

Zweck, war eine sehr dankenswerte Sache. Denn mit dem unaufhaltsamen Niedergang der Trachten wären auch jene Zeugnisse bescheidener Volkskunst total untergegangen. Die »Umstellung« der Strumpfmuster bestätigt einen Eindruck, den man nicht von der Hand weisen kann: Auf glatter Fläche mit großfädigem weißem Stoff als Bordüre gestickt, sind das Muster, die auch im Hardangerfjord Norwegens zuhause sein könnten. Man kann also in diesem Falle Norwegisches mit Dachauerischem gleichsetzen und umgekehrt. Nur das Material wäre zu tauschen. Eine klare, volkskundliche Parallele!

Nur ist die Anwendung auf den Zweck im Falle Dachau, nämlich auf die Strümpfe, schwieriger. Der Untergrund der Stickerei aus rundgestrickten Maschen, deren Zahl durch Abnehmen sich verringert, ist der Paßform des Strumpfes angemessen, aber nicht dem Muster an der Stelle der Naht. Daher arbeitete die Strickerin in zunehmendem Maß ohne Wadenabnehmen, was aber die Paßform beeinträchtigen kann. Eine Strumpfanprobe beweist, daß hier mit List und Schläue das Problem gelöst ist. Tatsächlich ist um etwa ein Viertel der Maschenzahl abgenommen, aber so, daß das unauffällig verkleinerte Mu-

ster dies verbirgt. Trotzdem rutscht der Strumpf nicht, weil ein glatter oberer Rand mit Umschlag Raum für eine verdeckte Befestigung gibt. Auch nach Bedarf lockeres oder festeres Stricken gleicht aus.

Diese mehr als solide Bestrumpfung wieder loszuwerden, ist allerdings das Mühsamste. Jedenfalls ist aber für das Auge das Problem glänzend gelöst.

Wieder einmal ein Beweis, daß die Trachtendinge nicht primitiv gearbeitet sind, sondern durchgeformt und gekonnt. Auch, wenn es nur Strümpfe sind! Denn es gingen viele Überlegungen voraus, wie durch kleine Kunstgriffe der Paßform die Harmonie erhalten werden könnte.

Anmerkungen:

¹ Barbara Brückner: Trachtenerneuerung in Bayern. Offsetdruck Heinz Hasinger, Rosenheim, 1952.

² Barbara Brückner: Dachauer Trachtenstrümpfe — eine fast vergessene Volkskunst. Bayer. Jahrbuch für Volkskunde, 1953, S. 91—95.

Anschrift der Verfasserin:

Oberstudiendirektor a. D. Dr. Barbara Brückner, 808 Fürstendruck, Stadelberger Straße 7.

Die Lokalbahn Dachau—Altomünster

Ein Beitrag zu ihrer Entstehungsgeschichte

Von Tony-Wolfgang Metternich

In diesem Jahr sind 60 Jahre vergangen, seitdem die Eisenbahnverbindung von Dachau über Indersdorf nach Altomünster besteht. Die Inbetriebnahme dieser für Dachau und seinen Landkreis so wichtigen Strecke erfolgte in zwei Teilabschnitten. Der erste Abschnitt Dachau—Indersdorf wurde am 8. Juli 1912, der zweite Abschnitt Indersdorf—Altomünster am 22. Dezember 1913 eröffnet. Dieses 60jährige Jubiläum veranlaßt den Autor, über die interessante Entstehungsgeschichte dieser Bahn zu berichten.

Bau der Bahnlinie München—Ingolstadt

Schon im Jahre 1864 war der Bau einer Bahnlinie von München über Dachau—Altomünster—Schrobenhausen nach Ingolstadt geplant und die beabsichtigte Bahntrasse vermessen worden. Aus strategischen und kostenmäßigen Gründen wurde aber seitens der Staatsregierung entschieden, die Bahnverbindung von München nach Ingolstadt über Dachau und Pfaffenhofen zu führen. Diese Strecke wurde dann am 14. November 1867 eröffnet. Der damalige Staatsminister Freiherr von Schrenk wollte im Interesse des Verkehrs, des Handels und der Landwirtschaft und wohl auch wegen der voraussichtlichen Steigerung der Staatseinkünfte, die von solchen Bahnverbindungen erhofft wurden, das erstere Projekt mit der längeren Streckenführung verwirklicht wissen. Das Kgl. Kriegsministerium mit Freiherr von Brück jedoch konnte die kürzere Verbindung über Pfaffenhofen durchsetzen.

Nach einer längeren Pause gingen 1893 erneute Anregungen von der Handels- und Gewerbekammer von Ober-

bayern aus, dem ausgedehnten Gebiet zwischen den bereits bestehenden Bahnlinien München—Augsburg und München—Ingolstadt, mit dem Markte Altomünster als geographischen Mittelpunkt, die Vorteile eines unmittelbaren Hauptbahnanchlusses zu verschaffen. Daher schlug diese Kammer dem Kgl. Staatsministerium des Innern, Abteilung Landwirtschaft, Gewerbe und Handel vor, zur Erschließung dieses landwirtschaftlich sehr ergiebigen und damit für die Versorgung der ständig wachsenden Hauptstadt München immer wichtiger werdenden Landstriches den Bau einer Bahnverbindung von Dachau über Altomünster nach Aichach zu genehmigen. Die Staatsregierung nahm jedoch hierzu einen ablehnenden Standpunkt ein, da das von einer solchen Verbindungsbahn aufzunehmende Verkehrsaufkommen zu gering sei, um den erheblichen Bau- und Betriebsaufwand dieser ca. 38—40 km langen Strecke zu rechtfertigen.

Um diese Ablehnung heute verstehen zu können, bedarf es eines Rückblicks auf die damalige Eisenbahnpolitik der bayerischen Staatsregierung.

