vordringlicher Arbeiten vollständig in Anspruch genommen ist. Im übrigen kann eine Erbauung dieser Eisenbahnverbindung auf Staatskosten überhaupt nicht in Aussicht gestellt werden, nachdem derselben bei dem in Betracht kommenden unbedeutenden Verkehr, den ungünstigen bau- und betriebstechnischen Verhältnissen und der Unmöglichkeit, die Konkurrenz des Straßenfuhrwerkes auszuschließen, eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung nicht beigelegt werden kann. Dagegen will das unterzeichnete königliche Staatsministerium dem in zweiter Linie gestellten Gesuche hiermit entsprechen und wird demgemäß dem Eisenbahnkomitee Wasserburg im Einverständnis mit dem königlichen Staatsministerium des Innern und dem königlichen

Nom Eisenbahn-Comité Wasserburg.

Im Vollzuge **Beschlusses**, welchen die Delegation-Verammlung des vereinigten Eisenbahn-Comités Wasserburg vom 28. Mai 1890 gefaßt hatte, wurde am 21. Juni mit **Schriftlicher Vorstellung** an das k. Staatsministerium des k. Reiches und des Königs um Ertheilung der Concession zur Projectirung einer Eisenbahn **Kirchseeon - Wasserburg - Troßberg** oberrheinlich nachgesucht.

Am 17. Juli erhielten verabredungsweg eine **Abordnung** der vereinigten Eisenbahn-Comités zu München im genannten Ministerium. Sie bestand aus den Herren Bürgermeistern **Lehmann** von Troßberg (Reichstags- und Landtags-Abgeordneten), **Schnepf** von Wasserburg, sowie dem Gutsherrn Herrn **Haan** von Ebersberg.

Diese Abordnung wurde von dem Referenten, Herrn Ministerial-Rath **v. Oswald**, sodann aber von Sr. Erzherzog dem Herrn Minister **Fuchs** von Grallosheim freundlich empfangen, derselben jedoch bestimmt erklärt,

„daß, nachdem die eingereichte Vorstellung von irrigen Voraussetzungen über den Werth der geplanten Bahnlinie sowie die Bedeutung der bereits vorhandenen Bahnen aussehe, das Geschäft abweislich beschieden worden sei. Die k. Staatsregierung werde nicht allein die Bahn Kirchseeon - Wasserburg - Troßberg nicht bauen, sondern da eine 50 Kilometer lange Strecke die Grenzen des Begriffes einer Lokalbahn weit überschreite, eine Concession zur Projectirung überhaupt nicht ertheilen.“

Der Wortführer der Abordnung stellte an den Herrn Ministerialeserenten unter Anderem auch die Frage, ob die beschlossene Abweisung auch dem Versuche gelte, nur das eine oder andere Stück der gewünschten Bahn in Ausführung zu bringen. Diese Frage wurde verneint, womit schon ausgesprochen erscheint, daß sich die ministerielle Abweisung nur auf die Herstellung einer Voll-Linie beziehe, welche **Kirchseeon** über **Wasserburg** mit **Troßberg** verbinde.

Indem wir die Interessenten von diesem Ausgang der Sache in Kenntniß setzen und ihnen die alsbald eingetroffene Entschliegung des k. Staatsministeriums vom 16. Juli 1890 abdrücklich mittheilen, welche zugleich die Abweismotive der höchsten Stelle enthält, betrachten wir die Frage, ob in Sachen einer Bahn von **Kirchseeon** über **Wasserburg** nach **Troßberg** zur Zeit **weitere Schritte** zu versuchen seien als **endgiltig gegen aus erledigt**.

Dagegen halten wir das Vortreiben der Stadtgemeinde Wasserburg, sich durch eine Stichbahn nach irgend welcher Richtung, namentlich gegen Weßau hin in eine bessere Verkehrs-lage zu bringen, für ebenso berechtigt als angelegentlich und gedulden in dieser Beziehung bis auf weiteres in Thätigkeit zu bleiben und nothwendige Verbindungen anzuknüpfen sowie zu erhalten.

Aber auch den Gedanken, unsere Stadt in näherer oder entfernterer Zukunft nach zwei Richtungen hin mit unserer Nachbarschaft in eine Eisenbahnverbindung gesetzt zu sehen, werden wir nicht völlig der allerdings wohlbegründeten Vortheilhaftigkeit opfern, unseren ersten geäußerten Versuch als für jetzt völlig gebührender zu betrachten.

Allen unseren Nachbarn aber, welche in Ennähigkeit und Treue zu uns standen, als es galt, für das Interesse unseres Gemeindefortschritts und für angrenzenden Gebiete einzutreten, erbiten wir zum Schluß unseren aufrichtigen Dank.

Wasserburg, 2. August 1890.

Hochachtungsvoll

Das Eisenbahn-Comité Wasserburg.

Schnepf, Vorstand.

W o l f, Schriftführer.

Kriegsministerium die erbetene Konzession zur Projektierung einer Eisenbahnverbindung von der Station zur Stadt Wasserburg aufgrund und nach Maßgabe der Bestimmungen in den §§ 2 bis 4 der königlich allerhöchsten Verordnung vom 20. Juni 1855 . . . unvorgreiflich der Frage der seinerzeitigen Erteilung der Bau- und Betriebskonzession auf die Dauer von 6 Monaten erteilt.¹⁰⁾

Damit lag nach annähernd 50jährigen Bemühungen die erste positive Äußerung einer staatlichen Stelle zum Anschluß der Stadt Wasserburg an das Eisenbahnnetz vor, und die Stadt hatte sich damit zu beschäftigen, „ob und in welcher Weise sie von dieser Konzession Gebrauch machen wird.“ Nun, allzuviel Zeit zur Überlegung blieb nicht, denn die am 3. Nov. 1890 bei der Stadt eingegangene Konzessionserlaubnis wurde bereits am 11. Nov. 1890 durch die Aufforderung des Bezirksamtes Wasserburg ergänzt, man möge umgehend mitteilen, wer mit den Projektierungsarbeiten betraut worden sei.¹¹⁾ Nachdem der Stadtmagistrat eindeutig erklärt hatte, daß von der Konzession Gebrauch gemacht werde, erklärte sich auch die Lokalbahn AG bereit, im Auftrag der Stadt die Planungen bis 1. Mai 1891 durchzuführen.¹²⁾ Die Stadt Wasserburg bat den Distrikt (vergeblich) um einen Zuschuß in Höhe von 500 Mark zu den Kosten.

Zunächst zogen sich die Erhebungen in Anbetracht der schwierigen Geländeverhältnisse in die Länge. Im Rahmen der Vorarbeiten mußten verschiedene Wäldchen und Gehölze durchforstet werden und am Ende stellte die Lokalbahn AG mit Schreiben vom 30. Juni 1891 das Projekt einer normalspurigen Lokalbahn mit zwei Varianten vor und berechnete dafür 2000 Mark. Doch lehnte die Gesellschaft von vornherein den Bau der Strecke ab, „da es angesichts der ungünstigen Bau- und Betriebsverhältnisse unmöglich ist, das zu investierende Kapital zu verzinsen. Die Baukosten dieser kurzen Linie sind ganz ungewöhnlich hoch. Selbst angenommen, daß durch die Aufschließung des Kohlenlagers ^{12a)} ein erhöhter Verkehr sich entwickeln würde, so ist es doch ausgeschlossen, daß derselbe zu einer angemessenen Verzinsung hinreichen würde.“¹³⁾ Diese eindeutige Aussage der Lokalbahn AG, die schon zahlreiche Privatbahnen gebaut hatte und betrieb, die auch durchaus bereit war, Risiken zu übernehmen, ließ wenig Hoffnung für ein Engagement des Staates.

Damit war guter Rat teuer geworden und in der Bevölkerung machte sich neben der gewohnten Resignation allmählich auch Unruhe und Zorn breit. Zwar hatte die Stadt die Planung in der Erwartung anfertigen lassen, es „könne einmal die Zeit kommen, in

welcher es gut sei, ein fertiges Projekt im Schranke zu haben, und in der man es tief bereuen würde, die genehmigte Projektierung zur rechten Zeit unterlassen oder übersehen zu haben,"¹⁴⁾ aber die entstandene Situation war im ganzen doch unbefriedigend, ließ vor allem keinerlei Hoffnungsschimmer und wurde deshalb auch im Wasserburger Anzeiger (Nrn. 52 und 56 vom 27. Juni und 11. Juli 1891) ausführlich geschildert. Es wurde beschrieben, daß die von der Lokalbahn AG projektierte Hauptlinie südlich Reitmehring und Pfligham zum Wirtshaus „Landschaft“ und mittels eines 55 m langen Tunnels in die Schopperstatt zur Bräuwinkelsäge führte. Bei einer maximalen Steigung von 25 ‰ werde ein Höhenunterschied von 52,82 m überwunden. Die Gesamtkosten wurden auf 740000 Mark geschätzt. Es sei auch untersucht worden, ob die Stadt über eine Streckenführung durch den Kobler Graben erreicht werden könnte. Dies hat sich als ebenso unmöglich erwiesen, wie über den Köbinger Berg.

2) Die zweite Planungskonzession (Wasserburg-Ebersberg)

Wie sollte es nun weitergehen, nachdem alle offiziellen Bemühungen, Publikationen und Eingaben einmal mehr vergeblich geblieben waren? Wieviele zusätzliche Versuche von Einzelpersonen gemacht worden waren, der Stadt einen Bahnanschluß zu verschaffen, läßt sich nicht mehr feststellen, aber ein Beispiel für eine solche Privatinitiative findet sich noch bei den Akten: Die Oberin des Klosters auf der Burg hatte den Prinzregenten persönlich um sein Eingreifen gebeten. Ob die Petition in Form einer handgemalten Urkunde vom 12. März 1891 überhaupt ihr Ziel erreichte und beantwortet wurde, läßt sich nicht mehr feststellen. In diesem eindringlichen Versuch, der Stadt Wasserburg zu helfen, heißt es: "Im Vereine mit dem treuen Bayernvolk wagte es auch unsere klösterliche Gemeinde, dem allgeliebten Landesvater ihre Festhuldigung zu Füßen zu legen: Gottes Lohn, Schutz und Segen unserem hochedlen Fürst bis ins höchste Alter!

Der Himmel erhöere dies Gebet armer Nonnen, deren eine allertüchtigst Unterzeichnete, durch ihr ganzes Leben sich der hohen Ehre rühmt, daß am 1. Mai 1845 gelegentlich des Maifestes im Tivoli unserem allergnädigsten Prinzen und durchlauchtigsten Frau Gemahlin allerhöchst seligen Andenkens sie ein Festgedicht vortragen durfte.

Darf dies nun einst so beglückte Kind – nun bejahrte Nonne – es wagen, unseren hochedlen Fürsten um allerhuldvollste Gnade für die Stadt Wasserburg anzuflehen und eine alleruntertänigste Bitte an des hohen Thrones Stufen niederzulegen: Königliche Hoheit wollen in allerhöchster Huld und Gnade die Zweigbahn von Kirchseeon nach Wasserburg durch ein allergnädigstes Fürstenwort ins Leben treten zu lassen und dadurch diese im Laufe der Jahre mehrfach verkürzte Stadt aufs höchste begnadigen. Unsterblicher Dank dem allergnädigsten Beglückter der Stadt Wasserburg! 15)

Das zuständige Ministerium bereitete seine Entscheidungen nicht ohne Beteiligung der Fachbehörden vor. Insbesondere die Generaldirektion der königlich-bayerischen Verkehrsanstalten wurde um eine gutachtliche Äußerung zu dem Projekt gebeten. Dabei wurde deutlich, daß für das weitere Verfahren die Entscheidung über den Ebersberger Antrag von grundlegender Bedeutung werden sollte.

Das Gutachten beurteilte nämlich die gesamte Strecke Wasserburg – Kirchseeon äußerst ungünstig. Auch wenn sein Inhalt nicht veröffentlicht worden ist, so waren doch seine Auswirkungen unübersehbar. Die Generaldirektion begründete die Unwirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Bahnlinie damit, das der Markt Ebersberg mit rund 1600 Einwohnern zu unbedeutend sei, „um eine Bahn nur einigermaßen alimentieren zu können, und besitzt zudem ein Hinterland, welches nur sehr schwach bevölkert ist. Für die Abfuhr der Produkte aus den umliegenden Forsten würde diese Bahn, abgesehen davon, daß die Forste wegen des erst jüngst notwendig gewordenen ausgedehnten Kahlhiebes auf lange Zeit hinaus nur ein geringes Erträgnis liefern können, kaum in Betracht kommen, weil die Station Kirchseeon für die Aufnahme der Holztransporte günstiger liegt als eine Station Ebersberg situiert werden könnte. . . . Gegen eine Projektierungskonzession für ein Privatprojekt wird keine Erinnerung erhoben. . . . Die vom Eisenbahnkomitee wohl mit Rücksicht auf eine tunlichste Abkürzung der Verbindung mit München geplante Einführung der Lokalbahn in die Station Kirchseeon dürfte übrigens wahrscheinlich weniger zweckmäßig sein, als eine Einführung in die Station Grafing. . . .“ 16) Damit war, zunächst intern, bereits eine Vorentscheidung über die künftige Richtung möglicher Bahnen gefallen.

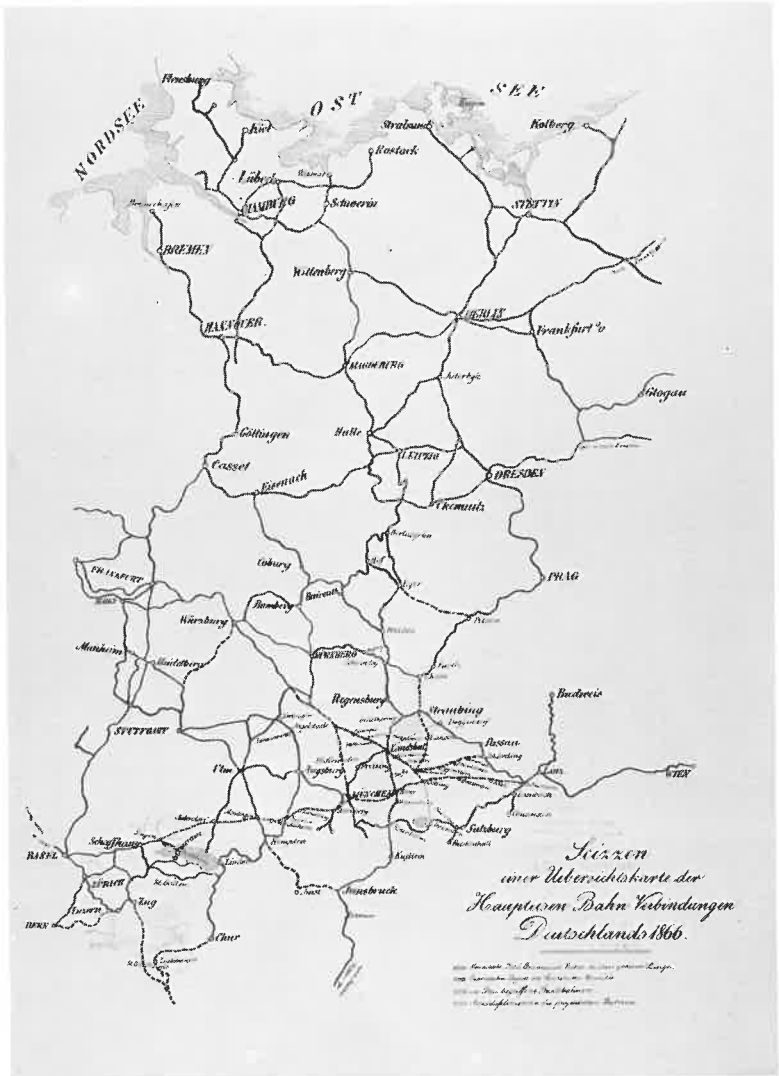
Allerdings war auch Bürgermeister Schnepf in der Zwischenzeit nicht untätig gewesen. Er hatte immer wieder Kontakt zu den Politikern gesucht, von denen er eine Unterstützung erwarten konnte.

Außer dem Bürgermeister der Landeshauptstadt galten seine Besuche vor allem jenen Abgeordneten, die sich in besonderer Weise um das Eisenbahnwesen angenommen hatten, dem Generaldirektor der Bayer. Verkehrsanstalten, den zuständigen Abgeordneten Dr. Daller, Orterer, Ruedorffer und dem Abgeordneten Wagner aus Glonn, der vor allem immer wieder für eine Bahnlinie von Grafing nach Glonn eintrat und deshalb die Verhältnisse im Bereich Ebersberg besonders gut kennen mußte.

Zunächst versuchte das Eisenbahnkomitee Wasserburg mit einer neuen Eingabe vom 6. Aug. 1891 an das zuständige Ministerium, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Kirchseeon und Wasserburg zu erreichen. Dabei wurde versucht, die bekannt gewordenen wirtschaftlichen Bedenken gegen eine solche Streckenführung zu widerlegen. Man bat für den Fall, daß die Verbindung zwischen Kirchseeon und Wasserburg erneut für unausführbar gehalten würde, wenigstens das vorliegende Projekt der Verbindung zwischen Station und Stadt Wasserburg alsbald auszuführen.¹⁷⁾ Schon am 12. Aug. 1891 kam die erneut ablehnende Antwort des Ministeriums.¹⁸⁾ Nun versprach aber der Wahlkreisabgeordnete Dr. Daller in einem Gespräch am 7. Okt., daß er eine erneute Eingabe persönlich dem Minister überbringen würde. Man solle auch Statistiken beifügen und darauf hinweisen, daß keine Konkurrenz zu bestehenden Bahnlinien entstünde. Er selbst habe nämlich mit Staatsminister v. Crailsheim gesprochen, dabei auf die große Schädigung der Stadt Wasserburg im Laufe der letzten Jahrzehnte hingewiesen und daraufhin zur Antwort bekommen, daß man erneut um die Projektierungskonzession einkommen möge.¹⁹⁾ Die angeregte Petition konnte bereits am 20. Okt. 1891 vorgelegt werden. Darin führte der Eisenbahnausschuß Wasserburg an, daß man nun entgegen den bisherigen Anträgen die Station Grafing als Zielpunkt einer neuen Bahnstrecke gewählt habe. „Da nun aber die Projektierung der Linie Station Grafing – Ebersberg tatsächlich schon stattgefunden hat, gleich wie ostwärts das Projekt Station bis Stadt Wasserburg fertig vorliegt, so kann es uns nur noch darum zu tun sein, die Ausführbarkeit der Zwischenlinie Station Wasserburg bis Markt Ebersberg in den Vordergrund zu stellen.“ Hier seien genügend transportwürdige Rohstoffe und landwirtschaftliche Produkte vorhanden (z. B. die Rieder Filze bei Pfaffing mit tausend Tagwerk Torf). Außerdem: „Die Stadt Wasserburg, einst blühenden Gewerbes, wegen Fluß- und Landhandels hat in den letzten Jahrzehnten nur E i n b u ß e n erlitten. Ihre langjahrhundertjährige Ge-



Joseph Heiserer (1794 - 1858) Porträt von F. Stolz (1840)



Skizzen einer Übersichtskarte der Haupteisenbahnverbindungen Deutschlands 1866 als Beilage zum Memorandum des Landshuter Komitees vom 1.5.1866 (Ausschnitt)

Gesetz-Blatt

für das
Königreich Bayern.

N^o 54.

München, den 25. Mai 1869.

Inhalt:

Gesetz, die Ausdehnung und Vervollständigung der bayer. Staatseisenbahnen, dann Erbauung von Nebenbahnen betr.
(Beilage VI zum Landtagsabschiede)

Gesetz,
die Ausdehnung und Vervollständigung der
bayerischen Staatseisenbahnen, dann Erbauung
von Nebenbahnen betr.

Ludwig II.

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

Wir haben nach Vernehmung Unseres
Staatsrathes, mit Beirath und Zustimmung
der Kammer der Reichsräthe und der Kammer

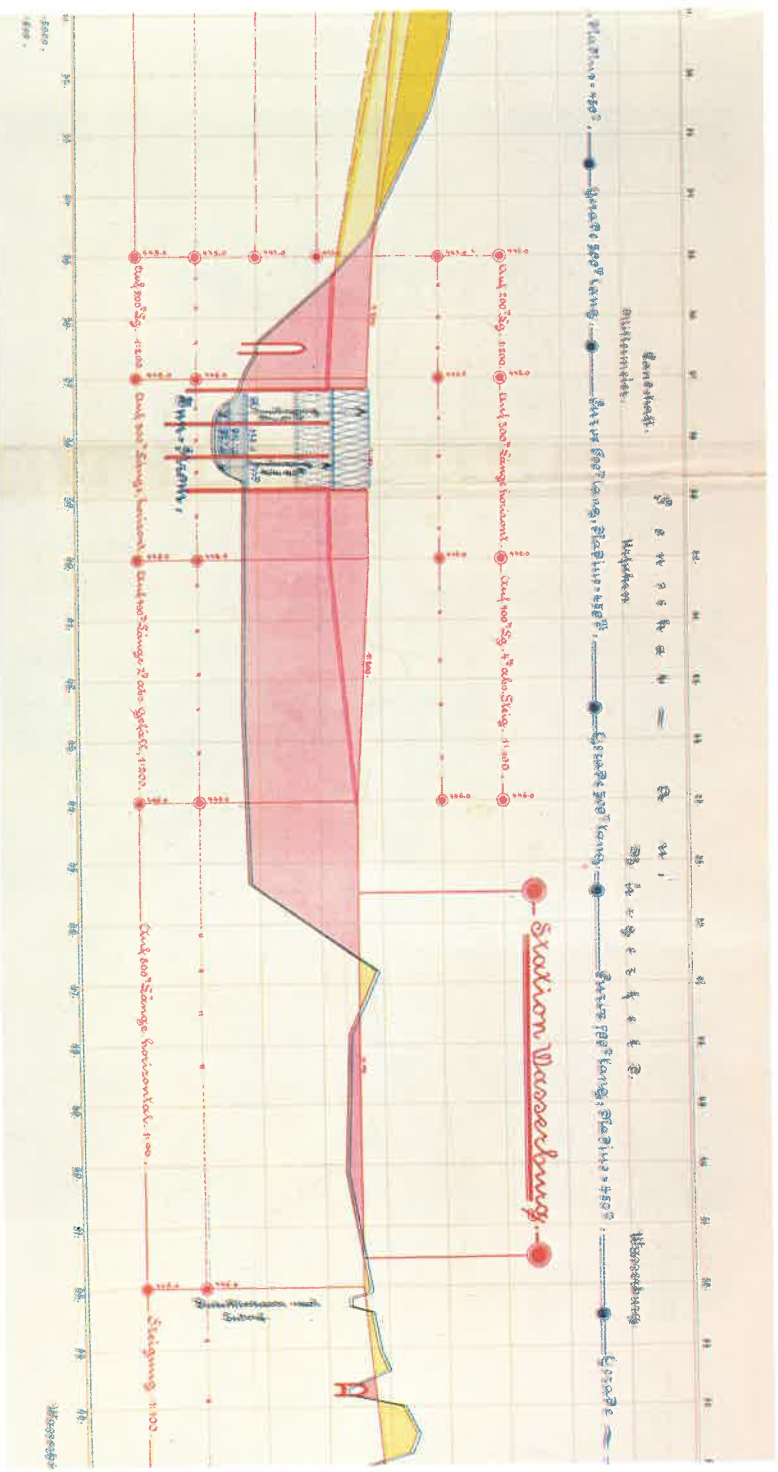
der Abgeordneten beschlossen und verordnet,
wie folgt:

Artikel 1.

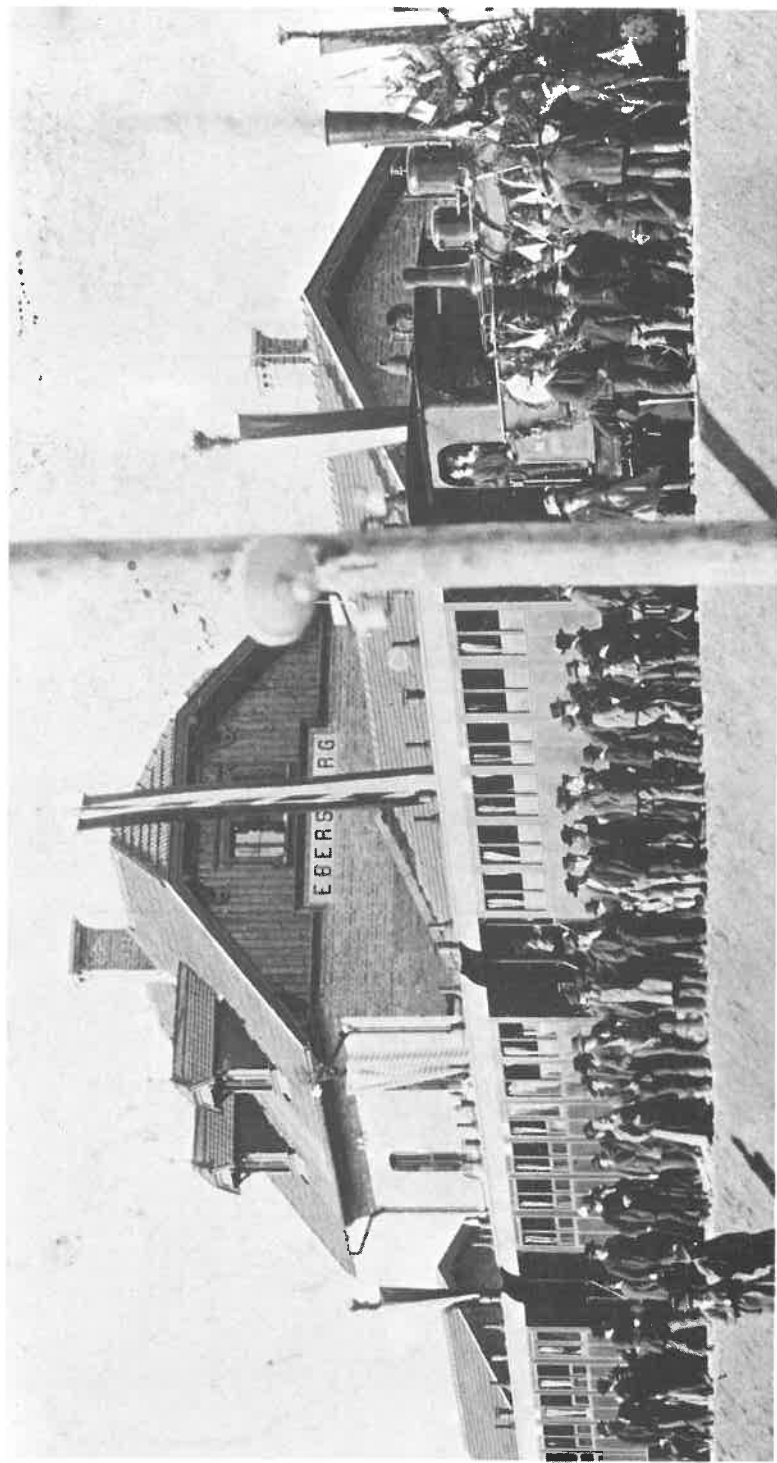
Zur Vervollständigung des bayerischen
Staatseisenbahnnetzes sollen folgende Linien
zur Ausführung kommen:

1. Regensburg - Ingolstadt - Donauwörthe
Naxsbahn;
2. Rosenheim-Mühldorf;
3. München-Buchloe-Kemmingen-Grenze.
4. Peissenberg-Biesenhofen;
5. Weilheim-Partenkirchen-Grenze;

Gesetzblatt vom 25.5.1869, in dem das Gesetz vom 29.4.1869 „die Vervollständigung des bayer. Staatseisenbahnnetzes betreffend“ veröffentlicht worden ist; darin unter Nr. 2 die Bahnstrecke Rosenheim – Mühldorf



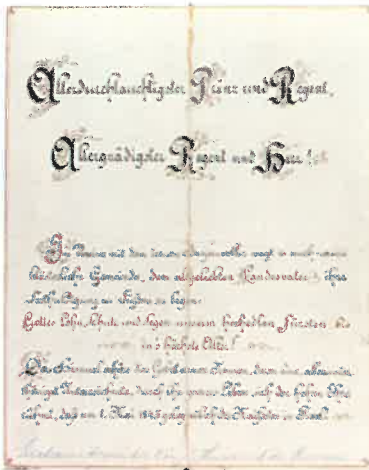
Längsschnitt aus dem Gutachten Poschmann vom 20.7.1877: Innübergang und Bahnhofslage



Der Einweihungszug für die Strecke Ebersberg – Wasserburg/Bahnhof verläßt den Bahnhof Ebersberg (27.9.1905)



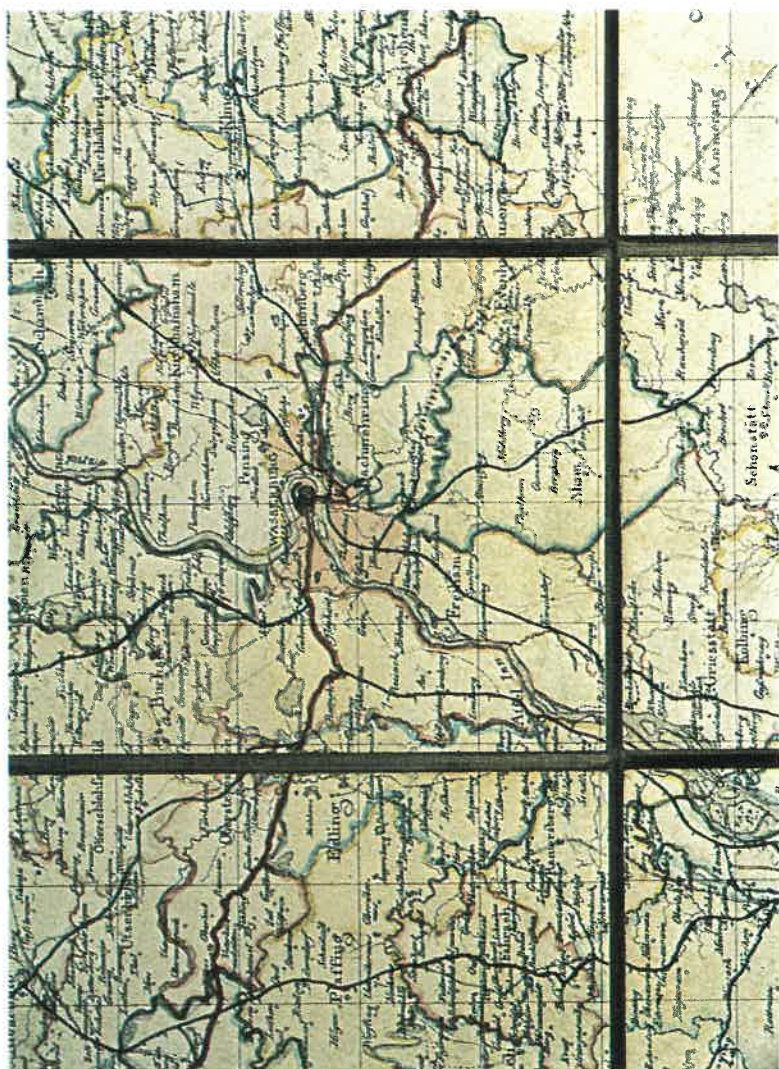
Kuriosum oder Symbol? Die Innbrücke Jettenbach der Strecke Rosenheim – Mühldorf im Jahre 1980: Wegen Baufähigkeit zur Fußgängerbrücke „umgewidmet“



Gratulationsurkunde und Bittschrift der Oberin des Klosters auf der Burg in Wasserschlag an Prinzregent Luitpold vom 12.3.1891 - Vorderseite und Rückseite



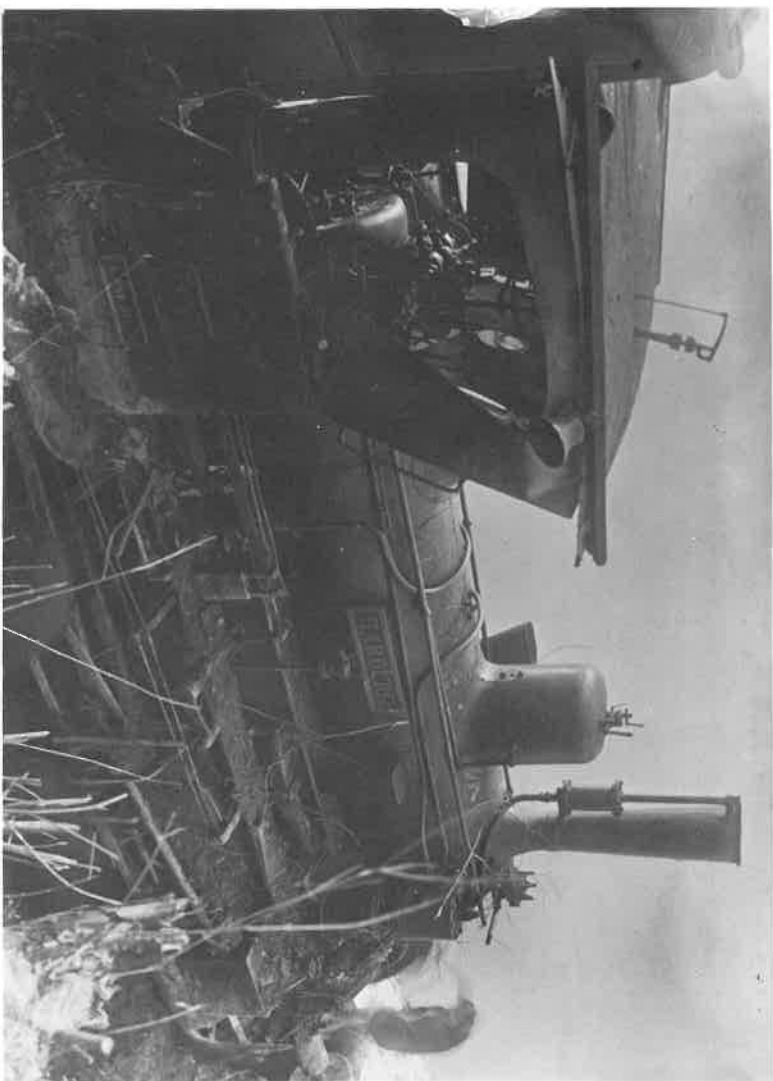
Gratulationsurkunde und Bittschrift der Oberin des Klosters Auf der Burg in Wasserschlag an Prinzregent Luitpold vom 12.3.1891 - Umschlag



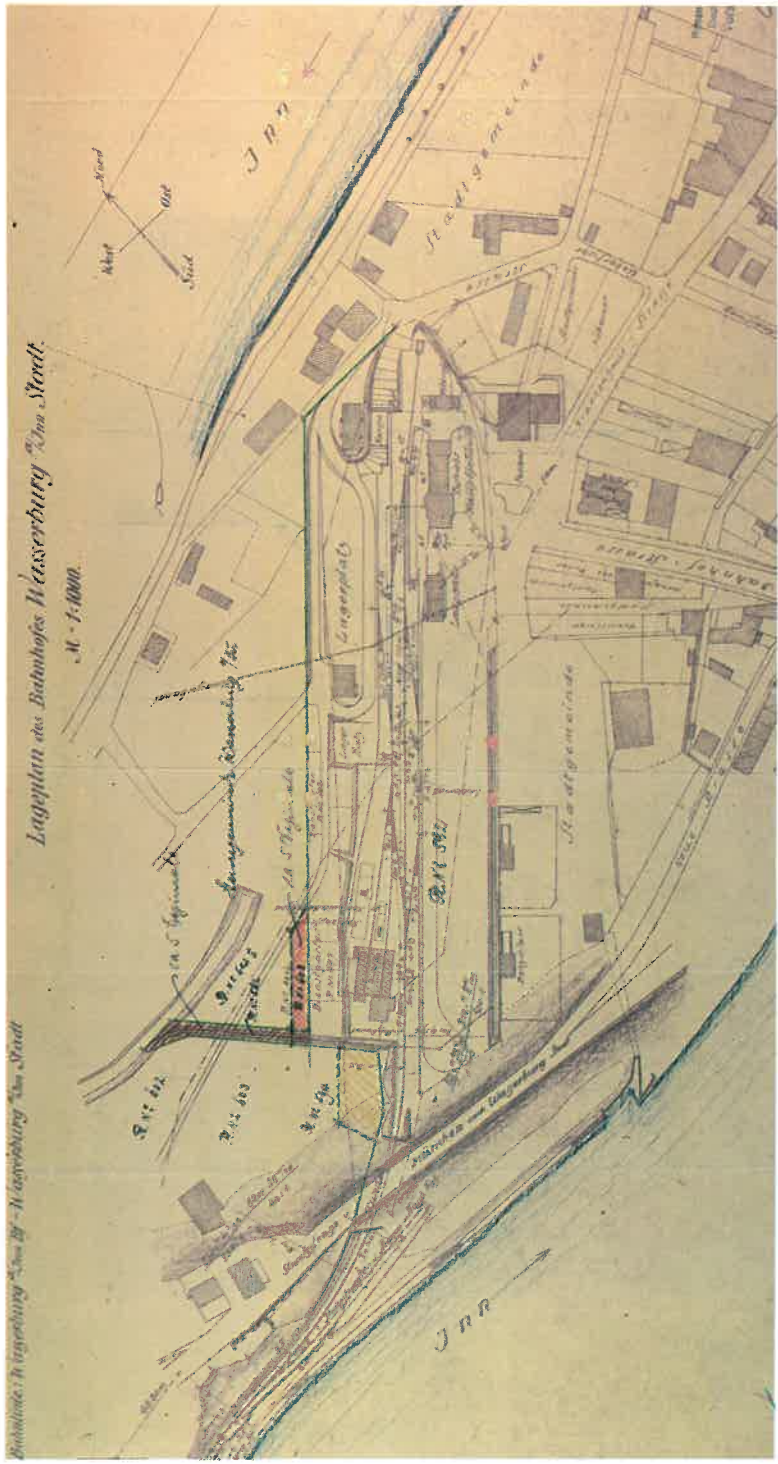
Karte der Steuerdistrikte des Landgerichtsbereichs Wasserburg von 1813. Aus diesen Distrikten entstanden 1818 jene Gemeinden, die nach 1870 immer wieder um Unterstützung der Eisenbahnsache gebeten wurden.



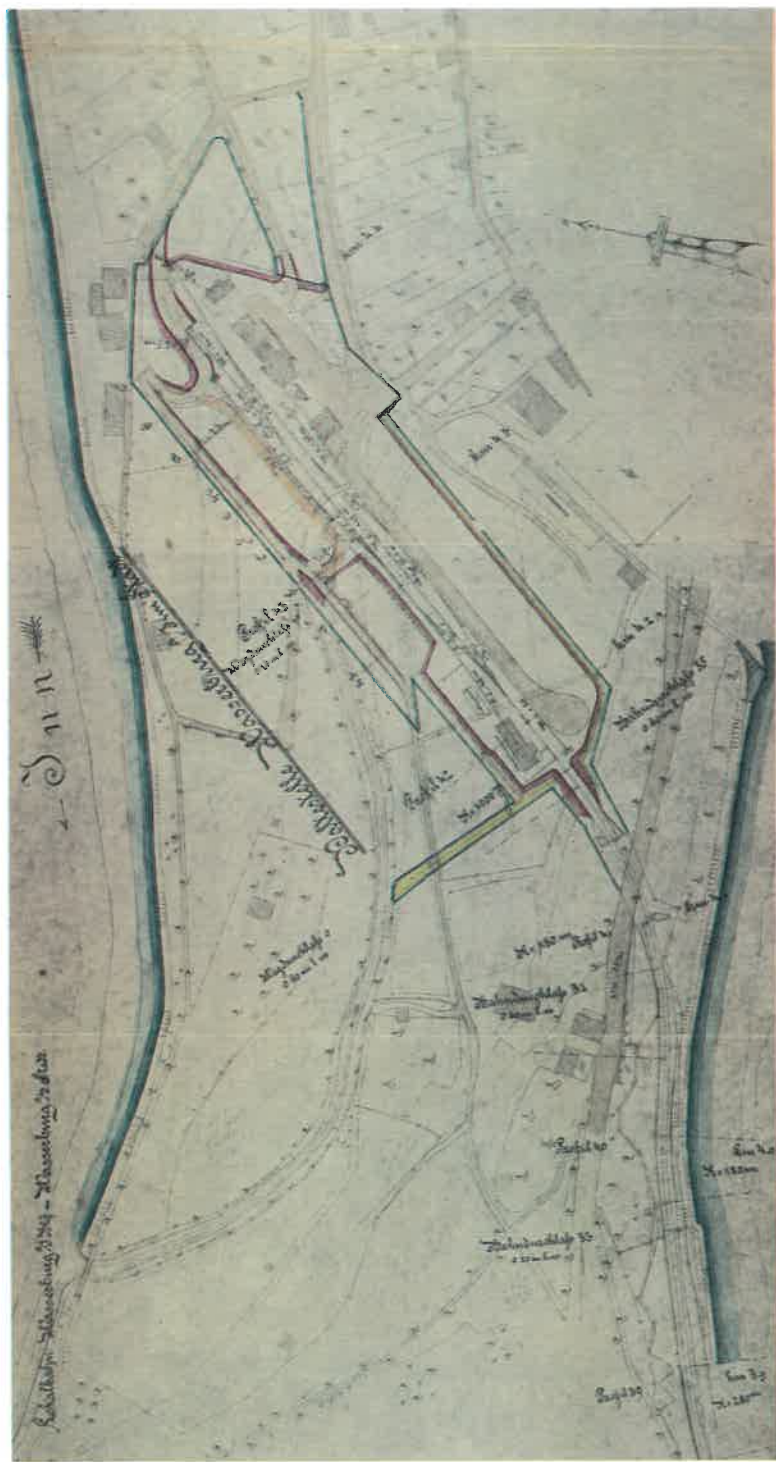
Ein Erdbeben brachte am 12.2.1910 den Zug am Inndamm bei Wasserburg zur Entgleisung. Die DVI „Harburg“ über dem Abgrund.