Die gesetzliche Basis für den Bau von Lokalbahnen

Der in Bayern von Anfang an konsequent durchgeführte Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat, der nur im Falle der 1875 verstaatlichten Ostbahn mit den Strecken Nürnberg—Amberg—Regensburg, München—Lands- hut, Regensburg—Straubing—Passau—Landesgrenze und der Verbindung der Amberg—Regensburger Linie zur Landesgrenze in Richtung Pilsen und bei der Konzession

einiger weniger Nebenbahnen verlassen wurde, führte zu einer Reihe streng aufeinanderfolgender Etappen bei der Erschließung des Landes durch die Schiene. Dem weitmaschigen und die damaligen Wirtschaftszentren verbindenden Hauptbahnnetz folgten einige sogenannte Pachtbahnen, von privater Seite gebaut, jedoch vom Staat betrieben und später übernommen. Danach folgten mit dem für diese Zeit sehr fortschrittlichen Gesetz vom 29. April 1869 — die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend — diese Vicinalbahnen als Vorläufer der späteren Lokalbahnen. Gemeinden oder Privatleute trugen hier die Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten, der Staat sicherte eine Beteiligung an den Einnahmen aus seiner Betriebsführung zu. Es wurden 14 Vicinalbahnen gebaut, aber am 28. April 1882 gab man dieses System wieder auf. Später wurden die Strecken aus dieser Bauperiode als Nebenbahnen bezeichnet. Die Geburtsurkunde der eigentlichen Lokalbahnen, zu denen auch die Strecke von Dachau nach Altomünster gezählt werden muß, war ein Gesetz vom 21. April 1884, nach dessen wichtigster Bestimmung interessierte Gemeinden nurmehr den Grunderwerb für die Bahntrasse selbst tätigen mußten, worauf der Staat die Strecke baute und betrieb. Diese Grunderwerbskosten machten in der damaligen, preiswerten Zeit etwa nur zehn Prozent des Gesamtaufwandes für den Bau und die Betriebseinrichtungen einer solchen Strecke aus. Dazu kam, daß diese Lokalbahnen fast ausschließlich auf eigenem Bahnkörper geführt wurden und der Straßenverkehr dadurch keine Beeinträchtigung erfuhr. Besonders weitsichtig war, diese Bahnen fast ausnahmslos vollspurig, d. h. in der Spurbreite der Hauptbahnen zu bauen und nicht, wie es in den anderen deutschen Ländern vielfach üblich war, vorwiegend als Schmalspurbahnen auszuführen. So konnten in Bayern Wagen und Frachten durchgehend von Hauptbahnen auf Lokalbahnen und umgekehrt abgefertigt werden. Bayern war damit der erste deutsche Staat, der den Bau von Nebenbahnen gesetzlich regelte.

Wesensmerkmale der Lokalbahnen

Diesem Gesetz war in Bayern bald ein ganz beachtliches Flächenbahnnetz zu verdanken. Durch die Kostenteilung wurde im ganzen Land eine Lawine kleiner Bahnbauten ausgelöst, kaum ein Landstädtchen brauchte von nun an auf seinen Anschluß an die große Welt zu verzichten. Die einfache Ausführung von Unter- und Oberbau führte zur Konstruktion besonderer Fahrzeuge, die — in großen Stückzahlen und kostensparender Bauweise beschafft — wirtschaftliche Verwendung sicherten. Die einfachen Gleisanlagen der Bahnhöfe wurden nach einheitlichen Richtlinien erstellt, die Endbahnhöfe waren zumeist dreigleisig mit einigen stumpf endenden Ladegleisen und besaßen einen ein- oder zweigleisigen Lokomotivschuppen. Nur selten wuchsen mehrere Bahnen zu kleinen Netzen zusammen; meist wurde der Endpunkt, das Bezirksstädtchen oder ein ländlicher Marktflecken, auf möglichst kurzem Weg mit dem nächstgelegenen Anschlußpunkt an der Hauptbahn verbunden. Hier macht allerdings die Lokalbahn Dachau—Altomünster mit ihrem Umweg über Indersdorf eine Aus-

nahme. Andererseits war der eben geschilderte kurze Weg oft von Nachteil für den Bestand der Strecke, denn der Verkehrsstrom zielt in direkter Linie zur nächsten Mittel- oder Großstadt, die auf dem gebrochenen Bahnweg manchmal nur mit mehrmaligem Umsteigen zu erreichen war. Wenn man eine Eisenbahnkarte Süddeutschlands betrachtet, wird der Stichbahncharakter vieler Lokalbahnen besonders deutlich. Pläne, die gegenüberliegenden toten Enden benachbarter Bahnen zu verbinden, wurden oft erörtert und nur selten ausgeführt.

Auf Grund der gesetzlichen Voraussetzungen, die durch das bayerische Lokalbahngesetz von 1884 geschaffen wurden, und der Erfahrungen mit anderen bayerischen Lokalbahnen, fanden sich im Dachauer Land Interessenten zusammen, die nunmehr ihre Bestrebungen auf den Bau einer einseitig an die Hauptstrecke München—Ingolstadt angeschlossenen privaten Lokalbahnstrecke von Dachau nach Altomünster richteten. Nachdem bereits eine Reihe von Vorarbeiten erledigt waren, konnte ein provisorisches Komitee am 2. Dezember 1893 eine öffentliche Versammlung im Gasthaus zur »Post« in Schwabhausen einberufen, um der Erbauung einer Bahnverbindung von Dachau nach Altomünster näherzutreten. Da ja ursprünglich an den Bau einer Hauptbahn von Dachau über Altomünster nach Aichach gedacht war, wohnten dieser Versammlung auch mehrere Vertreter der Stadt Aichach bei. Das Komitee wurde jedoch schon bei seiner ersten Vorstellung bei der Staatsregierung auf die Möglichkeiten der Erbauung einer Lokalbahn, also nicht einer Hauptbahn, verwiesen. Da keine Aussichten bestanden, eine solche Linie über Altomünster hinaus zu bauen, schieden bald die Aichacher Vertreter aus dem Komitee aus.