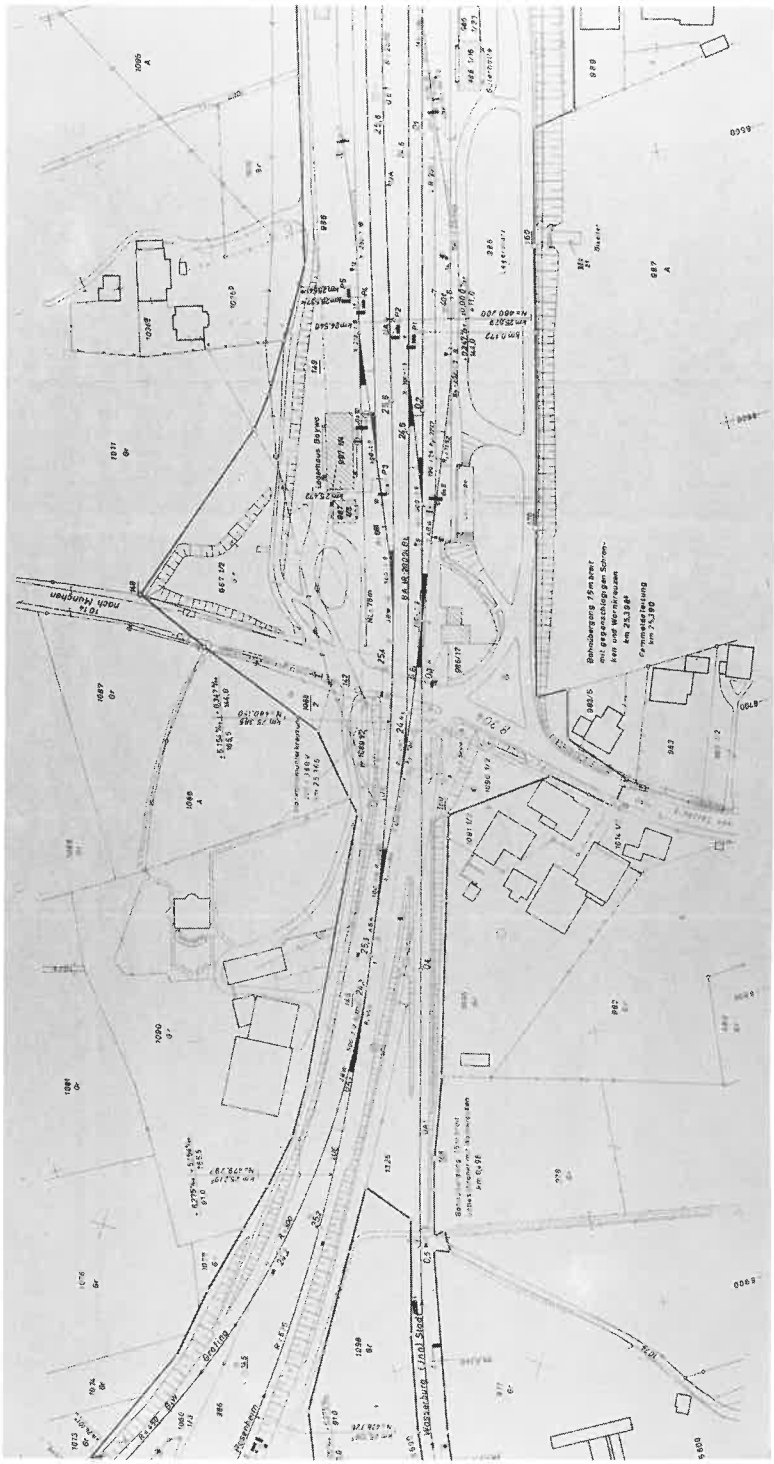
Der beim Unglück am 12.2.1910 beschädigte Führerstand der „Harburg“



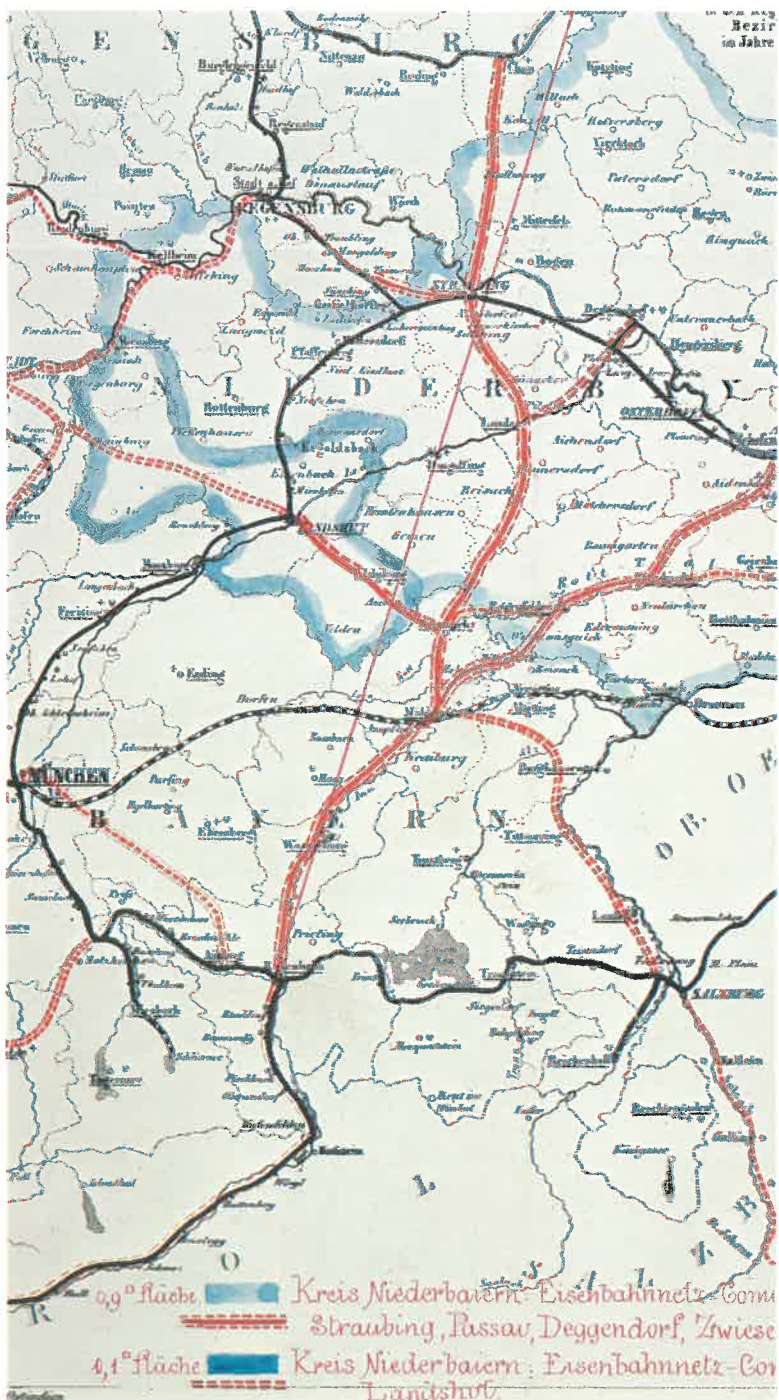
Plan der Bahnhofsanlage Wasserburg/Stadt vom 3.5.1905. Der ehemalige Kanaldurchstich durch den sogenannten „Hals“ für den Kanal der Knoppermühle ist deutlich erkennbar



Plan der Bahnhofsanlage Wasserburg/Stadt vom 22.9.1926



Plan der Bahnhofsanlage Wasserburg/Bahnhof 1962



Übersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte von 1867 (Heyberger, München)

schichte, ihre einstige Blüte schützten sie nicht vor dem beginnenden Verfall. Ihre Privilegien modern im Archiv. Schifffahrt, Salzhandel, sie gehören einer längst vergangenen Zeit an. Vor kurzem noch Sitz eines Kollegialgerichtes, mußte man erleben, daß auch diese letzte Quelle wirtschaftlichen Wohlstandes und zwar plötzlich versiegte. Die Bevölkerung hat quantitativ nicht gewonnen, qualitativ beträchtlich abgenommen. An die Stelle von zahlungsfähigen Beamten trat eine zum Teil selbst unterstützungsbedürftige Arbeiterbevölkerung von allen Teilen der Umgebung. Die meisten Häuser haben viel im Werte eingebüßt, einzelne Läden, manche Wohnungen sind nur zu geringen Preisen zu vermieten. Von der Bürgerschaft ist einer auf den anderen angewiesen, weil die Gelegenheit des Schaffens nach außen durch die schlechten Eisenbahnverhältnisse abgeschnitten wird. . . Und so hat Wasserburg trotz aller Ungunst der Schicksale nie aufgehört, ein strebsames Städtchen zu bleiben, der berufene Mittelpunkt einer produktenreichen Gegend, und hat es nicht versäumt, mit den größten Opfern in den Wettlauf einzutreten, ohne welchen wirtschaftlichen Tod eintreten muß. Mit welcher Beharrlichkeit hat die Stadt die schweren Folgen der großen Stadtbrände von 1874 und 1885 auszugleichen gesucht!" Um der Stadt eine Zukunft zu sichern, anstatt sie unverdientermaßen „von den Wohltaten einer Verkehrsanbindung mit der Welt abzuschließen, sie zu enterben", möge die Konzession zur Projektierung einer Eisenbahn von Wasserburg nach Ebersberg erteilt werden.²⁰⁾ In dieser Eingabe wurde zweifellos versucht, mit nichts beschönigenden Worten den tatsächlichen Zustand der Stadt als Ergebnis der Entwicklung seit 1820 darzustellen. Nicht mehr im Ton treuer Unterwürfigkeit, aber auch nicht ungebührlich fordernd, hat die Stadtverwaltung an die Eingaben der frühen sechziger Jahre angeknüpft und vor allem versucht, den wirtschaftlichen Bezug zwischen Geschichte und weiterer Entwicklung herzustellen.

Diesmal ließ die Antwort länger auf sich warten und der Abgeordnete Dr. Daller wurde wiederum bemüht. Er teilte am 12. 1. 1892 mit: „Ich war nicht wenig überrascht, von Ihnen zu hören, daß noch keine Projektierungsbewilligung gekommen sei, nachdem der Minister sie als gegeben erklärte. Am vergangenen Samstag fragte ich zunächst Herrn Ministerialrat Oswald; derselbe erklärte mir zu meiner noch größeren Überraschung, daß er von solcher Genehmigung nichts wisse. Herr Minister von Crailsheim dagegen behauptete, daß er sie schon lange angeordnet habe. Es ist also jedenfalls etwas Menschliches dazwischen gekommen. . . ." ²¹⁾ Immerhin be-

wirkte der Abgeordnete, daß bereits am 13. Jan. 1892 folgende Entscheidung des Ministers ausgefertigt wurde.: „. . . Es kann die Wahrscheinlichkeit, daß die nunmehr angestrebte Bahnverbindung durch den Staat weiter verfolgt werde, ebenso wenig in Aussicht gestellt werden, als die Überlassung desselben an Privathände.“ Trotzdem werde die Konzession zur generellen Projektierung der Linie von Wasserburg-Station bis Ebersberg auf die Dauer eines Jahres erteilt.²²⁾

Damit war erneut deutlich geworden, daß der Staat aus Gründen der Leistungsfähigkeit der bestehenden Linien nicht daran dachte, bereits erschlossene Gebiete mit einem engeren Netz von Staatsbahnen zu überziehen und Projektierungskonzessionen allenfalls nur auf Kosten von Interessenten erteilt.

Ohne zu zögern vergab Wasserburg, nachdem sich wiederum die Lokalbahn AG in München zur Planung bereiterklärt hatte, einen Auftrag zum Preis von 200 Mark je projektiertem Bahnkilometer. So wurde zwar von der erteilten Konzession Gebrauch gemacht, aber weder die Frage nach der Ausführung des Vorhabens war beantwortet, noch war man einer Finanzierung der Planungs- oder Ausführungskosten nähergekommen. Zwar hatte das Komitee wegen einer Beteiligung an den Planungskosten erneut ein Zuschußgesuch an den Distrikt Wasserburg gerichtet, aber ein Teil jener Gemeinden, die sich früher zur Mitfinanzierung bereiterklärt hatten, war inzwischen anderen Sinnes geworden: Die Gemeinde Oberndorf erklärte, daß sie nicht daran denke, die versprochenen 300 Mark zu zahlen, da ja der Bahnhof Ebersberg durch den Bau der Lokalbahn nach Grafing bereits gesichert sei; die Gemeinde Evenhausen stellte klar, daß ihre ursprüngliche Zusage nur einer Fortführung östlich des Inn in Richtung Trostberg gegolten habe. Damit mußte das Eisenbahnkomitee Wasserburg wohl oder übel zunächst allein den in Rechnung gestellten Betrag von 4400 Mark an die Lokalbahn AG überweisen.²³⁾

Nach mehr als vierzigjährigem Bemühen lag nun das Projekt einer Eisenbahn von Wasserburg über Ebersberg bis Grafing zum Anschluß an die Hauptbahn München – Rosenheim vor.

3) Trotz allem — keine Baugenehmigung.

Mittlerweile hatte sich eine Situation entwickelt, die jener der sechziger Jahre entsprach. So wie damals der Landtag über eine ungeheure Zahl von Anträgen auf Erbauung von Staatsbahnen zu entscheiden gehabt hatte, so lag nun eine unübersehbare Anzahl von Bauanträgen für Lokalbahnen vor. Die Aussichten auf eine Verwirklichung der vielen ausgearbeiteten Projekte war nicht gerade günstig.

In dieser Zeit hatte auch das Eisenbahnkomitee Ebersberg seinen Entwurf einer Lokalbahnverbindung zum Bahnhof Grafing der Strecke München – Rosenheim vorgelegt. Gutsbesitzer Haan aus Ebersberg begründete in einer Denkschrift die Notwendigkeit dieses Bahnbaues vor allem mit den wirtschaftlichen Schäden, die die Gegend um Ebersberg in den zurückliegenden Jahren durch den Fichtenspinner (im Volksmund „Nonne“ genannt), einem großen Waldschädling, erlitten habe.²⁴⁾

Inzwischen forderte gerade der Eisenbahnbau im Bereich Ebersberg politische Opfer :

Der Abgeordnete Wagner aus Glonn, der sich von Anfang an für eine Lokalbahn Glonn – Grafing – Ebersberg stark gemacht hatte, war, nachdem sich die Undurchführbarkeit des Gesamtprojektes gezeigt hatte, kurzfristig für die Realisierung des Teilstückes Grafing – Glonn eingetreten und hatte erreicht, daß diese Bahnstrecke bereits am 26. Mai 1894 eröffnet werden konnte. In der Zwischenzeit hatten jedoch Neuwahlen zum Bayer. Landtag stattgefunden und der Abgeordnete Wagner hatte sein Mandat verloren, da ihm die Ebersberger und Wasserburger seinen Sinneswandel nicht verziehen. Immerhin brachte der bevorzugte Bau einer selbständigen Strecke nach Glonn eine erhebliche Zeitverzögerung für die weiteren Projekte. Im übrigen wurde dieser bevorzugte Bahnbau öffentlich mit der Feststellung kommentiert: „Die Glonner haben die Bahn und die Ebersberger die Nonne.“

Die allgemeine Unzufriedenheit mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Bayern wurde aber nicht nur in Wasserburg öffentlich diskutiert. Sie war Gegenstand zahlreicher öffentlicher Auseinandersetzungen. Beispielsweise enthielten die Münchner Neuesten Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 27. Okt. 1892 eine Abhandlung, in der versucht wurde, dem staatlichen Dirigismus die Schuld an feststellbaren Mißständen zu geben. Durch ihn werde jede Privatinitiative unterbunden und die wirtschaftlichen Interessen der Bahn

geschädigt. Man stellte fiskalische Erfolge vor volkswirtschaftliche Interessen. Während bei den Privatbahnen immer wieder Neuerungen eingeführt würden, erfüllten die Staatsbahnen nur dann ihren Zweck, „wenn sie die Steuerkraft der Bürger und den Verkehr steigern und das Reisen angenehm machen. Unser schönes Bayerland soll hierin, wie z. B. im gewissen Sinn im Gerichtswesen, dem übrigen Deutschland zum Muster dienen. Trifft diese Annahme jetzt zu? – Nein. Alles, was in dieser Beziehung bei uns zu geschehen hat – muß erkämpft werden. Die Stadtvertretungen etc. stehen häufig mit dem Fiskus im Streite, um die notwendigen, den Verkehr fördernden Einrichtungen zu erhalten oder die durch das Wachstum der Städte eingetretenen Verkehrshemmnisse . . . zu beseitigen. . . . Und wie werden die Unterhandlungen in die Länge gezogen. . . . So stehen die dringendsten Linien, welche den Zweck haben, das Hinterland, seine Bewohner und seine Erzeugnisse dem Hauptsammel- punkt des Verkehrs näherzurücken, still; – die Regierung ruft mit verschränkten Armen ihr non possumus !”

Fast hatte es den Anschein, als sollte auch die Diskussion um das Betriebssystem der Eisenbahnen wieder aufleben, die noch in der Pionierzeit des Eisenbahnbaues gegen den Willen der Behörden zu- gunsten des Staatsbahnsystems ausgegangen war. In der Zwischenzeit hatte man freilich erkannt, daß die Bahn in erster Linie gesamt- wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hatte, deren Ergebnis nicht an der Rentabilität der Bahnstrecken, sondern am Erfolg der gesamten Volkswirtschaft zu messen war. Die Bahn war nach wie vor das einzige leistungsfähige Massentransport- und Kommunikationsmittel und sollte deshalb in einem flächendeckenden Netz alle Gebiete des Königreiches erfassen und den Bewohnern aller Regionen gleichar- tige Lebens- und Wirtschaftsbedingungen schaffen. Es wurde einge- sehen, daß dieses Verkehrsmittel angesichts der gestellten Forde- rungen nicht mit Gewinn arbeiten konnte, aber man erwartete des- halb, daß die Staatsverwaltung alles daran setzen würde, das Eisen- bahnnetz ohne Rücksicht auf die Kosten schnell auszubauen – an- gesichts von Hunderten von Anträgen und Vorschlägen ein unmög- liches Unterfangen.

Andererseits : Wie viele der heute regelmäßig zur Diskussion ste- henden Gesichtspunkte wurden schon vor 1850, spätestens aber um 1890 erschöpfend diskutiert !

Da die Auseinandersetzungen immer wieder um die Frage der Wirtschaftlichkeit der projektierten Bahnlinien kreisten, versuchte auch das Eisenbahnkomitee Wasserburg zusätzlich zu dem ausgear-

beiteten Projekt der Lokalbahn AG die Wirtschaftlichkeit der projektierten Linie nachzuweisen. In umfangreichen Fragebogenaktionen sollten alle Gemeinden der Umgebung ihre gewerbliche und landwirtschaftliche Produktion, den Umfang der vorhandenen Bodenschätze angeben. In einem daraus errechneten „Güterfrequenznachweis“ wurden dann die angegebenen Zahlen zusammengestellt und auf Gewicht und Wagenladung umgerechnet: Danach wurden aus dem Bereich zwischen Schnaitsee und Ebersberg bei einem Gesamtviehbestand von 27983 Stück angeblich jährlich 15351 Stück Vieh in den Handel gebracht. Bei einem angegebenen Waldbestand von 11988 ha konnten angeblich 53690 Ster Scheitholz im Jahr geschlagen und zusätzlich 50485 cbm Nutzholz ausgeführt werden. Als Ertrag von 31866 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche wurden 227700 Zentner Getreide für verkaufbar gehalten. Insgesamt wurde ein Bestand von 137 Mühlen, Sägmühlen, Ziegeleien und Brauereien nachgewiesen, die 452670 Zentner Transportgüter erzeugten. Die Zusammenstellung umfaßte die geschätzte Menge der ein- und ausgeführten Bodenschätze, Milchprodukte usw. und eine Übersicht der bisher bezahlten Frachten und Botenlöhne. Selbstverständlich konnte diese Aufzählung nur als ganz grobe Schätzung gelten, bei der im Zweifel versucht wurde, eine möglichst hohe Güterfrequenz nachzuweisen.²⁵⁾

Nach diesen Vorarbeiten konnte das Eisenbahnkomitee versuchen, das neue Gesamtprojekt mit Unterstützung aller beteiligten Gemeinden beim zuständigen Minister einzureichen. Auch die Komitees in Grafing und Ebersberg wurden zur Unterstützung wieder eingeschaltet. Dabei wies das Wasserburger daraufhin, daß sich „die Zeit der Wahlen für den Bayer. Landtag und mit ihr die richtige Gelegenheit, unsere gemeinschaftliche Eisenbahnangelegenheit auf die Bildfläche zu bringen“, nähere. „Jetzt erst erscheint es opportun, jene Schritte zu unternehmen, welche in unserer Versammlung zu Ebersberg im vorigen Jahre in Aussicht genommen worden sind.“ Man bat deshalb die Mitstreiter, die beigelegte Denkschrift zu unterschreiben und vor allem darauf zu achten, daß die Gemeinschaftlichkeit des beschlossenen Vorgehens erhalten bleibe.²⁶⁾

Mit Datum des 20. Mai 1893 konnte die Denkschrift zusammen mit dem ausgearbeiteten Projekt der Lokalbahn AG und den Güterfrequenznachweisen vorgelegt werden. Die Denkschrift zählte erneut die Nachteile auf, die eine Stadt wie Wasserburg im Laufe der vorangegangenen Jahrzehnte durch die neuen Verkehrswege erlitten habe. „Während Wasserburg als uralter Salzniederlageplatz Salz

und andere Güter nach München frachtete, hörte dieser Verkehr auf, sobald die Linie Rosenheim – München entstand, um allen Verkehr zu absorbieren. . . . Man möge nicht entgegnen, die Inntalbahn wirke ausgleichend. Sie vermag dieses nicht. Die Inntalbahn schafft dem Verkehr von Süden her einen weniger benutzten Weg nach Norden. Unser Zug geht nach dem Westen, nach der Hauptstadt, nach dem Herzen des Landes.“ Stadt und Umland könnten durch eine Bahn erheblich gewinnen.

Nach mehreren Anläufen habe man schließlich die Konzessionserlaubnis erhalten und das Ergebnis des Projektes übertreffe alle Erwartungen, da die Bahn in ebenem Gelände verhältnismäßig geringe Baukosten verursache. Man beantrage deshalb „unter Bezugnahme auf die beifolgende Rentabilitätsberechnung“, daß das königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern den Bau dieser Bahn durch einen privaten Träger erlaube oder die Bahn auf Staatskosten gebaut werde, „wobei selbstverständlich die beteiligten Gemeinden die unentgeltliche Grundabtretung betätigen werden.“ 27)

Bei diesem ständigen Hin und Her von Eingaben und Petitionen, von zustimmenden und ablehnenden Antworten, der Konzessionserteilung zur Projektierung, aber Verweigerung der Finanzierung oder des Baues auf Staatskosten kann es nicht verwundern, daß die Verwirrung unter der Bevölkerung allgemein war und die Bürger der betroffenen Gemeinden, insbesondere der Stadt Wasserburg, immer ungeduldiger wurden. Der Verlauf der Ereignisse konnte der Öffentlichkeit kaum noch vermittelt werden. Obwohl sich die Presse immer wieder einschaltete und über den Stand der Angelegenheit berichtete, war es nicht verwunderlich, daß in Wasserburg um die Jahreswende 1893/94 ein Streit um die Zweckmäßigkeit des weiteren Vorgehens entbrannte. Eine neue Bürgerinitiative wandte sich an die Gemeindebevollmächtigten, schlug eine andere Trasse vor und verlangte die Beschleunigung der Verhandlungen mit den Behörden. Dabei hatte Bürgermeister Schnepf in einer Petition vom 6. Dez. 1893 28) einmal mehr auf die unzumutbaren Verkehrsverhältnisse und die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung hingewiesen. Er richtete diese Petition an die Kammer der Abgeordneten und bat, dem früher vorgelegten Antrag des Eisenbahnkomitees zu entsprechen. Der zuständige Abgeordnete Dr. Daller wurde gleichzeitig gebeten, das Anliegen der Stadt zu unterstützen. Der Bürgerinitiative aber wurde vorgeworfen, angesichts der laufenden Bestrebungen schade sie der Sache, weil jenen Personen „vor den Kopf ge-

stoßen wird, welche sich bisher in warmer und uneigennütziger Weise zur rechten Zeit und am rechten Ort für unsere Sache geplagt haben.“²⁹⁾ Freilich handelte die Bürgerinitiative, wie sie in einem Leserbrief klar stellte, deshalb, weil Wasserburg an der weiten Entfernung zu seiner Bahnstation schon seit 17 Jahren kranke, „kein Wunder, wenn einige Ungeduldige fürchten, die Krankheit wird zum ewigen Siechtum.“ Es war für Außenstehende einfach nicht mehr zu begreifen, weshalb die Bahnmisere nicht endlich beendet werden konnte. Die Bürger hörten immer wieder von Versammlungen und deren Forderungen, von Eingaben, Petitionen und Planungen, sahen aber keinerlei konkrete Maßnahmen, die auf einen baldigen Bahnbau schließen ließen. Es muß nachgerade wundernehmen, daß die allgemeine Unzufriedenheit sich nicht schon früher entladen hatte.

Der Petitionsausschuß des Bayer. Landtages behandelte in seiner Sitzung vom 12. Februar 1894 auch die Eingabe der Stadt Wasserburg, und obwohl Minister von Crailsheim ausführte, daß sie keine Aussicht auf Erfolg haben könne, weil die Ausführung des Projekts mit großen Schwierigkeiten und hohen Kosten verbunden wäre, wurde die Petition auf Antrag des Referenten der Staatsregierung „zur Würdigung hinüber gegeben.“

Aber auch der ehemalige Abgeordnete Wagner aus Glonn vergaß nicht, daß er früher schon für die Wasserburger Interessen eingetreten war. „Obwohl die Wasserburger, wie mir mitgeteilt wurde, bei der Landtagswahl gegen mich waren,“ teilte er Bürgermeister Schnepf im April 1894 das Ergebnis eines Gespräches mit Staatsminister von Crailsheim mit: Der Minister habe erklärt, er sei nicht mehr gegen eine Bahn nach Wasserburg, aber in den nächsten Gesetzentwurf könne er die Bahn nicht mehr einsetzen, da noch dringlichere Sachen vorlägen. In das übernächste Eisenbahngesetz könne die Strecke aufgenommen werden. Er, Wagner, habe auch darum gebeten, daß der Bahnhof in Ebersberg so gestellt werde, daß eine Fortsetzung der Strecke nach Wasserburg möglich wäre. „Wohl wird dies den Ebersbergern nicht recht sein, aber da kann man nicht helfen, dies möchte ich Ihnen nur im Vertrauen gesagt haben, denn wenn dieses die Ebersberger erfahren, und der Bahnhof nicht dorthin kommt, wo ihn Herr Haan hin will, könnte es mit der ganzen Sache nichts werden.“³⁰⁾

Mittlerweile hatte die Generaldirektion dem Staatsministerium ein Gutachten vom 30. Januar 1894 vorgelegt, das zu der projektierten Bahn Wasserburg – Ebersberg – Grafing Stellung nahm. Darin

wurde zunächst die Verbindung zwischen Reitmehring und der Stadt Wasserburg als sehr aufwendig und technisch schwierig beschrieben. Die Variante, die den Bahnhof rechts des Inn, ca. einen Kilometer von der Stadtmitte entfernt im Bürgerfeld vorsehe, sei nicht realistisch, da eine Fortsetzung der Bahn nach Osten auch in Zukunft unwahrscheinlich sein dürfte und die Station für die Stadt Wasserburg ungünstig läge. Das Projekt von Reitmehring nach Ebersberg wäre technisch zu realisieren, obwohl die Festlegung des Bahnhofsplatzes in Ebersberg noch offen bleiben müsse. Zur Bauwürdigkeit selbst müsse allerdings gesagt werden, daß der hohe Aufwand für das Unternehmen zu einem wirtschaftlichen Mißerfolg führen müsse, „weshalb es zunächst nicht Aufgabe der Königlichen Staatsregierung sein möchte, dem Projekte näherzutreten. Die Erbauung einer normalspurigen Adhäsionsbahn mit Dampftrieb wird wegen des zu großen Kostenaufwandes überhaupt ein für allemal aufzugeben sein; dagegen liegt es im Bereich der Wahrscheinlichkeit, daß eine Bahn zur Stadt Wasserburg nach einem anderen System (Schmalspur, Zahnrad, Betrieb durch elektrische Übertragung . . .) erbaut und betrieben werden muß, um einen möglichst günstigen wirtschaftlichen Erfolg zu garantieren.“ Die kommerzielle Bedeutung einer Verbindung der Bahnstation Wasserburg mit Grafing dürfte ebenfalls nicht erheblich sein. „Der lokale Verkehr auf dieser Strecke wäre, nachdem außer Ebersberg nur einige unbedeutende Orte berührt würden, jedenfalls wenig belangreich und sind die hierauf bezüglichen, der Eingabe des Eisenbahnkomitees Wasserburg vom 20. Mai 1893 beigegebenen Verkehrserhebungen deshalb unzuverlässig, weil sie offenbar zu hoch gegriffene Angaben enthalten.“ Weil jedoch eine über Wasserburg nach Osten hinausführende Bahn wohl auch in Zukunft nicht gebaut werden könne und hieraus immer wirtschaftliche Schwierigkeiten entstünden, sollte das Projekt einer Bahn „von der Station Wasserburg nach Grafing nicht für alle Zeiten abgelehnt, für den Fall der Ausführung aber vom Staate in die Hand“ genommen werden. Es wäre nicht zweckmäßig, diese Bahn bereits in einen Gesetzentwurf aufzunehmen, doch sollte die demnächst zu genehmigende Bahn Grafing – Ebersberg so gebaut werden, daß ihre Fortsetzung nach Wasserburg in Zukunft nicht ausgeschlossen würde.³¹⁾

Dieses Gutachten wurde selbstverständlich nicht veröffentlicht, so daß zunächst lediglich die Information des Abgeordneten Wagner einen geringen Hoffnungsschimmer ankündigte. Dankbar wurde auch die Hilfe des Abgeordneten Dr. Daller bei den fortwähren-

den Bemühungen vermerkt, aber die Einleitung eines Dankschreibens vom 7. 5. 1894 versah Bürgermeister Schnepf mit folgendem Stoßseufzer: „Wenn einmal – und hoffen wir noch vor Eintritt vom fin de siècle – ein kleiner wohlbesetzter Train Menschen aus dem verlassenen Tiefgrunde des Innstroms kürzesten Weges über Steinhöring und Ebersberg nach Grafing schleppt, um sie in die Hauptstadt zu befördern, so werden diese in ihre Reiseunterhaltung sicher die Mühsale aufnehmen, welche die Erschaffung dieser Bahn gekostet hat. Sie können von den heftigen Gegenwinden sprechen, welche das Unternehmen auseinander zu blasen suchten. . . .“³²⁾

Zunächst aber kam kein Gegenwind, sondern völlige Windstille, das heißt, keinerlei offizielle Reaktion auf das Gesuch vom 20. Mai 1893. Deshalb versuchte das Eisenbahnkomitee mit Schreiben vom 1. Juli 1895 sein Anliegen in Erinnerung zu bringen. Es bat, die vorgeschlagene Bahn in den nächsten Gesetzentwurf aufzunehmen.³³⁾

4) Ein neuer Anlauf

In Wasserburg griff allmählich allgemeine Resignation um sich. Das Interesse der breiten Öffentlichkeit erlosch.

Unter den sieben Mitgliedern des Eisenbahnkomitees Wasserburg fand sich zuletzt nur noch ein Mitglied, das nicht zugleich einem städtischen Kollegium angehörte. Im August 1895 beschloßen die Vertreter der Stadt, die Eisenbahnsache in Zukunft als Gemeindeangelegenheit, das heißt, von Amts wegen zu betreiben.³⁴⁾

Inzwischen stand fest, daß eine Eisenbahn von Thann-Matzbach nach Haag und eine andere von Grafing nach Ebersberg im Gesetzentwurf enthalten waren. Interessanterweise wurde die Eisenbahnlinie nach Haag in diesen Entwurf aufgenommen, obwohl die anliegenden Gemeinden erst kurz zuvor ihre ursprünglich ablehnende Haltung aufgegeben hatten, was sie später nicht hinderte, gegenüber der benachbarten Stadt Wasserburg den Vorwurf zu erheben, sie hätte eben im Unterschied zu Haag den Bau einer Eisenbahn für sich nicht rechtzeitig verlangt. Dabei kam Haag die Entscheidung des dortigen Distriktsrates zugute, sämtliche Kosten auf die Distriktskasse zu übernehmen und die beteiligten Gemeinden von jeder Kostenbeteiligung freizustellen!

Als aus München nach wie vor keine neuen Entwicklungen bekannt wurden, beschloß der Stadtmagistrat am 17. Oktober 1895,

durch eine Vorsprache bei den zuständigen Stellen die Eisenbahnangelegenheit in Erinnerung zu bringen. Das Ergebnis dieses Gesprächs wurde Anfang November 1895 im Wasserburger Anzeiger und in einem als Flugblatt verteilten Sonderdruck der Öffentlichkeit mitgeteilt: Die Wasserburger Delegation unter Führung von Bürgermeister Schnepf hatte demnach am 27. Oktober den Vorstand der Generaldirektion und am 28. Oktober die Abgeordneten Dr. Daller und Steininger aufgesucht und folgendes erfahren: Die Lokalbahn Grafing – Ebersberg werde den beiden Kammern zur Aufnahme in das Gesetz empfohlen, die Bahnlinie Ebersberg – Wasserburg könne dagegen auf keinen Fall berücksichtigt werden. Angesichts der vorliegenden über 100 Anträge müsse außerdem die Strecke von Wasserburg/Stadt nach Reitmehring von jener zwischen Ebersberg und Reitmehring getrennt werden, da die Vorplanung für die erstere Teilstrecke noch in technischer Hinsicht zu überprüfen sei. Man werde aber alles tun und versuchen, um zu gegebener Zeit die Wasserburger Projekte in den Kammern zur Entscheidung zu bringen. Man brauche allerdings auch das „notwendige Glück“, um die erforderlichen Mehrheiten zu gewinnen.

Nach diesen keineswegs ermunternden Aussagen wandte sich der Stadtmagistrat am 2. Dezember 1895 erneut an das Bayerische Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern und bat, das Wasserburger Bahnprojekt zu befürworten und schon bei der bevorstehenden Sitzungsperiode den Kammern seine Annahme zu empfehlen. Gleichzeitig wurde eine Petition der Stadt Wasserburg an die Kammer der Abgeordneten hergestellt und in gedruckter Form dem königlichen Rektor, geistlichen Rat und Abgeordneten Dr. Daller mit der Bitte zugestellt, „sie durch das Botenpersonal an die einzelnen Abgeordneten zustellen zu lassen.“ Darin wurde in eindringlichen Worten erneut die Notwendigkeit der Bahn geschildert und das Vorhaben damit begründet, daß

1. Wasserburg stets ein zentraler Punkt Ostoberbayerns war, „solange, bis ihm seine nicht untergeordnete Bedeutung durch Anlage von Bahnen dezentralisierender Richtung benommen wurde. Bei besserer Angliederung an den Verkehr würde dies, zum Teile mindestens, in ihre Mauern wieder einziehen.“
2. Wasserburg liege in einer fruchtbaren, landwirtschaftlichen Gegend mit reichen Bodenschätzen.
3. Es herrsche ein gesundes Klima und die Landschaft habe Vorzüge, „welche die Bewohner der Hauptstadt durch sommerlichen Massenbesuch zu würdigen wissen.“

4. Die Stadt sei schon wegen ihrer Behörden auf einen besseren Verkehr mit der Hauptstadt angewiesen.
5. Die Erreichbarkeit der Stadt sei auch wegen der vorhandenen weiterführenden Schulen zu verbessern.
6. Die landwirtschaftlichen Produkte, insbesondere verderbliche Waren, könnten derzeit nur mit vermeidbarem, großem Aufwand nach München transportiert werden.

Die Petition schließt: „Möge es uns vergönnt sein, im Kampfe, welchen eine veränderte Zeit den kleineren Städten aufdrängt, nicht zu erlahmen, sondern frischen Mutes den Preis der Ausdauer zu gewinnen. Mögen der dringende Wunsch, das dringende Gesuch, der Eisenbahn Grafing – Wasserburg ihre natürliche Ausdehnung nach Stadt oder doch nach Station Wasserburg zuteil werden zu lassen, mit trostbringender Erfüllung gekrönt werden.“³⁵⁾

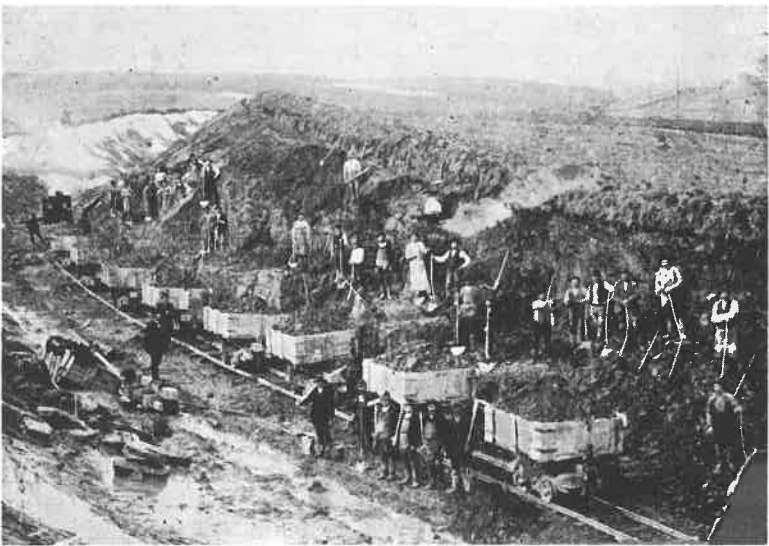
Nachdem die Anträge im März 1896 in der Kammer der Abgeordneten behandelt werden sollten, wandte sich die Stadt Wasserburg am 29. Jan. 1896 nochmals an die Kammer und gleichzeitig an das Ministerium. Am 21. Februar 1896 beschloß der Stadtmagistrat, alles zu tun, um der Eisenbahnfrage „für unsere Stadt eine günstige Wendung zu verschaffen.“ Derselbe Magistrat erklärte sich am 28. Febr. 1896 bereit, bis zu 30000 Mark zur notwendigen Grunderwerbung zur Verfügung zu stellen. Dies entsprach einem Antrag des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten vom Vortage, der wiederum auf ein Schreiben des Abgeordneten Steininger an den Kollegiumsvorsitzenden Josef Stautner zurückging und in dem der Abgeordnete dieses Verfahren als aussichtsreich empfahl. Von demselben Abgeordneten kam dann am 5. März 1896 die Mitteilung, daß die Wasserburger Petition vom 14. Dez. 1895 gar nicht verhandelt worden sei, weil die Zusicherung der kostenlosen Grundabtretung und Übernahme der Kosten für die Vorarbeiten gefehlt habe und ein bestimmter Antrag für eine bestimmte Linie nicht gestellt worden sei. Man müsse daher eine weitere Petition einreichen, damit die Sache im Plenum aufgegriffen werden könne. Angesichts der bereits vorgelegten Anträge, Petitionen, Untersuchungen und Gutachten ein unverständliches Ansinnen. Doch das Mißverständnis ließ sich, da die entsprechenden Beschlüsse bereits gefaßt waren, ausräumen, so daß die Kammer der Abgeordneten in der Sitzung vom 13. März 1896 doch die Angelegenheit schon im Zusammenhang mit der Behandlung des Baues einer Lokalbahn von Station

Grafring nach Ebersberg behandeln konnte. Der Berichterstatter im Parlament, Dr. Pichler, führte aus, daß eine Fortsetzung der Bahn über Ebersberg hinaus in nächster Zeit zwar nicht in Aussicht stehe, doch nicht unmöglich sei. Er wies darauf hin, „daß durch diese Bahn Ebersberg etwas gegeben wird, was es eigentlich früher schon hätte erwarten und verlangen können.“ Man empfehle, die Petition der Stadt Wasserburg der Regierung zur Kenntnisnahme zu übergeben und die Strecke Grafring – Ebersberg zu bauen. Der Abgeordnete Dr. Daller wies auf die Notwendigkeit einer Fortsetzung der Bahn nach Wasserburg hin. Die Staatsregierung habe erklärt, „daß bei eventueller Fortsetzung der Bahn nach Wasserburg allerdings die kleine Unbequemlichkeit entstehe, daß der Bahnhof in Ebersberg eine Kopfstation bilden müsse, man müsse eben zurückfahren, um um den Berg herum nach Wasserburg zu kommen; das macht aber bei einer Lokalbahn nicht viel aus, ob es um 5 oder 10 Minuten länger dauert, das hat nichts zu sagen, wenn nur die Bahn kommt. ... Schon vor acht Jahren hat man mit Bitten angefangen; wenn es jetzt noch einmal vier Jahre hergeht, wäre das schon eine sehr lange Karenzzeit, und ich hoffe, daß in vier Jahren, nachdem die Vorbedingungen, was ich voraussetzen muß, werden erfüllt sein, endlich Erörterung finden. Jetzt sind ja die gesetzlichen Voraussetzungen noch nicht vollständig erfüllt. Es ist der Nachweis der Grundablösung und dergleichen noch nicht geliefert, obwohl das sicher kommen wird; dann kann aus der Sache etwas gemacht werden. ... Ich möchte doch meinen, daß diese alte Stadt auch eines gewissen Schutzes der königlichen Staatsregierung würdig ist und daß in dieser Beziehung nur durch eine Eisenbahn geholfen werden kann. ... Ich bitte, ... sich dabei zu erinnern, daß die Stadt Wasserburg doch eine alte bayerische Herzogstadt ist und das Haus Wittelsbach dortselbst viele Erinnerungen hat, und daß die Stadt doch ganz unverschuldeterweise zurückgegangen ist.“ Staatsminister v. Crailsheim meinte: „Wenn unter diesen Umständen die Aussichten für Wasserburg nicht so günstig sind wie für Dettelbach, so kann sich der Herr Abgeordnete Dr. Daller damit trösten, daß es in Verkehrsfragen nie ein „Niemals“ gibt. Wann aber das, was der Herr Abgeordnete Dr. Daller wünscht, eintreten wird, das vermag ich im Augenblick nicht zu sagen“. ³⁶⁾ Damit war das Vorhaben fürs erste gescheitert und die Kammer ergriff gerne die Gelegenheit, die Petition zur Würdigung der Staatsregierung zu geben, konnte sie doch damit ein außerordentlich lästiges Problem erneut aufschieben. Dabei wirkte sich zweifellos nachteilig aus, daß das Gebiet Wasserburg keine zeitge-

mäße Lobby hatte. Weder aus dem Bereich der Industrie noch der Gutsbesitzer noch durch einheimische Abgeordnete konnte angemessener Druck ausgeübt werden. Es fehlte seit Jahrzehnten eine direkte Vertretung des Gebietes in den Entscheidungsgremien.