Gründung des »Eisenbahn-Comités« Dachau—Altomünster

Im Jahre 1897 gründete sich in Dachau erneut ein »Eisenbahn-Comité zur Erzielung einer Lokalbahn von Dachau nach Altomünster« unter dem Vorsitz von Zimmermeister Anton Mayr und richtete ein entsprechendes Gesuch mit der Befürwortung des Bezirksamtes Dachau, der damaligen Kreisverwaltung, an die Staatsregierung. Es wurde beantragt, dem Komitee die Genehmigung für die technischen Vorarbeiten (Bahntrassenvermessung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen) für eine normalspurige Lokalbahn von Dachau nach Altomünster zu erteilen. Dieses wollte dann diese Arbeiten an die »Lokalbahn-Actiengesellschaft« in München übertragen, die im Bau und Betrieb von Eisenbahnen dieser Art bereits große Erfahrungen gesammelt hatte. Noch im selben Jahr übernimmt der Buchdruckereibesitzer Franz Mondrion den Vorsitz des Komitees, dem nun folgende Herren, die geistigen Väter unserer Lokalbahn, angehören: Graf Alphons von Hundt, Gutsbesitzer in Weikertshofen; Georg Kistler, Ökonom in Sickertshofen; Kaspar Krebs, Bürgermeister von Dachau; Simon Kremser, Posthalter von Schwabhausen; Anton Mayr, Zimmermeister in Dachau; Anton Mayerbacher, Kaufmann in Dachau, Xaver Meier, Brauereibesitzer in Altomünster; Georg Neuhäusler, Bürgermeister von Eisenhofen; Heinrich Stemmer, Maurermeister in Altomünster und besagter Franz Mondrion. Die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen

Staatseisenbahnen befürwortet gegenüber dem Kgl. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren unter Bezug auf die schon 1893 seitens der Gewerbe- und Handelskammer von Oberbayern angeregte Eisenbahnverbindung von Dachau nach Aichach über Altomünster, die für den Lokalverkehr der dortigen Gegend notwendige Erbauung einer Bahn von Dachau aus unter Beschränkung auf den Endpunkt Altomünster als wünschenswert. Bei diesen ersten Überlegungen sollte die Bahntrasse folgenden Weg nehmen: Dachau—Webling—Bachern—Sickertshofen—Schwabhausen—Oberroth—Großberghofen—Wolkertshofen—Unterweikertshofen—Sittenbach—Langengern—Plixenried—Oberzeitlbach—Altomünster.

Am 3. Juli 1897 wird dem Eisenbahn-Komitee Dachau die Vornahme der technischen Vorarbeiten erlaubt. Diese Vorarbeiten werden aber nicht der Lokalbahn-Actiengesellschaft in München übertragen, sondern an die Baufirma Sager & Woerner in Aschaffenburg vergeben. Diese Baufirma beschäftigte sich auch mit dem Bau und Betrieb von Lokalbahnen und hatte sich beim Komitee beworben.

Das Indersdorfer Gegenprojekt

Da aber bei dieser geplanten Linienführung der Markt Indersdorf keinen Bahnanschluß erhalten sollte, wurde im Jahre 1898 eine Generalversammlung aller stimmberechtigten Indersdorfer Gemeindebürger einberufen. Diese Versammlung beschloß ebenfalls, die Kosten für die technischen Vorarbeiten zur Herstellung eines Bahnbaues zu übernehmen. Die in Aussicht genommene Strecke sollte aber nicht von Dachau, sondern von Röhrmoos ausgehend über Indersdorf nach Altomünster führen. So waren die Interessenten an diesem Bahnbau nunmehr in zwei gegnerische Lager gespalten. Der Markt Altomünster selbst trat anfangs für den Bahnanschluß über Indersdorf nach Röhrmoos, später aber entschieden für die Dachauer Linie ein. Ende des Jahres 1898 teilt die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen der Marktgemeinde Indersdorf mit, daß ein Anschluß der Marktgemeinde an die geplante Strecke Dachau—Altomünster nicht möglich sei. Die Voraussetzungen einer Bahnverbindung sei nur im Zuge einer Linie von Röhrmoos nach Altomünster gegeben. Die Marktgemeinde solle auf Privatinitiative das Projekt der Erbauung einer solchen Linie prüfen lassen. In Markt Indersdorf übernimmt nun die Initiative den Bahnbau zu fördern, Franz Frick, der Verleger des Glonnthalboten aus Kloster Indersdorf. Anfang 1899 sucht die Marktgemeinde bei der Staatsregierung um Erlangung einer Lokalbahn nach. Man fühlt sich hintergangen, da Altomünster mit gänzlicher Umgehung von Indersdorf eine Bahn erhalten soll und fürchtet nach Errichtung dieser Bahnlinie eine völlige wirtschaftliche Isolierung der näheren Umgebung und des Geschäftslebens des Marktes. Es wird gewünscht, daß dem Projekt Dachau—Altomünster ein solches von Röhrmoos über Indersdorf nach Eisenhofen—Altomünster entgegengestellt wird. Schon kurz darauf wird von der Staatsregierung unter Minister Freiherr von Crailsheim dem Markt Indersdorf genehmigt, die technischen Vorarbeiten für die gewünschte Lokalbahn von Röhrmoos nach

Altomünster durchführen zu lassen. Selbst das damals so wichtige Kriegsministerium erhebt keinen Einspruch dagegen.