5) 1897: Die Aussichten bessern sich

Nach dieser Entscheidung sahen die Verantwortlichen der Stadt Wasserburg keine Möglichkeit mehr, die Eisenbahnfrage kurzfristig zu lösen. Naturgemäß mußte erst die Verwirklichung des bereits beschlossenen Gesetzes abgewartet werden. Erstaunlich waren dabei die Begründungen, die den Berichterstattern in der Abgeordnetenkammer für die verschiedenen Linien einfielen. Danach erhielt Ebersberg mit der Linie Grafing – Ebersberg etwas „was es vor langer Zeit schon verdient hätte.“ Hinsichtlich der Strecken Thann – Lengdorf – Haag hieß es: Diese Lokalbahn soll den Markt Haag, welcher sich früher durch seine Lage an der belebten Staatsstraße München – Mühldorf – Altötting – Braunau eines ansehnlichen Verkehrs erfreute, diesen aber durch den allmählichen Ausbau des Bahnnetzes fast ganz verlor, wieder in größeren Verkehr einbeziehen und die wohlhabende Umgegend von Haag und den Markt Isen dem Bahnverkehr erschließen.³⁶⁾



Herstellung eines Geländeinschnittes in Handarbeit beim Bahnbau Ebersberg – Grafing, ca. 1897



Einweihung der Bahnstrecke Ebersberg – Grafing am 6.11.1899

Diese Gesichtspunkte, von Magistraten und Gemeindebevollmächtigten überall angeführt, wie seit Jahrzehnten auch von den Vertretern der Eisenbahnkomitees, galten anscheinend nicht für Wasserburg. Es gab nur zwei Möglichkeiten: Entweder endgültig zu resignieren oder die Auseinandersetzungen weiterzuführen. Da in diese Zeit auch die Neuwahl des Bürgermeisters der Stadt Wasserburg fiel und Rechtsanwalt Ertl in dieses Amt berufen wurde, konnte die Angelegenheit nun bereits durch den vierten Amtsinhaber mit neuem Schwung weiterbetrieben werden. Die Wiederaufnahme der Eisenbahnfrage geschah im Jahre 1897. Nach einjähriger Pause wurde versucht, auf einer Versammlung, zu der Bürgermeister Ertl eingeladen hatte, die gegebene Situation zu klären und das weitere Verfahren festzulegen. Wieder einmal wurden Bürgermeister und Gutsbesitzer zu einer Versammlung auf den 10. Juli 1897 in das Rathaus eingeladen. Baron Crailsheim von Amerang lehnte in einem ausführlichen Schreiben seine Teilnahme an dieser Sitzung von vornherein ab, da er sich bereits für die im Jahre 1890 projektierte Bahn von Rosenheim nach Obing engagiert habe. Da die Strecke östlich des Inn angesichts der außerordentlich hohen Kosten wohl nicht so schnell gebaut würde, könne mit seiner Unterstützung nicht gerechnet werden. Dieses Projekt „hätte schon vor der Erbauung der Mühldorfer Strecke mit aller Kraftentfaltung und Energie sei-

tens der Wasserburger Bürger aufgegriffen werden müssen. . . .”³⁷⁾ In diesem Schreiben ist zum ersten Mal ausdrücklich von angeblichen Versäumnissen der Stadt Wasserburg die Rede. Freilich wird noch nicht der Vorwurf erhoben, sie hätte sich gegen den Bau einer Eisenbahn gewehrt, sondern nur behauptet, sie hätten sich nicht stark genug für eine bestimmte Trasse eingesetzt. Es zeigt gerade diese Äußerung eines sachkundigen und mit der Eisenbahnfrage bestens vertrauten Mannes – schließlich engagierte er sich nicht nur als Vorsitzender in einem Eisenbahnkomitee, sondern war sicherlich durch die nahe Verwandtschaft mit dem zuständigen Minister bestens informiert – wie schnell politische und wirtschaftliche Zusammenhänge in Vergessenheit geraten: Bereits 20 Jahre nach Eröffnung der Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf war nicht mehr bekannt, in welcher Weise sich gerade die Stadt Wasserburg im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf des Jahres 1869 und zuvor bei der Festlegung der endgültigen Trasse, für eine Linienführung durch das Stadtgebiet eingesetzt hatte.

Nachdem auch die Gemeinde Zillham aus ähnlichen, verständlichen Gründen die Teilnahme an der Besprechung vom 10.7.1897 ablehnte, faßten die übrigen Teilnehmer schließlich eine Resolution und übertrugen die weitere Behandlung der Sache einem Eisenbahnkomitee unter Vorsitz von Bürgermeister Ertl. Als erstes sollte mit dem zuständigen Ministerium Verbindung aufgenommen werden. Die Wasserburger Delegation wurde am 13. Juli 1897 durch den Staatsminister freundlich empfangen. Er erklärte, er sei nicht mehr wie früher ein prinzipieller Gegner der Bahnstrecke. Was die Erbauung früher gehindert habe, sei, daß wegen der Abkürzung des Verkehrs mit München eine Schädigung der Tarifverhältnisse eingetreten wäre. „Exzellenz versprach, Wasserburg nach Möglichkeit zu berücksichtigen und empfahl Zuversicht und Geduld.“³⁸⁾ Damit war zumindest nachträglich eindeutig klargestellt, daß den Entscheidungen des Parlaments, die weitgehend den Gutachten der Generaldirektion der K. Bayer. Verkehrsanstalten folgten, in erster Linie betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde lagen und die Bahnlinie Wasserburg – Kirchseeon beispielsweise deshalb nicht gebaut worden war, weil ihre vermutete gute Frequenz die längere Strecke über Rosenheim erheblich geschwächt hätte.

Erneut wurde nun an der Begründung von Petitionen, Anträgen und Eingaben gearbeitet, obwohl kaum noch irgendein neues, gewichtigeres Argument auffindbar war. Vor allem ein Einwand, der

bei der seinerzeitigen Behandlung der Petition in der Kammer der Abgeordneten eine Rolle gespielt hatte, sollte als erstes ausgeräumt werden: Mit Beschluß vom 24. August 1897 verpflichteten sich Stadtmagistrat und Gemeindebevollmächtigte, zunächst die gesamten Projektierungskosten durch die Stadtgemeinde Wasserburg zu tragen. Die Übernahme sämtlicher Kosten für den Grunderwerb traute man sich zunächst noch nicht zu, sondern wollte vorerst die Ansicht der weiteren beteiligten Gemeinden erforschen. Diesem Zweck diente ein Rundschreiben vom 31. Juli 1897 an die Gemeinden Oberndorf, Steinhöring, Sankt Christoph, Utzenbichl, Schlee-feld, Steppach, Edling und Attel. Darin wurden die Gemeinden gebeten, sie möchten nunmehr, „um die rasche Durchführung des Projektes einer Eisenbahnverbindung von Grafing über Ebersberg nach Wasserburg-Stadt mit späterer Fortsetzung in der Richtung gegen Trostberg zu ermöglichen und heuer schon die Grundlage zu einer Vorlage an den Landtag zu legen, nunmehr in nächster Zeit dahin Beschluß fassen, es seien die Kosten für die zur Bahn notwendigen Grunderwerbungen und der Vorarbeiten anteilmäßig von verehrlicher Gemeinde zu übernehmen.“³⁹⁾ Die Vorteile einer derartigen Bahnverbindung wurden noch einmal hervorgehoben und festgestellt, daß diese Vorteile mit einem einmaligen geringen Opfer jetzt wahrgenommen werden müßten. Damit war die Angelegenheit aber auch für die beteiligten Gemeinden in ein Stadium getreten, in dem nicht mehr allein bloße Absichtserklärungen ausreichten, sondern finanziell wirksame Beschlüsse erwartet werden mußten. Demgemäß waren auch die Antworten der einzelnen Gemeinden höchst unterschiedlich: Die Gemeinde Steinhöring bestätigte zunächst einen bereits im Vorjahr in einer Bürgerversammlung gefaßten Beschluß, nämlich die Grundablösung in der Gemeindeflur Steinhöring und die Projektierungskosten voll zu tragen. Die Gemeinde Utzenbichl lehnte eine Beteiligung ab, „weil schon einmal hundert Mark Projektierungskosten seitens der Gemeindeverwaltung bezahlt wurden, da man auch noch nicht weiß, wieviel Gemeindegundstücke von dem Bahnkörper durchschnitten werden sollen.“ Auch die Gemeinde Steppach mochte sich noch nicht festlegen, da man noch nicht wisse, wieviel zu bezahlen sei und was dafür als Gegenleistung geboten werde. Die von der projektierten Linie nicht unmittelbar betroffenen Gemeinden Rechtmehring und Schlee-feld lehnten jede Beteiligung ab. Die Gemeinde Attel teilte mit, daß dem Gesuch auf Kostenübernahme „unmöglich entsprochen werden (könne), da

1. der Gemeindeverwaltung kein Projekt bekannt ist,
2. die Bahnstrecke durch die Gemeindeflur drei bis vier Kilometer betragen dürfte,
3. die Terrainverhältnisse durch die Gemeinde Attel die ungünstigsten und schwierigsten auf der ganzen Strecke sind,
4. die Kosten der Grundstücksablösung verhältnismäßig eine enorme – jedenfalls eine, dem Vermögenshaushalt der Gemeinde zu tief einschneidende – Höhe erreichen,
5. die besten Grundstücke vieler Ökonomen durchquert und dadurch der Wert der betreffenden Anwesen verringert würde.“

Im übrigen stehe man dem Vorhaben nicht ablehnend gegenüber. Das sei durch die früher schon bezahlten 200 Mark Projektierungskosten nachgewiesen. Die Gemeinde Sankt Christoph schließlich stellte einen Zuschuß in Höhe von 100 Mark in Aussicht.

Die erste Eingabe während der Amtszeit von Bürgermeister Ertl datiert vom 21.8.1897. Darin bittet das Eisenbahnkomitee um die Ausarbeitung eines Generalprojektes für die Linie durch die Generaldirektion der Verkehrsanstalten. Die Stadt Wasserburg erklärte sich bereit, die anfallenden Kosten bar zu erlegen. Außerdem seien die betroffenen Gemeinden voraussichtlich bereit, in ihren Gebieten jeweils den Grunderwerb durchzuführen. Bei der Planung könne auf das frühere Projekt der Lokalbahn AG zurückgegriffen werden.⁴⁰⁾ Das Ministerium antwortete dem Eisenbahnkomitee, daß zunächst die genaue Lage des Bahnhofes Ebersberg geklärt werden müsse, daß aber darüber hinaus „regierungsseitig zu einer künftigen Bahnfortsetzung Ebersberg – Station Wasserburg Geneigtheit besteht, die Bahnfortsetzung Station Wasserburg – Stadt Wasserburg aber als eine Angelegenheit betrachtet wird, welche nach Befriedigung ungleich dringenderer Verkehrsbedürfnisse in einer späteren Zeit zur Entscheidung zu bringen sein dürfte.“⁴¹⁾ Nun informierte der Bürgermeister die Abgeordneten Dr. Daller und Dr. Orterer über den Stand der Angelegenheit und richtete durch das Eisenbahnkomitee alsbald eine weitere Eingabe an das Ministerium. Unter dem Drängen der Bevölkerung von Stadt und Umgebung müsse er den Antrag vom 21. Aug. wiederholen. Die Zeit dränge und die Stadt stehe vor einem entscheidenden Wendepunkt. „Jeder Besucher derselben ist erstaunt über den völligen Mangel an Verkehr und die herrschende Stille, welche seltsam kontrastiert mit dem von einstiger Bedeutung und blühendem Wohlstand derselben zeugenden Äußeren.“ Das geschäftliche Leben und die Gewerbe gingen zurück und es bestehe nur noch eine geringe Hoffnung auf Verbesserung.

Die Stadt könne keine Einnahmequellen für die Bevölkerung schaffen. Man könne hier die Waren weder günstig kaufen noch günstig verkaufen. Der Verkehr der umliegenden Landgemeinden ziehe noch zur Stadt „teils wegen der Zugehörigkeit zu hiesigen Ämtern, teils aus altem Herkommen. Ja, im Kreise dieser Landbevölkerung ist die Ansicht eine nicht ungewöhnliche, seitens der Stadt Wasserburg werde der Eisenbahnanschluß nicht mit genügendem Ernste angestrebt, da es andernfalls, bei Schilderung der tatsächlichen Verhältnisse, kaum möglich sei, daß die hohe königliche Staatsregierung sich der Einsicht der dringenden Notwendigkeit einer Eisenbahnanlage verschließe!“⁴²⁾ Damit ist, soweit ersichtlich, zum ersten Mal eine Behauptung zum Ausdruck gebracht worden, die bis zum heutigen Tage nicht nur weit verbreitet, sondern Allgemeingut geworden ist: Die Stadtbevölkerung Wasserburgs und ihre verantwortlichen Mandatsträger hätten den rechtzeitigen Bau der Bahnlinie versäumt oder, als er unumgänglich geworden sei, nur mit halbem Herzen gefordert. Zum ersten Mal wird hier eine Legende beschrieben, die vielleicht zur Besänftigung eines schlechten Gewissens erfunden worden ist, vielleicht auch ohne böse Absicht als naheliegende Erklärung einer für unmöglich gehaltenen Tatsache entstand.^{42 a)}

Das von Bürgermeister Ertl erwähnte Drängen der Bevölkerung fand seinen Ausdruck in Leserbriefen und wurde für die Abgeordneten spürbar: Ein Wasserburger Bürger schrieb dem Abgeordneten und Kammerpräsidenten Dr. Orterer in diesem Zusammenhang: „Es liegt bei Ihnen, uns durch Taten zu zeigen, was man uns versprochen hat. Auch zu halten und werden auch die nächsten Landtagswahlen danach ausfallen. Wer uns hilft, dem helfen auch wir.“ Über diesen Brief zeigte sich der Abgeordnete sehr erstaunt und sein Verfasser wurde durch das Eisenbahnkomitee ernst getadelt, gleichzeitig Herr Dr. Orterer mitgeteilt, daß man ihm voll vertraue; er möge den peinlichen Vorfall vergessen und das Eisenbahnkomitee weiterhin unterstützen. Die Verantwortlichen von Stadt und Eisenbahnkomitee waren sich offensichtlich darüber im klaren, daß ohne eine starke Unterstützung in der Abgeordnetenkommission nichts zu erreichen sei und man wollte sich die Gunst des Kammerpräsidenten Dr. Orterer und des Abgeordneten Dr. Daller nicht verschmerzen. Immerhin konnte Dr. Daller schon am 29.10.1897 mitteilen, daß nach Aussage des Staatsministers die Bahn Wasserburg-Stadt – Wasserburg-Bahnhof bestimmt schon im Jahre 1899 Aufnahme in das Gesetz finden werde. Bei einem wenige Tage später

geführten Gespräch in München konnte der Bürgermeister in Erfahrung bringen, daß zumindest ein Teil der Strecke Ebersberg – Wasserburg in das Finanzgesetz 1899 aufgenommen werde, und als Ergebnis einer Vorsprache beim Minister teilte Dr. Daller am 23.11.1897 mit, Minister von Crailsheim habe bemängelt, daß das Eisenbahnkomitee Wasserburg keine Eingabe vorgelegt habe. Er erwarte eine „wohlmotivierte Petition um die Bahn Stadt Wasserburg – Ebersberg an den Landtag...“⁴³⁾ Demnach wurden die Petitionen jeweils von Fall zu Fall behandelt und anschließend beiseite gelegt, so als ob sie nie existiert hätten. So gesehen, waren die jahrzehntelangen Wasserburger Bemühungen, die fortwährenden Eingaben und Petitionen zwar angebracht, aber letzten Endes nutzlos gewesen. Zur Vorbereitung der neuerlichen, vom Minister persönlich angeregten Bittschrift fand unter Beteiligung des Bezirksamtmannes am 5.12.1897 wieder einmal eine Besprechung aller westlich der Stadt Wasserburg gelegenen Gemeinden und der betroffenen Gutsbesitzer statt. Auf der Grundlage des bei dieser Gelegenheit gefaßten Beschlusses wurden alle Gemeinden aufgefordert, Gesamtgemeinderatsbeschlüsse herbeizuführen, „wonach die Kosten für Grundablösung in jenseitigen Gemeindebezirken auf Mittel der Gemeinde übernommen werden, oder wenn solches absolut untunlich erscheint, wenigstens ein den Mitteln der Gemeinde und dem hervorragend wichtigen Zweck in gleicher Weise entsprechenden möglichst hohen Zuschuß zu den Grunderwerbungen gewährt werden.“ Der Bezirksamtmann habe ca. 15000 Mark aus Distriktsmitteln in Aussicht gestellt und die Stadt Wasserburg habe sich bereits in Höhe von 30000 Mark verbindlich gemacht. Die insgesamt zu erwerbende Fläche betrage ca. 90 Tagwerk. Die Antworten auf dieses Schreiben waren noch interessanter als die früheren. Sie zeigten, daß die Gemeinden, je näher und wahrscheinlicher die Verwirklichung des Projektes rückte, desto zurückhaltender in ihren Aussagen wurden, da sie im Zweifel auch ohne finanzielle Leistungen in den Genuß der Bahn kommen würden. So teilte zunächst der Markt Ebersberg mit, er werde sich nicht an den Kosten beteiligen, da „in vorwürfiger Sache von der Herbeiführung einer Beschlußfassung gar nicht im mindesten ein Gedanken... viel weniger von irgendeiner Zuschußleistung die Rede sein kann, denn ehevor nicht ein Projekt der Linie Grafing – Ebersberg durchgeführt, die Bahnhofanlage dahier entschieden und die Grunderwerbungskosten hierfür voll und ganz aufgebracht sind, kann unmöglich ein weiteres Projekt ans Dabett (Randvermerk des Empfängers: Tapet) kommen.“

Die Gemeinde Oberndorf hatte dagegen ihren Standpunkt beibehalten. Sie hatte zwar nichts gegen einen Bahnbau einzuwenden, „aber zur Leistung irgenwelchen Zuschusses ist . . . nicht die geringste Aussicht vorhanden, weil die Lokalbahn Grafing – Ebersberg den Verkehrsbedürfnissen der Gemeinde Oberndorf genüge.“ Step-pach beschloß, einen einmaligen Zuschuß in Höhe von 1000 Mark zu gewähren. Attel war bereit, einen seinerzeit zurückzuerstatten-den Zuschuß von 500 Mark aus Gemeindemitteln zu leisten. „Sollte jedoch die Bahn bis Stadt Wasserburg fortgeführt werden, so wird ein Zuschuß nicht gewährt.“ Schwieriger war die Situation in Pfaffing: Hier beschloß zunächst der Gemeindeausschuß, für die Grundablösung im Staatsforst „Steinbuch“ nicht aufzukommen. Der Bierbrauer und Ökonom Schmidramsl von Forsting sei bereit, seinen Grund freiwillig abzutreten. Für die restliche, das Gebiet Pfaffings berührende Strecke, werde ein Drittel der Grunderwerbungs-kosten in Aussicht gestellt. Pfaffing sei zusammen mit den an-grenzenden Gemeinden Edling, Farrach und Rettenbach jedoch bereit, den gesamten Grund in ihren Gebieten abzutreten, wenn „in nächster Nähe bei Pfaffing nicht unweit der Distriktsstraße, welche von Haag über Pfaffing nach Rosenheim führt, eine Haltestelle mit Güterverfrachtung angebracht werde.“ Ähnlich verhielt es sich in Edling. Zunächst hatte der Gemeindeausschuß am 26. Dezember 1897 beschlossen, die Grunderwerbungs-kosten im eigenen Gebiet zu tragen, aber auf Antrag mehrerer Bürger wurde in Übereinstim-mung mit den Pfaffinger Vorschlägen beschlossen, eine Verlegung der ursprünglichen Bahntrasse nach Süden zu verlangen. Nur bei ei-ner solchen Trassierung unter Umgehung des Steinbacher Forstes und der Anlage von Haltepunkten möglichst in der Nähe der Kunst-mühle Scheuerl und südlich Edling in der Nähe von Dirnhart werde der Grunderwerb durchgeführt.⁴⁴⁾ Die Gemeinden Edling und Pfaffing verlangten also auf Drängen einiger Gewerbetreibender die Abänderung der Trasse und eine Verlegung der Bahn weit außer-halb der Ortschaften in die Nähe von deren Betrieben. Unter der Voraussetzung dieser Trassenänderung und Verlängerung der Bahnstrecke wollte sogar die Gemeinde Rettenbach einen Zuschuß in Höhe von 400 Mark zusätzlich leisten. Damit kam das Eisenbahn-komitee Wasserburg in böse Bedrängnis. Die bisher für feststehend gehaltene und projektierte Eisenbahntrasse geriet in Gefahr und damit war abzusehen, daß das nach Jahrzehnten für erreichbar gehaltene Ziel wiederum in weite Ferne rückte, wenn mit den beteiligten Gemeinden keine Einigung erzielt werden konnte.

6) Bis zuletzt : Detailprobleme.

Zunächst war die angemahnte „wohlmotivierte“ Petition der Abgeordnetenkommission vorzulegen. Dies geschah mit Datum vom 12. Januar 1898.

Darin wurde im großen Zusammenhang wiederum die geschichtliche Entwicklung der Stadt Wasserburg dargestellt und der Antrag von 1895 wiederholt. Man vertrat die Meinung, daß allein die Eisenbahn in der Lage sei, den dringend notwendigen wirtschaftlichen Aufschwung sicherzustellen. Wie sehr dieses Verkehrsmittel allein in der Lage sei, einer unbedeutenden Ansiedlung zum Aufschwung zu verhelfen „ und das Fehlen desselben blühende Orte herabzudrücken, das zeigt am besten die parallel zwischen der Stadt Wasserburg und ihrer Nachbarin Rosenheim (feststellbare Entwicklung), welche letztere einst zur Blütezeit Wasserburgs ein Markt, dann ein unbedeutendes Städtchen war und nunmehr die vierfache Einwohnerzahl letzterer Stadt aufweist.“⁴⁵⁾

Im Anschluß an diese Petition faßte der Stadtmagistrat den grundsätzlichen Beschluß, alle Kosten, die durch beteiligte Gemeinden oder Distrikte bzw. durch freiwillige Zuwendungen nicht gedeckt seien, vorsorglich auf die Stadtkasse zu übernehmen. „Unter Vorbehalt des verhältnismäßigen Rückersatzes derselben durch die Zahlungen von Gemeinden oder sonstigen Beteiligten.“⁴⁶⁾

Deshalb wurde auch der Distriktsrat Ebersberg aufgefordert, an Stelle der Gemeinden Ebersberg und Oberndorf einzutreten und den Grunderwerb in seinem Bereich sicherzustellen. Da nämlich aus München zu erfahren war, daß der Minister die Generaldirektion ermächtigt hatte, im Laufe des Jahres 1898 die Bahnverbindung Ebersberg – Wasserburg-Stadt auf Kosten der Stadt Wasserburg generell zu projektieren, wurde die Frage der Kostenbeteiligung noch dringender. Nachdem die neuen Planungsarbeiten tatsächlich im Frühjahr 1898 aufgenommen worden waren, sah sich die Stadt Wasserburg vor Zahlungsverpflichtungen gestellt. Sie versuchte, den Rat der Distriktsgemeinde Wasserburg unter Bezugnahme auf den Antrag von 1896 zu einem höheren Zuschuß zu bewegen. Dieser sollte nicht unter 20000 Mark festgesetzt werden. Man wies darauf hin, daß „erst im Vorjahre für eine zu erbauende Brücke, welche nach allgemeinem Urteile fast nur lokale Bedeutung für eine oder höchstens zwei Ortschaften besitzt, die ansehnliche Summe von 10000 Mark bewilligt wurde.“ (Gemeint war die Straßenbrücke über den Inn zwischen Rott und Griesstätt.) Die Bahn habe für den

Distrikt mindestens die sechsfache Bedeutung dieser Brücke. Zusätzlich habe er, der auch den Namen der Stadt trage, bisher „der Stadt Wasserburg gegenüber leider nicht Gelegenheit gehabt, wesentlich unterstützend zu wirken, während die Stadtgemeinde von allen Gemeinden des Distriktes die mit Distriktsabgaben numerisch meist belastete, kein Hindernis entgegengesetzte, als im Vorjahr die Brücke bei Griesstätt durch Zuschuß gefördert wurde, obwohl dies nach Lage der Sache damals unvermöglicherweise sein dürfte.“⁴⁷⁾

Zusätzlich wurde versucht, den vor Jahren bereits aufgestellten Güterfrequenznachweis zu ergänzen und genauer zu fassen. Das Ergebnis der neuen Umfrage ist außerordentlich interessant, gibt es doch einen einmaligen Einblick in das Gewerwesen eines ganzen Landstriches zum Ende des 19. Jahrhunderts. Danach waren im Jahre 1898 in Wasserburg an größeren Gewerbebetrieben vorhanden: 13 Bierbrauereien, von denen zwei mit Dampftrieb arbeiten, 2 Mälzereien mit einer Malzausfuhr von zusammen ca. 12000 Zentnern, 1 privates Eislager, das jährlich 50000 Zentner Eis zur Versendung brachte, 1 „nicht sehr bedeutende“ Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen und 1 Zementwarenfabrik, 1 Elektrizitätswerk (in Vorbereitung mit einem jährlichen Kohlenbedarf von ca. 16000 Zentnern „da 200 Pferdekräfte aus Dampfmaschinen ständig verwandt werden.“) Im Landbezirke östlich der Stadt, denn nur dieser war für die künftige Bahn noch interessant, da man davon ausging, daß das westlich der Stadt gelegene Gebiet durch die Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf bedient werden konnte, wurden festgestellt: In Bachmehring 4 Mahlmühlen und 4 Sägemühlen sowie eine Käserei, in Schönberg eine Ziegelei, in Griesstätt zwei Käsereien und eine Bierbrauerei, in Evenhausen 4 Mahlmühlen und eine Schneidsäge, in Schonstett ein Sanatorium, 3 Ziegeleien, 1 Mahlmühle und 2 Käsereien, in Kling 1 Dampfsäge, in Schnaitsee 1 Ziegelei, 1 Mahlmühle und 1 Käserei, in Zillham 2 Mahl- und 2 Sägemühlen, in Aham 1 bedeutende Dampfziegelei (Falzziegel- und Lacksteinproduktion mit einer Leistungsfähigkeit von nahezu 1 Millionen Stück jährlich) und eine weitere Ziegelei. Die überwiegende Orientierung des rechts des Inn gelegenen Gebietes nach Westen ergebe sich im übrigen auch aus den Pflasterzolleinnahmen: Diese Einnahme betrage an der Brücke ziemlich konstant jährlich ca. 1380 Mark, während die beiden anderen Einnahmestellen im Westen der Stadt zusammen nur ca. 580 Mark erbrächten. Die insgesamt zwischen Ebersberg und Schnaitsee gelegenen ca. 12 000 ha

Wald, 32000 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche, 137 Mühlen, Sägen und Brauereien und 30 Käsereien könnten nach Meinung des Eisenbahnkomitees den wirtschaftlichen Ertrag einer hier geplanten Bahnlinie sicherstellen.⁴⁸⁾

Inzwischen zeichnete sich ab, daß im Laufe des Jahres 1899 die Abgeordnetenversammlung des Bayerischen Landtages weitere Bahnlinien, insbesondere Lokalbahnen, zum Bau genehmigen würde. Es mußten deshalb noch einmal alle Anstrengungen unternommen werden, um günstige Vorbedingungen zu schaffen. Diese Bemühungen begannen wiederum mit einem Schreiben an die Kammer der Abgeordneten vom 20. Januar 1899. Darin wurde die Petition vom 12. Januar 1898 in Erinnerung gebracht und die Dringlichkeit der Angelegenheit hervorgehoben: „Es bedurfte in letzter Zeit ständiger größter Mühe, die Bewohner der Stadt und der Umgebung noch einmal zu vertrösten. Es gelang nur dadurch, daß wir die Hoffnung nährten, dieses Mal werde sicherlich ihrer Bitte Gehör geschenkt.“ Dem Schreiben folgte eine Eingabe des Eisenbahnkomitees an das zuständige Staatsministerium.⁴⁹⁾

Zunächst beschloß die Kammer der Abgeordneten in der Plenarsitzung vom 21. März 1899, die im Petitionsausschuß vorbehandelten Eingaben der Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben. Die Situation blieb also unverändert. Der gesamte Sachverhalt war der Staatsregierung seit Jahren bekannt. Die Entscheidung mußte ausschließlich von der Kammer ausgehen. Ergänzend zum Parlamentsbericht beschrieben die Münchner Neuesten Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 18. März 1899 die schlechte Verkehrsverbindung der Stadt Wasserburg mit der Landeshauptstadt. In dem Bericht wurde ausgeführt, daß die im Jahre 1875 gebaute Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf „zum Ruin dieser Stadt wesentlich beigetragen (habe), indem nicht nur der Verkehr zu Land, sondern auch der sehr lebhafteste zu Wasser von der Stadt abgelenkt wurde. . . . Durch alle diese Unterbindungen der Lebensader Wasserburgs ist der Grund- und Häuserwert ganz enorm gesunken und der Verkehr und Handel gleich Null. Dazu kamen noch zwei große Brände im Jahre 1874 und 1885, welche einen großen Teil der Stadt einäscherten.“ Die Wasserburger hätten trotzdem versucht, ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern, „indem sie gestützt auf die romantische Bauart und reizende Lage Wasserburgs und der heilkräftigen Quelle des lieblich gelegenen Bades Sankt Achatz das menschenmöglichste leisteten, um Fremde heranzuziehen. Die Stadt wurde durch eine Wasserleitung mit einem köstlichen Quellwasser versehen, die Schwemmkanalisa-

tion wurde eingeführt, die ganze Stadt gepflastert; das Bad Sankt Achatz wurde vergrößert und der Neuzeit entsprechend eingerichtet, prachtvolle Anlagen und Spazierwege geschaffen. . . . Dazu das billige Leben und das liebenswürdigste Entgegenkommen seitens der Einwohnerschaft.“ Aber die meisten Fremden würden sich an der schlechten Verbindung mit der Stadt stoßen. Zunächst müsse man mit der Bahn über 95 Kilometer weit fahren, obwohl die Luftlinie nur 55 km betrage und anschließend noch 4 km zu Fuß oder mit einem Fuhrwerk zurücklegen. Wie zu alten Zeiten würden wöchentlich aus diesem Grunde noch zwei Botenfuhrwerke nach München verkehren und „was gewiß ein Unikum ist, man Artikel, welche man von München schnell bekommen will, sich durch den Boten besorgen läßt! . . . Wenn man maßgebenden Ortes sich nur einmal entschließen möchte, die Strecke Grafing – Ebersberg – Steinhöring – Forsting – Wasserburg zu bereisen, so würde man neben vielen größeren Ortschaften eine blühende reiche Gegend mit stattlichen Bauernhöfen bewundern können und sich überzeugen, daß die vermeintlichen Terrainschwierigkeiten etc. nicht vorhanden sind, ebenso wenig es den Wasserburgern bloß um eine Verbindung der Stadt mit der Station zu tun ist, denn damit wäre den Wasserburgern nicht viel gedient.“

Nach jahrzehntelangen Bemühungen schien damit auch die öffentliche Meinung auf das Problem der wirtschaftlichen Lage der Stadt aufmerksam geworden zu sein. Aber diese Tatsache konnte allenfalls den noch bevorstehenden Weg etwas abkürzen helfen. Deshalb weckte das Schreiben des Abgeordneten Dr. Daller vom Juni 1899 wiederum eine geringe Hoffnung. Er teilte mit, daß er mit dem Minister gesprochen habe und „sichere Hoffnung“ bestehe. Außerdem werde die Bahn Rosenheim – Obing bzw. Schnaitsee nicht gebaut, man wende sich jetzt nach Obing – Endorf oder Obing – Rimsting.“⁵⁰⁾ Daß die Sache tatsächlich ernst wurde, ergab sich aus dem Schreiben des königlichen Bezirksamtes Wasserburg vom 8. Juni 1899 an den Stadtmagistrat: Die Generaldirektion der königlich-bayerischen Staatseisenbahn habe am 22. Juni mitgeteilt daß mit ministerieller Ermächtigung nunmehr „wegen eventueller Aufnahme einer Lokalbahn Ebersberg – Wasserburg und Wasserburg – Stadt Wasserburg in einen an den nächsten Landtag zu bringenden Gesetzentwurf über Erbauung neuer Lokalbahnen die Vorverhandlungen mit den beteiligten Interessenten zu eröffnen“ seien. Gemäß Artikel 5 des Gesetzes vom 28. April 1882 seien diese zu ermitteln.⁵¹⁾ Ferner sei die Bereitstellung des zum Bahnbau benötig-

ten Grund und Bodens dem königlichen Eisenbahnärar gegenüber nachzuweisen. Bisher stehe noch nicht fest, wer die Grunderwerbskosten tragen wolle. Da aber dem Eisenbahnärar gegenüber jemand die Gewähr zu übernehmen habe, müßte auf einer gemeinsamen Versammlung diese Vorfrage geklärt werden.⁵²⁾

Bei der für 13. Juli 1899 anberaumten Verhandlung sollte sich nun zeigen, inwieweit die beteiligten Gemeinden und Interessenten bereit waren, Geldbeträge zu den Projektierungs- und Grunderwerbskosten zu leisten. Zumindest eine Überraschung hatten das Eisenbahnkomitee und die Stadt bereits erleben müssen: Auf den am 16. Juni 1898 letztmals an den Distrikt Wasserburg gestellten Antrag auf eine Kostenbeteiligung in Höhe von mindestens 20000 Mark hatte der Distriktsrat, der sich im Jahre 1885 bereit erklärt hatte, die gesamten Grunderwerbskosten zu tragen, beschlossen, der Stadt als Bahninteressentin von den ihr verbleibenden Kosten für die Linie Ebersberg bis Wasserburg-Stadt ein Drittel, höchstens jedoch 10000 Mark zu vergüten. Falls der Bahnhof auf dem rechten Innufer angelegt würde, wollte der Distrikt die Hälfte der Kosten, höchstens 30000 Mark erstatten. So verlief auch die Versammlung vom 13. Juli 1899 im Rathaus Wasserburg unter Vorsitz des königlichen Generaldirektionsrats von Gässler und des königlichen Oberingenieurs Zeilmann und unter Beteiligung der Vorstände der Bezirksämter Ebersberg und Wasserburg, des zuständigen Forstmeisters, der Vertreter der Distriktsgemeinden Wasserburg und Ebersberg und der Gemeinden Wasserburg, Ebersberg, Oberndorf, Steinhöring, Albaching, Attel, Sankt Christoph, Edling, Farrach, Pfaffing, Rettenbach, Schleeefeld, Steppach und Utzenbichl mit einem nicht unerwarteten Ergebnis: Zunächst verlangten die Gemeinden Oberndorf und Steinhöring, daß die Haltestelle Steinhöring – anders als im Projekt vorgesehen – bei der Beermühle angelegt werde und die Vertreter der Gemeinden Pfaffing und Edling sowie Kunstmühlenbesitzer Scheuerl (Köckmühle) und Brauereibesitzer Windsperger (Hart) brachten ihren bekannten Wunsch vor, die Trasse über Ried und Dirnhart bei gleichzeitiger Einrichtung von zwei weiteren Haltestellen zu führen. „Die Kommission vermag eine Berücksichtigung dieses Wunsches nicht in Aussicht zu stellen, weil die Bahn eine für den allgemeinen Verkehr lästige Mehrlänge von mindestens eineinhalb Kilometer erhalten, einen größeren Kostenaufwand erfordern und für den örtlichen Verkehr zwar einigen südlich gelegenen Orten von Nutzen wäre, dagegen nördlich liegende Orte benachteiligen würde.“

Die Vertreter der Distriktsgemeinde Wasserburg hielten die Anlage des Bahnhofes am rechtsseitigen Flußufer für wünschenswert, aber die Kommission verwies auf die dadurch notwendige Erhöhung der ohnehin schon bedeutenden Baukosten, konnte daher den Antrag „lediglich ad ref.“ nehmen.

Die bei der Verhandlung anwesenden Gemeinden erklärten sich aber immerhin bereit, die Verpflichtung zur Herstellung, Unterhaltung und etwa notwendigen Beleuchtung von Zufahrtsstraßen zu den Verkehrsstellen innerhalb der Gemeindebezirke zu übernehmen. Die Stadt Wasserburg gestattete die unentgeltliche Entnahme des zur Versorgung der Endstation Wasserburg-Stadt nötigen Wassers aus der gemeindlichen Wasserleitung. Zum Hauptanliegen, der Beteiligung an den Grunderwerbskosten mußte folgendes festgestellt werde: An Barzuschüssen leistete die Gemeinde Albaching 500 Mark, die Gemeinde Edling 1000 Mark, die Gemeinde Attel 1000 Mark, die Gemeinde Steppach 1000 Mark, die Distriktsgemeinde Wasserburg 10000 Mark. Die Gemeinde Steinhöring übernahm die gesamten Kosten der Grunderwerbung innerhalb ihres Gemeindebezirkes und die Hälfte der Kosten der Haltestelle bei der Beermühle, während die Gemeinde Oberndorf zusagte, die andere Hälfte der Kosten für diese Haltestelle zu übernehmen. Auch die Gemeinde Pfaffing erklärte sich grundsätzlich bereit, die Kosten der Grunderwerbung in ihrem Gemeindebezirk selbst zu tragen. Gutsbesitzer Schmidramsl von Forsting stellte den benötigten Grund kostenlos zur Verfügung.