Auf Grund dieser beiden konkurrierenden Projekte kommt es nun in der Folgezeit zu Eifersüchteleien und Streitereien zwischen einigen, am Bahnbau interessierten Gemeinden. Sie gipfeln darin, daß die Gemeindevertreter von Altomünster, Stumpfenbach, Oberzeitlbach, Kleinberghofen, Eisenhofen und Unterweikertshofen am 10. Juli 1899 erklären, »sich nie und niemals herbeizulassen, ein vergebliches Bahnprojekt Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster zu unterstützen und einzig und allein und unentwegt in aller Treue zu Dachau zu stehen«. Es wird auch in diesem Streit immer wieder erwähnt, daß sich die angrenzenden Gemeinden des Projektes Dachau—Altomünster sofort bereit erklärt hätten, die finanziellen Opfer des Grunderwerbs zu erbringen, während das beim Indersdorfer Projekt nicht der Fall wäre.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen spricht sich nun auch für die Linienführung direkt von Dachau nach Altomünster ohne einen Anschluß von Indersdorf aus, obwohl sich die andere Linie von Röhrmoos nach Altomünster wegen der günstigeren Bodenverhältnisse einfacher und billiger erbauen ließe. Ausschlaggebend für diesen Standpunkt war aber der Vorteil einer kürzeren Verbindung von Altomünster über Dachau nach München, die noch nicht vollständig geklärte Zusicherung einer kosten- und lastenfreien Abtretung des zum Bahnbaues der Indersdorfer Linie benötigten Geländes und deren erwartete schlechtere Rendite.

Indersdorf läßt nicht locker

Die Marktgemeinde Indersdorf läßt aber mit ihren Bitten für die Erbauung einer Bahnlinie nicht locker. Ganz im Stil der damaligen Zeit ist eine sehr ausführliche Denkschrift des »Eisenbahn-Comités Indersdorf« unter der Führung von Bürgermeister Josef Söhl vom 26. Oktober 1899 an die Staatsregierung gehalten. Wegen der darin so guten Beschreibung der Verhältnisse dieser Zeit soll diese Denkschrift hier im Wortlaut wiedergegeben werden:

»An das hohe Kgl. Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren. Ehrerbietigst gehorsamste Vorstellung und Bitte des »Eisenbahn-Comités Indersdorf« die Erbauung einer Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster betreffend.

Wiederum wagt es die ehrerbietigst und gehorsamst unterfertigte Marktgemeinde Indersdorf in Vereinigung mit den Gemeinden ihres Hinterlandes einem Hohen Kgl. Ministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren nachstehende ehrerbietigst gehorsame Vorstellungen und Bitten, die Erbauung einer Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster betreffend, zu unterbreiten.

Schon zur Zeit, als die Eisenbahnlinie München—Ingolstadt angelegt wurde, hegte der Markt Indersdorf mit seinem reichen Hinterland berechtigte Hoffnungen, in das Eisenbahnnetz einbezogen zu werden. Leider hat sich solches nicht verwirklicht. Später strebte Indersdorf in Vereinigung mit Altomünster eine durchgehende Bahn nach

Aichach an, doch wurde eine solche von höchster Stelle nicht genehmigt. Seit nun aber die Bahnfrage Dachau—Altomünster eine brennende geworden ist und Altomünster beabsichtigt, Indersdorf ganz und gar von dem modernen Verkehrsmittel abzuschließen, hat sich hier in einer Gesamtgemeindeversammlung, in welcher mit aller Entschlossenheit und Opferwilligkeit eine Bahn verlangt wurde, aus den Bürgern ein Comité gebildet, das sich die Aufgabe stellte, einen Anschluß fraglicher Bahn in Röhrmoos zu suchen und festzuhalten.

Dieser Anschluß fand gelegentlich persönlicher Vorstellung des Comité's Indersdorf sowohl an höchster Stelle, als auch bei der Kgl. Generaldirektion wohlgeneigte Würdigung. Daher ließ sich das Eisenbahncomité Indersdorf von der Firma Sager & Woerner ein Projekt ausarbeiten, dessen Linienführung ihr von der Kgl. Generaldirektion — Herrn Oberingenieur Zeulmann — als die geeignetste für die beiden Orte Indersdorf und Altomünster bezeichnet wurde. Vorher aber versäumte Indersdorf keineswegs die Weisung der höchsten Stelle, mit Altomünster eine friedliche Vereinbarung anzustreben, zu befolgen. Doch dieser Versuch scheiterte, obwohl die größten Grundbesitzer und angesehensten Bürger von hier persönlich zu diesem Behufe in Altomünster sich einfanden. Altomünster erklärte hierauf unterm 30. März d. J. dem Kgl. Bezirksamte Aichach und unterm 10. Juli der hiesigen Marktgemeinde, sich nie und niemals herbeizulassen, ein vergebliches Bahnprojekt 'Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster' in irgend einer Weise zu unterstützen.

Schließlich hat uns auch noch die Firma Sager & Woerner, die uns mit der Ausführung unseres Projektes vom Vorjahr bis August d. J. trotz wiederholter Aufforderung hingehalten hat, erklärt, die Linie Dachau—Altomünster zu bauen, nachdem sie kurz vorher in einem Schreiben mit einem entschiedenen 'Ja' sich aussprach, sie wolle auch den Bau unserer Variante ausführen, wenn diese von höchster Stelle die Genehmigung fände. Allerdings hatte Indersdorf das zuständige Gelände noch nicht abgelöst und hätte es in dieser kurzen Zeit auch nicht ablösen können. Dagegen hat Indersdorf zur Grundablösung z. Z. ein Kapital von ca. 30 000 M zur Verfügung.