Die Vertreter der Stadt Wasserburg erklärten, „daß die Stadtgemeinde Wasserburg bereit sei, dem königlichen Staatseisenbahnärare gegenüber als Interessentin der beiden Lokalbahnen . . . aufzutreten und zwar hinsichtlich der Linie Ebersberg – Wasserburg-Bahnhof unter der Voraussetzung, daß die Bahnlinie nach dem vorliegenden Projekt über Brandstätt und nicht mit der angeregten Variante verwirklicht werde.“ Damit verpflichtete sich die Stadt, die gesamten Grunderwerbungs- und Planungskosten für die Strecke von Wasserburg bis Ebersberg gegenüber dem Eisenbahnärar zu tragen.⁵³⁾

Diese Zusicherungen bestätigten die Gemeindegkollegien am 28. und 30. Juli 1899 und das Bezirksamt Wasserburg erteilte am 7. 8. 1899 die rechtsaufsichtliche Genehmigung: „Hierbei wird aber dem Stadtmagistrate schon jetzt bemerkt, daß es behufs Aufbringung der Mittel zur Verzinsung und Rückzahlung der Schuld innerhalb einer angemessenen Zeit unter Umständen notwendig sein

wird, eine nicht unbeträchtliche Erhöhung der Gemeindeumlagen eintreten zu lassen. Sollte auch der Reservefond der Sparkasse bis zur Zeit der Schuldaufnahme seine gesetzliche Höhe erreicht haben, und sollten auch dadurch bedeutende Mittel für die Kommunalkassa verfügbar werden, so ist doch andererseits zu bedenken, daß diese Mittel großen Teils zur Deckung der sonstigen steigenden kommunalen Lasten verwendet werden müssen." Das Bezirksamt wies also eindeutig daraufhin, daß die Übernahme der im einzelnen noch nicht absehbaren Kosten für den Bahnbau möglicherweise zu einer erheblichen Steuererhöhung in der Stadt und zur zwangsläufigen Vernachlässigung anderer, dringender Kommunalaufgaben führen müsse.⁵⁴ Über diesen Punkt entstand später auch eine heftige Auseinandersetzung zwischen Stadt und Rechtsaufsichtsbehörde.

Doch der Streit um die Trassenführung zwischen Forsting und Wasserburg (Bahnhof) war noch lange nicht beendet. Die Gemeinden Pfaffing und Edling bemühten sich verstärkt um eine Umplanung und Verlegung der Haltepunkte. In diesem Zusammenhang hatte das Eisenbahnkomitee schon im Mai 1898 darauf hingewiesen, „es möge bei der Vorsehung von Haltestellen gütigst darauf Rücksicht genommen werden, daß die Vorteile, welche die projektierte Eisenbahnlinie durch Abkürzung des Transportweges von und nach der Hauptstadt verspricht, nicht durch allzu reichliche Häufung von Haltestellen auf ganz kurzer Strecke geschmälert werde." Eine Verlängerung der Strecke und Vermehrung der Haltepunkte verlangten aber die Gemeinden Edling und Pfaffing. Darüber war auch Gutsbesitzer Schmidramsl von Forsting, der sich seit Jahren für den Bahnbau engagierte, verärgert. Er teilte Bürgermeister Ertl am 16. Juli 1899 mit: „Der mit diplomatischem Scharfsinn gerade nicht besonders ausgestattete W. posaunt jetzt alle Tage und bei jeder Gelegenheit seinen Bauern vor, daß die Bahn noch nicht gebaut, sondern man erst sehen muß, wann und wohin sie dann gebaut wird. Daß diese Leute alles versuchen werden, um ihr Ziel erreichen zu können, steht außer allem Zweifel, ob es ihm aber auch gelingen wird, möchte ich noch nach den bisherigen Ergebnissen verneinen. Aber Vorsicht tut not und wir müssen auf unserer Hut sein." Er hatte ein Abwehrrezept in Erfahrung gebracht: „Herr Bürgermeister von Brenner gab mir heute den Rat, Deputation auf Deputation und möglichst viele Bauern mitnehmen." Pfaffing und Edling ließen trotzdem nicht locker. Am 8. November 1899 sprach eine Abordnung der Gemeinden beim Generaldirektor der Bayerischen

Verkehrsanstalten vor. Dieser sagte eine Überprüfung zu. Eine Vorgesprache beim Minister verlief ähnlich, nachdem schon im September 1899 eine Petition eingereicht worden war. Darin wurde auf die wirtschaftliche Bedeutung des möglichen, stärkeren Gütertransportes hingewiesen. Pfaffing habe 424 Einwohner und die Kunstmühle Scheuerl habe 1898 nachweislich 167 Waggon Waren des Sägewerks, 160 Waggon Mehl, 94 Waggon Weizen und Mais, also insgesamt 421 Waggon verfrachtet. Außerdem betreibe Scheuerl eine Käserei und versende jährlich 100 Zentner Butter und 400 Zentner Käse. Der Darlehenskassenverein Pfaffing beziehe schon jetzt 13 Waggon Kunstdünger. Ähnlich sei es in Edling. Namentlich Guts- und Brauereibesitzer Windsperger in Hart beziehe jährlich ca. 18 Waggon Gerste, 13 Waggon Kohlen usw. für seinen Brauereibetrieb. Der Müller Wurm in Mühlthal versende jährlich durchschnittlich 30 bis 36 Waggon Schnittholz. Auch die Anstaltskunstmühle der Barmherzigen Brüder in Atteltal versende viel Getreide und Mehl. Daher bitte auch die Gemeinde Edling um Verlegung nach Dirnhart, also außerhalb des Ortes, weil dann die Fuhrwerke in der Ortsdurchfahrt keine Belästigungen und Hindernisse mehr verursachten.


Hierzu erklärte der Stadtmagistrat, daß ihm in erster Linie an dem schnellen Bau einer möglichst sinnvollen Linie gelegen sei und er in jedem Falle bereit sei, die Grunderwerbskosten zu übernehmen. Es spreche jedoch alles gegen die vorgeschlagene Variante: Zum Beispiel das sumpfige Gelände bei Nederndorf und die Verlängerung der Fahrzeit. Außerdem gehöre der Bahnhof in das „ansehnliche Kirchdorf Edling und nicht 1 Kilometer südwärts, fast auf freies Feld.“ An der Verlegung seien vor allem Industrielle interessiert. Diese müßten auch bei der Variante noch das eigene Fuhrwerk benutzen. Die Verlängerung des Weges um einen Kilometer für deren Fuhrwerke sei weniger gewichtig, als der bei einer Verlegung um einen Kilometer verlängerte Weg der vielen Fußgänger. Die nördlich Edling gelegenen Orte hätten außerdem ein Interesse an der ursprünglichen Trasse. „Die Herren W. und S. besitzen als vermögliche Gewerbetreibende naturgemäß in ihren Gemeinden einen sehr dominierenden Einfluß, gegen welchen wirtschaftlich weniger Unabhängige nicht leicht anzukämpfen versuchen. Übrigens ist das behauptete Interesse überhaupt erst neuesten Datums. Die heißen Bemühungen, welche, von der Stadt Wasserburg ausgehend, seit einer langen Reihe von Jahren angewendet wurden, die naheliegenden Gemeinden zur finanziellen Teilnahme am Bahnprojekte zu ge-

winnen, wurden besonders in der Gemeinde Edling stets mit Hinweisen auf die naheliegenden Stationen Wasserburg und Rammelberg (heute Ramerberg) in kältester Weise ignoriert.“ Noch am 9. März 1896 habe es geheißen, daß man sich an den Grunderwerbskosten nicht beteiligen könne, „umsoweniger, als nicht ein Industrieller der Gemeinde zu einer Vorausleistung zu bewegen ist, weil sie keinen wesentlichen Nutzen ziehen zu vermögen sich erklären.“ So mußte nun zu gutem Schluß noch unmittelbar vor der Entscheidung in der Abgeordnetenkommission um die Behandlung der Angelegenheit gezittert werden, da jede Variante zu der ursprünglich vorgesehenen Trasse die gesamten Vorarbeiten gefährden konnten. Deshalb bat der Stadtmagistrat auch in einem letzten Schreiben vom 15. November 1899, daß die Interessen der Stadt nachhaltig vertreten werden möchten und die Verhandlungen über Änderungen nicht den ganzen Bahnbau gefährden sollten.⁵⁵⁾

Zunächst aber galt es, die Aufnahme der Bahn in das Gesetz zu erreichen. Die Situation drohte sich nämlich kurzfristig dadurch noch einmal zu verschlechtern, daß das Bezirksamt mit Schreiben vom 3. November 1899 die Edling/Pfaffinger Petition befürwortend der Regierung vorlegte, sich dabei aber, was freilich die Stadt nicht erfuhr, eine ernsthafte Beanstandung zuzog: Die Regierung von Oberbayern erklärte dem Bezirksamt unzweideutig, daß die Verwaltungsbehörde sich in derlei Angelegenheit nicht einzumischen habe. Insbesondere die Amtsvorstände hätten Erhebungen in Bahnangelegenheiten nur nach Weisung vorzunehmen. Solche Erhebungen seien aber hier nicht veranlaßt. Aus diesem Grunde wurde das Bezirksamt angewiesen, die Petition zurückzugeben, da sie von den Gemeinden direkt an die Kammer zu richten sei.⁵⁶⁾

Eine nicht geringe Erleichterung brachte endlich das Telegramm vom 14. Dezember 1899: „Die Lokalbahn Ebersberg – Wasserburg-Stadt steht in der Gesetzesvorlage. Orterer.“ Damit war die erste wichtige Hürde im Gesetzgebungsverfahren genommen und es ging jetzt darum bis zur endgültigen Behandlung im Landtag durchzuhalten. Am 6. März 1900 kam die erlösende Nachricht, zunächst als Telegramm des Ebersberger Bürgermeisters: „Lokalbahn Ebersberg – Station Wasserburg und Stadt Wasserburg genehmigt.“ und tags darauf als Postkarte des Kammerpräsidenten Dr. Orterer: „Zur eben bekräftigten Genehmigung der beiden Wasserburger Bahnen gratuliere ich Ihnen, sehr verehrter Herr Bürgermeister, der guten Stadt Wasserburg und der ganzen Gegend herzlich.“⁵⁷⁾

Nr. _____ K. B. Telegraphenstation *7001*
Telegramm.
 Aufgegeben in *München* am 14. Dec. Abgefertigt *1899* am 14. Dec. Mittg.
 Nr. *114* 14. B.
 Den *14. Dec.* 1899 11. 15. 16. Mittg.



Von Sekretärin
Wasserburg - Wasserburg Stadt
Muß in der Festung
wohnen
Orterer

185

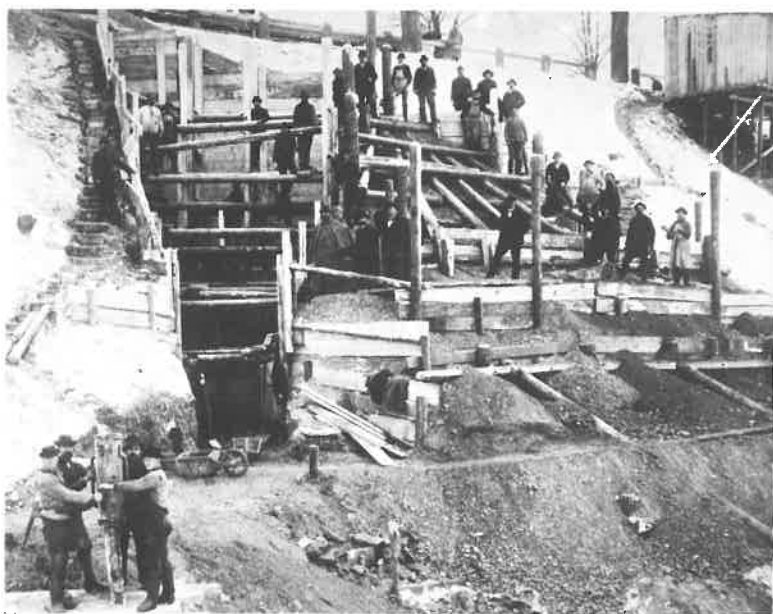
Telegramm des Kammerpräsidenten v. Orterer an die Stadt Wasserburg vom 14.12.1899

Die Stadt wollte sich natürlich in besonderer Weise dankbar zeigen. Es wurde eine Delegation nach München in Marsch gesetzt, um Staatsminister von Crailsheim eine künstlerisch ausgestattete Dankadresse zu überreichen. „Der Minister nahm dieselbe mit sichtlicher Freude und dem Ausdruck des Dankes entgegen und sprach sich äußerst anerkennend über die künstlerische Arbeit aus, wobei er in leutseligster Weise über den Stil des Werkes und dergleichen sich mit den Erschienenen unterhielt. Der Minister trug schließlich der Abordnung auf, der Bürgerschaft von Wasserburg seinen Dank für die schöne Adresse, welcher er jederzeit einen Ehrenplatz bewahren werde, auszusprechen und seine bestgemeinten Wünsche für eine recht glückliche Entwicklung der Stadt, die er in Jugendjahren von Amerang aus öfter zu besuchen Gelegenheit gehabt habe, zu übermitteln.“ 58)

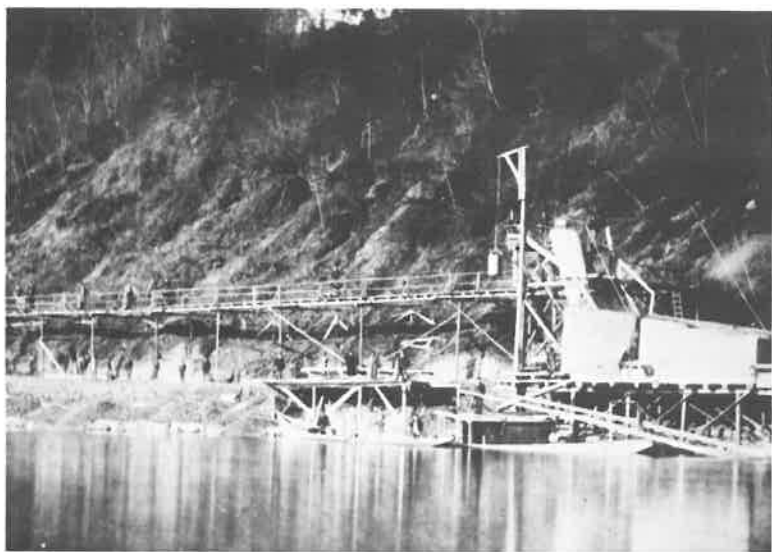
7) Die Lokalbahnen werden gebaut

Seit dem 6. 3. 1900 stand also fest, daß die annähernd 70 Jahre lang erwünschte, geforderte und herbeigesehnte Bahn gebaut würde. Im Dezember 1900 wurde die königliche Eisenbahnbausektion Wasserburg neu errichtet. Damit begannen auch die erwarteten und vom Bezirksamt vorhergesagten Finanzierungsschwierigkeiten. Es erwies sich bald, daß die ursprünglich angenommenen Kostenschätzungen längst nicht mehr der Realität entsprachen und der Grunderwerb zum Bahnbau weit größere Schwierigkeiten bereite- te, als ursprünglich angenommen werden konnte. Zwar gab es die Möglichkeit, unter Inanspruchnahme der gültigen Enteignungsge- setze die technisch für sinnvoll gehaltene Trasse zu bauen, aber jede Weigerung eines Grundstückseigentümers, freiwillig den Grund abzutreten, bedeutete zugleich eine Kostensteigerung, die letzten Endes wiederum von der Stadt Wasserburg zu tragen war.

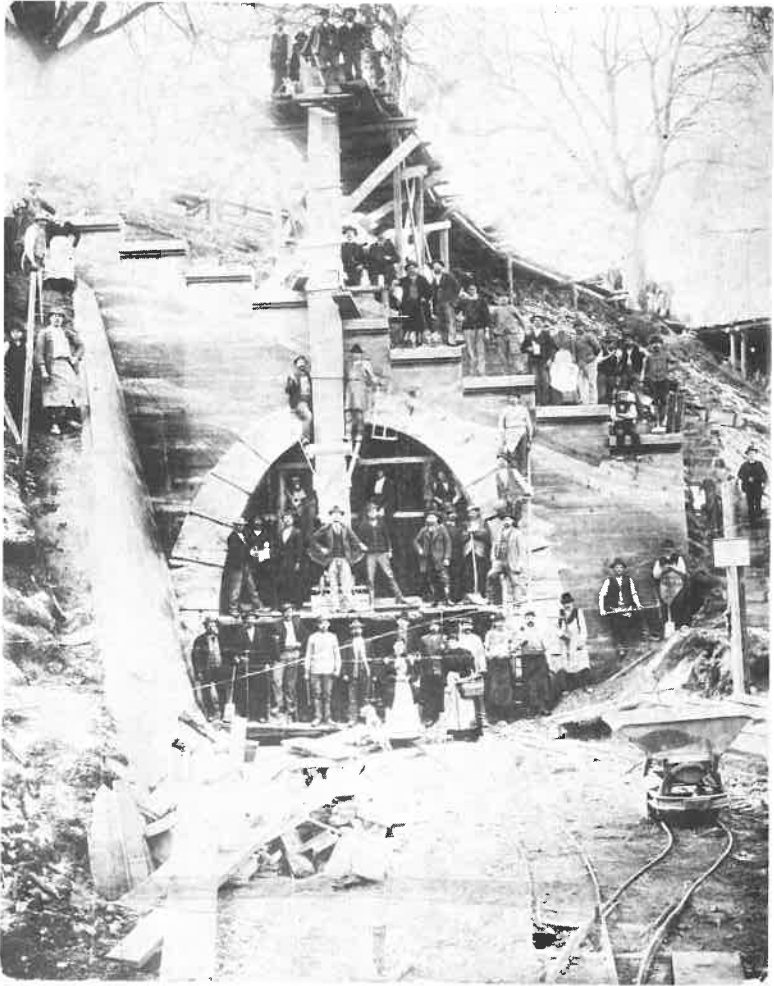
Als erste wurde die Bahnstrecke zwischen der Station Wasser- burg/Bahnhof der Rosenheim – Mühldorfer Bahn und der Stadt in Angriff genommen. Hier hatte sich ja die Stadt verpflichtet, den ge- samten Grund zu erwerben und dem Eisenbahnwärter kostenlos zur Verfügung zu stellen. Insgesamt waren aus der Steuergemeinde At- tel von 15 Abtretungspflichtigen 3,271 ha und aus der Steuergemeinde Wasserburg von rund 25 Grundeigentümern 7,922 ha zu er- erwerben. Dazu kamen Restflächen, die ohne den benötigten Grund nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden konnten. Die entspre- chenden Verhandlungen wurden in den Jahren 1901 bis 1904 ge- führt und es gab nur wenige Fälle, in denen keine Einigung erzielt werden konnte. Eine besondere Schwierigkeit entstand aus der Exi- stenz des uralten Triebwerkskanales, der den „Hals“, also die Land- verbindung der Halbinsel Wasserburg, seit dem Mittelalter in einem Tunnel durchstieß und unter Ausnützung des Nutzgefälles zwi- schen den beiden die Halbinsel einschließenden Innarmen die ehe- mals kurfürstliche Sägemühle in der Schopperstatt und die Knop- permühle antrieb. Genau auf diesem Kanal sollte nun die Bahnhofs- anlage zu stehen kommen. Das Problem für den Eigentümer, den Gastwirt und Sägewerkbesitzer Josef Gimpl bestand darin, daß durch die Bahnhofsanlage sein gesamter Restbesitz zerschnitten und entwertet worden wäre. Aus dem Gesamtbesitz von 3,64 Tag- werk wurden nämlich für die Bahn von vornherein 2,2 Tagwerk be- nötigt. Die Fortführung des Sägewerkes war damit nicht mehr mög- lich. Er erklärte sich in Verhandlungen vom Januar 1902 bereit, den



Beginn des Tunnelbaues in Wasserburg (Unterführung der Staatsstraße westlich des Bahnhofsgeländes) ca. 1900



Aufschüttung des Bahndammes entlang des Inns bei Wasserburg ca. 1901



Der Tunnelschacht wird betoniert, ca. 1900

gesamten Besitz einschließlich des Triebwerksrechts und einschließlich der vorhandenen Gebäude an die Stadt Wasserburg abzutreten. Allein der durch die Stadt hierfür als Kaufpreis aufzubringende Geldbetrag überstieg die ursprünglich für die Gesamtstrecke bis Ebersberg angenommenen Gesamtkosten um fast das Doppelte, obwohl der Grundbesitzer keine übertriebenen Forderungen stellte.⁵⁹⁾ Auch die weiteren Grunderwerbungen konnten zügig abgewickelt werden und der Bahnbau ging trotz beachtlicher techni-



Bahnbauarbeiter an der Strecke Wasserburg/Bahnhof – Wasserburg/Stadt ca. 1901

scher Schwierigkeiten rasch vonstatten. Die Staatsstraße mußte kurz vor Wasserburg untertunnelt und der Bahndamm entlang dem Innufer durch Betonpfeiler gestützt werden.

Die Verbindungsbahn zwischen Station und Stadt Wasserburg war Ende des Jahres 1902 fertiggestellt und man konnte an die Organisation der Bahneinweihung gehen. Die übliche Probefahrt der Eisenbahnkommission wurde für den 20. Dezember 1902 festgelegt. Um 14.30 Uhr sollte der Probezug in Reitmehring abfahren und ungefähr eine Stunde später im neuen Bahnhof ankommen. Die Prüfungskommission (Generaldirektor von Ebermeier, Bezirksamtmann von Thünger, Bürgermeister Ertl, mehrere Magistratsräte, der Bürgermeister von Attel und die eigentliche Prüfungskommission) sollte zunächst in Wasserburg durch die städtischen Kollegien, die Vereine, die Schuljugend „bei Musik und Kanonendonner“ begrüßt werden. Den Kanonendonner organisierte Magistratsrat Niezoldi, indem er vom Fronleichnamsschießplatz im Burgerfeld aus insgesamt sechsmal mit dem Böller schoß. Mit der Musik gab es größere Schwierigkeiten, da eine den Ansprüchen genügende Stadtkapelle nicht vorhanden war. Man lud deshalb die Musikkapelle des 13. Infanterieregiments Ingolstadt ein und verpflichtete sie für den ganzen Abend für 135 Mark. Der ursprünglich vorgesehene festliche Zug in die Stadt und der gemeinsame Mittagstisch, „möglichst im kleinen Rathaussaal“, wurden durch „ein fliegendes Büffet in der Halle unseres sehr hübschen Bahnhofes, bedient von hiesigen Bürgermädchen“ ersetzt. Da das Wetter schlecht war, fanden keine größeren öffentlichen Veranstaltungen statt. Lediglich am Abend wurde im Festsaal der Brauerei Wust in der Färbergasse und ihren Nebenräumen eine „abendliche Familienunterhaltung mit Militärkonzert“ veranstaltet. Bei dieser Gelegenheit schilderte Bürgermeister Ertl „in hinreißender Ansprache“ die Eisenbahngeschichte der vergangenen 60 Jahre. „Der Herr Redner richtete an unsere Geschäftswelt die ernste Mahnung, die Bahn nur als ein Mittel zum Zwecke, als eine Helferin zu betrachten und die durch die Bahn geschaffene günstige Position durch eigenes Vorwärtsstreben mit allen Kräften auszunützen. Die formvollendete, packende Rede schloß mit einem dreifachen Hoch, das donnernden Widerhall fand, auf seine königliche Hoheit, den Prinzregenten. ... Dem Hoch folgte die Königshymne.“ Der Umfang der Festivitäten läßt sich aus den nachgewiesenen Barauslagen des Bürgermeisters schließen: „100 Stück Zigarren 9.50, 100 Stück Zigaretten 3 Mark“.⁶⁰

Der fahrplanmäßige Verkehr begann am 24. Dez. 1902 mit dem um 5.46 Uhr von Wasserburg abgehenden Zug.

Diese Bahneröffnung fand offensichtlich nicht das Echo, das ihr eigentlich zugestanden hätte. Abgesehen von einer öffentlichen

Wasserburger Anzeiger.

Englisch: Kreisblatt für die kgl. Landgerichte Haag und Wasserburg, sowie für den Stadtkreis Wasserburg.

Der „Wasserburger Anzeiger“ erscheint jeden Sonntag, Donnerstag und Samstag Morgens 7 Uhr, wenn dieselben keine mit Feiertagen zusammenfallen. Der Abonnementspreis ist einschließlich des in der letzten Nummer befindlichen Beilages 1 Mark, durch die Post bezogen incl. Postgebühren 1 Mk. 25 Hlg. — Alle 4 Wochen erscheinen und die Verkäufere nehmen hiervon Gebühren an. Inserate werden zu 10 Hlg. die Zeile für eine Woche berechnet. Fortwährende Beiträge werden mit Rücksicht auf den Raum besprochen. Die einzelnen Preisen siehe S. 10.

Öffentliche Einladung.

Mit der Fertigstellung der Lokalbahn Wasserburg Stadt-Bahnhof, welche in diesen Tagen erfolgte, ist ein von der Stadt Wasserburg lange Jahre hindurch betriebenes wichtiges Projekt seiner Vollenbung zugeführt worden. Stadt und Marktgemeinschaft begrüßt diese Zufolge mit ungetrübter Freude und den besten Hoffnungen. Um dieser allgemeinen Freude gemeinsamen Ausdruck zu ermöglichen, wird am

Samstag, den 20. Dezember

beginnend abends 8 Uhr, im Wust'schen großen Saale eine allgemeine

Familienunterhaltung mit Concert

veranstaltet, zu welcher man sich hiedurch gestattet, höflichst einzuladen.

Woge Jedermann ohne Unterschied des Standes, der diesen freudigen lokalen Ereignisse freundlich gegenübersteht, an der Veranstaltung teilnehmen!

Die Herren Musikbesitzer sind freundlichst eingeladen, am Samstag, 20. ds., als am Tage der technischen Prüfung der Bahn, nachmittags die Dauter festlich zu besorgen.

Im Auftrage: **Carl Bürgermeister.**

2-1

Weltliche Kundschau.

Deutschland. Das englische Parlament wurde letzte Tage der Schlußsitzung mit Vorzug la vertelt. Auf demselben wird davon, daß der Reichstag über gemeinsamen Willen England und Frankreich gegen Venezuela von England auszugehen ist. — Wie aus Wien berichtet wird, lag es in der Absicht des Kaisers, dem Reichsfestung in Anerkennung seiner Verdienste am des Hofansehens des Kaiserthums die Ehrenmacht zu verliehen. Graf Helldorff hat mit Rücksicht auf die patriotischen ihm bereits zeitlich gemachten Ausdrücke gesehen, von dieser Auszeichnung Abstand zu nehmen, und der Kaiser schenkt sich der Auffassung des Kaisers entgegenzusetzen zu haben. — Samstag früh 3 Uhr, wurde die Frau Spritzen Marie von Koblentz, zweite Tochter des Königs und der Königin im Baden im Schloß Hohenberg von einer Heißhitze erkrankt. Die beide Mädchen und das neugeborene Kind befinden sich wohl.

Neuwahrer ein Dampfboot von 600 Tonnen, die anderen waren ganz kleine Dampfboote, der „Daimler“ und der „Gefiro“ von je 127 Tonnen.

Der „Neuwahrer“ ist ein künftige Schlagschiff und fährt jetzt unter deutscher Flagge. Die anderen Schiffe waren alte Schiffe, die sich als kriegsmäßig erweisen und verkauft werden mußten, um den Gewinn zu haben.

China. Bei der Rückkehr des Kaisers von einem internationalen Konferenz im Sommerpalast nach Peking wurde am Montag gegen die Fremden, die sich einmischen hatten, um dem Kaiser des Hofes zu sehen, in größter Weise ausgegangen. Sie wurden festgenommen, mußten sich im Sommerpalast des Kaiserthums niederlegen und wurden dann unter harter militärischer Wache abgeführt, bis der Hof wieder war. Ganz kurzzeitig der internationalen Delegation, darunter zwei Damen, wurden ebenfalls festgenommen. Dem Kaiserthum nach sind diese Maß-

Ankündigung der Einweihungsfeier für die Bahnstrecke Wasserburg/Bahnhof – Wasserburg/Stadt im Wasserburger Anzeiger vom 18.12.1902

Einladung auf Seite 1 des Wasserburger Anzeigers Nr. 143 vom 18. Dez. 1902 zur Veranstaltung im Wust'schen Saale und dem verhältnismäßig kurzen Bericht auf Seite 2 des Wasserburger Anzeigers vom 23. Dez. 1902 gab es keine weitere Reaktion. Vermutlich war man der jahrzehntelangen Diskussion überdrüssig und empfand die Bahn zu diesem Zeitpunkt nicht mehr als etwas Besonderes, sondern befürchtete vielmehr, daß sie zu spät gekommen sei und bei weitem nicht mehr jenen Verkehr vermitteln könnte, den man ursprünglich von ihr erhofft hatte.

Dessen ungeachtet setzten die städtischen Gremien ihre Bemühungen um die Weiterführung der Lokalbahn nach Ebersberg fort, weil man von diesem Anschluß die stärksten Impulse erwartete. Schließlich war ja die Lokalbahn Grafing – Ebersberg schon am 6. Nov. 1899 eröffnet worden und der Bau einer weiterführenden Bahn war bereits genehmigt. Aber es entstanden immer wieder Schwierigkeiten mit den Grunderwerbungen und mit den Ansprüchen der entlang der Bahnlinie gelegenen Gemeinden und Grund-

eigentümer. Das Detailprojekt für die Lokalbahn Ebersberg – Wasserburg wurde mit Entschließung des zuständigen Ministeriums vom 16. Mai 1903 zur Bauausführung genehmigt, so daß nun wiederum die Stadt Wasserburg als Bauinteressentin im Sinne des Gesetzes als erstes die benötigten Grundstücke in Besitz nehmen und dem Eisenbahnärar zur Verfügung stellen mußte. Da dies nicht ohne weiteres möglich war, wurde zunächst verlangt, den zur Bestreitung der Grunderwerbskosten notwendigen Betrag von 80700 Mark zur Verfügung zu stellen. Er konnte durch verzinsliche kurs- oder marktgängige Wertpapiere oder durch Bareinzahlung erlegt werden. Nach Entschließung der Generaldirektion der königlich-bayerischen Staatseisenbahn vom 26. Juni 1903 wurde die Stadt Wasserburg über das Bezirksamt aufgefordert, den entsprechenden Betrag zu hinterlegen.⁶¹⁾

Nun hatte sich die Stadtverwaltung schon seit längerem mit diesem Problem beschäftigt, denn es war einerseits bekannt, daß ein Betrag in dieser Höhe vom Interessenten der Bahn vor dem Baubeginn hinterlegt werden mußte und andererseits, daß die Stadtkasse angesichts der allgemeinen Finanzlage der Stadt nicht ohne weiteres in der Lage sein würde, diesen Betrag so nebenbei aufzubringen. Deshalb hatte der Stadtmagistrat auch das Bezirksamt bereits im Jahre 1901 gebeten, beim Distriktsrat eine Aufstockung seiner auf 10000 Mark begrenzten Zuschüsse zu erwirken. Dabei wies der Stadtmagistrat nicht nur darauf hin, daß der Distrikt früher bereits 30000 Mark unter der Voraussetzung in Aussicht gestellt hatte, daß der Bahnhof nach den Plänen der Generaldirektion rechts des Inn angelegt würde, sondern auch, daß der Distrikt Haag den gesamten Grunderwerb in Höhe von 85000 Mark für die Strecke Lengdorf – Haag selbst getragen habe. „In dieser Beziehung bestehen im Distriktsrate die irrümlichsten Ansichten, meist dahingehend, daß die Stadtgemeinde Wasserburg, um ihren Bürgern besseren geschäftlichen Nutzen zu sichern, diese Art des Bahnbaues (gemeint war die Anlage eines Bahnhofes rechts des Inn) hintertrieben habe.“ Der Distrikt solle wenigstens 30000 Mark gewähren, denn die Stadt habe allein für die Strecke von der Station zur Stadt über 60000 Mark aufgebracht und man müsse insgesamt mit mindestens 180000 Mark Kosten rechnen. Zwar habe die Rechtsaufsichtsbehörde, also das Bezirksamt, am 4. 10. 1901 bei der Sparkasse eine Schuldaufnahme in Höhe von 59600 Mark genehmigt, diese Schuld sei aber bis 1902 zurückzuzahlen gewesen.

Nachdem vom Distrikt, also dem Vorläufer des Landkreises, nicht mehr als 10000 Mark zu bekommen waren, stellte die Stadt am 4. März 1902 beim Bezirksamt den Antrag, die entsprechenden Mittel durch günstige Kredite bei der Versicherungsanstalt für Oberbayern oder beim Distrikt erlangen zu dürfen. Statt des erhofften Kredites forderte jedoch das Bezirksamt die sofortige Rückzahlung des früher genehmigten Sparkassenkredites, der zum 1. April 1902 hätte zurückgezahlt werden müssen. Nun hatte aber die Stadtverwaltung bereits im Jahre 1902 Schuldverschreibungen im Wert von nicht weniger als 800000 Mark ausgegeben. Zur Sicherheit hatte die Sparkasse in derselben Höhe Wertpapiere bei der Eisenbahnzentralkasse hinterlegt und sich damit für die Stadt verbürgt. Im einzelnen wurden diese Beträge verwendet, um ältere Verbindlichkeiten zurückzuzahlen (567388,94 Mark), zum Grunderwerb für die Bahn (65000 Mark) und zum Neubau eines Eichamtes und einer Dienstwohnung des Bürgermeisters.⁶²⁾ Mit diesem Schachzug war der rechtsaufsichtlichen Auflage Genüge getan und das Bezirksamt bestandete die ursprüngliche Kreditaufnahme nicht mehr.

Bei den Bemühungen der Stadt Wasserburg, für die über 18 Kilometer lange Strecke Zuschüsse vom Distrikt zu erhalten, blickte man nicht nur neidvoll auf den Markt Haag, der fast ohne jede eigene Initiative zu einer Bahn gekommen war und ebenso auf andere Städte und Gemeinden in vergleichbarer Position, sondern beklagte mit Recht die Uneinsichtigkeit und Ungerechtigkeit des Distriktsrates. So genehmigte nämlich dasselbe Gremium am 5. 12. 1903 einen Zuschuß in Höhe von 10000 Mark zum Bau einer Lokalbahn von Endorf nach Obing, einer Bahn, die nur im Bereich der Gemeinde Amerang kurz das Gebiet des Distriktes berührte und im übrigen für den Bereich Wasserburg ohne jeden Belang blieb. Es war dies dieselbe Zuschußhöhe, wie sie für die gesamte Lokalbahn Ebersberg bis Wasserburg-Stadt in Aussicht gestellt worden war. Die Wasserburger konnten auch den Finanzierungsplan dieser Obinger Bahn nur voller Neid zur Kenntnis nehmen. Hier beteiligte sich die Gemeinde Obing mit 16000, die Gemeinde Pittenhart mit 14000, Amerang mit 12000, Halfing mit 8000, die Stadt Rosenheim mit 6000, der Bürgermeister von Obing mit 2000, der Distrikt Wasserburg mit 10000, der Distrikt Trostberg mit 12000 und der Distrikt Prien mit 18000 Mark.⁶³⁾ Das mehr als seltsame und auffällige Gebaren des Distrikts Wasserburg veranlaßte sogar Baron v. Crailsheim, den Vorsitzenden des Eisenbahnkomitees Amerang und Mitglied des Distriktsrates, im Zusammenhang mit einem eigenen

Zuschußgesuch dem Bezirksamtman von Thünger folgendes mitzuteilen: „Bei der Wasserburger Zuschußfrage lag der Faktor in- zwischen, daß der Distriktsbeschluß gelautet hatte: 30000 hier – 10000 dort. Freilich hat sich später herausgestellt, daß nicht, wie tatsächlich allgemein angenommen wurde, der Kleinkrämergeist der Wasserburger, sondern daß das Machtwort der Generaldirektion der Bahn Wasserburg – Ebersberg in die Schopperstätter Sackgasse hineingelegt hatte. . . . Außerdem hat nach meinem unmaßgeblichen Dafürhalten die Stadt Wasserburg aber den einen Fehler gemacht, daß sie ihre Landgemeinden nicht so, wie wir es gemacht haben, eingespannt und lediglich auf Distrikts- und städtische Zuschüsse verwiesen hat. . . . Freilich gestehe ich als gerechter Mann, daß die jetzige Kostenhöhe für das eine Städtchen kolossal ist. . . . Angesichts dieser exorbitanten Kosten.“. . . sollte der Distriktsrat in einer baldigst anzuberaumenden Sondersitzung den in Aussicht gestellten Zuschußbetrag wesentlich erhöhen“.⁶⁴) Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß dieses Ansinnen nicht einmal geprüft wurde. In jenem Schreiben wird aber besonders deutlich, wie schnell die tatsächlichen Verhältnisse und die äußeren Umstände der Projektierung und des Baues dieser Bahnstrecke in Vergessenheit geraten waren. Noch ehe der Bahnbau überhaupt begonnen hatte, war nicht einmal mehr den unmittelbar mit den grundlegenden Entscheidungen befaßten Personen gegenwärtig, welche jahrelangen Bemühungen vorausgegangen waren. Man wußte oder wollte nicht mehr wissen, in welcher Weise sich die beteiligten Gemeinden, die von der geforderten Bahn denselben Vorteil gehabt hätten wie die Stadt Wasserburg, immer wieder geweigert hatten, das Vorhaben finanziell entscheidend zu fördern. Diese Grundeinstellung wurde auch wieder deutlich, als sich die Stadt letztmals im Jahre 1903 bemühte, Zuschüsse zu erhalten, um die Finanzierung endgültig zu sichern und den Stadthaushalt nicht völlig dem Ruin preiszugeben.

Zunächst wurden sämtliche Gemeinden, die in der Verhandlung vom 13. 7. 1899 Zuschüsse in Aussicht gestellt hatten, um rechtsgültige Beschlüsse der zuständigen Gemeindeorgane und um Überweisung der Beträge gebeten, „da wir erst nach Einlauf derselben die von der königlichen Eisenbahnverwaltung eingeforderte Kautions von 80700 Mark zu erlegen beabsichtigen, wovon der Beginn des Bahnbaues allein noch abhängt.“

Die Gemeinde Albaching stellte in Aussicht, die versprochenen 500 Mark in zwei oder drei Raten zu bezahlen, die Gemeinde Edling

war bereit, die versprochenen tausend Mark „zu dem Termine zu leisten, in welchem die Summe an die königliche Eisenbahnverwaltung abgeliefert werden soll“, die Gemeinde Attel jedoch wollte ihre tausend Mark „erst dann ausbezahlen, wenn für diese Strecke die Grundeigentümer für ihre abgetretenen Grundstücke auch wirklich ausbezahlt worden sind“. Die Gemeindeverwaltung Steppach war bereit, „die ausgesprochenen tausend Mark bis ungefähr Neujahr 1904 zu bezahlen, wenn wir vom Haagel verschont bleiben, wollen wir die tausend Mark in einer Umlage erheben, um keine Schulden aufnehmen machen.“ Erfreulicherweise konnte wenigstens das königliche Forstamt Wasserburg im September 1903 auf den Antrag des Stadtmagistrates hin mitteilen, „daß das königliche Staatsministerium der Finanzen . . . die zum Bau einer Lokalbahn . . . erforderliche Staatswaldfläche von ca. 2,56 ha unentgeltlich abtreten wird.“⁶⁵) So blieben zunächst nur noch die Zusagen der Gemeinden Steinhöring und Oberndorf offen. In der Ortsflur Neuhausen (zwischen Oberndorf und Steinhöring) erklärten sich die dortigen Grundeigentümer zur kostenlosen Grundabtretung bereit, sofern bei ihren Anwesen eine Haltestelle mit Verlademöglichkeit angelegt werde. Dagegen entstanden unvermittelt Schwierigkeiten in der Gemeinde Steinhöring: Der Gemeindeausschuß beschloß am 2. August 1903, die frühere Zusage einzuhalten; aber die Gemeindeversammlung vom 9. August 1903 lehnte rundheraus jede Kostenbeteiligung ab. Dem Stadtmagistrat wurde mitgeteilt, „daß der Beschluß vom 9. ds. Mts. aufrecht erhalten bleibt, da eine Gemeinde Steinhöring sich nimmermehr zu solchen freiwilligen Leistungen, welche eine Höhe von 30000 Mark und diese noch übersteigen wird, herbeiläßt. Der Gemeinde Steinhöring wird es gleich bleiben, ob der Bahnbau wie bereits projektiert ist, aufrecht erhalten bleibt, oder nicht.“ Hätte der Stadtmagistrat die Gemeindeordnung gelesen, so hätte er gewußt, daß der Steinhöringer Bürgermeister bei den Verhandlungen am 13. Juli seine Gemeinde überhaupt nicht wirksam verpflichten konnte.

Nachdem aber „eine wahre Hetz von geschäftlichen Interessen eines Einzelnen“, (gemeint waren die Gebrüder Höffter), den Bahnbau nördlich der Ortschaft Steinhöring beantragt habe, so „würden mehr als die Hälfte der Gemeindebürger aufgepraust und verzichten auf eine Bahn sowie auf das Aufkommen einer Grundablösung.“⁶⁶)

Damit wurde die Situation prekär, denn ohne das Einverständnis der Steinhöringer und deren Grundablösung konnte die Bahn nicht

gebaut werden. Aber die Gebrüder Höffter, Posthalter zu Steinhöring, nahmen umgehend Verbindung mit dem Stadtmagistrat auf und boten an, selbst 25 000 Mark zu den Grunderwerbskosten beizutragen, falls die Gemeinde Steinhöring sich weiterhin weigerte. Durch eine Unterschriftenaktion sollte die Gemeindeverwaltung gezwungen werden, eine neue Gemeindeversammlung einzuberufen. Angesichts dieser Sachlage wandte sich der Stadtmagistrat an die Generaldirektion und an das Bezirksamt Ebersberg. Nach Prüfung der Angelegenheit wies das Bezirksamt Ebersberg die Gemeinde Steinhöring kurzerhand an, das seinerzeit gegebene Versprechen einzuhalten, die Kosten des Grunderwerbes im Gemeindebereich zu übernehmen und „wegen Erlangung des benötigten Darlehens die erforderlichen Schritte zu tun und den Schuldentilgungsplan zur Genehmigung alsbald vorzulegen.“⁶⁶⁾ Damit war diese Hürde genommen, aber eine weitere Schwierigkeit entstand durch das plötzliche Verlangen der Gemeinde Oberndorf, dort einen eigenen Halteplatz einzurichten. Das kam umso überraschender, als gerade diese Gemeinde stets jede Kostenbeteiligung abgelehnt und darauf verwiesen hatte, daß der Bahnhof Ebersberg auch für sie ausreiche. Auf den entsprechenden Antrag hin erklärte daher die Stadt gegenüber der Generaldirektion: „Als sich die Stadtgemeinde Wasserburg entschloß, als Garantie der gesetzlichen Präzipualleistungen bei vorerwähnter Lokalbahn aufzutreten und die außerordentlich hohe Belastung mit Grunderwerbungs-kosten selbst zu tragen, geschah dies nur in der Absicht, einen Bahnbau zu ermöglichen, der einen kürzeren, schnelleren und billigeren Verkehr mit der Richtung nach München und von derselben schaffen sollte. Von diesem Grundgedanken beim ganzen Projekte ausgehend haben wir auch mit Erfolg gebeten, von der Ausführung von Varianten, die den Weg verlängert und die Halteplätze vermehrt hätten, abzusehen und haben hierbei auf den Ersatz von Grunderwerbungs-kosten für ganze Gemeindebezirke (Pfaffing, Edling) verzichtet. Die mit so großen Opfern scheinbar errungenen Vorteile werden nun gänzlich belanglos, wenn durch eine Häufung von Halteplätzen auf der zur Ausführung bestimmten Strecke die Fahrzeit verlängert wird, wodurch auch wertvolle Anschlüsse verloren gehen können. . . . Überhaupt eben Verhältnisse geschaffen werden, die uns fast den Verkehr über Rosenheim wieder vorziehen und Beträge von ca. 80000 Mark ersparen heißen.“ Der Haltepunkt Oberndorf diene lediglich einigen Privatinteressen, die zu den Gesamtbaukosten keinen Pfennig Beitrag leisteten. „Die Kübel Milch und die Kälber des

Käfers in Oberndorf dürften nicht Ersatz bieten für den Entgang, den die Bahn an Personenverkehr sicher durch diese Verlangsamung der Reise erleiden muß. . . .”⁶⁷⁾ Allerdings war auch diese Bitte vergeblich. Schließlich hatte der Stadtmagistrat, nachdem die Beteiligungen der Gemeinden feststanden, Kassensturz gemacht und festgestellt, daß beim städtischen Anlehensfond zur Zeit 143000 Mark bereit stünden und die Sparkasse 84000 Mark Barbestände habe. Aus diesem Grunde sollten 40000 Mark dem Anlehensfond zurückgegeben und dafür Pfandbriefe der Vereinsbank gekauft werden. Zusammen mit einem Betrag von 40700 Mark aus städtischen Schuldverschreibungen könnten die geforderten Kautionszahlungen geleistet werden. Nachdem Magistrat und Gemeindebevollmächtigte diesem Vorschlag zugestimmt hatten, wurde die Kautionssumme am 23. Oktober 1903 bei der königlichen Eisenbahnzentrakasse in München hinterlegt.⁶⁸⁾

Damit stand dem Bahnbau nichts mehr im Wege.

Er wurde im Laufe der folgenden Monate zügig abgewickelt. Schwierigkeiten gab es im Grunde nur noch bei verschiedenen Grundabtretungen, weil einige „Renitente“ mit der Grundentschädigung nicht einverstanden waren. Dabei stellte sich auch heraus, daß die ursprünglich angenommenen Kosten, die auf die Stadtkasse zurückfielen, nicht ausreichten, mußten doch zusätzliche Maßnahmen, zum Beispiel die Herstellung feuerfester Dächer bei Häusern, die näher an der Bahnlinie standen oder Reisekosten für das Verwaltungspersonal der Bahn, zusätzlich bezahlt werden.

Im Herbst 1905 war es dann soweit : Die technische Prüfung der Lokalbahn Ebersberg – Wasserburg fand am 27. Sept. 1905 statt. Der Sonderzug verließ Ebersberg um 9.38 Uhr, kam um 11.20 Uhr im Bahnhof Wasserburg an und fuhr bereits um 11.30 Uhr wieder zurück. Die Öffentlichkeit nahm kaum eine Notiz davon und bewies damit, wie recht die Petitionen der letzten 30 Jahre hatten, als sie immer wieder darauf hinwiesen, der Bahnbau komme zu spät.

Im Wasserburger Anzeiger Nr. 113 vom 30. Sept. 1905 ist auf Seite 2 unter vermischten Nachrichten in einem kurzen, 32 einspaltige Zeilen umfassenden Bericht über die Probefahrt lediglich zu lesen, daß der erste Zug in Steinhöring mit Musik festlich empfangen worden sei. Bei einem kleinen Festessen im Gasthof Höffter habe Bürgermeister Ertl einen Toast ausgebracht. „Nach rasch beendetem Mahle wurde die Fahrt fortgesetzt, welche in ihrer ganzen Ausdehnung zu vollster Zufriedenheit verlief.“

Das ist alles, was die Annalen als öffentliche Reaktion nach 68-jährigen Bemühungen ganzer Generationen von Kommunalpolitikern verzeichnen!

8) Nachspiel

In ähnlicher Weise, wie seinerzeit nach der Eröffnung der Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf, weckte auch der Betrieb der neuen Bahn als bald Unzufriedenheit.

So wurde über die Reinhaltung, Beheizung, Lüftung und Beleuchtung der Warteräume im Bahnhof Klage geführt, die Sitzbänke könnten nicht benutzt werden, die Öfen verbreiteten einen unerträglichen Gestank, die (Petroleum-) Lampen würden entweder überhaupt nicht brennen oder aber so niedrig, daß sie qualmten. Die verrußten Wände würden nicht mehr gerichtet, die Holzlagerplätze nicht beaufsichtigt usw. . Es dauerte bis 1908, ehe ein Telefonanschluß und bis 1919, ehe ein Stromanschluß im Bahnhofsgebäude Wasserburg installiert wurden.⁶⁹⁾

Nach alledem hätte man annehmen können, daß der Bedarf der Wasserburger an Eisenbahnangelegenheiten gedeckt war. Aber anscheinend hatte der jahrzehntelange Umgang mit diesem Thema in Wasserburg dazu geführt, daß das ständige Engagement in derlei Dingen zur Alltagsroutine geworden war. Obwohl beispielsweise der Bahnhof Reitmehring von Anfang an ein ungeliebtes Kind der Stadt gewesen war, da er eine Quelle stetigen Verdrusses wegen der schlechten Bahnverbindungen und der weiten Entfernung zur Stadt blieb, hatte man doch gerne seine Bezeichnung „Wasserburg (Bahnhof)“ gesehen. Als aber zum ersten Mal im Jahre 1903 durch die Direktion der damaligen Kreisirrenanstalt beantragt wurde, die Bezeichnung „Gabersee“ für diesen Bahnhof einzuführen, wandte sich der Magistrat mit aller Vehemenz dagegen und schaltete sämtliche erreichbaren Staatsbehörden ein, um den ursprünglichen Zustand zu belassen. Schließlich wurde der entstandene Streit durch Entschließung des Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Äußern vom 8. August 1903 entschieden : Der Regierung wurde mitgeteilt, daß eine Änderung der Bezeichnung dieser Station nicht veranlaßt sei. Es seien auch andernorts bei ähnlichen Verhältnissen keine Klagen laut geworden. Auch hier könnten keine Verwechslungen auftreten, wenn die Frachten nur richtig adressiert würden. „Irrungen beim Transport von Geisteskranken aber erscheinen ausgeschlossen, wenn sie die Begleiter, wie vorausgesetzt werden darf,

erforderlichen Falles entsprechend informieren.“⁶⁹⁾ Trotzdem wurde derselbe Antrag mit derselben Begründung im Jahre 1924 wiederholt, aber erneut, diesmal von der inzwischen zuständigen Reichsbahnverwaltung, abgelehnt.

Weit größeres Gewicht erhielten die Bestrebungen der Stadt Wasserburg, eine Fortsetzung der Eisenbahn in Richtung Osten zu erreichen. Die Bemühungen um diese Strecke waren nämlich keineswegs aufgegeben worden, nachdem man im Verkehrsministerium erfahren hatte, daß eine solche Strecke wohl nie verwirklicht würde. Man hatte sich zunächst auf das absehbare Ziel einer Verbindung von Grafing mit Wasserburg beschränkt und sich insgeheim vorgenommen, die Weiterführung in Angriff zu nehmen, sobald der erste Streckenabschnitt verwirklicht wäre. Der Stadtmagistrat konnte davon ausgehen, auch ein kommunalpolitisches Anliegen der Gemeinde Schnaitsee zu verfolgen, denn „wie hieramts bekannt wurde, strebt die Gemeinde Schnaitsee im Verein mit einigen umliegenden Gemeinden aus Gründen der Erleichterung des Verkehrs mit den vorgesetzten Ämtern die Einverleibung in den Bezirk Wasserburg seit längerer Zeit an. Diesen Bestrebungen in jeder Hinsicht Vorschub zu leisten wird die Aufgabe und das Streben auch des Stadtmagistrats bilden und wird deshalb schon jetzt zur Einleitung der diesbezüglichen Verhandlungen ins Auge zu fassen sein, . . .“⁷⁰⁾ Immer wieder erhielt auch Bürgermeister Ertl Zuschriften aus Schnaitsee, seine Bemühungen um eine Fortführung der Bahn weiterzuführen. So faßte im April 1902 eine Gemeindeversammlung in Schnaitsee erneut den Beschluß, das Projekt zu betreiben. Es wurde ein Eisenbahnkomitee gebildet und versucht, den Abgeordneten Dr. Daller für die Sache zu interessieren. Der Schnaitseer Initiative schlossen sich die Gemeinden Kling, Kienberg, Kirchstätt, Emertsham, Kirchensur, Peterskirchen, Waldhausen, Zeiling und Titlmoos an. Dabei hielt das Komitee Schnaitsee enge Verbindungen mit der Stadt Wasserburg und Bürgermeister Ertl nahm sich der Sache an, sobald die leidige Angelegenheit einer Finanzierung der Grundabtretungen für die Strecke Wasserburg – Ebersberg Ende Oktober 1903 abgeschlossen worden war. Am 18. Dezember 1903 bereits wurde dem Eisenbahnkomitee Schnaitsee der Entwurf einer umfangreichen Petition an die Kammer der Abgeordneten und an das zuständige Ministerium gleichzeitig mit Formularen zur Erhebung der „Güterfrequenz“ übersandt. Nachdem auch der Marktmagistrat Trostberg beschlossen hatte, sich an dem Projekt zu beteiligen, bat der Stadtmagistrat Wasserburg den Markt Trostberg, die

Angelegenheit offiziell in die Hand zu nehmen und nach außen zu vertreten. Man habe der Stadt Wasserburg ohnehin schon den Vorwurf gemacht, sie solle endlich zufrieden sein, nachdem man ihr in den letzten Jahren zwei Lokalbahnen bewilligt und dafür hohe Staatsaufwendungen verursacht habe. Zudem könne sie gegenwärtig über die bereits absehbaren ca. 200000 Mark Kosten für die Strecke nach Ebersberg hinaus keine weiteren Barleistungen aufbringen. Der Magistrat Trostberg war damit einverstanden und versuchte zunächst, den Eisenbahnbau von Endorf nach Obing zu verhindern. Dadurch entstand eine Interessenskollision, denn der Bürgermeister und ehemalige Reichs- und Landtagsabgeordnete Lehnmeir von Trostberg hatte zuvor schon versprochen, das Projekt Obing – Endorf zu unterstützen. So war ein weiterer Konflikt programmiert, denn in dem Bericht zwischen Wasserburg und Trostberg konnte zweifellos nur eine Lokalbahn den ministeriellen Segen erhalten. Interessanterweise beschloß der Stadtmagistrat Wasserburg am 29. September 1905, also zwei Tage nach der Eröffnung der Bahnlinie Ebersberg – Wasserburg, die Bestrebungen des Eisenbahnkomitees Schnaitsee nachdrücklich zu unterstützen und alsbald in Verhandlungen mit den einschlägigen Behörden und dem Landtag einzutreten. Umgehend sandte er den Entwurf eines Antrages auf Projektierungskonzession an das Schnaitseer Komitee mit dem Hinweis : „Auf weißes Papier ohne vorgedruckten Kopf sauber zu schreiben.“ Bereits am 28. Oktober 1905 war die Eingabe dieses Eisenbahnkomitees fertiggestellt und konnte auf die Bereitschaft der Gemeinden Schnaitsee und Trostberg verweisen, die Kosten für das Projekt und die Grundabtretungen zu übernehmen. Allerdings hatte sich inzwischen eine weitere Schwierigkeit in Trostberg ergeben, denn „wie bekannt, wird in nächster Zeit beim bayerischen Landtage die Fortsetzung der Tauernbahn über Freilassing und Mühldorf beraten und verabschiedet. Diese Linie ist für uns nun insofern von großer Bedeutung, als mit derselben die Fortsetzung unserer schon bestehenden Lokalbahn von hier über Garching nach Tüßling, wo selbe in die Hauptlinie einmünden soll, im direkten Zusammenhange steht. Dieses Projekt . . . ist für uns zur Zeit das vordringlichste und wichtigste. . . . Wir sind durch dieses Projekt derzeit so sehr engagiert, daß wir unmöglich gleichzeitig um eine zweite Linie Schnaitsee – Trostberg petitionieren können. . . . Sobald indes die Anschlußlinie Trostberg – Garching – Tüßling entschieden bzw. gesichert sein wird, werden wir sofort die verlangte Anschlußpetition abgeben.“ Angesichts dieser Lage durfte es nicht weiter ver-

wundern, daß das Verkehrsministerium mit Schreiben vom 10. Mai 1906 „die beantragte Entwurfsbearbeitung“ für „zwecklos, jedenfalls aber gegenwärtig verfrüht“ hielt. Diese Auffassung hinsichtlich der Strecke Wasserburg – Trostberg bestätigte das zuständige Ministerium im Schreiben vom 18. Juni 1907. Dabei brachte es eindeutig zum Ausdruck, daß die Verkehrsbedienung des Raumes zwischen Schnaitsee und Trostberg durch den Bau der vorgesehenen Linien Endorf – Obing und Garching – Trostberg als gesichert erscheinen dürfte. ⁷¹⁾

Trotzdem richtete das Eisenbahnkomitee Schnaitsee am 20. April 1908 eine weitere, von Bürgermeister Ertl entworfene Petition an das Verkehrsministerium und der Stadtmagistrat Wasserburg beschloß, sich dieser Petition mit einer eigenen Eingabe, die am 14. Mai 1908 verfaßt wurde, anzuschließen. Der Magistrat machte darauf aufmerksam, daß die Wirtschaft der Stadt Wasserburg zum großen Teil auch nach Osten orientiert und die Beziehungen zu den dort liegenden Gemeinden nur unter großen Opfern aufrecht zu erhalten seien. Nicht umsonst habe die Stadt nach den Voranschlägen mehr als 180000 Mark Kosten auf sich genommen bei einer Einwohnerzahl von nur rund 4000 Einwohnern. Weil er die Bedeutung des östlich der Stadt liegenden Gebietes für die Gesamtwirtschaft dieses Raumes erkannte, habe Staatsminister von Crailsheim ursprünglich eine Lokalbahn Endorf – Obing für den Wasserburger Raum für schädlich gehalten. Zwar würde der Brückenbau über den Inn schwierig, aber um die Kosten zu ermitteln sollte wenigstens ein Projekt aufgestellt werden. ⁷²⁾

Doch kaum war die Bahn Endorf – Obing im Oktober 1908 eröffnet, da drohten schon neue Vorhaben: Die Fortführung der Bahn von Obing in Richtung Mühldorf wurde erwogen und von verschiedenen Gemeinden ins Auge gefaßt. Da damit der ganze Osten für die Stadt Wasserburg verloren gewesen wäre, verfaßte der Stadtmagistrat am 24.10.1908 eine weitere Eingabe an das Verkehrsministerium und wies darauf hin, daß der Bau einer solchen Strecke dem Gebiet um Schnaitsee allerschwersten Schaden zufügen würde. Im übrigen dürften dem vorgeschlagenen Projekt einer Fortführung der Bahn von Wasserburg in Richtung Schnaitsee keine unüberwindlichen Hindernisse im Wege stehen, da der Inn beim Blaufeld überschritten und anschließend die Höhe gewonnen werden könne. Nachdem das Verkehrsministerium im November 1908 eine Untersuchung der vorgeschlagenen Trasse wegen Personalmangels abgelehnt hatte, sprachen Vertreter von Wasserburg und Schnaitsee im

November 1908 persönlich beim Verkehrsminister vor. Leider konnte der Minister weder sagen, „daß Wasserburg – Schnaitsee nie gebaut werde, noch daß Mühldorf – Obing zustande komme oder nicht. Er verabschiedete die Kommission nach mehr als halbstündiger Unterredung in freundlicher Weise.“⁷³⁾ Mit Schreiben vom 22. Juli 1909 des Stadtmagistrats an das Verkehrsministerium wurde erneut das Projekt in Erinnerung gebracht und ein Güterfrequenznachweis übersandt. Gleichzeitig legte man auch eine Skizze des vorgesehenen Gleisanschlusses beim Bahnhof Wasserburg vor. Dabei wurde ins Feld geführt, daß diese Strecke besonders günstig mit elektrischem Strom betrieben werden könne, weil „in nächster Nähe des Lokalbahnahofs Wasserburg eine sehr bedeutende Wasser-



Entwurf eines Wasserkraftwerkes zur Gewinnung von Strom aus dem Differenzgefälle der beiden Innarme

kraft durch Ausnützung des Inns gewonnen werden kann, welche zufolge des vom königlichen Staatsministerium des Innern (Wasserkraftabteilung) gegenwärtig fertiggestellten Projekte eine Ausbeute von 3500 bis 4000 PS zu liefern imstande ist.“ Der Ausbau dieser Wasserkraft werde jedenfalls von der Stadt betrieben, sobald die Vorarbeiten beendet seien.⁷⁴⁾ Dieser interessante Hinweis bezog sich auf das Projekt, einen Teil des Innwassers an der engsten Stelle der Halbinsel durch einen Kanal in einem Tunnel hindurchzuführen und das Nutzgefälle zwischen südlichem und nördlichem Teil der Innenschleife zur Gewinnung von Strom auszunutzen, ähnlich wie dieses Gefälle seit Jahrhunderten für den Betrieb des Sägewerkes ausgenutzt worden war. Diese Anregung wurde offensichtlich auch

vom Verkehrsministerium nicht für abwegig gehalten. Jedenfalls teilte es am 30. Juli 1909 dem Stadtmagistrat mit, daß die Eisenbahndirektion beauftragt sei, die beigebrachten Verkehrserhebungen zu überprüfen und die Ertragsberechnung zu überarbeiten. „Die Vornahme technischer Untersuchungen ist erst dann veranlaßt, wenn die Wirtschaftlichkeit des Bahnbaues außer Zweifel steht.“

Diese Untersuchungen dauerten allerdings sehr lange. Inzwischen hatte sich auch der Landtagsabgeordnete Diernreiter von Pfaffenham bei Schnaitsee für die Sache interessiert. Doch erst im August 1913 teilte das Verkehrsministerium mit, daß man die Wirtschaftlichkeit des Bahnbaues nunmehr untersucht und dabei einen Fehlbetrag von 3900 Mark jährlich festgestellt habe. Man könne daher den angestrebten Bahnbau weder verwirklichen noch einen entsprechenden Entwurf weiter bearbeiten. Damit gab man sich in Wasserburg und Schnaitsee noch nicht geschlagen. Aus dem Schreiben des Verkehrsministeriums konnte entnommen werden, daß in erster Linie wirtschaftliche Überlegungen bei der Beurteilung der Strecke eine Rolle spielten. Deshalb wurde versucht, die älteren Untersuchungen durch zusätzliche Befragungen zu ergänzen. Noch im Jahre 1913 wurde sämtlichen Gemeinden des Einzugsbereiches ein umfangreicher Fragebogen vorgelegt – in der Durchführung solcher Erhebungen hatte schließlich die Magistratsverwaltung Wasserburg außerordentliche Erfahrung! Aber ähnlich den in derselben Zeit noch einmal aufgegriffenen Versuchen, die Verbindung Wasserburg – Landshut herzustellen, ging auch dieses letzte Bemühen, den alten Wunschtraum einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von München über Wasserburg nach Salzburg zu verwirklichen, in den Wirren des 1. Weltkrieges unter und wurde nach dessen Ende nicht mehr weiter verfolgt.

Das Beispiel Wasserburg: 140 Jahre Eisenbahn

1) Der Verkehr — Ein Dauerthema

Es ist versucht worden, die Sorgen, Nöte und den Niedergang einer einstmals den Residenzen gleichgestellten Stadt in einer Zeit darzustellen, die geprägt wurde durch eine beispiellose soziale und wirtschaftliche Umgestaltung, durch einen revolutionären Wandel aller Lebensverhältnisse. Es wurde versucht, diese Entwicklung der Stadt Wasserburg vor dem Hintergrund der Eisenbahngeschichte Bayerns exemplarisch deutlich werden zu lassen.

Dabei wurde das Beispiel der Bahngeschichte ebensowenig zufällig gewählt, wie das Beispiel der Stadt Wasserburg: So wie die technische Entwicklung des Verkehrswesens in den Jahren nach 1820 als geradezu typisch und alle Lebensbereiche des modernen Menschen gestaltend behandelt werden muß, so kann die allgemeine Entwicklung der Stadt Wasserburg die Grundzüge der kommunal, sozial und wirtschaftlich gestaltenden realen Kräfte des 19. Jahrhunderts deutlich machen.

Um den Beweis für diese Behauptung antreten zu können muß davon ausgegangen werden, daß die Entwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert die Grundzüge der gesamten wirtschaftlichen und mittelbar auch der lokalpolitischen Entwicklung bis in unsere Tage bestimmt hat. Ohne dieses leistungsfähige Massenverkehrsmittel wäre es schlechthin undenkbar gewesen, die in städtischen Verdichtungsräumen sich sammelnden Menschenmassen zu versorgen. Der Wandel vom Agrar- zum Industriestaat hätte sicherlich nicht in der atemberaubenden Geschwindigkeit stattgefunden und vor allen Dingen wären die wirtschaftlichen Impulse ausgeblieben, die von den damals fast unvorstellbaren Anforderungen an die Industrie- und Transportkapazität ausgingen. Ganze Industrien — allenfalls dem modernen Automobilbau vergleichbar — entstanden und initiierten neue Erfindungen, Verfahrensweisen, Techniken, Arbeits- und Organisationsmethoden. Umgekehrt schuf die Bahn nach ihrem Ausbau bis dahin für unvorstellbar gehaltene Kommunikationsmöglichkeiten. Die Welt wurde kleiner.

Auch für diese Entwicklung gilt, daß erst nachfolgende Generationen darüber entscheiden, ob die Väter richtig oder falsch gehandelt haben. Dabei bleibt es diesen Nachfahren jeweils vorbehalten, den Zeitpunkt der allgemeinen Erkennbarkeit einer neuen Entwicklung nachträglich als festes Datum zu benennen, ohne Rücksicht darauf, ob es von den Vorfahren überhaupt erkannt werden konnte oder nicht. So wird allgemein und zu Unrecht das Jahr 1835 als Geburtsstunde des deutschen Eisenbahnwesens schlechthin bezeichnet, weil in diesem Jahr zum ersten Mal in Deutschland eine breite Öffentlichkeit die technische Durchführbarkeit des Schienentransports mittels selbstfahrender Dampfmaschinen als Realität erfuhr.

Die technischen Voraussetzungen für diese Erkenntnis hätten schon Jahre, wenn nicht Jahrzehnte früher vorgelegen.

Heute ergibt sich eine Vielzahl sozialer, technischer und wirtschaftlicher Probleme aus der Konkurrenz des Individualverkehrs mit dem Massenverkehr. Dadurch, daß jede einzelne Person mit einem eigenen Fahrzeug und jedes Frachtgut durch Einzelfahrzeuge auf der Straße befördert werden können, wird die Beeinträchtigung der individuellen Entscheidung durch die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel, durch eine Festlegung der Fahrstrecken und die möglicherweise nicht in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe liegenden Ausgangs- und Zielorte als lästig empfunden. Die Diskussion über diese Fragen ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Auch die Antworten sind nicht neu. Ihr Inhalt wechselt lediglich und paßt sich den ökonomischen und politischen Zwängen an. So wird auch die gegenwärtige Diskussion um das betriebswirtschaftlich optimale Netz der Deutschen Bundesbahn noch nicht das Ende dieser allgemeinen Diskussion bringen, allenfalls das Ende einzelner Strecken, die von Generationen verlangt und herbeigeführt wurden, aber die hohen Erwartungen, die in sie gesetzt waren, letzten Endes nicht erfüllten oder nicht erfüllen konnten. Interessant und am Rande erwähnenswert ist darüber hinaus die moderne Straßenverkehrsplanung: Die dramatische Entwicklung des Straßenbaues seit der Erfindung des Automobils führte nach 1890 erneut zu einer Neuorientierung der Verkehrs- und Handelswege, zunächst allerdings wiederum unter dem Gesichtspunkt der geographischen Möglichkeiten und verstärkt unter dem Zwang der direkten Verbindung größerer Orte untereinander. Art und Umfang des Straßennetzes richteten sich zunächst nach den vorhandenen Transportgütern und Siedlungen und nach den wechselnden Beziehungen zwischen Produktion

und Konsum. Dadurch konnte der Raum Wasserburg erneut nicht in das Netz der von Anfang an geplanten, leistungsfähigen Fernverkehrswege einbezogen werden. Erst die Fernstraßenplanung der letzten Jahre kann hier möglicherweise unter landesplanerischen und raumordnerischen Gesichtspunkten eine Änderung bewirken. Eine außerhalb des Ballungsraumes München geführte, leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung mit Anschluß an das europäische Fernstraßennetz im Raum Rosenheim soll den wirtschaftlich schwachen Raum Wasserburg – Landshut erschließen. Erstaunlich und interessant ist die Parallele zur bahntechnischen und bahngeschichtlichen Entwicklung: Als erstes wurde auch hier die leistungsfähige West-Ost-Verbindung von München über Rosenheim nach Salzburg gebaut und zwar ohne Diskussion einer möglichen Führung entlang der geographisch nächsten Strecke über Wasserburg. Im Anschluß daran wurde von Rosenheim abzweigend nach Süden der Anschluß an das Straßennetz Österreichs und Italiens gesucht und nunmehr soll dieser Verkehr aus dem Süden auf einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale unter Umgehung des Verdichtungsraumes München und die Stadt Wasserburg berührend weitergeführt werden. Dieser planerisch als überregionale Verkehrsachse vorgesehenen Verkehrsverbindung steht die einer Sekundär- oder Lokalbahn vergleichbare regionale Entwicklungsachse von Ebersberg über Wasserburg nach Altenmarkt im Zuge einer Bundesstraße gegenüber, die unter Umfahrung der Stadt eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit erhalten soll.

2) Landesplanung im Wandel

Neben den bahnspezifischen und verkehrsgeschichtlichen Gesichtspunkten kann die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Gebiet zwischen München und Salzburg in besonderem Maße die Entwicklung und Vorgeschichte der heutigen Raumordnung und der Landesplanung darstellen. Landesplanerische Einsichten beeinflussten schon seit Jahrhunderten landesherrliche, also auch staatliche Entscheidungen, wenngleich Begründung und Umfang nicht immer offen zutage treten konnten. Dies lag vor allem im System der Staatsverfassung begründet. Solange nämlich der Landesherr in nahezu unbeschränkter Weise die Ausstattung seiner Städte mit zentralen Einrichtungen und Behörden reglementieren und das Wohlergehen seiner Untertanen durch Verleihung von Rechten und Pri-

vilegien honorieren konnte, wurden die Wirtschafts- und Verwaltungsverhältnisse nach Gesichtspunkten gestaltet, die weder dem freien Spiel der Kräfte überlassen blieben noch im vorangegangenen Entscheidungsprozeß offenkundig wurden. Lediglich dort, wo äußere Umstände ein bestimmtes Verhalten unabweisbar erzwangen, galt etwas anderes. So konnten beispielsweise Salinen, die Salz, eine der bedeutendsten Handelswaren des Mittelalters, herstellten, nicht an beliebiger Stelle errichtet werden, sondern nur dort, wo genügend Holz zur Verfügung stand, um die Sudpfannen zu heizen.

Von diesen Ausnahmen abgesehen, brachte das 19. Jahrhundert den grundlegenden Wandel. Mit der Entstehung der selbstverwalteten Gemeinden – wenngleich in staatlicher Abhängigkeit – und mit der immer deutlicher werdenden Notwendigkeit, die Kommunikation innerhalb der nach 1803 entstandenen, großflächigen Staatsgebiete zu verbessern, entstand aus der neuen Konkurrenzsituation der Gemeinden und Städte untereinander zugleich der Zwang zur „Wirtschaftlichkeit“. Gerade das Zeitalter der Industrialisierung, das den Primat der Privatinitiative forderte, setzte an die Stelle des landesherrlichen Privilegs die wirtschaftliche, von den äußeren Verhältnissen bestimmte Konkurrenz. Eine zuvor nach landesherrlichem Willen über Jahrhunderte hin – aus welchen Gründen auch immer – bevorzugte Stadt konnte daher ihre zentrale Bedeutung nur erhalten, wenn die natürlichen Gegebenheiten und die äußeren Zwänge dieser Stellung entsprachen. Landesplanung und Raumordnung fanden nicht mehr nach Willen des Staatsoberhauptes statt, sondern ergaben sich als Folge der allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse. Auch zentralörtliche, staatliche Einrichtungen und Behörden wurden dort geschaffen, wo sie aufgrund der äußeren Bedingungen notwendig wurden. An die Stelle der subjektiv motivierten Planung war die ausschließlich von äußeren Faktoren bestimmte Entwicklung getreten. Die Bedeutung einer Gemeinde richtete sich daher nach dem tatsächlich feststellbaren Bestand überörtlich bedeutsamer Einrichtungen. Grundlage der zentralörtlichen Bedeutung war und blieb jedoch zwangsläufig die Verkehrsverbindung zu dem Verflechtungsbereich der jeweiligen Stadt oder Gemeinde. War eine solche Verbindung nicht möglich, unverhältnismäßig beschwerlich oder nicht leistungsfähig genug, so suchte sich das plötzlich lebensnotwendig gewordene Kommunikationsbedürfnis einen günstigeren Weg. Der geographisch und topographisch günstiger gelegene Ort gewann an Bedeutung, lockte zur Ansiedlung von Personen und Gewerben und verlangte

damit wiederum private und öffentliche Versorgungseinrichtungen. Das Verhältnis der Städte Wasserburg und Rosenheim zueinander kann hierfür als typisches Beispiel gelten. Gerade die erwähnten und zitierten Eingaben und Petitionen, von der Denkschrift des Stadtschreibers Heiserer aus dem Jahre 1837 bis zu den Petitionen um die Jahrhundertwende weisen immer wieder auf den ursprünglichen, historischen Bestand an zentralen Einrichtungen in der Stadt Wasserburg hin und versäumen nicht, ihren anscheinend unaufhaltbaren Verlust zu beklagen. Sie sehen zurecht die hervorragende Bedeutung der Eisenbahn für ihren Erhalt und machen schlechthin die Fortexistenz der Stadt Wasserburg vom Eisenbahnanschluß abhängig. Dabei steht ihnen die umgekehrte Entwicklung des im Jahre 1864 zur Stadt erhobenen Marktes Rosenheim vor Augen. Schon die Einrichtung der Saline nach 1810 hatte einen Neubeginn signalisiert. Die Salztransport- und -niederlagsrechte Wasserburgs wurden wertlos. Dem Weg des Salzes folgten unaufhaltsam auch die übrigen Handelswaren und damit zusammenhängend eine Vielzahl von Gewerben zu den Lager- und Stapelplätzen. Die geographische Ausgangsposition beider Städte war grundverschieden: Wasserburg in seiner geschützten Nestlage in einem Talkessel hatte keinerlei Möglichkeit, aus eigener Kraft und mit den Mitteln der damaligen Technik in irgendeiner Weise die Verkehrslage zu verbessern. Hinzu kam, daß die Umgebung der Stadt im Umkreis von annähernd einer Tagesreise keinen größeren Ort aufwies. Eine größere handwerkliche oder gewerbliche Produktion war daher entweder auf den Fernhandel angewiesen oder mußte sich auf die geringe Bevölkerungszahl des Verflechtungsbereiches einstellen. Der Fernhandel des 19. Jahrhunderts, der sich zwangsläufig der Eisenbahn bedienen mußte, suchte sich nun den günstigeren Weg über Rosenheim, einen Markttort, der sich nahezu unbeschränkt ausdehnen konnte, in dem vor allen Dingen keine unüberwindbaren technischen Hindernisse den modernen Verkehrsmitteln entgegenstanden und der zudem das Einfallstor nach Tirol markierte. Wenn daher 1977 bahnamtlich verlautete, „daß bei der Bedeutung der Stadt Rosenheim und ihrer geographischen Lage kein Weg oder besser gesagt, keine Bahn an ihr vorbeigeführt hätte,“ und deshalb der Bayerische Ministerrat schon 1835 die Vorarbeiten für eine Bahnverbindung von München über Rosenheim nach Salzburg genehmigt habe ¹⁾ so verkennt eine derartige Behauptung Ursache und Wirkung: Nicht die Bedeutung des Marktes Rosenheim bestimmte die Richtung der Bahn, sondern die Entwicklung des Marktes Rosenheim

zur Stadt wurde nur dadurch möglich und die Planungen der Bahnlinie deshalb über Rosenheim veranlaßt, weil dieser Ort geographisch dort lag, wo der Kreuzungspunkt einer Nord-Süd- mit einer Ost-West-Verbindung entstehen und den gesamten Verkehr an sich ziehen konnte.

Landesplanung und Raumordnung bedeuteten seit dieser Zeit eine Zustandsbeschreibung und den Versuch der Koordination privatwirtschaftlicher Entwicklung mit den daraus entstehenden verwaltungstechnischen Zwängen. Der offenkundige Niedergang der Stadt Wasserburg veranlaßte keine wesentlichen staatlichen Initiativen, sieht man von der nacheinander eingerichteten Frauenstrafanstalt, dem „Heim für jugendliche Büßer“ der Knabenerziehungsanstalt oder einer Kaserne ab. Den Jahren nach 1970 blieb es vorbehalten, den Versuch zur Quadratur des Kreises zu unternehmen: Nicht mehr äußere Zwänge sollten allein maßgebend für die zentralörtliche Ausstattung sein, sondern sozio-ökonomische Bindungen und Verflechtungen unter dem Gesichtspunkt einer Chancengleichheit aller Bewohner des Staatsgebietes; ohne Beeinträchtigung privatwirtschaftlicher Interessen und Notwendigkeiten sollte dieses Ziel durch gezielte Förderung einzelner Orte erreicht werden, obwohl gleichzeitig vorhandene staatliche, zentralitätstypische Einrichtungen von diesen Orten abgezogen wurden. Auch hier kann die Stadt Wasserburg als Beispiel dienen: Noch im Jahre 1972 wurde beschlossen, die Mehrzahl der vorhandenen staatlichen Behörden der Unterstufe aufzulösen und deren für die Stadt Wasserburg bis ins 13. Jahrhundert nachzuweisende Funktion den umliegenden Städten, insbesondere Rosenheim, zu übertragen. Betrachtet man den Bau der Eisenbahn von München nach Salzburg als ersten, aus der ungünstigen geographischen Lage Wasserburgs entstandenen Schritt, so ist diese Entscheidung der zwangsläufige, vorläufige Schlußpunkt einer fast 200jährigen wirtschaftlichen und staatspolitischen Entwicklung.

3) Randnotizen zur sozialen Entwicklung

Über allen diesen, entwicklungs- und wirtschaftspolitisch bedeutsamen Fragen sollte jedoch die menschliche Dimension des Vorganges nicht übersehen werden. In ihr wird der Preis deutlich, der bezahlt werden mußte, um die heutigen Lebensverhältnisse zu schaffen. Auch wenn es nicht Sinn und Gegenstand dieser Darstellung ist, Bahntechnik und Bahnbau ausführlich zu beschreiben,

sollte immer wieder erwähnt werden, in welchem hohem Maße Einzelchicksale auch diese Entwicklung begleiten. Vielleicht wäre auch die technische Entwicklung anders verlaufen, wenn nicht die unvorstellbaren Notjahre nach 1840 weite Bevölkerungskreise ins Elend gebracht und sie gezwungen hätten, zu nahezu jeder Bedingung Arbeit anzunehmen, um die bloße Existenz sichern zu können. Sicherlich waren diese Notjahre auch ausgelöst durch die neu entstandenen Kommunikations-, Produktions- und Verteilungsprobleme. In früheren Jahren unter geänderten sozialen Bedingungen hätte die erste Zeit des Eisenbahnbaues jedoch weit mehr Zeit und einen vermutlich unerschwinglichen Aufwand erfordert.

Inzwischen war auch der Eisenbahnbau als ordentliche Arbeit, die ihren Mann ernähren konnte, anerkannt. Andererseits brachten die großen Massen der für die schwere Arbeit erforderlichen Arbeitskräfte zusätzliche Probleme. Wenn man bedenkt, daß die ganzen großen Erdarbeiten und die zahlreichen Kunstbauten fast ausschließlich in Handarbeit ausgeführt werden mußten, so wird dieses Problem deutlich. Unfälle, Krankheiten und Seuchen, Raufereien und Messerstechereien waren an der Tagesordnung. Kinder- und Frauenarbeit bis zu 12 und 16 Stunden täglich, sonn- und feiertags eingerechnet, waren nicht ungewöhnlich. Exemplarische Einzelchicksale erscheinen nur selten in den amtlichen Unterlagen, da die Personalbeschaffung weitgehend Angelegenheit der Akkordanten (Unternehmer) war.

Als erste wiesen verantwortungsbewußte Amtsärzte auf die außerordentlichen gesundheitlichen Risiken hin, die die Arbeit beim Bahnbau mit sich brachte. Es war längere Zeit darüber diskutiert worden, ob bei größeren Baustellen nicht eigene Krankenanstalten für die Arbeiter eingerichtet werden sollten, so groß war die Zahl der Knochenbrüche, Quetschungen und der sich aus den Unglücksfällen ergebenden Todesfälle. Immerhin konnte erreicht werden, daß alle Ärzte zur ersten Hilfeleistung im Rahmen der bestehenden Spitalkontrakte verpflichtet wurden. Infolge einer mangelnden Sozialversicherung fielen die meisten arbeitsunfähig erkrankten Bahnarbeiter nach kurzer Zeit der Armenfürsorge zur Last, denn ihre bescheidenen Ersparnisse waren schnell aufgebraucht. Auch Schwangerschaften der weiblichen Arbeitnehmer waren kein Anlaß für eine Arbeitsunterbrechung. Noch 1858 ließ beispielsweise ein Arbeitgeber auf der Identitätskarte einer Frau bescheinigen, daß sie „ins Gebärdhaus“ gehe und „nach der Entbindung wieder in die Arbeit eintreten“ könne.

Als weit wichtiger galten dagegen die sicherheitspolitischen Belange. Immer wieder wurden Vorschriften erlassen, die der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dienen sollten. Sämtliche Bahnarbeiter wurden melderechtlich erfaßt, indem sie beim zuständigen Landgericht eine Aufenthaltskarte gegen Hinterlegung der polizeilichen Legitimation erhielten. Auf diese Weise wurde verhindert, daß mißliebige Personen eine Anstellung fanden oder ohne erforderliche Genehmigung die Arbeitsstelle und den Aufenthaltsort wechseln konnten. So war es auch möglich, daß auf die Mitteilung einer anderen Behörde hin ein Arbeiter jederzeit entlassen werden konnte. Als beispielsweise das Landgericht Landau im Jahre 1856 dem Landgericht Rosenheim mitteilte, daß ein gewisser M. W. „ein der Sicherheit höchst gefährliches Subjekt“ ein Visum nach Rosenheim zum Bahnbau erhalten habe, wurde die zuständige Bahnsektion angewiesen, den Arbeiter sofort zu entlassen, obwohl er sich bis zur „Bekanntgabe dieser Charakteristik klaglos geführt“ hatte. Die Regierung nahm ihrerseits diesen Fall zum Anlaß, alle Landgerichte darauf hinzuweisen, daß solche Subjekte „in besondere polizeiliche Überwachung zu nehmen und bei dem geringsten verdächtigen Anlasse in ihre Heimat zurückzuweisen, nach Umständen zurückzuliefern“ seien. In diesen Jahren erließ auch das Landgericht Rosenheim polizeiliche Vorschriften „Die Beaufsichtigung und Beherbergung der Eisenbahnarbeiter betreffend“. Diese Vorschriften waren notwendig geworden, als die Eisenbahnbausektion festgestellt hatte, daß die Schulden der Arbeiter bei ihren Wirtsleuten und Kostgebern erheblich zugenommen hatten und auch die Zahl der Verbrechen, Vergehen und Polizeiübertretungen sich mehrten. Eine Verstärkung der Polizei allein reichte nicht mehr aus; die Verwaltungsbehörden suchten möglichst alle Lebensverhältnisse zu reglementieren.