Überdies ließen wir uns auch von dem Gedanken leiten, zum Austrage des Wettbewerbes dürfte auch die Vorlage des generellen Projektes, durch welches allein schon die Gemeinde Kosten in der Höhe von ca. 2 400 M hatte, genügen und ließen sich so weitere Kosten für notarielle Umschreibungen usw. ersparen.

Angesichts solcher Haltung der Gemeinde Altomünster käme also Indersdorf für alle Zeiten zu keiner Bahn, weshalb sich auf Grund der wahrheitsgetreu geschilderten Verhältnisse die ehrerbietigst unterfertigte Marktgemeinde Indersdorf namens des hiesigen Comité's und anderer Interessenten, sowie jener Gemeinden, welche nach Indersdorf gravitieren, wie: Pipinsried, Wagenried, Tandern, Hilgertshausen, Ainhofen, Langenpettenbach, Westerholzhausen, Glonn, Eichhofen, Hirtlbach, Arnbach, Ried, Moosmühle u. a. an ein hohes Ministerium die ehrfurchtsvollst gehorsamste Bitte erlaubt, daß man nun dem Projekte Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster wohlgeneigte

Würdigung und Genehmigung angecdeihen lassen wolle, denn 1. Dachau genießt ja schon seit Jahren die Vorzüge und Wohltaten einer Bahn und Altomünster erhält eine Bahn und zwar auf viel billigere Weise, wenn die Variante Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster gewählt wird, weil das hiesige Projekt nach persönlicher Aussage der Ingenieure der Firma Sager & Woerner nicht die geringsten Terrainschwierigkeiten bietet. Von den Orten, welche nach Dachau gravitieren, bleibt nur das Dorf Schwabhausen, das ohnedies die schönste Staatsstraße in das nahe Dachau hat, von einem Bahnanschluß ausgeschlossen; alle anderen Orte des oberen Glonnthales participieren auch von der Variante Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster in gleicher Weise, weil ja das hiesige Projekt in Erdweg in das Projekt Dachau—Altomünster einmündet, bis zu welcher Station die Dachauer Variante zum größten Teil durch einen unbevölkerten, wenig fruchtbaren Strich läuft, der dem Passanten nicht einmal eine Ansiedlung sichtbar werden läßt, das sog. Längenmoos. 2. Durch die Variante Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster wird einer äußerst fruchtbaren Gegend mit zahlreicher Bevölkerung und vorzüglichen landwirtschaftlichen Betrieben ein längst ersehnter Verkehr eröffnet, der von jedermann als notwendig erachtete Anschluß an unsere Landeshauptstadt.

Daher streben auch alle an der Bahn Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster in hohem Grade interessierten Gemeinden mit nahezu 6 000 Einwohnern und einem direktem Steuersoll von 30 000 M und einem Gesamtgrundkomplex von 27 395 Tagwerk diese Bahn geschlossen an und wollen eine andere Linie nicht haben. Die ganze Gegend ist hochkultiviert, betreibt vorzüglichen Getreidebau und schöne Viehzucht, produziert große Quantitäten Viktualien und bestehen noch ansehnliche schlagbare Waldungen.

Daher würde auch das Vorgehen von Altomünster, das mit uns anliegenden Gemeinden gleichsam eine Verschwörung einging, an die Variante Röhrmoos—Altomünster um keinen Preis einen Grund abzutreten, gebrandmarkt und nach reiflicher Erwägung und um keinerlei Zweifel aufkommen zu lassen, der bisher eingenommene Standpunkt aufs neue dokumentiert, auch die Hohe Kammer der Abgeordneten darum bereits gebeten, sich für Indersdorf und sein Hinterland an höchster Stelle zu verwenden; denn Indersdorf, der zweitgrößte Markt im Bezirk Dachau und im Mittelpunkt des fruchtbaren Glonnthales, das wie kein anderes Gebiet unseres lieben Bayerlandes noch von einem richtigen Bauernstande bewohnt ist, hat zur Zeit schon geregelte Amtstage und findet dort das ganze Jahr hindurch ununterbrochen reger Verkehr im Liegenschafts-, Hypotheken-, Pflugschafts- und Verlassenschaftswesen statt. Es hat ferner Wochen-, Schranken-, Vieh- und Jahrmärkte, eine aufblühende Erziehungsanstalt, bewohnt von nahezu 400 Personen, ein großes Baumaterialienlager, 27 Gewerbetreibende, zwei große Brauereien, eine Dampfziegelei, eine Molkerei, ein reiches Hinterland, Quarzsandlager, wovon jetzt schon in Röhrmoos täglich 4 Waggon verladen werden, ferner sehr bedeutende Lehmlager, welche unbedingt für industrielle Anlagen bürgen und eine nicht zu unterschätzende Wasserkraft. Daselbst ist auch der Sitz eines

Distriktskrankenhaus und einer Gendarmeriestation. Für die zahlreichen Militärpersonen unserer Gegend ist nur in Röhrmoos ein rascher Anschluß nach München oder Ingolstadt möglich.

Durch unsere Variante würde die rascheste Verbindung für den größten Teil des Bezirkes Dachau nach der Landeshauptstadt hergestellt. Über Röhrmoos bezieht unsere Gegend, z. B. auch Altomünster ihren Bedarf an Eisen, Kohlen, Kalk, Zement, Stein, Glas, Porzellan, Leder, Kunstdünger, Sämereien usw. Nach einer aus Fragebögen hergeleiteten Zusammenstellung ergibt auch thatsächlich Indersdorf und sein Hinterland für die Station Röhrmoos 42 860 $\frac{3}{5}$ Tonnen Versand und Empfang, 384 Pferde, 4 292 Rinder, 540 Schafe, 12 780 Schweine, 14 100 Geflügel.