Naturgemäß kam es vor, daß auch einzelne Arbeiter nach Beendigung einer Baustelle nicht weiterzogen, sondern versuchten sich selbsthaft zu machen, sei es, daß sie bescheidene Ersparnisse angesammelt hatten, sei es, daß sie aufgrund eines Unfalles die schwere Arbeit beim Bahnbau nicht mehr leisten konnten. Auch solchen Personen drohte die Ausweisung. Auf jeden Fall hatte die polizeiliche Obrigkeit ein wachsames Auge auf derartige Individuen. So konnte noch nach dem Bau der Strecke von Rosenheim nach Mühlendorf eine Gendarmeriestation dem Landgericht anzeigen, daß ein früher beim Bahnbau beschäftigter Arbeiter aus München, den man entlassen habe, in einer selbst erbauten Hütte wohne. Nach

dem in der Gemeinde Klage über Holzdiebstähle geführt wurde, fiel der Verdacht auf diesen ehemaligen Bahnarbeiter und es wurde seine Entfernung, d.h. Abschiebung beantragt. Erst als der örtlich zuständige Bürgermeister dem Landgericht mitteilte, daß „der P. E. sich mit Stricken beschäftigt und gut ernährt und und wohnt mit seiner Schix und zwei Kindern in seiner Hütte“, wurde die Angelegenheit nicht mehr weiter verfolgt.

4) Ein Märchen ohne happy end

Alle diese Einzelschicksale sind vergessen, so sehr sie das Leben ganzer Generationen bestimmten. Als Ergebnis ihres Wirkens bestehen heute noch die Eisenbahnen des südöstlichen Bayerns. Es erhebt sich nur die Frage: Wie lange noch? Man könnte auch fragen: Hat sich die Bahn überlebt, wurde sie durch den Straßenverkehr verdrängt?

Die südbayerische Entwicklung und insbesondere diejenige im Raum zwischen München und Salzburg ist deshalb von besonderem Interesse, weil die Verkehrsentwicklung eine andere Richtung genommen hat, als ursprünglich für zweckmäßig gehalten wurde und die politische Fama bestrebt war, für die erkennbar divergierenden Entwicklungen nachträglich eine einleuchtende Begründung zu finden.

Nachdem sich die Stadt Wasserburg und ihre amtlichen Vertreter von 1837 bis 1905, also insgesamt 68 Jahre lang um einen unmittelbaren Verkehrsanschluß ihrer Stadt bemüht hatten und nach fast genau derselben Zeit bereits der Abbau des schließlich erreichten Verkehrsmittels in die öffentliche Diskussion geriet, mag es vertretbar erscheinen, die Tatsachen den Behauptungen, die Realität den Gerüchten gegenüberzustellen: In dem preisgekrönten, von der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1950 mit einer Freifahrt belohnten Wettbewerbsaufsatz einer Wasserburger Volksschulklasse heißt es: „Nun sollte alles anders werden. Die Eisenbahn wollte die alten Verkehrsmittel verdrängen. Jetzt galt es, die trockenen Landstraßen für den Salzhandel zu retten. Was raunten sich da die Wasserburger Bürger zu? Was bildete das Tagesgespräch der Ratschweiblein auf dem Platz unserer Lieben Frau? Was schimpften die Salzhändler und Roßknechte in der alten Schifferstube bei Lebzelter? Was brachte die vornehmen Patrizierfamilien in Erregung? Was berieten die Versammlungen in der Alten Post? Eine Eisenbahn steht im



Eine bayerische D VI zieht den auf der Strecke Wasserburg/Stadt – Wasserburg/Bahnhof eingesetzten Jubiläumzug 1952

Plan: Mühldorf – Wasserburg – Rosenheim. Bahnhof jenseits des Inn, südlich der Brücke! (jetziges Burgerfeld). Protest, Protest, Protest!!! Unsere Stadtväter bestimmten kurzerhand: „Nein, nein, nein, das darf einmal nicht sein! Wir lassen uns durch Rauch und Qualm die Luft nicht vergiften! Wir lassen uns den Salzhandel nicht lahmlegen. Wir lassen uns das Stadtbild nicht verderben!“ So entstand die Strecke Mühldorf – Rosenheim ohne Verbindung mit der Stadt Wasserburg. Was half es, gegen den Strom zu schwimmen?! Die Eisenbahn vermittelte immer mehr jeglichen Verkehr. Die Landstraße von München über Wasserburg nach Salzburg hörte auf, eine Bedeutung zu besitzen. Der hohe Magistrat sah allmählich ein: „Wir müssen mit der Zeit gehen!“ Wie verhielt sich das benachbarte Haag? Schon 1895 bildete sich ein Eisenbahnkomitee. Am 18. Sept. 1900, Punkt 12 Uhr fuhr zum ersten Mal das Züglein auf der Strecke Thann – Matzbach – Haag.“

Dieser Aufsatz gibt die landläufige Meinung, wie der Eisenbahnbau im Raum Wasserburg im 19. Jahrhundert vonstatten gegangen sei, wieder. Bis in unsere Tage wiederholen Kommunalpolitiker in Südostbayern gern die Behauptung, daß die Wasserburger aus handelspolitischen Motiven kurzzeitig einen rechtzeitigen Bahnbau verhindert hätten. ¹⁾

Nun sind derartige Schilderungen sicherlich nicht frei von einer verständlichen Schadenfreude gegenüber einer Stadt, die lange Zeit zu den wohlhabendsten Städten Bayerns gezählt wurde und die nicht nur Mitglied der Landstände und Kreisstadt war, sondern an Rechten und Privilegien den Haupt- und Residenzstädten gleichstand. Noch im Jahre 1840, also bereits nach Jahrzehnten des wirtschaftlichen Niederganges, stand Wasserburg mit 2 293 Einwohnern neben Rosenheim mit 3090, Traunstein mit 2029, Mühldorf mit 1742, Altötting mit 1496, Ebersberg mit 1593 und Aibling mit 1218 Einwohnern. Die Absicht, einer ehemals wohlhabenden Stadt die angeblich eigenen, neueren Verdienste gebührend entgegenzuhalten, gibt bekanntlich keine ungewöhnliche Motivation für eingängige, aber falsche Darstellungen.

So sollen die Wasserburger Bemühungen um einen Bahnan-schluß zusammengefaßt werden: Schon in der allerersten Zeit des deutschen Bahnbaues stellte der rechtskundige Stadtschreiber der Stadt Wasserburg die Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels in einer Denkschrift dem Stadtmagistrat dar. Zwar gerieten die Bemühungen in den allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten der Jahre nach 1840 in Vergessenheit, zumal das Königreich Bayern in dieser Zeit im südostbayerischen Raum keine Eisenbahnen baute und die Frage des Betriebssystems noch nicht geklärt war. Sobald jedoch die ersten Bestrebungen zum Bau einer privaten Eisenbahnverbindung zwischen München und Salzburg auftraten, setzten sich Heiserer und sein Stadtmagistrat mit Nachdruck dafür ein, daß die Privatgesellschaft – auf die der Stadtmagistrat letzten Endes keinen bestimmenden Einfluß ausüben konnte – ihre Planungen revidierte. Dabei zeigte sich allerdings, daß die bereits in den 30er Jahren vorgenommenen ersten Untersuchungen und Privatplanungen auch durch die neue Gesellschaft des J. v. Maffei fortgesetzt und schließlich unverändert vom Staat übernommen wurden. Die dem Stadtmagistrat vermutlich unbekannt gebliebene Anfrage eines Engländers namens Cowen an den bayerischen Gesandten in London vom 15. Juli 1845, eine Eisenbahn von Nürnberg über Ingolstadt, München und Wasserburg nach Salzburg bauen zu dürfen, blieb Episode und fand ihren Niederschlag lediglich in einigen Kartenentwürfen. Wurde daher die erste Ost-West-Verbindung in Südbayern der einfacheren Gelände-verhältnisse wegen von München über Rosenheim nach Salzburg gebaut, so versuchte die Stadt Wasserburg vom Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Bahn ab ohne

Unterbrechung weitere 40 Jahre lang einen direkten Bahnanschluß zu erhalten. Zunächst waren Magistrat und Gemeindebevollmächtigte bestrebt, im Rahmen des nach 1860 aufzubauenden Staatsbahnsystems an eine von Rosenheim abzweigende Nord-Süd-Linie Anschluß zu finden. Die Jahre bis zum Erlaß des Gesetzes, „die Vervollständigung des Bayer. Staatseisenbahnnetzes betreffend“ von 1869 waren ausgefüllt mit zahllosen Besprechungen in eigens gegründeten Eisenbahnkomitees, mit Petitionen und Eingaben an Seine Majestät, den König von Bayern, an Landtagsgremien und an zuständige Einzelpersonen. Schließlich sah dieses Gesetz eine Bahnverbindung von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf vor, doch wurde bei der Detailprojektierung nach der sorgfältigen Untersuchung verschiedener Wahltrassen deutlich, daß ein direkter Anschluß der Stadt an das Bahnnetz aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht möglich sein würde. Die erforderliche Investition stand nach Auskunft der zuständigen Fachbehörden in keinem Verhältnis zum erhofften Ertrag. So wurde diese erste Eisenbahn im Bereich Wasserburg mehrere Kilometer an der Stadt vorbeigeführt und der wichtigste Verkehrsstrom, nämlich der Güter- und Personentransport nach München, ging „in althergebrachter Weise“ mit Boten und Fuhrwerken. Während die Preise für Handelswaren in sämtlichen Städten mit Bahnanschluß erheblich sanken, verteuerten sie sich für Wasserburg und machten die Stadt für jegliche gewerbliche Entwicklung unattraktiv. So kostete beispielsweise der Transport von Pflastersteinen aus den Steinbrüchen des Bayer. Waldes bis zur Station Wasserburg weniger Fracht, als der anschließend notwendige Transport mit Pferdefuhrwerken in die Stadt. Kein Wunder, daß die verantwortlichen Vertreter Wasserburgs schon bald darüber zu klagen hatten, daß die Gewerbe in Wasserburg darnieder lägen, die Bevölkerung kaum noch zunähme und die Häuser keine Käufer mehr fänden. Diese Behauptung läßt sich durch die zahlreichen Konkurse und Zwangsversteigerungen dieser Jahrzehnte leicht nachweisen, hatten doch der Straßenverkehr und insbesondere der Salzhandel weitgehend aufgehört und der Flußhandel nach dem Scheitern der in den Jahren zwischen 1854 und 1860 eingeführten Dampfschiffahrt auf dem Inn erst recht. Die Eisenbahnverbindung Wasserburg – Rosenheim blieb für den Personenverkehr umständlich und zeitraubend, für den Güterverkehr zumindest kostspielig, zumal Ziel- und Absendeort für die meisten Waren die Landeshauptstadt München war. Aber auch nach der Vervollständigung des Staatsbahnnetzes auf der Grundlage des Ge-

setzes von 1869 wurden die Bemühungen nicht aufgegeben, obwohl die Stadtbrände von 1874 und 1885 und die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen (u. a. Bau einer neuen, zentralen Wasserversorgungsanlage und einer städtischen Kanalisation) die städtischen Finanzen außerordentlich beanspruchten. Dabei wurde zunächst noch einmal versucht, einen Staatsbahnanschluß entweder an eine neue, in Richtung Landshut führende Staatsbahn zu finden oder aber an eine neu zu bauende, zwischen München und Salzburg über Wasserburg führende Hauptbahn in Ost-West-Richtung. In verstärktem Maße wurden die Gemeinden zwischen Kirchseon und Traunstein um Unterstützung der Wasserburger Pläne bemüht, aber spätestens das Gesetz vom 28. April 1882 machte diesem Traum ein Ende. Danach bestand allenfalls noch Aussicht auf einen Bahnanschluß im Verlaufe einer Sekundär- oder einer Lokalbahn. Deshalb kristallisierte sich auch im Laufe weiterer, jahrelanger Bemühungen von Eisenbahnkomitees und anderen Gremien und nachdem alle anderen Pläne vorläufig begraben worden waren, der Plan heraus, die Stadt Wasserburg wenigstens an eine Lokalbahn anzuschließen. Die hierbei von der königlichen Bahnverwaltung eingeschlagene Taktik ist außerordentlich bemerkenswert: Nachdem das eingeführte französische System einer Kostenbeteiligung der Interessenten nicht den erhofften Abschreckungseffekt brachte, wurden die unterschiedlichen und teilweise jährlich eingereichten Konzessionsgesuche immer wieder abgelehnt und als schließlich bald jede größere Gemeinde im ganzen Königreich Bayern einen Bahnanschluß hatte, wurden in angemessenen zeitlichen Abständen Planungskonzessionen erteilt, so daß auch die Stadt Wasserburg wenigstens auf eigene Kosten die nach ihren eigenen Vorstellungen erforderlichen Schienenwege planen konnte. An eine Verwirklichung war trotzdem nicht zu denken. Hierzu bedurfte es erst der Bereitstellung der notwendigen staatlichen Mittel für den Eisenbahnbau. So konnte es schließlich bis 1905 dauern, ehe eine direkte Verbindung zwischen der Stadt Wasserburg und der Landeshauptstadt München entstand. Daß die Stadt Wasserburg den gesamten, für sämtliche Bahnbauten notwendigen Grund gegenüber dem Eisenbahnar nachweisen und zum allergrößten Teil erst selbst auf eigene Kosten erwerben mußte, wurde nicht für sonderlich erwähnenswert gehalten. Im Gegenteil, man hielt es für angemessen, daß auch noch Wohnhäuser mit ausreichend großen Gartenanlagen für Bahnbdiensleute auf kostenlos bereitgestelltem Grund errichtet werden konnten und das gesamte für Häuser und Lokomotiven benötigte

Wasser aus der städtischen Wasserleitung kostenlos entnommen werden durfte.

Selbst diese, ein Gemeinwesen wie die Stadt Wasserburg außerordentlich schwer belastenden Maßnahmen wären vielleicht besonders im Vergleich zu anderen Gemeinden, die eine Lokalbahn in diesen Jahren erhielten, nicht besonders erwähnenswert, wenn nicht die dem Verhalten der Bahnbehörden zugrunde liegenden Motive unter dem Gesichtspunkt der neuerdings beabsichtigten Streckenstilllegungen einen ganz besonders interessanten Aspekt erhielten: Die Stadt Wasserburg wies seit 1848 in schöner Regelmäßigkeit immer wieder darauf hin, daß eine direkte, schnelle Bahnverbindung mit der Landeshauptstadt München einen schnellen Gütertausch und einen leistungsfähigen Personenverkehr ermöglichen würde. Dadurch könnten nicht nur Landprodukte, Waren und Industrieerzeugnisse schnell zu den Märkten transportiert werden, sondern – ein beachtlicher Gesichtspunkt zu jener Zeit – auch eine wesentliche Belebung des Fremdenverkehrs und der Naherholung stattfinden. Nun wurde dieses Vorbringen in der Zeit vor 1870 nicht weiter diskutiert, die Bahnbauten blieben weitgehend den Entscheidungen der zuständigen Ministerien vorbehalten – aber nach dem Bau der Bahn Rosenheim – Mühldorf konnte diese Argumentation nicht mehr ohne weiteres übergangen werden. In diesem Zusammenhang taucht nun ein Gesichtspunkt auf, der bis zur Fertigstellung der Bahn nicht nur konsequent aufrechterhalten wurde, sondern bis zuletzt auch Richtlinie für die Gestaltung und Trassierung der Lokalbahn Ebersberg – Wasserburg wurde: Es sollte alles daran gesetzt werden, diese Bahn in wirtschaftlicher Hinsicht so unattraktiv wie möglich zu machen; nur dadurch ließ sich vermeiden, daß der Güter- und Personenverkehr von der früher gebauten Staatsbahn Rosenheim – Mühldorf abgezogen und auf die neue Bahn verlagert würde. Was irgendwann einmal – in diesem Falle 1875 – als Hauptbahn gebaut worden war, sollte diese Funktion für alle Zeiten behalten und durch ein entsprechendes Fahraufkommen jederzeit nachweisen können. Es spielte daher keine wesentliche Rolle, wie die Lokalbahn Wasserburg – Ebersberg geführt wurde, welche Steigungen und Krümmungsradien sie aufwies und wieviele Haltepunkte an der Strecke bestanden. Im Gegenteil, sie sollte einen möglichst weiten Landstrich erschließen und den zwischenörtlichen Verkehr abwickeln. Eine Rentabilität im wirtschaftlichen Sinne wurde ohnehin nicht von ihr erwartet, denn diese Lo-

kalbahn mußte im wesentlichen die Bedienung der Fläche sicherstellen. Es war eine spätestens seit 1852 in Bayern bekannte Tatsache, daß, von wenigen Ausnahmen abgesehen, ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz wegen seiner Betriebsdefizite nur als Staatsbahn geführt werden konnte und Privatbahnen nur auf wenigen, besonderen Strecken auf Dauer ihr Auskommen fanden. So entstanden hier auch keine Einwände gegen zahlreiche, ungesicherte Bahnübergänge, die nur mit geringer Geschwindigkeit befahren werden konnten; Haltepunkte wurden bei nahezu jedem an der Strecke liegenden Gehöft genehmigt: Konnten sich die Einwohner der Ortschaft Neuhausen bei Oberndorf einen Haltepunkt durch die Übernahme der Grunderwerbskosten in ihrer Flur sichern, so gelang es der Ortschaft Oberndorf noch während des Baues der Strecke und entgegen ihrer früheren Absicht, einen Haltepunkt zu erlangen, während Steinhöring, Tulling, Forsting und Brandstätt von Anfang an als Bahnstationen feststanden hatten. Am Ende wurde eine Bahnlinie eingeweiht, die denselben Zeitaufwand vom Benutzer verlangte, um nach München zu kommen, wie die fast 30 km längere Strecke über Rosenheim. Aus Wasserburger Sicht war somit trotz hoher kommunaler Investitionen nahezu nichts gewonnen. Das seinerzeitige bahnamtliche Ziel, eine gegenüber den bereits existierenden Bahnen nicht konkurrenzfähige Bahnstrecke einzurichten, war erreicht. Dem steht heute die Behauptung gegenüber, diese Strecke müsse stillgelegt werden, weil sie, selbst nach einer technisch bedingten Stilllegung der Strecke Wasserburg – Mühldorf, nicht betriebswirtschaftlich optimal geführt werden könnte. Dem Hinweis, die Rentabilität durch diejenigen Investitionen zu erhöhen, die um die Jahrhundertwende bewußt unterblieben seien, wird mit dem Einwand begegnet, diese Investitionen stünden in keinem Verhältnis zu eventuellen Mehrerträgen.

Aber auch etwas anderes zeigen die Entscheidungen über mögliche Streckenbauten im Raum Wasserburg nach 1850: Die irgendwann aus beliebigen Gründen in Erwägung gezogenen, untersuchten und projektierten Streckenführungen wurden ohne größere Abweichungen beibehalten und die Bauten entsprechend den vorbereitenden Gutachten ausgeführt. Die politischen Entscheidungsgremien begaben sich in die Abhängigkeit der Gutachter und Fachbehörden oder führten privat begonnene Planungen fort. Im Detail notwendige Abweichungen von generell festgelegten Linien wurden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, das heißt nach dem

Maßstab der kalkulierbaren Rentabilität getroffen. So konnte eine leistungsfähige Bahn in Ost-West-Richtung deshalb nach 1870 nicht mehr über Wasserburg gebaut werden, weil sonst die ohnehin wirtschaftlich uninteressante Strecke Rosenheim – Mühldorf noch weitere Beförderungsverluste eingefahren hätte. Die einzige nennenswerte Korrektur einer ursprünglich festgelegten Eisenbahnstrecke im untersuchten Bereich fand zwischen München und Rosenheim statt, als im Zuge des erforderlichen Streckenneubaues der sog. Teufelsgraben umfahren wurde, der seinerzeit beim ersten Bahnbau, noch aufbauend auf den Planungen v. Eichthals und v. Maffeis, das Haupthindernis der Bahnverbindung zwischen München und Rosenheim darstellte.

Interessanterweise wurde aber trotz der weitgehenden Abhängigkeit des Landtages von den Gutachten der Fachbehörden in Eisenbahnsachen immer wieder versucht, die zuständigen Entscheidungsgremien auch von außen zu beeinflussen. Gerade in der Eisenbahnfrage entstanden schon bald, spätestens seit ungefähr 1860, überall im Lande Komitees und Bürgerausschüsse, die Eisenbahnbauten in der Nähe ihrer Gemeinden verlangten oder die Bemühungen ihrer gewählten Vertreter unterstützten. Erstaunlicherweise waren diese Bürgerinitiativen in außergewöhnlichem Maße aktiv und setzten alle rechtlich zulässigen Mittel der Beeinflussung ein: Pressekampagnen, Protestresolutionen und Abordnungen waren an der Tagesordnung, auch der Ratschlag „viele Bauern mitnehmen“ fiel auf fruchtbaren Boden. Örtlich zuständige Abgeordnete oder andere Vertreter des öffentlichen Lebens wurden ausfindig gemacht, um gewichtige Fürsprecher zu erhalten – nicht immer ohne Erfolg. Dabei fällt auf, daß der Ursprung einer solchen Artikulation politisch durchzusetzender Forderungen außerhalb der zuständigen Gremien keineswegs ein Problem der gewaltenteiligen Demokratie mit ihrer pluralistischen Gesellschaft ist, sondern offenkundig ein Kennzeichen des Staates, der die Kompetenzen seiner Organe und Vertreter verfassungsmäßig festgelegt hat. Bürgerinitiativen entstehen demzufolge fast zwangsläufig dann, wenn grundlegende, nach Verfassung und Staatsaufbau nicht vorgesehene, neue politische, soziale oder technische Entwicklungen einsetzen, denen sich die traditionelle Administration ebensowenig kurzfristig anzupassen vermag wie die Gesetzgebung. Sie brauchen keineswegs in Kritik zu verharren oder in revolutionärer Weise gegen die bestehende Ordnung gerichtet zu sein. Im vorliegenden Falle entsprangen sie

dem Bedürfnis, im gesamten Staatsgebiet vergleichbare Lebensverhältnisse zu erreichen, die man weitgehend in ihrer Abhängigkeit vom einzigen leistungsfähigen öffentlichen Massenverkehrsmittel sah. Letzten Endes verfolgten diese Eisenbahnkomitees und -ausschüsse ein Ziel, das hundert Jahre später zum Grundsatz eines Landesentwicklungsprogrammes erhoben worden ist.

Anmerkungen

KAPITEL I

- | | |
|--|---------------|
| 1) Original der Denkschrift vom 9.4.1837 im Stadtarchiv Wasserburg | SAW VIII P 3 |
| 1 a) Friedrich List, Werke Band III, Teil 1 | |
| 2) Ministerratsprotokoll vom 24.12.1835 | HStA MH 13286 |
| 3) Entschließung des MKH vom 5.1.1836 | HStA MH 13161 |
| 4) Empfehlung des MKH an Ludwig I. vom 3.7.1836 | HStA MH 13289 |
| 5) Stellungnahme des Kriegsministers Graf Hertling vom 12.12.1837 | HStA MH 13289 |
| 6) Staatsminister v. Abel an das MKH vom 3.2.1838 | HStA MH 13289 |
| 7) Signat vom 26.2.1838 | HStA MH 13289 |
| 8) Bericht der Bayer. Gesandtschaft Wien vom 17.5.1836 | HStA MH 13136 |
| 9) Protokoll des Innenministeriums vom 22.8.1836 | HStA MH 13161 |
| 10) Bericht des Gesandten v. Lerchenfeld an MKH vom 11.1.1836 | HStA MH 13136 |
| 11) Anlage zum Protokoll vom 22.8.1836 | HStA MH 13161 |
| 12) Protokoll vom 22.8.1836 | HStA MH 13161 |
| 13) Bericht der Minister v. Abel und v. Gise vom 13.1.1838 | HStA MH 13161 |
| 14) Bericht des Gesandten v. Lerchenfeld an Ludwig I. vom 22.4.1836 | HStA MH 13136 |
| 15) Bericht der Gesandtschaft an Ludwig I. vom 27.11.1837 | HStA MH 13136 |
| 16) Antrag des MKH an Seine Majestät vom 22.6.1838 | HStA MH 13286 |
| 17) Bericht der Wiener Gesandtschaft vom 22.12.1841 | HStA MH 13286 |
| 18) Königliches Signat vom 22.10.1844 | HStA MH 13286 |
| 19) Bericht des Ministers v. Abel an Ludwig I. auf der Grundlage eines Berichts des Vorstandes der Kgl. Eisenbahnbaukommission v. Pauli vom 30.11.1846 | HStA MH 13286 |
| 20) Bericht der Wiener Gesandtschaft vom 8.1.1842 an Ludwig I. | HStA MH 13136 |
| 21) Protokoll der Referentenbesprechung vom 24.3.1840 über einen entsprechenden Antrag der Nürnberg-Nordgrenze-Eisenbahngesellschaft | HStA MH 13161 |
| 22) GBl. S. 5 ff. | |
| 23) Eingabe der Handelskammer von Oberbayern vom 28.5.1848 | HStA MH 13286 |
| 24) Protokoll der Sitzung des Landrates von Oberbayern vom 23.11.1848 | HStA MH 13286 |
| 25) Signat Max II. vom 9.3.1851 aus Anlaß der Erteilung der Baukonzession für die Strecken München-Salzburg und Rosenheim-Kufstein | HStA MH 13287 |
| 26) Bericht des Ministers des Handels und der Öff. Arbeiten vom 14.4.1851 | HStA MH 13287 |

- 27) Eingabe der Handelskammer von Oberbayern an König Max II. vom 28.5.1848 HStA MH 13286
- 28) Protokoll der Sitzung des Landrates von Oberbayern vom 23.11.1848 HStA MH 13286
- 29) Signat des Königs zur Eingabe des J. v. Maffei vom 19.9.1848 HStA MH 13286
- 30) Gutachten und Antrag der beteiligten Ministerien vom 22.4.1849 HStA MH 13286
- 31) Stellungnahmen
a) des MKH an das M. des Handels und der Öffentl. Arbeiten vom 1.11.1849
b) des Handelsministeriums an das MKH vom 6.11.1849 HStA MH 13286
c) des Kriegsministers an das MKH vom 26.11.1849
- 32) Originalprospekt im Stadtarchiv in Wasserburg Nach einer Mitteilung in Nr. 21 v. 26.5.1850 des Wochenblattes für das Landgericht Wasserburg übernahm Herr Max Rothmayer in Wasserburg die Agentie für den „Münchner-Rosenheim-Salzburg-Eisenbahnverein“ SAW VIII P 3
- 33) Münchner Neueste Zeitung Nr. 210 vom 6.9.1849
- 34) Vorlagebericht und Satzungsentwurf des J. v. Maffei vom 30.11.1849 HStA MH 13286
- 35) Minister v. d. Pfordten an die Regierungspräsidenten diesseits des Rheins und an den Vorstand der K. Eisenbahnbaucommission 12.7.1850 StAM AR 945/47
- 36) Protokoll der Beratungen zwischen den Ministerien und dem Antragsteller v. Maffei vom 14.2.1851 HStA MH 13286
- 37) GBl. S. 225 ff.
- 38) GBl. S. 181 ff.
- 39) EntschlieÙung No. 6940 vom 9.7.1852 des MKH an die Eisenbahnbaucommission und das LG Rosenheim StAM AR 945/47
- 40) EntschlieÙung der Regierung von Oberbayern an das LG Rosenheim vom 18.5.1849 StAM AR 945/47
- 41) Bericht der Eisenbahnbausektion an das LG Rosenheim vom 7.6.1849 StAM AR 945/47
- 42) Bericht des Stadtmagistrats an das LG Rosenheim vom 17.10.1856 StAM AR 945/47
- 43) Mitteilung der Eisenbahnbausektion an das LG Rosenheim vom 11.1.1853 StAM AR 945/47
- 44) Bericht des LG Rosenheim an die Regierung von Oberbayern vom 14.1.1853 StAM AR 945/47
- 45) Bericht des Landgerichtsarztes an das LG Rosenheim vom 29.3.1859 StAM AR 945/47
- 46) Anweisung des Landrichters an die Ärzte des LG-Bezirks vom 5.5.1857 StAM AR 945/47
- 47) EntschlieÙung des LG an den Magistrat Rosenheim vom 14.1.1853 StAM AR 945/47
- 48) Information des LG Rosenheim an die Redaktion des Wasserburger Wochenblattes zur Veröffentlichung. 13.1.1854 StAM AR 945/47
- 49) Mitteilung des LG Rosenheim an das LG Bissingen vom 3.1.1854 StAM AR 945/47

- | | |
|--|----------------|
| 50) Bericht der Bausektion an das LG Rosenheim vom 21.11.1853 | StAM AR 945/47 |
| 51) Dazu: Ringsdorf a.a.o. S. | |
| 52) Mitteilung des LG Berchtesgaden vom 25.3.1853 | StAM AR 945/47 |
| 53) Bericht des Magistrates an das LG Rosenheim vom 10.1.1853 | StAM AR 945/47 |
| 54) Bericht des LG Rosenheim an die Regierung von Oberbayern vom 14.1.1853 | StAM AR 945/47 |
| 55) Anfrage des LG Bissingen vom 18.12.1853 | StAM AR 945/47 |
| 56) Anfrage des K. Kommissärs der Stadt Augsburg vom 23.12.1853 | StAM AR 945/47 |
| 57) Bericht des LG Rosenheim an die Regierung von Oberbayern vom 17.2.1853 | StAM AR 945/47 |
| 58) Entschließung der Regierung von Oberbayern an das LG Rosenheim vom 28.9.1853 | StAM AR 945/47 |
| 59) Vortrag des Stadtschreibers Heiserer vor dem Magistrat Wasserburg am 11.9.1849 | SAW VIII P 3 |
| 60) Bericht des Stadtschreibers an den Stadtmagistrat Wasserburg vom 25.9.1849 | SAW VIII P 3 |
| 61) Beschluß des Stadtmagistrats Wasserburg vom 9.10.1849 | |
| 62) Eingabe des Stadtmagistrats an das LG Wasserburg vom 1.3.1850 | SAW VIII P 3 |
| 63) Signat vom 11.4.1851 | HStA MH 13287 |
| 64) Staatsvertrag vom 21.6.1851 | HStA MH 13287 |
| 65) Handbillet des Königs vom 20.5.1854 | HStA MH 13288 |
| 66) Signat vom 25.7.1854 | HStA MH 13288 |
| 67) Untersuchungsbericht v. Paulis vom 9.10.1854 an den König, Bericht der Wiener Botschaft vom 30.7.1855 und Gutachten des MKH vom 12.10.1855 | HStA MH 13288 |
| 68) Staatsvertrag Bayern-Österreich vom 31.5.1856 | HStA MH 13293 |
| 69) Bericht über die geheime Besichtigung der Baustellen zwischen Kufstein und Jenbach/Schwaz vom 1.10.1857 | HStA MH 13293 |
| 70) Ministerialerklärung vom 28.7.1860 zum Staatsvertrag vom 21.6.1851 | HStA MH 13293 |

KAPITEL II

- | | |
|---|--------------|
| 1) Entwurf einer Eingabe des Stadtmagistrats an die GVA vom 1.5.1860 | SAW VIII P 3 |
| 2) Technisches Gutachten des K. Kreisbaurates Ruland vom Nov. 1860 | SAW VIII P 3 |
| 3) Petition der Magistrate Traunstein, Neuötting, Trostberg an S. M. vom 9.6.1861 | VAN 6614 |
| 4) Schreiben des Stadtmagistrats Wasserburg an die Kammer der Reichsräte vom 13.7.1861 | VAN 6614 |
| 5) Schreiben vom 17.7.1861 (Stadt Kraiburg) und 18.7.1861 (Stadt Mühlendorf) an die Kammer der Reichsräte | VAN 6614 |

- 6) Protokoll einer Konferenz von 15 Interessenten auf Schloß Jettenbach vom 29.8.1861 enthält folgende Namen:
 Graf Lodron von Kolbermoor
 Graf Geldern von Zangberg
 Baron Gumpenberg von Guttenburg
 Baron Mandl von Thüßling
 Baron Günderode von Gern
 Baron Crailsheim von Amerang
 Gutsbesitzer v. Belli von Oberbrunn
 Bürgermeister Aicher, Rosenheim (mit Magistratsrat Huber und Vorstand der Gde. Bev. Steinbeck)
 Bürgermeister Auer, Kraiburg (mit den Magistratsräten Hent und Riedl)
 Bürgermeister Gebhard, Mühldorf (mit Magistratsrat Daxenberger und Vorstand der Gde. Bev. Thaler)
 Bürgermeister Höchstetter, Eggenfelden (mit dem Vorstand der Gde. Bev. Artanger)
 Bürgermeister Raumer, Pfarrkirchen (mit Magistratsrat Schwägerl und Vorstand der Gde. Bev. Sinzinger)
 Marktvorstand Leitz, Gars (mit Gde. Bev. Bleier und Romer)
 Bürgermeister Schweighart, Wasserburg (mit den Magistratsräten Ascher, Rottmaier, Maier, Palmano)
 Vorstand der Gde. Bev.: Rottmaier
 Gde. Bevollmächtigte: Kapeller, Enzinger, Stechl, Manhart, Mehringer, Feigl, Moser, Zelzer, Mayer
 Stadtschreiber: Reber
- SAW VIII P 3
- 7) Gutachten der GVA an S. M. vom 11.10.1861 VAN 6614
- 8) Gutachten der GVA vom 10.1.1862 VAN 6614
- 9) Petition des Magistrats Traunstein an die Abgeordneten-kammer vom 20.7.1863 VAN 6614
- 10) „Vorschlag und Bitte der Stadtgemeinde Wasserburg“ an S. M. vom 29.5.1863 SAW VIII P 3
- 10a) Die Brennerbahn zwischen Innsbruck und Bozen mit ihren 576 Kunstbauten wurde unter Einsatz von ca. 10000 Arbeitern in der kurzen Zeit von 40 Monaten (1.4.1864 - 24.8.1867) vollendet.
- 11) In Straubing gedruckte Petition des „Comité für den Bau einer Eisenbahn von Rosenheim über Straubing nach Cham“ vom 25.4.1865 SAW VIII P 3
- 12) Eingabe des provisorischen Ausschusses Landshut an S. M. vom 29.4.1865 VAN 6615, SAW VIII P 3
- 13) Schriftverkehr Wasserburg – Landshut 1866 SAW VIII P 3
- 14) Eingabe des Stadtmagistrats Traunstein an die Abgeordneten-kammer vom 23.11.1867 VAN 6615
- 15) Telegramm vom 18.8.1867 SAW VIII P 3

- | | | |
|-----|---|---------------------|
| 44) | Der Stadtmagistrat an das Eisenbahnkomitee Wasserburg vom 18.12.1868 | SAW VIII P 3 |
| 45) | Petition des Eisenbahnkomitees Wasserburg an die Abgeordnetenversammlung vom 22.1.1869 | SAW VIII P 3 |
| 46) | Protokoll der Versammlung des Inntalkomitees in Wasserburg vom 31.1.1869 | |
| 47) | Dankschreiben des Stadtmagistrats vom 22.2.1869 | SAW VIII P 3 |
| 48) | Gesetz vom 29.4.1869 (GB1 S. 1129 ff.) | |
| 49) | Schreiben des Literatenvereins Wasserburg vom 17.2.1871 | SAW VIII P 3 |
| 50) | Schreiben vom 12.5.1871 an den Magistrat | SAW VIII P 3 |
| 51) | Schreiben des Stadtmagistrats an Graf Seinsheim vom 16.10.1871 | SAW VIII P 3 |
| 52) | Antwort des Grafen Seinsheim an den Bürgermeister von Wasserburg vom 14.3.1872 | SAW VIII P 3 |
| 53) | Die 280 m lange und 50 m hohe Innbrücke mit 2 massiven Stropfeilern weist 3 Felder zu je 68 m Länge auf; das mittlere wurde von den Pfeilern aus frei montiert. | |
| 54) | Vgl. den Vertragsentwurf der GVA mit der Süddt. Brückenbau AG vom 8.8.1873 | VAN 1880 |
| 55) | Unfallbericht der Eisenbahnbausektion Wasserburg an die GVA vom 8.6.1875 | VAN 1880 |
| 56) | Bericht der GVA an den König. Anmeldung des Bedarfs für die XXII. Finanzperiode vom 16.10.1873 | VAN 5449 |
| 57) | Berichte vom 2./4.5.1876 der Gendarmeriestation Gars und Wasserburg an das Bezirksamt; vgl. auch Amtsblatt des Bezirksamts Wasserburg Jg. XXXVII Nr. 24 vom 27.4.1876 | StAM LRA
112 457 |
| 58) | Schriftverkehr der GVA mit dem Distrikt Wasserburg | StAM LRA
112 458 |
| 59) | Antrag der Stadt Wasserburg an die GVA vom 29.1.1879 | SAW VIII P 4 |
| 60) | Antrag der Stadt Wasserburg an die GVA vom 17.2.1882 | SAW VIII P 4 |
| 61) | Schreiben der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern vom 25.2.1889 | SAW VIII P 4 |
| 62) | Erinnerungen 1880 – 1960 von Josef Palmano (nicht veröffentlicht) | |
| 63) | Berichte der Gemeinden | SAW VIII P 3 |
| 64) | Vertrauliches Schreiben an den Stadtmagistrat Wasserburg vom 3.10.1871 | SAW VIII P 3 |
| 65) | Beschluß des Stadtmagistrats Nr. 512 vom 1.10.1872, von dem Gemeindebevollmächtigten am 7.10.1872 bestätigt | SAW VIII P 3 |
| 66) | Mitteilungen des Magistrats Landshut an den Magistrat Wasserburg (20./23.12.1872) | SAW VIII P 3 |
| 67) | Liste der Mitglieder dieses Komitees | SAW VIII P 9 |
| 68) | Petition des Komitees Wasserburg an das MKH vom 9.12.1877 | SAW VIII P 10 |

- | | | |
|-----|---|---------------------|
| 69) | Eingabe des Stadtmagistrats Traunstein v. 15.1.1878 u. Schreiben d. Herzogs v. Leuchtenberg v. 3.2.1878 | VAN 5422 |
| 70) | Gutachten der GVA an das MKH v. 17.11.1878 | VAN 5422 |
| 71) | Petition des Eisenbahnausschusses Wasserburg vom 4.5.1879 | VAN 5422 |
| 72) | Schreiben vom 28.1.1879 | SAW VIII P 10 |
| 73) | Amtsblatt des K. Bezirksamtes Wasserburg vom 20.2.1885, ferner | StAM LRA
112 452 |
| 74) | Protokoll und Anwesenheitsliste der Versammlung vom 16.3.1884 | SAW VIII P 9 |
| 75) | Beschluß vom 6.12.1912 | SAW VIII P 12 |

KAPITEL III

- | | | |
|-------|---|---------------|
| 1) | Schreiben vom 12.6.1889 und vom 6.2.1890 an die Lokalbahn AG | SAW VIII P 14 |
| 1 a) | Zusammenstellung | SAW VIII P 14 |
| 2) | Schreiben der Lokalbahn-AG vom 18.3.1890 | SAW VIII P 15 |
| 3) | Aktennotiz des Bürgermeisters v. 27.3.1890 | SAW VIII P 15 |
| 4) | Berichte über die Versammlungen vom 1./6.5.1890 und Mitteilung des H. Leinfelder aus Frabertsham | SAW VIII P 15 |
| 5) | Protokoll mit Anwesenheitsliste für die Versammlung vom 28.5.1890 | SAW VIII P 15 |
| 6) | Aktennotiz des Bürgermeisters über den Besuch in München vom 5.6.1890 | SAW VIII P 15 |
| 7) | Entschließung des MKH Nr. 3135 II vom 16.7.1890 | SAW VIII P 15 |
| 8) | Schreiben des Abgeordneten Lehnmeir vom 12.6.1890 | SAW VIII P 15 |
| 9) | Gedruckter, als Handzettel verteilter Bericht über den Besuch in München am 17.7.1890 | SAW VIII P 15 |
| 10) | Antrag des Eisenbahnkomitees vom 25.8.1890 und Konzessionserteilung vom 28.10.1890 | SAW VIII P 13 |
| 11) | Anfrage des Bezirksamtes Wasserburg vom 11.11.1890 | SAW VIII P 11 |
| 12) | Schreiben der Lokalbahn-AG vom 15.11.1890 | SAW VIII P 11 |
| 12 a) | In der Nähe Wasserburgs, an der Innleite flussabwärts, war ein Braunkohlevorkommen entdeckt worden. | |
| 13) | Mitteilung der Lokalbahn-AG vom 8.7.1891 an den Stadtmagistrat | SAW VIII P 11 |
| 14) | Bericht „Wie es mit der Eisenbahn-Angelegenheit steht“ im Wasserburger Anzeiger Nr. 52 vom 27.6.1891 | |
| 15) | Original der Dankurkunde vom 12.3.1891 | VAN 5422 |
| 16) | Gutachten der GVA vom 16.3.1891 an das MKH. Es wiederholt auch die Stellungnahmen vom 18.9.1890 und vom 17.11.1878 und die Berichte vom 8.2. und 6.6.1871 | VAN 5422 |
| 17) | Eingabe des Eisenbahnkomitees an das MKH vom 6.8.1891 | SAW VIII P 13 |
| 18) | Entschließung des MKH vom 12.8.1891 | SAW VIII P 13 |

- | | | |
|-----|---|---------------|
| 19) | Vormerkung über das Gespräch mit dem Abgeordneten Dr. Daller vom 7./14.10.1891 | SAW VIII P 13 |
| 20) | Erneute Eingabe des Eisenbahnausschusses an das MKH vom 20.10.1891 | SAW VIII P 13 |
| 21) | Mitteilung Dr. Dallers an Bürgermeister Schnepf vom 12.1.1892 | SAW VIII P 13 |
| 22) | Erteilung der Planungskonzession mit EntschlieÙung des MKH vom 13.1.1892 | SAW VIII P 13 |
| 23) | Gesamte Korrespondenz mit der Lokalbahn-AG und den Gemeinden aus dem Jahr 1892 | SAW VIII P 13 |
| 24) | Denkschrift des Gutsbesitzers Jacob Haan vom 30.1.1892 im Auftrag des Eisenbahnkomitees Ebersberg | SAW VIII P 13 |
| 25) | Unterlagen und Zusammenstellung der Produkte und Transportgüter | SAW VIII P 13 |
| 26) | Schreiben des Eisenbahnkomitees Wasserburg an die Komitees in Ebersberg und Grafing vom 14.4.1893 | SAW VIII P 13 |
| 27) | Gemeinsame Denkschrift der Komitees Wasserburg, Ebersberg, Grafing vom März 1893, vorgelegt mit Schreiben vom 20. Mai 1893 | SAW VIII P 13 |
| 28) | Petition des Komitees Wasserburg an die Abgeordnetenversammlung vom 6.12.1893 | SAW VIII P 13 |
| 29) | Wasserburger Anzeiger Nr. 100 vom 16.12.1893 | |
| 30) | Brief des Abgeordneten und Posthalters Wagner, Glonn an Bürgermeister Schnepf vom 26.4.1894 | SAW VIII P 13 |
| 31) | Gutachten der GVA an das MKH vom 30.1.1894 | VAN 5423 |
| 32) | Schreiben des Bürgermeisters an den Abgeordneten Dr. Daller vom 7.5.1894. Schließlich hatte Dr. Daller in einem persönlichen Gespräch am 11.1.1894 erklärt: „Minister v. Crailsheim hält die Linie Grafing – Wasserburg immer noch für eine Konkurrenzlinie zu München – Rosenheim“. (Aktenermerk von Bürgermeister Schnepf). | SAW VIII P 13 |
| 33) | Eingabe des Eisenbahnkomitees an das MKH vom 1.7.1895 | SAW VIII P 13 |
| 34) | Beschluß des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten vom 29.8.1895 und des Magistrats vom 30.8.1895 | |
| 35) | „Ehrerbietigste Vorstellung der Stadt Wasserburg“, angefertigt am 18.12.1895 | SAW VIII P 13 |
| 36) | Stenographische Berichte, Kammer der Abgeordneten, 250. Sitzung vom 13.3.1896 | |
| 37) | Schreiben des Barons v. Crailsheim (Amerang) an Bürgermeister Ertl vom 7.7.1897 | SAW VIII P 5 |
| 38) | Aktenvermerk über die Vorsprache bei Minister v. Crailsheim am 13.7.1897 | SAW VIII P 5 |
| 39) | Rundschreiben des Stadtmagistrats vom 31.7.1897 und Antworten der Gemeinden | SAW VIII P 5 |
| 40) | Eingabe des Eisenbahnkomitees an das MKH vom 21.8.1897 | SAW VIII P 5 |
| 41) | EntschlieÙung des MKH vom 12.9.1897 | SAW VIII P 5 |

- 42) Erneute Eingabe des Eisenbahnkomitees an das MKH vom 28.10.1897 SAW VIII P 5
- 42 a) In „Der Vaterlandsfreund“, einer wenige Jahre lang in München erschienenen Zeitung wurde in Nr. 10 am 8.10.1864 unter dem Pseudonym „Antiquarius“ ein Bericht über Wasserburg abgedruckt, in dem dieselbe Behauptung unter Hinweis auf frühere Bemühungen Heiserers aufgestellt worden ist. Eine Bürgerdelegation habe dem König persönlich die Bitte vorgetragen, die bereits projektierte Bahn nicht über Wasserburg zu bauen. Nachweislich hat der Magistrat das Gegenteil verlangt. Weder in Protokollen, noch in den erhaltenen Verwaltungsakten, noch im Wasserburger Wochenblatt sind Hinweise enthalten, auf die sich der „Vaterlandsfreund“ stützen könnte. Lediglich die Zeitungsartikel (vermutlich Heiserers)
- Nr. 3 vom 21.1.1844
 Nr. 4 vom 28.1.1844
 Nr. 1 vom 4.1.1846
 Nr. 4 vom 25.1.1846
 Nr. 31 vom 2.8.1846
- beschreiben immer wieder die Vorzüge der Eisenbahn.
- 43) Korrespondenz des Bürgermeisters mit Dr. Daller und Dr. Orterer 1897 SAW VIII P 5
- 44) Rundschreiben des Stadtmagistrats an die Gemeinden vom 15.12.1897 und Antworten der Gemeinden SAW VIII P 5
- 45) Petition des Eisenbahnkomitees an die Abgeordnetenkammer vom 12.1.1898 SAW VIII P 5
- 46) Beschlüsse der städt. Gremien vom 21.1. und 17.2.1898 SAW VIII P 5
- 47) Gesuch des Stadtmagistrats an den Distriktsrat Wasserburg vom 16.7.1898 SAW VIII P 5
- 48) Zusammenstellung in den Schreiben des Stadtmagistrats an das K. Oberbahnamt Rosenheim vom 23.10.1898 und vom 28.11.1898 SAW VIII P 5
- 49) Eingabe an die Abgeordnetenkammer vom 20.1.1899 und Eingabe des Komitees an das MKH vom 13.2.1899 SAW VIII P 5
- 50) Schreiben des Abgeordneten Dr. Daller SAW VIII P 5
- 51) Art. 5 des Gesetzes vom 28.4.1882 (GVBl. S. 253) bestimmt, daß Bahnen von lokaler Bedeutung nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen können, „wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen“.
- 52) Entschließung des Bezirksamtes Wasserburg vom 28.6.1899 SAW VIII P 5
- 53) Gesamtprotokoll der Verhandlungen vom 13.7.1899 mit Anwesenheitsliste SAW VIII P 5
- 54) Entschließung des Bezirksamtes vom 7.8.1899 SAW VIII P 5
- 55) Der Streit um die Trasse im Bereich Edling/Pfaffing StAM LRA
112 453
VAN 5423
SAW VIII P 5
SAW VIII P 7

- | | | |
|-----|---|---|
| 56) | EntschlieÙung der Regierung von Oberbayern an das K. Bezirksamt Wasserburg vom 15.11.1899 | StAM LRA
112 453 |
| 57) | Schriftverkehr | SAW VIII P 5 |
| 58) | Aktenvermerk des Bùrgermeisters vom 7.8.1900 | SAW VIII P 7 |
| 59) | Unterlagen der Grunderwerbsverhandlungen | StAM LRA
112 473/474/475
SAW VIII P 17,
VIII P 8 |
| 60) | Zu den gesamten Einweihungsfeierlichkeiten, Wasserburger Anzeiger Nr. 145 vom 23.12.1902 | SAW VIII P 17 |
| 61) | Schriftverkehr zur Hinterlegung der Kauti on | SAW VIII P 8 |
| 62) | Antrag des Stadtmagistrats an den Distriktsrat Wasserburg vom 12.10.1901 | StAM LRA
112 453 |
| | Unterlagen des Bezirksamtes Wasserburg | StAM LRA
112 453 |
| 63) | Bericht der Gemeinde Amerang an das Bezirksamt Wasserburg vom 29.3.1903 | StAM LRA
112 471 |
| 64) | Schreiben des Barons v. Crailsheim (Amerang) an den Bezirksamt mann vom 18.2.1902 und vom 26.3.1907 | StAM LRA
112 471 |
| 65) | EntschlieÙung der Regierung von Oberbayern vom 15.9.1903 | SAW VIII P 8 |
| 66) | Der Streit um die Beteiligung der Gemeinde Steinhòring 1903 | SAW VIII P 8 |
| 67) | Schreiben des Bùrgermeisters an die GVA vom 13.11.1903 | SAW VIII P 8 |
| 68) | Aktenvormerkung vom 21.10.1903 und MagistratsbeschluÙ vom 23.10.1903 | SAW VIII P 8
SAW VIII P 6 |
| 69) | Einzelheiten hierzu | SAW VIII P 17 |
| 70) | Schreiben des Stadtmagistrats an den Bùrgermeister in Schnaitsee vom 22.7.1897 | SAW VIII P 6 |
| 71) | Einzelheiten und Korrespondenz | SAW VIII P 6 |
| 72) | Petitionen vom 20.4.1908 (Schnaitsee) und vom 14.5.1908 (Wasserburg) | SAW VIII P 6 |
| 73) | Aktenvermerk von Bùrgermeister Ertl ùber die Vorsprache am 3.12.1908 | SAW VIII P 6 |
| 74) | Bericht des Stadtmagistrats an das K. Verkehrsministerium vom 22.7.1909 | SAW VIII P 6 |

KAPITEL IV

- 1) Aus einer Ansprache des Präs. der Bundesbahndirktion München, Dr. A. Thoma in Rosenheim am 19.6.1977
- 2) Zum Vergleich sei die Salzburger Zeitung Nr. 212 vom 31.10.1849 zitiert:

„... Seltsam muß es daher klingen, wenn man an jenen Orten, welche auf gemehrte Personal-Frequenz durch die Eisenbahn (München-Rosenheim-Salzburg) am sichersten zählen dürfen, wie Aibling, Rosenheim, Traunstein, von einzelnen Überängstlichen die Befürchtung laut werden hört, als wenn die Bahn den Fremdenzug an solchen Orten vorüber nach ferneren Punkten ableiten und folglich eine Beeinträchtigung seitheriger Einnahmsquellen herbei führen...”

Bildernachweis

	Seite:
1) Stadtarchiv Wasserburg:	43, 67, 68, 74, 93, 111, 112, 124, 130, 132, 133, 140, 141, 144, 158, 174,
2) Städtisches Bildarchiv:	138, 139, 176, 177, 178, 202
3) Städtisches Bildarchiv (Reproduktion Unifoto Wasserburg):	100, 102, 134, 157
4) Verkehrsarchiv Nürnberg:	136
5) Stadtwerke Wasserburg:	191
6) Bundesbahndirektion München:	142, 143
7) Städtische Sammlungen Wasserburg:	129
8) Fürst: (a.a.O.):	19, 20, 45, 101
9) Foto-Hochwind Wasserburg:	Umschlag Rückseite
10) Kühn a.a.O.:	39
11) Friedrich List, gesammelte Werke (a.a.O.):	23, 33
12) Marggraf a.a.O.:	19
13) G. Mayr:	135
14) Meyers Conversationslexikon (1841):	57
15) Obermüller: Die Brennerbahn, München o. J. (ca. 1870):	78, 79
16) v. Reden: Die Eisenbahnen Deutschlands, Berlin 1845:	58
17) Verfasser:	Umschlag Vorderseite 137

Register

In gesonderten Registern werden die im Text erwähnten Personennamen, Ortsnamen, Bahnstrecken und allgemeine Begriffe mit den Seitenzahlen aufgeführt. Verweisungen, die mit einem * versehen sind, beziehen sich auf Seitenzahl/laufende Nummer der Anmerkungen auf S. 211 - 220.

1) Personenregister

- v. Abel, Carl August, Staatsminister des Innern (1837 - 1847) 27, 30, 211/6*, 211/13*, 211/19*
- Albrecht V., Herzog von Bayern (1528 - 1579) 75 f
- v. Baader, Joseph, Oberstberggrat, Ingenieur (1763 - 1835) 21 f, 24
- Beilhack, Anton, Fabrikbesitzer und Komiteevorsitzender aus Rosenheim 92, 95 f,
- v. Belli, Gutsbesitzer in Oberbrunn 214/6*
- Berling, Kaufmann, Vorsitzender des Eisenbahnkomitee Dorfen 114
- Bisani, Landrichter in Rosenheim 47
- v. Bismarck, Fürst Otto, deutscher Reichskanzler (1815 - 1898) 90
- v. Brenner, Bürgermeister in München 171
- v. Craillsheim, Friedrich Kraft Frh. (1841 - 1926), Staatsminister des Königlichen Hauses und des Äußern (1180 - 1903) 121, 123, 128, 145, 151, 156, 163, 174, 180, 218/38*
- v. Craillsheim, Gutsbesitzer in Amerang 158, 182, 214/6*, 218/37*, 220/64*
- Cowen, englischer Unternehmer 203
- Daller, Dr. Balthasar (1835 - 1911), Landtagsabgeordneter (Zentrum) 128, 145, 150, 152, 154, 156, 161 ff, 168, 188, 218/19*, 218/32*, 219/43*
- Diermreiter L., Landtagsabgeordneter von Pfaffenham bei Schnaitsee 192
- v. Ebermeier, Generaldirektor 179
- v. Eichtal, Simon, Hofbankier in München 25 f, 30, 34, 54, 59, 208
- Erich und Gebrüder Ruedorfer, Bankhaus in München
- Ertl, Alfred, Bürgermeister in Wasserburg (1897 - 1919) 158 f, 161 f, 171, 179, 186, 188, 190, 218/37*, 220/73*
- Föggerer, Landtagsabgeordneter 96
- v. Gässler, königlicher Generaldirektionsrat 169
- Gehring, Dr., Bürgermeister von Landshut 81, 87 ff, 108, 114, 215/34*
- Geiger, Baubeamter aus Landshut 72
- v. Geldern, Graf, Gutsbesitzer in Zangberg 214/6*
- Gimpl, Josef, Gastwirt und Sägewerksbesitzer in Wasserburg 175
- v. Gise, August, Frh., Staatsminister des Innern (1832 - 1846) 30, 211/13*
- Gleißner, praktischer Arzt in Neubeuern 49
- Grundler, Chirurgischer Bader in Rosenheim 49
- v. Gumpfenberg, Frh., Gutsbesitzer in Gutenberg 214/6*
- v. Güntherode, Frh., Gutsbesitzer in Gern 214/6*
- Haan, Jacob, Gutsbesitzer in Ebersberg 122, 147, 151, 218/24*
- Habbach, Bürgermeister von Ebersberg, Landtagsabgeordneter 122
- Harkort, Friedrich, Maschinentabrikant, Industrieller 21, 24
- Heiserer, Joseph (1794 - 1858), Stadtschreiber in Wasserburg 15, 18, 54, 56 f, 61, 67, 107, 129, 197, 203, 213/59*, 219/42a*
- Herold, Bezirksamtman in Wasserburg 120
- v. Hertling, Franz Xaver, Kriegsminister (1836 - 1838) 26, 211/5*
- v. Hirsch, Joel und Joseph, Bankhaus, München 25
- Höffter, Gebrüder Posthalter und Gutsbesitzer in Steinhöring 184 ff,
- Johann (1782 - 1859), Erzherzog von Österreich 31
- Keller, Chirurg in Höhenwart 49
- v. Kloeber, C.V., Unternehmer in München 26, 30, 34
- Kofler, Chirurg in Neubeuern 49
- Kolle, Landtagsabgeordneter 96
- Krämer, Landtagsabgeordneter, Referent für das Eisenbahnwesen 96 f, 109
- Leer, Bezirksamtman von Wasserburg 92
- Lehnmeir, Bürgermeister in Trostberg, Reichs- und Landtagsabgeordneter 122, 189
- Leinfelder, Brauerei-, Guts- und Dampfsägebesitzer aus Frabertsham 120
- v. Lerchenfeld, bayerischer Gesandter in Wien 28, 63, 211/10*, 211/14*
- v. Leuchtenberg, Herzog 113
- List, Friedrich, Nationalökonom (1789 - 1846) 18, 23 f, 27, 211/1 a*
- v. Lodron, Graf, Gutsbesitzer in Kolbermoor 214/6*

Ludwig, Herzog von Bayern (1495 - 1545) 75
 Ludwig I., König von Bayern (1786 - 1868) 17, 21, 24, 26, 30, 32 ff, 36 f, 40, 211/4*, 211/14*, 211/15*, 211/19*
 Ludwig II., König von Bayern (1845 - 1886) 204
 Luitpold, Prinzregent (1821 - 1912) 126, 179
 v. Maffei, Josef Anton (1790 - 1870) Großhändler, Fabrikant in München 28, 40, 41 ff, 54, 56, 60 f, 203, 208, 212/29*, 212/36*
 v. Mandl, Frh., Gutsbesitzer in Tüßling 214/6*
 Marx Gebrüder, Bankhaus in München 25
 Maximilian II., König von Bayern (1811 - 1864) 38, 41, 45 f, 61 f, 73, 211/25*
 v. Metternich, K.L.W., Fürst (1773 - 1859), österreichischer Außenminister und Staatskanzler 33
 v. Moreau 72
 Niezoldi, Magistratsrat in Wasserburg 179
 Ohl, Wachtmeister der Gendameriestation Wasserburg 102
 v. Orterer, Dr., Georg (1849 - 1916), Landtagsabgeordneter, Kammerpräsident, Reichstagsabgeordneter 128, 161 f, 173 f
 v. Oswald, Ministerialrat 123, 145
 Palmano, Bürgermeister von Wasserburg (1866 - 1869) 81, 89, 92, 95 f, 216/62*
 v. Pauli, Ingenieur, Vorstand der Kgl. Eisenbahnbaukommission 33 f, 211/19*, 213/67*
 Pichler, Dr., Landtagsabgeordneter 156
 Popp, Baukondukteur aus Nürnberg 31
 Poschmann, Distriktstechniker 111 f
 Rest, praktischer Arzt in Oberaudorf 49
 Rottmaier, Vorsitzender des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten in Wasserburg 76, 214/6*
 Ruedorfer, Erich und Gebrüder, Bankhaus in München 26 f, 30
 Ruedorffer, Landtagsabgeordneter aus Rosenheim 115, 128
 Ruland, Kreisbaurat aus München 67 f, 72
 Scheuerl, Kunstmühlenbesitzer in Pfaffing 164, 169, 172
 Schillinger, Dr., praktischer Arzt in Rosenheim 49
 v. Schloer, Gustav (1820 - 1883), Handelsminister, früher Direktor der Ostbahngesellschaft 90, 94, 96, 109, 215/35*
 Schmidramsl, Gutsbesitzer in Forsting 120, 164, 170 f
 Schmied, praktischer Arzt in Prutting 49
 Schneider, Rechtsanwalt in Wasserburg 92
 Schnepf, Christoph, Rechtsanwalt und Bürgermeister von Wasserburg (1882 - 1896) 92, 110, 117, 119 ff, 127, 150 ff, 218/21*, 218/32*
 Schreiner, Rentbeamter von Wasserburg 92
 Schweighart, Josef, Bürgermeister (1847 - 1866) und Vorsitzender des Eisenbahnkomitees in Wasserburg 76, 92, 95, 214/6*
 v. Seinsheim, Gutsbesitzer in Taufkirchen/Vils, Kgl. Kämmerer, II. Kammerpräsident 72, 98, 99 f, 108, 216/21 f*
 Stautner, Josef, Vorstand des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten in Wasserburg 115, 155
 Steininger, Landtagsabgeordneter 154 f
 Stephenson, George (1781 - 1848), Ingenieur, Konstrukteur 20 f, 23 f
 Thoma, Dr., Alfons, Präsident der Bundesbahndirektion München 221/1*
 v. Thünger, Bezirksamtmann in Wasserburg 179, 183
 v. Törring, Graf, Reichsratsmitglied 96
 Trevithick, Richard (1771 - 1833), Ingenieur, Konstrukteur 20
 Wagner, Landtagsabgeordneter und Posthalter aus Glonn 128, 147, 151 f, 218/30*
 Watt, James (1736 - 1819), Erfinder 20
 v. Widenmayer, Dr., 1. Bürgermeister von München 121 f
 Wiesend, praktischer Arzt in Brannenburg 49
 Windsperger, Gutsbesitzer von Hart 169, 172
 Wittelsbach, bayerisches Königshaus 156
 Wolf, Stadtschreiber in Wasserburg 117, 119
 Wurm, Müller in Mühlthal, südlich Edling 172
 Wust, Brauerei in Wasserburg 179 f
 Zeilmann, Kgl. Oberingenieur 169

2) Ortsregister

(s. auch Register der Bahnstrecken)

- Aham 166
Aibling 47, 203
Aichach
Albaching 120 f, 169 f, 183
Altenhohenau 99
Altenmarkt 195
Altensee (Gde. Soyen) 103
Altötting 157, 203
Amerang 158, 174, 182
Ancona 99
Anvers 89
Attel (Kloster) 108, 120 f, 160 f, 164, 169 f,
175, 179, 183
Attetal 172
Audorf 47
Augsburg 29, 52, 61, 109, 213/56*
Babensham 121
Bachmehring 121, 166
Baumburg (Kloster) 73
Beermühle (Gde. Steinhöring) 169 f
Berchtesgaden (Berchtoldsgaden) 16, 51,
213/52*
Berg (bei Wasserburg) 69
Berlin 79, 89, 94, 99
Bissingen/Schw. 52, 213/55*
Bolonga 89
Bozen 89
Brandstätt 170, 207
Brannenburg 49
Braunau 34, 85, 157
Braunschweig 35
Brenner (vgl. Sachregister)
Brixen 89
Bruck an der Mur 33, 45, 63
Budweis 28
Burghausen 72, 91
Deggendorf 90, 91, 109
Dettelbach 156
Dingolfing 91
Dirnhart (bei Edling) 164, 169, 172
Dorfen, 88 113 f
Ebersberg (passim)
Edling 108, 120 f, 160, 164, 169 ff, 183,
185, 219/55*
Eggharting 85
Emertsham 188
Endorf 12, 105, 112
Erding 72, 81, 85, 89, 114
Evenhausen 121, 146, 166
Farrach 164, 169
Fischbach am Inn 27
Flintsbach 49
Forsting 120 f, 164, 170 f, 207
Frabertsham 119 f
Freilassing 189
Frontenhausen 91
Fürth (s. Streckenregister) 24
Gabersee (bei Wasserburg) 187
Gangkofen 91
Garching (a. d. Alz) 189
Gars 70, 92, 96, 102, 106
Geiselhöring 82, 85
Geisenfelden 91
Genua 78
Glonn (Markt) 128, 147, 151
Gmunden 30, 32
Grafing 81, 87, 90, 107, 110, 118, 127 f,
147, 149, 152 f
Griesstätt 165 f
Großhesselohe 39
Haag 86, 103, 108, 113, 116, 153, 157, 164,
181 f, 202
Halfing 182
Hamburg 79, 89
Hart (Schloßgut bei Edling) 169, 172
Höhenwart 49
Holzkirchen 90
Ingolstadt 179
Innsbruck (Innsbruck) 16, 26, 89
Isen (Markt) 157
Jettenbach 92, 96, 99
Karlsruhe 89
Kienberg 188
Kirchensur 188
Kirchseeon 84, 94, 107, 127, 205
Kirchstätt 188
Kling 166, 188
Kloster Attel 73
Klosterau 73
Kloster Seeon 73
Köckmühle (bei Pfaffing) 169
Königswart (bei Wasserburg) 100 ff
Kötzing 91
Kraiburg 70, 92, 96
Kolbermoor 214/6*
Kufstein 24, 40 f, 64, 75
Landau a. d. Isar 200
Landshut 72, 78 ff, 84 f, 87 ff, 94 ff, 107 ff,
114, 192, 195, 205
Laufen 72, 91
Leipzig 79, 89 f, 94
Linz 28, 34
London 203
Mailand 78
Mannheim 89
Massing 91
Mögling 73
Moosburg 81, 87
Mühldorf 70, 72, 84 f, 87, 91 f, 96 f, 99,
105, 157 f, 189 f, 203
Mühlberg 85
Mühltal 172
München (passim)
Münster 91
Nederndorf (bei Pfaffing) 172
Neubeuern 49
Neuhausen (bei Oberndorf) 184, 207
Neumarkt 91
Neumarkt St. Veit 79
Neuötting 69, 72 f, 79
Nürnberg 24, 31, 36
Nymphenburg (München) 21 f

Oberaudorf 49
 Oberndorf 120 f, 146, 160, 164 f, 169 f, 184 ff, 207
 Obing 120 f, 182, 190
 Ötting (Altötting) 70, 73, 75
 Paris 113
 Partenkirchen 88
 Passau 16, 69, 71, 90 f
 Penzing 121
 Peterskirchen 188
 Pfaffenham (bei Schnaitsee) 192
 Pfaffing 120 f, 128, 164 169 ff, 185 219/ff*
 Pfarrkirchen 91
 Pflerham (bei Wasserburg) 126
 Pfunzen (bei Rosenheim) 73
 Pilsen 89
 Pittenhart 182
 Prag 32, 89
 Prien 182
 Prutting 49
 Ramerberg 173
 Rammelberg (Ramerberg) 173
 Rechtmehring 160
 Regensburg 89
 Reichenhall 16
 Reisach 91
 Reitmehring 97, 103, 105, 117 f, 120, 126, 152, 179, 187
 Rettenbach 120, 164, 169
 Ried 169
 Rosenheim, Markt, Stadt (passim)
 Rott 165
 Rottal 91
 Rottenburg 91
 Rotterdam 89
 Salzburg 15 ff, 24, 30 f, 33 f, 38, 42, 45, 62 ff, 68, 73, 122, 195, 201 f
 Sankt Christoph 120, 160 f, 169
 Schärding 69, 71
 Schleefeld 160, 169
 Schnaitsee 120 f, 149, 166, 188 ff
 Schönberg 121, 166
 Schonstett 166
 Schwaben (Markt) 85
 Seebruck 73
 Seon (Kloster) 120 f
 Simbach a. Inn
 Soyen 106, 120 f
 Steinhöring 107, 120, 153, 160, 169 f, 184 ff, 207
 Stephanskirchen 99
 Steppach 120 f, 160, 164, 169 f, 183
 Sterzing 79
 Stettin 89
 Stuttgart 89
 Straß (bei Wasserburg) 69
 Straubing 78 ff, 84 f, 87, 89 ff, 93, 96 f
 Taufkirchen 91, 98, 108
 Titlmoos 188
 Tittmoning 72, 91
 Traunstein 16, 55, 69 f, 72 f, 75, 79, 81, 104, 110, 112 f, 115, 118, 203, 205
 Treuchtlingen
 Triest 25, 31 ff, 40, 61, 94
 Trostberg 69, 72, 110, 118, 120 ff, 146, 160, 182, 188 ff
 Tüßling 189, 214/6*
 Tulling 120, 207
 Ulm 37, 89
 Utzenbichl 121, 160, 169
 Venedig 76, 78, 89
 Verona 78, 89
 Viechtach 91
 Waldhausen 188
 Wartenberg 85
 Wasserburg a. Inn (passim)
 Wels
 Wien 28, 31 ff, 35, 40 f, 61, 63 f
 Zangberg 214/6*
 Zeilling 188
 Zillham 159, 166
 Zwiesel 91

3) Register der Bahnstrecken

Register der vorgeschlagenen, projektierten oder gebauten Bahnstrecken (in der alphabetischen Reihenfolge der Anfangs- bzw. Endpunkte)
Teilstrecken sind nur aufgeführt, sofern sie als solche von Bedeutung sind.
Augsburg - Nürnberg - Hof (s. Lindau - Hof)
Braunau - Neumarkt 86
Brennerbahn 42, 77 ff, 89 ff, 94, 96, 108
Brenner - Venedig 60
Donauwörth - Treuchtlingen 84
Ebersberg - Wasserburg/Bahnhof (s. auch Grafing - Wasserburg, Grafing - Ebersberg) 11, 117 f, 120, 123, 126, 128, 145 f, 152, 154, 161, 163, 165, 168, 170, 173, 181 ff, 186, 188 f, 205
Ebersberg - Erding 88
Endorf - Halfing - Wasserburg - Kraiburg - Mühldorf - Neuötting - Simbach - Schärding 68 f
Endorf - Obing 168, 182, 189, 190
Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - Regensburg 62
Freilassing - Laufen - Tittmoning - Burghausen - Schärding 72
Glonn - Grafing - Ebersberg 147
Grafing (Station) - Ebersberg 128, 146 f, 152 ff, 156 ff, 163 f, 180
Grafing - Ebersberg - Steinhöring - Forsting - Wasserburg/Bahnhof (s. auch Ebersberg - Wasserburg/Bahnhof) 12, 107, 115, 128, 146, 151 ff, 155, 160, 168, 188
Grafing - Glonn 128, 147
Haag - Thann/Matzbach 116, 153, 157, 202
Innsbruck - Brenner - Verona (s. auch Brennerbahn) 31, 41 f, 62
Inntalbahn (s. auch Rosenheim - Mühldorf) 78, 113, 150
Kaiserin Elisabeth - Westbahn 64
Kirchseeon - Schwaben - Erding - Landshut 86
Kirchseeon - Wasserburg 110, 115, 122, 127 f, 159
Kirchseeon - Ebersberg - Wasserburg - Trostberg - Traunstein 110, 115, 119 ff
Kufstein - Innsbruck 62 f
Landau - Deggendorf - Zwiesel - Eisenstein 109
Kufstein - Innsbruck - Brenner (s. auch Brennerbahn) 31
Landshut - Ingolstadt 91, 109
Landshut - Regensburg - Schwandorf - Amberg, Hersbruck 108
Lindau - Augsburg - Nürnberg - Hof (s. auch Ludwigs - Süd-Nord-Bahn) 26, 32, 34, 36 f, 46
Lengdorf - Haag (s. auch Haag - Thann/Matzbach) 181
Linz - Budweis (Pferdebahn) 27 f
Linz - Gmunden - Triest 31
Linz - Salzburg 33, 62, 69
Ludwigs - Süd-Nord-Bahn (s. auch Lindau - Augsburg - Nürnberg - Hof) 36, 46
Mailand - Venedig 31
Manchester - Liverpool 23
Minden - Lippstadt 23
Mühldorf - Landau a. d. Isar - Straubing - Cham 78, 109
Mühldorf - Obing 190, 191
München - Augsburg 25, 26, 29, 30, 32, 34, 37, 41
München - Erding - Landshut 114
München - Erding - Schärding 72
München - Grobhesseloher Brücke - Hohenlinden - (Isental) - Neuötting - Simbach - Schärding (s. auch München - Mühldorf) 77
München - Grobhesseloher Brücke - Hohenlinden - Haag - Kirchdorf - Mühldorf Winhöring - Neuötting - Simbach - Schärding 77
München - Holzkirchen - Rosenheim 84, 107
München - Ingolstadt 90
München - Mühldorf 12, 77
München - Ostgrenze 77
München (- Rosenheim -) Salzburg 11 f, 17, 25 f, 30 ff, 36, 39 ff, 44 ff, 52, 54 f, 57, 59, 61 f, 65, 67, 69 f, 73, 76, 85, 96, 108, 110, 113, 122, 195, 197 f, 203
München - Salzburg - Triest 31
München - Simbach 73, 78
München - Wasserburg - Laufen - Linz 60

München - Wasserburg -Salzburg 18, 59, 60, 192, 205
 Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Kulmbach - Münchberg - Hof 32
 Nürnberg - Fürth 18, 24, 28, 35
 Nürnberg - Ingolstadt - München - Wasserburg - Salzburg (s. auch Rosenheim - Landshut)
 203
 Obing - Rimsting 168
 Ostbahn - Straubing - Geiselhöring - Rosenheim 84
 Prag - Pilsen 28
 Rosenheim - Erding - Landshut 80, 85 f
 Rosenheim - Frabertsham 119
 Rosenheim - Grafing 107
 Rosenheim - Grafing - Ebersberg - Erding - Moosburg - Ostbahn (s. auch Ostbahn -
 Rosenheim) 81
 Rosenheim - Grafing - Landshut 84
 Rosenheim - Innsbruck (s. auch Kufstein - Brenner, Rosenheim - Kufstein) 26, 30, 42, 63,
 77
 Rosenheim - Grafing - Kirchseeon - München 85, 94
 Rosenheim - Kirchseeon - Schwaben - Erding - Landshut 90, 94 ff, 114
 Rosenheim - Kufstein (s. auch Rosenheim - Innsbruck) 30, 45 ff, 61 f, 64, 86
 Rosenheim - München 38, 53, 62, 84, 86, 90, 146 f, 150, 208
 Rosenheim - Wasserburg - Mühldorf 11 f, 70 f, 78, 85 ff, 92 ff, 95 ff, 101, 103, 106 f, 113,
 159, 166 f, 175, 187, 200, 202, 204, 206 ff
 Rosenheim - Obing - Schnaitsee 158, 168
 Rosenheim (- Ostbahn -) Straubing - Cham 81, 84
 Rosenheim - Traunstein 64, 67
 Rosenheim - Wasserburg - Haag - Dorfen - Landshut 80 f, 82 ff, 87, 89, 91, 95, 108 f, 113,
 115
 Rosenheim - Wasserburg - Mühldorf - Schärding 71 ff, 76
 Rosenheim - Wasserburg - Mühldorf - Straubing 76, 82, 91 f
 Salzburg - Bruck an der Mur 62 f
 Salzburg - Triest 60
 Salzburg - Ulm 37
 Schnaitsee - Trostberg 189
 Simbach - Neuhaus 72
 Stockton - Darlington 21
 Tauernbahn 189
 Traunstein - Neuötting - Landshut 70, 72
 Traunstein - Trostberg - Altötting 83
 Traunstein - Trostberg - Mühldorf 110, 115, 122
 Traunstein - Trostberg - Neuötting 70, 73
 Trostberg - Garching - Tüßling 189 f
 Verona - Bozen - Brenner - Innsbruck - Kufstein (s. Kufstein - Innsbruck, Brennerbahn)
 62 f
 Wasserburg - Schnaitsee - Trostberg 190 f
 Wasserburg - Trostberg - Traunstein 110, 115, 122, 123, 190
 Wasserburg/Stadt - Wasserburg/Bahnhof (Station) 117, 119, 123, 125, 128, 152, 154, 161 f,
 165, 168, 173, 175, 178 ff, 182, 202
 Wels - Salzburg - Rosenheim 86
 Wien - Linz - Salzburg 32, 63

4) Sachregister

Aufgeführt sind die wesentlichsten Begriffe mit den wichtigsten Fundstellen. Häufig wiederkehrende Wörter und Wortverbindungen der Gebiete Bau, Eisenbahn, Eisenbahnbau, Bahn, Schiene, Verkehr usw. sind nicht einzeln aufgeführt.

- A**
Abgeordnetenversammlung (s. auch Kammer) 87, 89, 92, 94 ff, 157, 162, 165, 167, 173
Abgeordneter 64, 81, 85, 88, 91, 96 f, 109, 114 f, 128, 145 ff, 150 ff, 154 ff, 161 f, 168, 188, 208
Abgesandter 92, 123
Abgrabung 98
Absichtserklärung 160
Absteckungspflöck (-signal, -zeichen) 47
Adhäsionsbahn 152
Adria 33
Agrarstaat 36, 53, 193
Akkordant 199
Akkordverfahren 38
Aktiengesellschaft 25, 34, 37, 45
Aktienkapital 28, 29, 36
Aktienpromessen 26
Alimentierung 122
Allgemeines Deutsches Eisenbahnsystem 24
Allgemeine Zeitung 94
Alternative 70, 77, 80, 86
Alternativtrasse 66
Altal 73
Amtsarzt 199
Amtsvorstände 173
Animalomobil 105
Anlehensfond 186
Anschaffungspreis 101
Anteilsobligation (Antheilsobligation) 42
Antriebsart 29
Antriebskraft 19
Antriebsmaschine 20
Antriebsvorrichtung 20
Anwerbung 48
Anziehungskraft 106
Arbeiter 50, 52 f, 102, 199 f
Arbeiterheer 48, 50
Arbeiterzahl 50
Arbeitgeber 51, 199
Arbeitnehmer 52, 199
Arbeitsabschnitt 47
Arbeitsbedingungen 53, 100
Arbeitskraft 49, 51, 53, 199
Arbeitsplan 49
Arbeitsplatz 66
Arbeitsuchender 51 f
Arbeitsverdienst 16, 70
Arbeitsvermittlung 51
Arbeitszeit 48
Armenfürsorge 50 f, 199
Arzt 49 f, 199
Attelthal, Mühle der Barmherzigen Brüder 172
Aufsichtsbehörde (s. auch Rechtsaufsicht) 118, 120
Augsburger Abendzeitung 80, 199
Ausgangspunkt 66
Ausgleichszahlung 30
Ausschuß für die Projektierung einer Eisenbahn von München über Erding durch das Vils- und Rottal nach Schärding 71
Auswanderung 53
Aversal-Zinsen-Vergütung 42
B
Baden 35
Bader 49
Bad Sankt Achatz (in Wasserburg) 167 f
Bäcker 50
Bahnanschluß 11, 66, 69
Bahnarbeiter (s. auch Arbeiter) 34, 50 f, 178, 199 ff
Bahnbau (passim)
Bahndamm 53, 64, 176, 178
Bahneinweihung 179
Bahneröffnung 179
Bahnfinanzierung 26
Bahnführung 113
Bahngesellschaft 30
Bahnhof (Reitmehring) = Bahnhof in Wasserburg/Bahnhof (Reitmehring)
Bahnhof in Salzburg 64
Bahnhof in Wasserburg 102, 105, 117, 187
Bahnhofsanlage 113, 140 f, 143, 175
Bahnhofsgebiet 64
Bahnhofsgebäude Wasserburg 179, 187
Bahnhofsplatz in Ebersberg 127, 151 f, 161, 163
Bahnhofsplatz in Salzburg 64
Bahninteressent (s. auch Interessent) 34, 91, 169
Bahnkomitee (s. Eisenbahnkomitee)
Bahnpostwagen 102
Bahnverwaltung 11, 205
Ballungsraum München 195
Barmherzige Brüder (in Attel) 172
Barbestände 186
Bareinzahlung 181
Barvermögen 108
Barzuschüsse (s. auch Zuschuß) 170
Bau- und Betriebsaktiengesellschaft 46
Baubezirk 49
Bauentwurf 97
Baufinanzierung 18
Baugenehmigung 147
Bauinteressent 28, 181
Baukapital 45, 64
Baukondukteur 31
Baukonzession (s. auch Konzession) 71, 125
Bautechniker 62
Bauunternehmen 38
Bayerische Hypotheken- und Wechselbank 28

Bayerischer Kurier 80
 Bayerischer Landtag (siehe Landtag,
 Abgeordnetenkommission, Kammer der
 Abgeordneten)
 Bayerischer Wald 204
 Bayern (passim)
 Bayern (Land) 17 f, 25, 27
 Beaufsichtigung (der Eisenbahnarbeiter)
 200
 Bedarfzahl 51
 Beförderungsgewicht 88
 Beheizung (des Bahnhofs) 187
 Beherbergung (der Eisenbahnarbeiter) 52,
 200
 Belgien 23, 40
 Beleuchtung (des Bahnhofs) 187
 Benutzerfrequenz 105
 Bergbau 14, 21
 Bergwerk 18 ff
 Berichterstatte 94
 Beschäftigter 51
 Betonpfeiler 178
 Betriebsdefizit 207
 Betriebsführung 28 f
 Betriebsgesellschaft 25
 Betriebsmaterial 82
 Betriebssystem 203
 Bevölkerungsdichte 28
 Bevölkerungszahl 197
 Bezirksamt 47, 102, 171, 181 f
 Bezirksamt Ebersberg 169, 185
 Bezirksamt Wasserburg 102, 125, 168 ff,
 173, 175
 Bezirksamtmann 92, 110, 114, 120, 163,
 179, 183
 Bezirksgericht 104, 106 f
 Bier 60 f, 88
 Bierbrauerei (s. auch Brauerei) 166
 Blaufeld (bei Wasserburg) 190
 Bodenschätze 149, 154
 Böhmen 76, 90, 96
 Bote (Bothe) 16, 98, 168, 204
 Botenfuhrwerk 168
 Botenlohn 149
 Brände (siehe auch Stadtbrand) 167
 Bräuwinkelsäge 126
 Brauer 50
 Brauerei (s. auch Bierbrauerei) 149, 167,
 179
 Brenner (Paß) 31, 60, 68, 91
 Brennerbahn 77 ff, 94, 96, 214/10a*
 Brennerlinie 79, 89 ff
 Brennerverkehr 84
 Brot 50 f
 Brücke 39, 44, 47, 77, 100 ff, 165 f, 202
 Brückenbau 53, 190
 Budget 37
 Budgetlandtag 82 f
 Bürgerbeschwerde 47
 Bürgerinitiative 69, 71, 120, 150 f, 208
 Bürgermeisteramt 92
 Bürgerschaft 16, 97, 174
 Bürgerversammlung 120, 160
 Bund, Deutscher (s. Deutscher Bund)
 Bundesbahn (s. Deutsche Bahn)
 Bundesgebiet 90
 Bundesstraße 195
 Bürgerfeld (in Wasserburg) 111, 152, 179,
 202
 Butter 50, 172
C
 Chambre de commerce et des Fabriques
 d'Anvers 89
 Charakteristik 200
 Chausseebau 29
 Chiemgau 73
 Chirurg 49
 Christenlehre 53
 Corporation 16
D
 Dampfbetrieb 152, 166
 Dampfmaschine 14, 18, 20 f, 24, 166, 194
 Dampfmobil 20
 Dampfschiffahrt 69
 Dampfschiffahrt auf dem Inn 69, 204
 Darlehenskassenverein Pfaffing 172
 Deggendorfer Donaubote 109
 Delegiertentag 121
 Departement 82
 Deputation 85, 87, 171
 Detailprojekt 181
 Detailprojektierung 46, 97, 204
 Deutschland 24, 55, 90, 96, 148, 194
 Deutscher Bund 24, 35, 52, 69
 Deutsche Bundesbahn 194, 201
 Deutscher Zollverein 24
 Dirigismus 147
 Distrikt (s. auch Distriktsgemeinde) 82,
 125, 165 f, 181 f
 Distrikt Haag 153, 181
 Distrikt Prien 182
 Distrikt Trostberg 182
 Distrikt Wasserburg 103, 118, 146, 169,
 181 f
 Distriktsabgaben 166
 Distriktsgemeinde Ebersberg 169
 Distriktsgemeinde Wasserburg 165, 169 f
 Distriktsrat 103, 115, 153, 169, 181 ff
 Distriktsrat Ebersberg 165
 Distriktsratsbeschuß 118, 183
 Distriktsstraße 82, 100, 103, 112, 164
 Doktrinarismus 80
 Dokumentation 88
 Donau 82
 Donaudampfschiffahrt 89
 Donau - Main - Kanal (s. auch Rhein -
 Main - Donau - Kanal) 16
E
 Eichamt (Wasserburg) 182
 Eil-Packwagen 16
 Eilwagen 54
 Einkommensgruppen 51
 Einnahmestellen (für Pflasterzoll) 166
 Einnahmeüberschuß 37
 Einnahmequelle 30, 162
 Einweihung 64, 67, 134, 158, 180