Indersdorf, ein rühriger Markt mit nahezu 1 200 Einwohnern wünscht daher am sehnlichsten den Anschluß an eine Bahn; denn bekäme Indersdorf die Bahn nicht, so würde unser ganzes Hinterland von uns abgelenkt, es würde nur mehr über Dachau nach München verkehren. Die hiesigen Waren- und Viehmärkte könnten nicht mehr prosperieren. Die Landwirte unseres Hinterlandes kämen mit unseren Gewerbetreibenden nicht mehr in Fühlung.

Die notwendige Folge ist, daß die Geschäftsleute Indersdorfs von Jahr zu Jahr geringeren Umsatz, dement-

sprechend weniger Verdienst haben und bei länger andauernden derartigen Geschäftsgänge dem völligen Ruine sicher entgegengehen müßten.

Aus dem ganzen Vorangeführten, wozu sich noch die Tatsache bemerken läßt, daß durch Erbauung einer Lokalbahn Röhrmoos—Indersdorf auch die Röhrmooser Unterfahrt überflüssig würde, für welche die hohe Ständekammer bereits 44 000 M genehmigte, hofft der Markt Indersdorf mit seinem Hinterlande vertrauensvoll auf gütige, wohlwollende Würdigung und Genehmigung der angestrebten Lokalbahn, um gleich Altomünster und den übrigen Orten des oberen Glonnthales auf dem Gebiete des Handels, des Gewerbes und des Verkehrs wieder leistungsfähig zu sein und nicht der Verarmung anheim zu fallen.

Gehorsamst verharret die einem hohen Ministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren unterthänigst und ehrerbietigst ergebenste Marktgemeindeverwaltung Indersdorf.«

Es folgen die Unterschriften des Bürgermeisters, des Pfarrers, der Komiteemitglieder und der Bürgermeister der umliegenden Gemeinden. (Fortsetzung folgt)

Anschrift des Verfassers:

Ing. (grad.) für Papiertechnik Tony-Wolfgang Metternich, 806 Dachau, Erich-Ollenhauer-Straße 18.

Die Barockbauten des Indersdorfer Propstes Gelasius Morhart

Von Dr. Peter Dörner

Propst Gelasius Morhart

Gelasius Morhart wird am 3. Mai 1710 in Augsburg geboren. Mit 19 Jahren tritt er am 23. Oktober 1729 in Indersdorf ein. Das Kloster läßt sich seine Ausbildung sehr angelegen sein und schickt ihn auf die Universität nach Ingolstadt, wo er Philosophie, Mathematik, Theologie und Kanonisches Recht studiert. Nach Indersdorf zurückgekehrt, verfaßt er eine Klosterchronik, die von der Gründung bis 1734 reicht¹, dem Jahr seiner Priesterweihe, die er am 17. Oktober erhält. Anschließend studiert er einige Zeit in Innsbruck Sprachen. Dann übernimmt er in seinem Heimatkloster den Unterricht für Philosophie und Theologie, ist Novizenmeister und Festprediger. Am 13. November 1748 wird er mit 38 Jahren Propst seines Klosters.

Unsere heutigen Möglichkeiten zur Erschließung des Charakterbildes von Gelasius Morhart sind zwar beschränkt, doch sie reichen aus, uns einen großzügigen, kunstverständigen, gelehrten und von seinem Amt erfüllten Menschen aufzuzeigen, dem es auch an Kampfgeist nicht mangelt: Die Totenrolle² gibt den äußeren Rahmen, seine Werke — zwei Chroniken und die Barockbauten — erfüllen das Bild. Die Aktenberge des Kirchenbau-Streites lassen Züge seines Temperamentes aufleuchten. Der glückliche Zufall



Das Porträt des Propstes Gelasius Morhart aus dem Deckenfresko der Rosenkranzkapelle. Foto: Dr. Peter Dörner

Die Lokalbahn Dachau-Altomünster

Ein Beitrag zu ihrer Entstehungsgeschichte

Von Tony-Wolfgang Metternich

(Fortsetzung)

Bau der Lokalbahn Dachau—Altomünster wird genehmigt

Ungeachtet dieser Querelen und der Indersdorfer Denkschrift stellt am 24. November 1899 die Staatsregierung an Seine Königliche Hoheit, den Prinzen Luitpold, des Königreich Bayern Verweser, den Antrag auf Erbauung einer Lokalbahn von Dachau nach Altomünster, nachdem die Bauunternehmung Sager & Woerner in Aschaffenburg die Projektierungsarbeiten durchgeführt und um die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von Dachau nach Altomünster mit einer nun geänderten Linienführung von Dachau über Bachern, Schwabhausen, Oberroth, Walkertshofen, Erdweg, Eisenhofen, Kleinberghofen, Deutenhofen nach Altomünster mit insgesamt 23,3 km Länge nachgesucht hatte. Im einzelnen sollte die Bahn wie folgt ausgeführt werden:

Die geplante Bahntrasse

Der Anschluß der Lokalbahn Dachau—Altomünster an die Hauptbahnstrecke München—Ingolstadt erfolgt am nördlichen Ende der Station Dachau, es ist hier zwecks Übernahme von Gütern von und zur Staatsbahn am Ende des bestehenden Ausziehgleises die Lokalbahn mit der Staatsbahn durch eine Weiche verbunden. Für den Personenverkehr von und zur Staatsbahn ist das Gleis der Lokalbahn bis zur westlichen Seite des Betriebshauptgebäudes der Station Dachau weitergeführt und hier selbst eine Bahnsteiganlage angeordnet.

Die Linie führt zunächst parallel zur Staatsbahn, überschreitet die Amper mittels einer Brücke mit eisernem Überbau und 2 Öffnungen, gleich der nebenliegenden Staatsbahnbrücke, wendet sich kurz darauf von der München—Ingolstädter Linie ab und erreicht bei km 1,2 den nördlichen Ausgang des Marktes Dachau, wo die Haltestelle »Dachau-Markt« angeordnet und diese mit der in nächster Nähe liegenden Papierfabrik der Actiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation München-Dachau, heute die MD-Papierfabriken Heinrich Nicolaus GmbH Dachau, durch Anschlußgleise verbunden ist. Die Haltestelle Dachau-Markt erhält ein Ladegleis nebst Holzverladerampe, ein Ausweichgleis, ein Nebengleis zum Lokomotivschuppen und Anschlußgleise zur Papierfabrik. An Gebäulichkeiten erhält die Haltestelle ein Betriebshauptgebäude mit Wohnung, Warteraum und Expedition, ein Nebengebäude, einen Güterschuppen und einen Lokomotivschuppen nebst Wohnräumen.

Nachdem die Trasse die Haltestelle Dachau-Markt verlassen hat, schwenkt dieselbe in einem Bogen in das Tal des Webelsbaches ein. Bei km 2,7 ist ein Halteplatz angeordnet. Nachdem sich die Linie möglichst an der Grenze von Wiese und Ackerland in nordwestlicher Richtung bis kurz

vor die Ortschaft Unterbachern hinzieht, überschreitet sie hier das flache Tal, um an der nördlichen Lehne desselben den Hügelzug, welcher das Tal des Webelsbaches von dem des Rothbaches trennt, zu überwinden.

Bei km 6,4 ist die Haltestelle Bachern an der Verbindungsstraße von Unterbachern nach Oberbachern angeordnet. Ursprünglich war diese Haltestelle direkt bei Unterbachern in einer Wiese vorgesehen, sie ist aber mit Rücksicht darauf, daß die Gesamtgemeinde Bachern beantragt hat, die Haltestelle mehr in die Nähe des Ortes zu legen, als auch wegen des schlechten Untergrundes in der Wiese und der besseren Zufahrt an der jetzigen Stelle vorgesehen. Die Haltestelle erhält ein Agenturgebäude nebst angebautem Güterschuppen, ein Ladegleis, ein Ausweichgleis mit einer Weiche für ein Anschlußgleis zur Ausbeutung eines in einer Entfernung von 200 m liegenden Schweißsandlagers. Nachdem die Wasserscheide mit einem Einschnitt durchbrochen ist, fällt die Trasse wieder und erreicht bei km 9,5 die Haltestelle Schwabhausen, die am östlichen Ausgange der Ortschaft an der Staatsstraße München—Augsburg mit der gleichen Ausstattung wie die Haltestelle Bachern mit Ausnahme des Ausweichgleises vorgesehen ist.

Um den nächsten Ort Oberroth zu erreichen und von der Staatsstraße nicht zu sehr abzukommen, war man genötigt, mit der Trasse sofort nach Verlassen der Haltestelle Schwabhausen das flache Tal des Rothbaches, der sich hier mit dem stärkeren Wismetgraben vereinigt und mit einer Brücke mit Betoneisenüberbau überschritten wird, zu durchqueren, um an der gegenüberliegenden Tallehne südlich am Weiler Armetshofen und der Ortschaft Oberroth vorbeizufahren. Am westlichen Ausgang der Ortschaft Oberroth nähert sich die Trasse wieder der Staatsstraße. Mit Rücksicht auf die westlich von hier liegenden Ortschaften und die erwartete umfangreiche Anfuhr von Holz aus den ausgedehnten Waldungen, ist die Haltestelle Oberroth hier angeordnet.

In Anbetracht des hier zu erwartenden größeren Verkehrs ist diese Haltestelle umfangreicher ausgestattet, außerdem ist hier ein Ausweichgleis für Zugkreuzungen vorgesehen.

Von hier ab hält sich die Trasse parallel zur Staatsstraße, kreuzt diese niveaugleich bei km 12,9 und wendet sich alsdann in einem Bogen nach Norden, um allmählich in das Glonntal zu fallen. Zwischen den Ortschaften Großberghofen und Walkertshofen wird die Einsattelung des sich quer zur Trasse hinziehenden Höhenzuges durchfahren. Am Ausgang dieses Einschnittes ist die Station Walkertshofen angeordnet.

Das Gefälle der Strecke setzt sich nach der Station weiter fort. Bei km 13,6 wird in der Nähe des Weilers Erdweg die Staatsstraße nach Aichach ebenfalls niveaugleich gekreuzt. Bei km 16,6 erreicht die Trasse auf einer Höhe von 476 m ü. M. den tiefsten Punkt der gesamten Strecke.

Wegen der schlechten Untergrundverhältnisse im Glonnal muß dieses unterhalb von Erdweg überschritten werden. Die Glonn wird mit einer Brücke und einem Wasserdurchlaß, beide mit eisernem Überbau, im Verlaufe eines Dammes überquert.

In der Nähe der Staatsstraße Dachau—Aichach, bei der Abzweigung der Wege nach Unterweikertshofen und Eisenhofen ist die Haltestelle Eisenhofen vorgesehen. Diese erhält die gleiche Ausstattung wie die Haltestellen Bachern und Schwabhausen.

Nach der Haltestelle Eisenhofen schneidet die Trasse den Ausläufer des Petersberges an und zieht sich von hier ab an der westlichen Tallehne des Zeitelbaches entlang bis zum Ort Kleinberghofen hin. Hier wird eine Haltestelle in der gleichen Ausstattung wie Eisenhofen errichtet. Von hier weg schwenkt die Linie in einem Bogen in das Tal des Stumpfenbaches ein, nachdem der Zeitelbach und der sogenannte Naßgraben mit kleineren Brücken mit Beton-eisenüberbau überschritten wurden. Sie hält sich längs der Seite des Stumpfenbaches möglichst an der Grenze zwischen Wiese und Ackerland.