- Einweihungszeremonie 102
 Einwerfung 98
 Einzelinteresse 29
 Eisbrecher 101
 Eisenbahn (passim)
 Eisenbahnaktiengesellschaft 21, 24
 Eisenbahnarbeiter (s. auch Arbeiter, Bahnarbeiter) 49, 200
 Eisenbahnausschuß (s. auch Komitee, Eisenbahnkomitee) 120, 122, 128, 209
 Eisenbahnärar (s. Bahnärar, Staatseisenbahnärar) 169, 170, 175, 181, 205
 Eisenbahnbau (passim)
 Eisenbahnbaukommission 33, 41, 44 ff
 Eisenbahnbausektion Rosenheim 47, 50 f, 200
 Eisenbahnbausektion Wasserburg 175
 Eisenbahnbau - Spezial - Kommission Rosenheim 47
 Eisenbahnbrücke bei Altensee 103
 Eisenbahnbrücke bei Jettenbach 135
 Eisenbahnbrücke bei Königswart 101 f
 Eisenbahn - Dotationsgesetz v. 25.8.1843 37
 Eisenbahnfond 82
 Eisenbahngesellschaft 25, 35, 53
 Eisenbahnkomitee 71, 92, 95 f, 119 f, 122 f, 158 f, 188, 202, 204 f, 209
 Eisenbahnkomitee (s. auch Hauptkomitee) Amerang 182
 Ebersberg 107, 120, 147, 149
 Gars 96
 Grafing 149
 Jettenbach 96
 Kraiburg 96
 Landshut 79, 81, 87, 89 ff, 95, 108 f, 114
 Mühlendorf 96
 Rosenheim 91 f, 95 ff, 119 f
 Schnaitsee 188 ff
 Straubing 79 ff, 87, 89, 91, 93
 Wasserburg 91, 94 ff, 107, 109 f, 113 ff, 119, 121 ff, 127 f, 146, 148 ff, 152 f, 161 ff, 167, 169, 171
 Eisenbahnkommission 179
 Eisenbahnknotenpunkt 122
 Eisenbahnschwelle (s. auch Schwelle) 84
 Eisenbahn-Straßenverbindung 15
 Eisenbahnsystem, Allgemeines, Deutsches 24
 Eisenbahnsystem, Sächsisches 24
 Eisenbahntrasse 97, 164
 Eisenbahnverein (München - Salzburg) 38 f, 42, 44, 46 f, 59
 Eisenbahnzentalkasse 182, 186
 Eisenschiene 19
 Elektrizitätswerk 166, 191
 Endstation Wasserburg/Stadt 170
 England 14, 21, 24
 Ennstal 32
 Entbindung 199
 Enteignungsgesetz (s. auch Expropriation) 30, 47, 175
 Erschließungsfunktion 35
 Ertragsberechnung 192
 Erwerbslosigkeit 40
 Erwerbsquelle 16
 Erwerbszweig 55
 Erz 19
 Erzgrube 18
 Erzherzog 31
 Europa 14, 20
 Existenzminimum 51
 Export 110
 Expropriationsgesetz (s. Enteignungsgesetz) 40
 Extradition 46
 Extrazug 102
F
 Fahrmaterial 101 f
 Fahrordnung 103
 Fahrplan 103 f, 114, 184
 Fahrpreis 29
 Fernstraßennetz 195
 Fernverkehrswege 195
 Fichtenspinner (Nonne) 147
 Filiationkomitee 80
 Finanzierungsgrundlage 41
 Finanzierungsplan 182
 Finanzierungsschwierigkeiten 175
 Finanzkrise 37
 Finanzlage 40, 181
 Finanzminister 41, 90
 Finanzministerium 21, 44, 75, 184
 Finanzperiode 37, 101
 Fiskalat 103
 Fiskus 35, 38 f, 83, 148
 Flächenstaat 14, 34 f
 Fleisch 51
 Flußhandel 111, 128, 204
 Forst (s. Staatsforst)
 Forstamt Wasserburg 184
 Fracht 149, 187, 204
 Frachtgut 194
 Frankreich 23, 40, 82 f
 Frauenarbeit 199
 Frauenstrafanstalt in Wasserburg 198
 Freifahrtausweise 106
 Fremdenverkehr 206
 Fronleichnamsschießplatz im Bürgerfeld (in Wasserburg) 179
 Fuhrleute 70
 Fuhrwerk (s. auch Boten) 103, 168, 172, 204
 Fundamentbestimmung für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern 27, 29, 35
G
 Galizien 40
 Gasthaus 48
 Gasthaus zur Landschaft 111
 Gebärdhaus 199
 Geländeaufnahmen 97
 Geländeverhältnisse 84, 122, 125
 Geldmarkt 34
 Gemeindeausschuß 164, 184
 Gemeindebevollmächtigte 59, 81, 87, 92, 108, 115, 150, 158, 160, 186, 204

Gemeindebezirk 163, 170, 185
 Gemeindegremium 81
 Gemeindegremien 170
 Gemeindeordnung 184
 Gemeindeorgane 183
 Gemeindeumlagen 171
 Gemeindevermögen 75
 Gemeindeversammlung 184 f, 188
 Gemeindevertretung 102
 Gemeindeverwaltung 69, 184 f
 Gendameriemannschaft 49, 52
 Gendameriestation 102, 200
 Genehmigungskdekret 59
 Generalverwaltung der Kgl. Eisenbahnen
 37
 Generaldirektion (der königlich bayerischen
 Verkehrsanstalten in München
 bzw. der königlich bayerischen Staatseisenbahn)
 67, 71, 77, 82 ff, 86, 98, 102 ff,
 113, 127, 151, 153, 159, 161, 165, 168,
 181, 183, 185
 Generaldirektor 128, 171, 179
 Generalkomitee des landwirtschaftlichen
 Vereins für Bayern 72
 Generalversammlung 109
 Generation 187, 194, 201
 Gepäckwagen 102
 Gesamtsteigung 85
 Gesamtwirtschaft 190
 Gesandter 27 f, 31, 33, 35, 90, 203
 Gesandtschaft 31, 33
 Geschäftsreisende 106
 Gesellschaft 25 f, 28 ff, 42, 45, 55, 66, 109,
 117, 125, 203, 208
 Gesellschaftssatzung 29
 Gesellschaftsverfassung 29
 Gesetz vom 7.5.1852 45
 Gesetz vom 5.10.1863 77
 Gesetz vom 29.4.1869 „die Ausdehnung
 und Vervollständigung der bayerischen
 Staatseisenbahnen betreffend“ 82, 85,
 97, 100, 106 f, 109, 131, 204, 215, 210
 ff*
 Gesetzentwurf 73, 76, 82, 86, 90, 92, 95 f,
 151 ff, 159, 168
 Gesetzesvorlage 173
 Gesetzgebungsverfahren 173
 Gesetzgebungswerk 85
 Gerichtsverhandlung 104
 Getreidekonjunkturen 86
 Gewerbetätigkeit 23
 Gewerbebetriebe 29, 166
 Gewerbeverein Wasserburg 115
 Gewerwesen 166
 Gewinn 34, 55, 148
 Gewinnengang 104
 Gewinnerzielung 46
 Gips 88
 Gottesdienst 53
 Grafengeschlechter 73
 Grafen von Wasserburg 16
 Grundabtretung 150, 155, 184, 186, 188
 Grundbesitzer 72
 Grundeigentümer 82, 180, 184
 Grundentschädigung 186
 Grunderwerbskosten 115, 163 f, 169 f,
 172 f, 181, 185, 207
 Grundnahrungsmittel 50
 Grundstückseigentümer 47, 175
 Grundstückspreis 23
 Gußeisen 101
 Gütertausch 13 f, 206
 Güterfrequenz 149
 Güterfrequenznachweis 149, 166, 188, 191
 Gütertransport 18, 54, 172, 204
 Güterverfrachtung 164
 Güterwagen 102
 Güterzugmaschine 102
 Gutsbesitzer 70, 98, 157 f, 163, 170 ff
H
 Hackerbrücke (München) 103
 Halteplatz 185
 Haltepunkt 164, 171, 185, 206 f
 Haltestelle 164, 169 ff, 184
 Handelsfuhrwerk 16
 Handelskammer 89
 Handelskammer Hamburg 89
 Handelskammer Innsbruck 89
 Handelskammer Rotterdam 89
 Handelskammer von Oberbayern 40 f, 44,
 211/23 *, 212/27 *
 Handelsminister(ium) 42, 71 f, 79, 82 ff,
 90, 94 ff, 215/17 *
 (Staatsminister(ium) des Handels und der
 öffentlichen Arbeiten)
 Handelsstand von Augsburg 25
 Handelsstand von Nürnberg und Fürth 24
 Handels- und Gewerbekammer für Ober-
 bayern in München 59, 105, 121, 216/
 61 *
 Handels- und Gewerbekammer des Krei-
 ses Brixen 89
 Handelsweg 73, 194
 Handwerker 51
 Handwerksbursche 52
 Handwerksgehilfe 52
 Handwerkskammer München 121
 Hauptkomitee Landshut 88, 91
 Hauptkomitee Straubing 80, 91, 96 f
 Hauptkomitee Wasserburg 92
 Hauptstreckennetz 77
 Hauptvermögenskräfte 54
 Heim für jugendliche Biber (in Wasser-
 burg) 198
 Herzogstadt (Wasserburg) 156
 Hochwasser 101
 Höhendifferenz 85
 Holland 40
 Holz 88, 196
 Holzbahn 27
 Holzlageplätze 187
 Holzschienen 19
 Hopfengarten 99
I
 Identitätskarte 191
 Individualverkehr 194

Industrialisierung 13, 196
 Industriebetrieb 18, 20
 Industriedichte 29
 Industrieerzeugnisse 206
 Industriestaat 53, 193
 Inn, Innfluß, Innstrom 16, 54 f, 64, 69 ff,
 75, 85, 96, 98 ff, 111, 113, 146, 152 f,
 158, 165, 176, 181, 190 f
 Innbrücke (bei Wasserburg) 111
 Innbrücke Rosenheim 47 f
 Innenminister(ium) (Staatsminister(ium)
 des Innern) 25, 27 f, 30, 41, 90, 123, 191
 Innsbrucker Interessenverein 26
 Innschiffahrt 15 f
 Inntal (Innthal) 68
 Inntalbahn 68, 78, 110, 113, 150
 Inntalkomitee 97
 Innübergang 110, 112
 Interessent (s. auch Bahninteressent) 25 f,
 41 f, 70, 73, 79, 83, 115, 146, 168, 170,
 181, 205
 Interessenkollision 189
 Interessenverein 26, 72
 Interessenvertretung 71, 92, 95
 Investitionssumme 66
 Isar 114
 Isarbahn 109
 Isarbrücke bei Großhesselohe 39, 44, 46
 Isen(tal) 85
 Italien 90, 91, 94, 96, 116, 195
J
 Jahresertrag 75
 Jahrmarkt 16, 88
 Justizgesetze 104
 Justizreform 106
K
 Kabinett 25
 Kabinettsvorlage 81
 Kämmerer 98
 Käse 88, 172
 Kaiser (Franz Josef I.) von Österreich 32,
 64
 Kaiserin Elisabeth - Westbahn (s. West-
 bahn)
 Kalk (Kalkstein) 73, 88
 Kammer (s. auch Landtag, Abgeordneten-
 kammer) 90, 92, 154, 156, 173
 Kammer der Reichsräte 70, 94
 Kammer der Abgeordneten (s. auch
 Abgeordnetenkammer) 70, 72, 79, 87,
 93 f, 96, 98 ff, 102, 109, 114, 150, 154 f,
 160, 167, 188
 Kammermitglied 72
 Kammerpräsident 162, 173 f
 Kanada 23
 Kanal 15, 21, 175, 191
 Kanonendonner 179
 Kapellerbräu (München) 91
 Kapitalbeschaffung 44
 Kapitalknappheit 46
 Kapitalmarkt 26, 35
 Kapitalwerbung 41
 Kaserne (in Wasserburg) 198
 Kaufkraftstrom 106
 Kaufmannschaft Berlin 89
 Kaufmannschaft Stettin 89
 Kaution 183
 Kautionssumme 186
 Kautionszahlungen 186
 Kinderarbeit 49, 199
 Kirche 53
 K. K. Gesandtschaft in München 33, 63
 K. K. Regierung 31 f, 33, 45, 63
 Kleidung 51
 Kloster auf der Burg (Wasserburg) 126
 Knabenerziehungsanstalt (in Wasserburg)
 198
 Knopperrmühle (in Wasserburg) 175
 Kobler Graben (bei Wasserburg) 126
 Köbinger Berg (in Wasserburg) 126
 Kochsalz (s. auch Salz) 88
 Königreich Bayern 14, 21, 24, 26, 66, 71,
 77, 148, 203, 205
 Kohle 19, 172
 Kohlenbedarf 166
 Kohlengruben 89
 Kohlenlager 125
 Kohlentransport 89
 Kollegialgericht 104, 145
 Kollegium der Gemeindebevollmächtigten
 76, 87, 92, 155
 Komitee (s. Eisenbahnkomitee) 91
 Kommissär 52, 82
 Kommission 28 f
 Kommunalaufgaben 171
 Kommunalkassa 171
 Kommunalmittel 80
 Kommunalpolitiker 187, 202
 Kommunikationsmöglichkeiten 48, 193
 Kommunikationsprobleme 14, 199
 Kommunikationsträger 35
 Kompetenzstreit 49
 Konkurrenzsituation 114, 196
 Konzession 121 f
 Konzessionsantrag (-gesuch) 26, 123
 Konzessionserlaubnis 125
 Konzessionsgesuch 205
 Konzessionssystem 36
 Korporation 29
 Kost 50
 Kostenanschlag/Kostenangebot 83, 101
 Kostenaufwand 56, 94, 152, 169
 Kostenbeteiligung 153, 165, 169, 184 f, 205
 Kostenhöhe 183
 Kostenschätzung 98, 175
 Kostensteigerung 101, 175
 Kostensumme 101
 Kostenüberschreitung 64
 Kostgeber 200
 Krankenanstalten 199
 Krankenstand 49
 Krankheit 49, 151
 Krankheitsfall 50
 Kreditaufnahme 182
 Kreisbaurat 67 f, 72
 Kreisirrenanstalt Gabersee 187

Kreistag 96, 115
Kriegsminister (Kriegsministerium) 26, 41
f, 90, 125, 212/31*
Krümmungsradien 206
Kunstdünger 172
Kurier für Niederbayern 80
L
Lärchenholz 27
Läutewerk 103
Lagergeld 70
Landesausschuß von Tirol 89
Landesentwicklungsprogramm 209
Landesplanung 195 f, 198
Landesprodukte 110
Landgericht 44, 200 f
Langericht Rosenheim 45, 47 ff, 200
Landgericht Berchtesgaden 51
Landgericht Bissingen 52
Landgericht Landau 200
Landgericht Wasserburg 59, 60
Landgerichtsbezirk 47
Landgerichtsarzt 49
Landkreis Wasserburg 118, 122
Landrat von Oberbayern 40, 211/24*,
211/28*
Landschaft, Gasthaus zur (in Wasserburg)
111, 126
Landstände 203
Landtag (s. auch Kammer, Abgeordneten-
kammer, Kammer der Reichsräte) 36 f,
46, 71, 73, 81, 90, 94 f, 115, 147, 149,
160, 167 f, 173, 189, 204, 208
Landtagsabgeordneter (s. auch Abgeord-
neter) 71, 122, 189, 191
Landtagsabschied 37, 45, 73
Lebensbedürfnisse 106
Lebenshaltungskosten 51
Lebensmittel 50 f
Lebensmittelpreise 50
Lebensverhältnisse 193, 198, 200, 209
Legitimation 200
Lehensrössler 16
Leistungsvermögen 66
Literatenverein Wasserburg 97
Logis 50 f
Lohn 50 f
Lohnarbeiter 50
Lohnfuhrwerk 54
Lohnkutscher 29
Lohnverhältnisse 51
Lokalbahn 115, 117 ff, 122, 125, 146 f, 154
ff, 167 f, 170, 173, 175, 180 ff, 184 f, 189,
195, 205 f
Lokalbahn AG 117, 119, 123, 125 ff, 146,
149, 161, 217/2*, 217/12 f*, 218/23*
Lokalbahnhof Wasserburg (s. auch Bahn-
hof) 191
Lokalzüge 104
Lokomotive 20 f, 24, 27, 102, 205
Lokomotiv-Wettbewerb 1829 23
Lombardei 76
Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 36, 46
Lüftung (der Bahnhöfe) 187

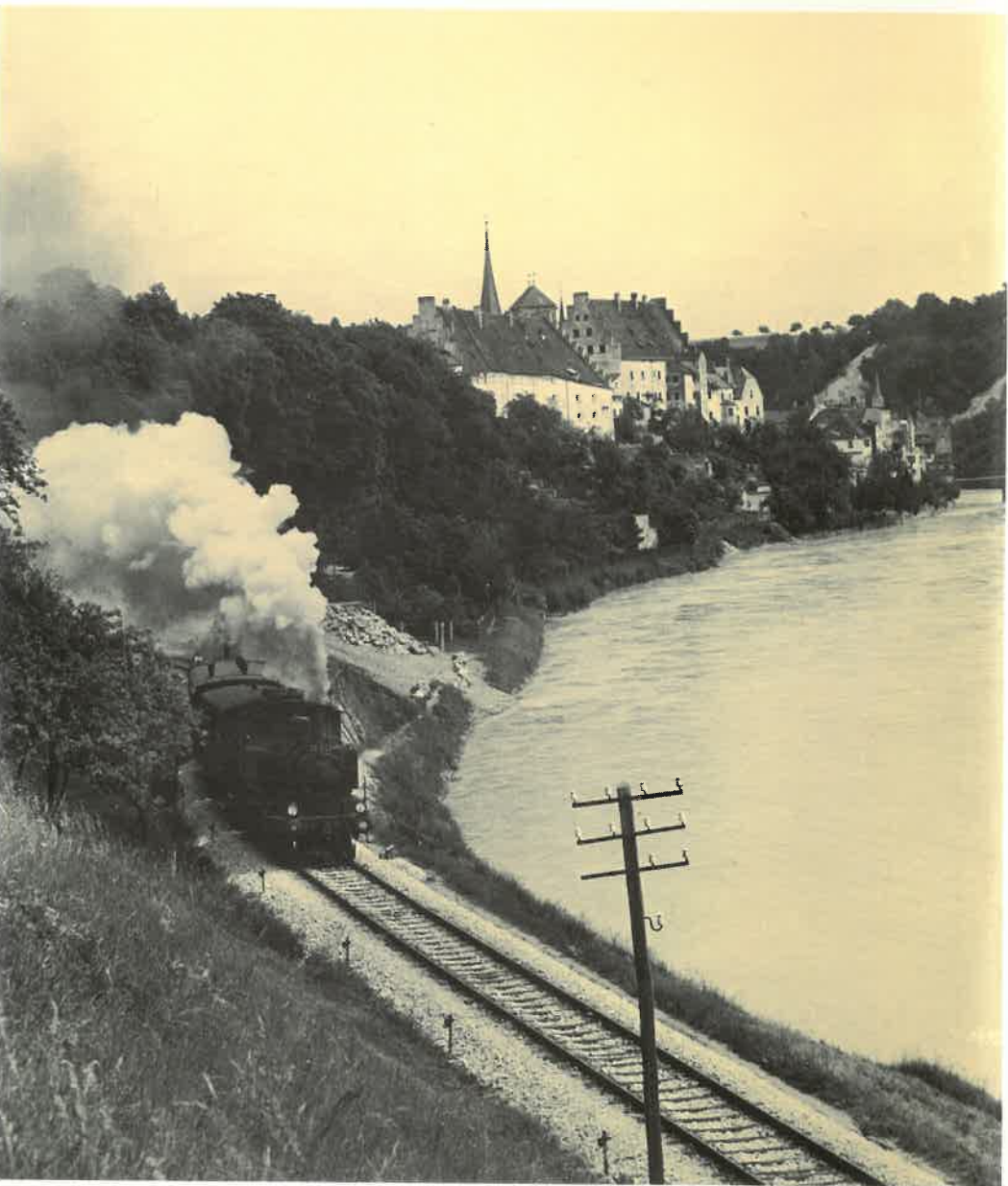
M
Mälzerei
Magistrat (Stadtmagistrat, Marktmagistrat)
Burghausen 72
Magistrat Grafing 107
Magistrat Landshut 80, 88 f, 109
Magistrat Laufen 72
Magistrat Mühldorf 70, 96
Magistrat München 121
Magistrat Rosenheim 48 ff, 52, 89, 92
Magistrat Tittmoning 72
Magistrat Traunstein 72, 81, 113
Magistrat Trostberg 188 f
Magistrat Wasserburg 56, 59, 66, 70, 75, 80
f, 87 f, 92, 94 f, 97, 104, 107 f, 113, 115,
202, 204
Magistratsrat 81 f, 179
Magistratsitzung 54
Main 54, 65
Malzausfuhr 166
Markenderei 51
Marktmagistrat (s. Magistrat)
Massenunterkunft 49
Massenverkehr 194
Massenverkehrsmittel 13, 36, 48, 193, 209
Materialverbrauch 101
Maurer 51
Maximalsteigung 85, 126
Milchprodukte 149
Minister (Ministerium), (s. auch Staatsmi-
nister) 32, 36, 38, 41, 45, 61, 71, 82, 90,
94, 122 f, 127 f, 145 f, 149, 151, 155, 159,
161, 163, 165, 168, 172, 174, 181, 188,
190 f, 206
Ministerkonferenz 27
Ministerialbürokratie 36
Minister(ium) (s. Staatsminister(ium),
Minister)
Minister(ium) des königlichen Hauses
und des Äußeren (s. auch Außenmi-
nister(ium)) 25, 30 ff, 41, 44 ff, 62 f, 82,
110, 113, 119, 121, 150, 154, 187, 212/
31*
Minister(ium) der Finanzen (s. Finanz-
minister(ium))
Minister(ium) des Handels und der öffent-
lichen Arbeiten (s. auch Handelsmi-
nister(ium)) 38, 41, 59, 61, 212/31*
Minister(ium) für Verkehrsangelegenhei-
ten (s. Verkehrsminister(ium))
Minister(ium) des Innern (s. Innenmi-
nister(ium))
Ministerrat (bayer.) 25, 197
Mitteleuropa 13, 24, 77
Mitteljoch 101
Mittelmeerhafen 31, 77
Mittelmeerhandel 59
Motiv 86, 90
Motivation 66, 203
Mühle 149, 167, 172
Münchner Neueste Nachrichten 109, 147,
167
Musik 179

- Musikkapelle 179
N
 Nachbarländer (-staaten) 37, 65
 Nachfinanzierung 64, 101
 Nahrungsmittelknappheit 46
 Nahrungsquelle 17
 Nativismus 80
 Naturalleistung 52
 Netz, betriebswirtschaftlich optimales 194
 Nestlage 197
 Neue Münchner Zeitung 42, 54
 Niederbayern 86
 Niederlagszoll 16
 Nivellement 31 f, 111
 Nonne (Fichtenspinner) 147
 Norddeutscher Bund 91
 Norddeutschland 32, 40, 90 f, 116
 Nordgrenze 32
 Nordgrenze - Bahn 36
 Nordsee 23
 Nord-Süd-Bahn (-Verbindung) 33, 77 f, 84
 f, 87, 97, 105 f, 108, 113 f, 195, 198, 204
 Nord-Süd-Magistrale 68, 195
 Nord-Süd-Richtung 69, 72
 Nord-Süd-Verkehr 77, 94, 96
 Nürnberg - Nordgrenze - Eisenbahngesellschaft 36, 211/21*
 Nutzfläche, Landwirtschaftliche 149, 167
 Nutzgefälle 175, 191
O
 Obdachlosenfürsorge 51
 Oberbau 14, 82
 Oberbayern (s. auch Regierung von) 40,
 42, 53
 Oberin 126
 Oberland 54
 Ökonom 161, 164
 Österreich 28, 30 ff, 34, 41, 44, 59, 61 ff,
 195
 Ostbahn 81, 82, 83, 84, 85, 108, 112
 Ostbahngesellschaft 79, 94, 109, 112
 Ostbayern 91, 154
 Ost-West-Bahn 34, 41, 44
 Ost-West-Richtung 65, 68, 205, 208
 Ost-West-Verbindung 77, 107 f, 110, 114,
 195, 198, 203
P
 Paradebestände der Staatskasse 36 f
 Parlament (s. Kammer, Landtag, Abgeord-
 neter) 112, 156, 159
 Personalbeschaffung 199
 Personenmangel 190
 Personengeld 30
 Personenzugmaschine 102
 Petitionsausschuß (des bayerischen Land-
 tags) 151, 167
 Pfandbriefe 186
 Pferdebahn 21, 27 f
 Pflastersteine 204
 Pflasterzoll 16
 Pflasterzolleinnahmen 166
 Pfünztag 75
 Planungsarbeiten 97, 165
 Planungskonzession 117, 126, 205
 Plenarsitzung 167
 Polizeistunde 48
 Polizeiübertretungen 200
 Polytechnische Schule Wien 27
 Ponschabau (Wasserburg) 100, 112
 Population 29
 Post 16, 29 f
 Postanstalt 30
 Postsendungen 30
 Präcipualleistungen 185
 Preissteigerung 50
 Preisverhältnisse 51
 Presse 87, 94, 150
 Pressekampagne 208
 Prinzregent (Luitpold) 126, 179
 prior tempore potior iure 73
 Privatbahn 34, 38 f, 61, 83, 125, 148, 207
 Privatbahnsystem 18, 26
 Privatgesellschaft 38, 40 f, 47, 61, 203
 Privatinitiative 34, 38, 86, 126, 147, 196
 Privatinteresse 185
 Privatinteressenten 24 f, 59
 Privatkapital 26, 34, 38
 Privatquartier 48
 Privatverein zur Erbauung einer Eisen-
 bahn von München über Rosenheim
 nach Salzburg (s. auch Eisenbahnver-
 ein) 41, 59
 Privileg 15, 30, 75, 77, 196, 203
 Probefahrt 179, 186
 Probezug 179
 Produktionsfähigkeit 118
 Produktivität 29
 Projektierungsarbeiten 41, 44, 47, 59, 80,
 125
 Projektierungskonzession 71, 122, 127 f,
 146, 189
 Projektierungskosten 88, 107 f, 121, 160 f,
 169
 Provinziallandtag (westfälischer) 21
 Protestresolution 208
 Prüfungskommission 22, 179
 Publikation 21, 126
 Puddlingsöfen 31
 Pustertalbahn 94
Q
 Quelle 76, 103, 145, 167, 187
 Quellwasser 167
 Quetschung 49, 199
R
 Radkranz 19
 Rathaus (Wasserburg) 158, 169
 Rathaussaal Wasserburg 96, 120, 179
 Raumdordnung 195 f, 198
 Rechtsaufsichtsbehörde 171, 181
 Refundierung 36
 Regierung (s. auch Staatsregierung, Mini-
 ster, Ministerium) 35 f, 39, 59, 90 f, 98,
 118, 148, 156, 173, 187
 Regierung des Isarkreises (s. auch Regie-
 rung von Oberbayern) 25, 32, 53
 Regierungsantritt 24, 46

Regierungspräsident 44
 Regierungswechsel 38, 40
 Regierung von Oberbayern (s. auch Regierung des Isarkreises) 44 f, 49, 115, 118, 173, 200, 212/40*, 212/44*, 220/65*
 Reichsbahnverwaltung 188
 Reichsräte (s. auch Kammer der Reichsräte) 71, 96
 Reinhaltung (des Bahnhofs) 187
 Rendite 29, 117
 Rentabilität 18, 25, 27, 34, 69, 87, 98, 110, 148, 206 ff
 Rentabilitätsberechnung 29, 150
 Rentabilitätsfaktor 59
 Rentbeamter 92
 Rentierlichkeit 69
 Reservefond 29
 Reservefond der Sparkasse 171
 Reskript 30, 75
 Restauration 13
 Rhein 30, 44, 54
 Rhein - Main - Donau - Kanal (s. auch Donau - Main - Kanal) 32
 Roggenbrot 50
 Rückzahlungsanspruch 37
 Ruhrkohle 23
S
 Sächsisches Eisenbahnsystem 24
 Sägemühle 149, 166, 175
 Säge(werk) 167, 172, 175, 191
 Saline 196
 Saline Rosenheim 16 f, 55, 197
 Saline Traunstein 55
 Salz 16, 28, 70, 75, 149, 196 f
 Salzachufer 64
 Salzburger Zeitung 221/2*
 Salzertragnis 76
 Salzfactorie (in Wasserburg) 75
 Salzfuhrwerk 76
 Salzhandel 15, 145, 201 f, 204
 Salzniederlagsrechte 197
 Salzscheibenpfennig 16, 75
 Salzspedition 54
 Salztransport 16, 28, 59, 93
 Salztransportrechte 197
 Sand 73
 Sankt Achatz (in Wasserburg) 167 f
 Seehafen 78
 Sektion 47
 Sektionsbezirk 46 f
 Sektionsingenieur 47
 Sekundärbahn 114 f, 117, 195, 205
 Sicherheit und Ordnung, öffentliche 200
 Signat 26 f, 29, 33, 38, 41, 61, 90
 Sitzungsperiode 99, 154
 Sonderzug 187
 Soyensee 85
 Sozialversicherung 49, 199
 Sparkasse 37, 42, 181 f, 186
 Sparkassenkredit 182
 Spediteur 29
 Spendenanstalt Rosenheim 52
 Sperrstunde 48
 Spital 49, 52
 Spitalkontrakt 49, 199
 Spitalverwaltung 49
 Spurnagel 19
 Spurweite 28 f
 Spurkanz 24
 Subsistenz 56
 Subskribenten 42
 Subskriptionseinladung 56
 Südbayern 24, 203
 Süddeutsche Brückenbau AG 101
 Süddeutsche Presse 95
 Südgrenze 42
 Süd-Nord-Bahn 37
 Südostbayern 31, 54, 60, 71, 95, 202
 Sudpfannen 196
Sch
 Schienenbahn 18, 20 f
 Schienematerial 27
 Schienenstuhl 19, 21
 Schienentransport 194
 Schifffahrt 30, 145
 Schix 201
 Schmalspur 152
 Schopperstatt (in Wasserburg) 126, 175, 183
 Schranken 103
 Schranne 16
 Schuldverschreibungen 182, 186
 Schuldgehilfe 108
 Schuljugend/Schüler 53, 102, 179
 Schwangerschaften 49, 199
 Schwarzbrot 50
 Schweiz 40, 54
 Schwemmkanalisation 167
 Schweineschmalz 50
 Schwelle 19
St
 Staatsaktien 36
 Staatsanleihe 37
 Staatsärar 38, 61
 Staatsaufgaben
 Staatsbahn 34, 37 ff, 61, 77, 84, 91, 118 f, 146 f, 148, 205 ff
 Staatsbahnnetz 66, 109, 118, 204
 Staatsbahnprinzip 36, 83
 Staatsbahnsystem 35 ff, 117, 148, 204
 Staatsbeteiligung 36
 Staatseisenbahnärar (s. Bahnärar, Eisenbahnärar) 170
 Staatseisenbahnbau- und Betriebsverwaltung 83
 Staats(eisen)bahnverwaltung 71, 109, 112, 118, 123
 Staatsfond 36
 Staatsforst (Steinbuch) 164
 Staatshaushalt 71, 108
 Staatskasse
 Staatskommissär 29
 Staatskrise 41
 Staatsminister, Staatsministerium (s. auch Minister, Ministerium) 30 ff, 41, 61, 73, 75, 90, 113, 123, 151, 156, 159, 162, 167,

- 174, 190
 Staatsmonopol 16
 Staatsobligation 42
 Staatsrat 90
 Staatsregie 38
 Staatsregierung (s. auch Regierung, Ministerium) 44 ff, 83, 86, 110, 151 f, 156, 162, 167
 Staatsschuldentilgungskasse 37
 Staatsstraße 69, 99 f, 157, 176, 178
 Staatsverfassung (s. auch Verfassung) 13, 195
 Staatsverschuldung 26, 37
 Staatsvertrag vom 21.6.1851 61 ff
 Staatsvertrag vom 31.5.1856 61, 63 f
 Staatsverwaltung 28, 148
 Staatswald 184
 Stadtbrand 106 f, 145, 205
 Stadtgendarm 48
 Stadthaushalt 183
 Stadtkammer 70, 75
 Stadtkapelle 179
 Stadtkasse (Wasserburg) 165, 181, 186
 Stadtmagistrat (s. auch Magistrat) 56, 59, 68, 70, 72, 80 f, 87 ff, 94, 98 f, 105, 125, 153 ff, 160, 165, 168, 170, 172, 173, 181, 184 ff, 188 ff, 203
 Stadtpolizei 49
 Stadtschreiber 15, 54, 59, 67, 107, 117, 119, 197, 203
 Stadtverwaltung 145, 181 f
 Ständestaat 13
 Stapelplatz (Stappelplatz) 15 ff, 54, 56, 197
 Staudhamer See 99
 Steigungsverhältnisse 111, 117
 Steinblock 19, 21
 Steinbruch 18, 204
 Steinbucher Forst (bei Edling) 164
 Steinhauer 51
 Steinkohlenpreis 23
 Stellwagen 54
 Steuererhöhung 171
 Steuergemeinde 175
 Steuerkraft 148
 Straßenfuhrwerk 124
 Straßenverkehrsplanung 194
 Streckenabschnitt 188
 Streckenführung 30, 59, 88, 97, 128, 207
 Streckennetz 11, 18
 Streckenstilllegungen 206
 Stromanschluß (im Bahnhof) 187
T
 Tagelöhner 52
 Tarifgestaltung 29
 Tarifverhältnisse 159
 Tauernbahn 189
 Telefonanschluß (im Bahnhof) 187
 Terrain 17, 69
 Terrainschwierigkeiten 59, 168
 Terrainverhältnisse 72, 122, 161
 Teuerung 50
 Teufelsgraben 84, 94, 208
 Themse 17
 Tilgungsplan 98
 Tirol (Tyrol) 89 f, 197
 Tiroler Landstände 41
 Todesfall 49, 199
 Torf 128
 Tragkraft 28 f
 Train 153
 Trambahn 104
 Transitverkehr 40, 94
 Transportgebühr 30
 Transportgewerbe 11, 29
 Transportkapazität 193
 Transportmittel 19, 23
 Transporttechnik 23
 Transportwagen 19
 Transportwesen 21
 Trassenänderung 98, 164
 Trassenführung 46 f, 78, 171
 Trassierung 47, 164, 206
 Trassierungsmöglichkeit 32
 Trauntal 73
 Triebwerkskanal 175
 Triebwerksrecht 177
 Tunnel 99, 126, 175 ff, 191
U
 Übergangspunkt 55
 Uferschutzbauten 48, 53
 Umlenkrolle 20
 Unfall 49, 199, 200
 Unfallversorgung 50
 Ungarn 40
 Unglücksfall 199
 Unterbringung 48
 Unterland 80
 Urkunde 126
 USA (s. auch Vereinigte Staaten von Amerika) 23
V
 Vaterlandsfreund 219/42 a*
 Verdichtungsraum München 195
 Verdienst 51 f
 Verein (s. auch Eisenbahnverein) 44 f, 79, 179
 Vereinigte Staaten von Amerika (s. auch USA) 14, 24
 Vereinsbank 186
 Vereinsstatuten (-satzung) 26, 42
 Verfassung (s. auch Staatsverfassung) 13, 208
 Verflechtungsbereich 196 f
 Verkehr (passim)
 Verkehrsaufkommen 63, 88, 117
 Verkehrsbedarf 34
 Verkehrsbedienung 190
 Verkehrsbedürfnis 44, 69, 161, 164
 Verkehrsbewegung 118
 Verkehrsentwicklung 11, 201
 Verkehrserschließung 14 f
 Verkehrsgefährdung 103
 Verkehrshemmnisse 148
 Verkehrsminister(ium) (s. auch Ministerium) 110, 188, 190 ff
 Verkehrsmittel 64, 82, 86, 105, 184, 197,

- 201, 203
- Verkehrsströme 65
- Verkehrsverhältnisse 106, 108, 150
- Verköstigung 48, 50, 52
- Verlademöglichkeit 184
- Vermögenshaushalt 161
- Versicherungsanstalt für Oberbayern 182
- Verteilungsprobleme 14, 199
- Verwaltungsbehörde 173, 200
- Verzinsung 36, 64, 125, 170
- Vieh 88, 149
- Viktualienhändler 50
- Visitation 52
- Visum 53, 200
- Vizinalbahn 82 f
- Volksklasse 40, 42
- Volkswirtschaft 148
- Vorstand der königlichen Eisenbahnkommission 33, 44
- W**
- Wahlkreis Wasserburg 99
- Waldbahn 109
- Waldbestand 149
- Walzeisen 101
- Walzwerke 31
- Wanderarbeiter 48, 51
- Warteräume 187
- Wasser 170, 206
- Wasserburger Anzeiger 104, 114, 126, 154, 180, 186
- Wasserhandel 93
- Wasserkraft 191
- Wasserleitung 167, 170, 206
- Wasserscheide 85
- Wasserstraße 56, 73, 93
- Wasserversorgung (in Wasserburg) 205
- Wegeüberweisung 103
- Wein 88
- Welthandel 16, 111
- Weltkrieg (1914 - 1918) 116, 191
- Werkbrücke 101
- Werkzeug 51
- Wertpapier 181 f
- Westbahn (Kaiserin Elisabeth - Westbahn) 62 ff
- Wettbewerbsaufsatz 201
- Wiener Kongreß 13
- Wirtschaftlichkeit 28, 148 f, 191, 196
- Wirtschaftsinteresse 78
- Wirtschaftskraft 29
- Wirtschaftskrise 37
- Wirtschaftsraum 18, 65
- Wirt, Wirtsleute 48, 110, 200
- Wochenblatt für das Landgericht Wasserburg 60
- Wochenlohn 51
- Wohnung 51
- Wohlstand 55, 66, 70, 76, 96, 145, 161
- Wohnbevölkerung 13
- Z**
- Zahlungsverpflichtungen 165
- Zahnrad 152
- Zehrpennig 52
- Zeitungsfehde 80
- Zementwarenfabrik 166
- Zentraler Ort 106
- Zentralkomitee (s. Hauptkomitee) 90
- Zerealien 108
- Ziegel 88
- Ziegelei 149, 166
- Zielkonflikt 84
- Zimmerleute 51
- Zinsgarantie 36, 38, 44 f
- Zollverein, Deutscher 24
- Zufahrtsstraßen 170
- Zugmaschine 21
- Zugseil 20
- Zugverbindung
- Zuschuß (-gesuch, -betrag, -höhe) 88, 125, 146, 161, 163 ff, 181 ff
- Zwangsabtretungsgesetz 40
- Zwangsversteigerung 204
- Zweigbahn 56, 62, 70, 82 f, 127



ISBN 3-922310-14-1