Nennenswerte Dämme und Einschnitte sind auf der Strecke bis Altomünster wegen der günstigen Geländeformationen nicht notwendig. Weiter gestattet das sanft ansteigende und gleichmäßig verlaufende Tal die Anwendung von nur geringen Steigungen und Krümmungen.

Auf dieser Strecke zwischen dem Weiler Deutenhofen und der Ortschaft Stumpfenbach ist ein Halteplatz vorgesehen. Bei km 23,8 erreicht die Trasse in 493 m Höhe ü. M. die Endstation Altomünster. Sie ist direkt am südlichen Ausgange des Marktes an der Distriktsstraße, die die Verbindung zwischen Altomünster und der Staatsstraße Dachau—Aichach herstellt, vorgesehen. Sie erhält eine den Verhältnissen entsprechende Ausstattung.

Die Bau- und Betriebseinrichtungskosten dieser Bahnstrecke sollen ohne die von den Gemeinden zu tragenden Grunderwerbskosten 1 624 698 Mark betragen. Die Einwände Indersdorfs zu dieser Streckenführung wurden in dem Antrag der Staatsregierung an den Prinzregenten Luitpold wohl erwähnt, aber nicht berücksichtigt, da letztlich die Baufirma Sager & Woerner aus wirtschaftlichen Erwägungen und Renditedenken der direkten Linie Dachau—Altomünster den Vorzug gab. Schon zwei Tage später genehmigte Prinzregent Luitpold die Erteilung der Konzession, die am 16. März 1900 an Sager & Woerner mit der Auflage, innerhalb von zwei Jahren nach Genehmigung der Detailpläne die Bahn in Betrieb zu nehmen, erteilt wird.

Wirtschaftskrise verbindet den Bahnbau

Nachdem die Baufirma die hart umkämpfte und sehr umstrittene Konzession erhalten hat, wird es plötzlich sehr ruhig um den Bahnbau. Im Jahre 1901 werden von der Staatsregierung die Detailpläne genehmigt. Der Anfang der Bauarbeiten läßt aber weiter auf sich warten. 1902 teilen Sager & Woerner mit, daß sie aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage seien, die Bahn zu erbauen und zu betreiben. Eine wirtschaftliche Rezession in den Jahren

1901 und 1902 machte es der Deutschen Bank, die den Bahnbau finanzieren sollte, unmöglich, die Bereitstellung der benötigten Geldmittel unter den gegebenen Verhältnissen ohne die Leistung einer Garantie seitens der Interessenten der Bahn vorzunehmen. Die Interessenten waren aber außerstande, die geforderte Garantie (Verzinsung und Ertrag) zu leisten. Daraufhin erklärt sich die Baufirma bereit, die Konzession zurückzugeben, um den Weg freizumachen, damit der Bau und Betrieb der Bahn seitens der Kgl. Eisenbahnverwaltung durchgeführt werden kann. Zu dieser Zeit soll eine solche Lösung bei vielen Lokalbahnprojekten in Bayern angestrebt worden sein.

Mit dieser neuen Lage konfrontiert, beschließen in den Jahren 1902/03 auf Grund von Bürgerversammlungen die an der vorgesehenen Bahnstrecke Dachau—Altomünster liegenden Gemeinden, kostenlose Grundabtretungen zu Gunsten des bayrischen Staates, damit dieser jetzt die Lokalbahn erbaut.

Das Eisenbahnkomitee Dachau stellt erneut einen entsprechenden Antrag an die Staatsregierung. Interessanterweise lehnt aber jetzt die Generaldirektion der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen ein solches, vom Staat gebautes und betriebenes Lokalbahnprojekt mit der Begründung ab, daß die ausschließlich landwirtschaftliche Produktion der dortigen Gegend kaum in der Lage wäre, die Lokalbahn wirtschaftlich zu betreiben. Auch der Firma Sager & Woerner wäre ein solcher finanzieller Mißerfolg nicht erspart geblieben, wenn nicht die angeblich beabsichtigt gewesene industrielle Verwertung der Bodenprodukte, wie Lehm, Sand und Quarz im größeren Umfange hätte durchgeführt werden können, was bei der damaligen schlechten Wirtschaftslage ziemlich aussichtslos erschien. Da es ferner Aufgabe des Staates sei, besonders bei staatlichen Bahnbauten die Interessen der beteiligten Bevölkerung möglichst gleichmäßig zu wahren, müßten vorher eingehende Untersuchungen darüber durchzuführen sein, ob nicht das konkurrierende Projekt einer Lokalbahn von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster bauwürdiger sei. Hierzu seien umfangreiche, zeitraubende wirtschaftliche Untersuchungen und Rentabilitätsberechnungen notwendig, die erst für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt werden könnten.

Nun standen Gemeinden und Bevölkerung wieder ganz am Anfang des Projektes der so sehnlichst erwarteten Bahnverbindung von Dachau nach Altomünster.

Das Eisenbahnkomitee von Dachau — jetzt mit Anton Mayerbacher als Vorstand an der Spitze — läßt sich aber nicht durch den ablehnenden Bescheid der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, die Lokalbahn wunschgemäß in staatlicher Regie zu erbauen und zu betreiben, entmutigen. Am 27. Juni 1903 ergeht erneut eine längere und sehr ausführliche Eingabe »betreff Ausführung der projektierten Lokalbahn Dachau—Altomünster durch den Staat und Aufnahme einer diesbezüglichen Kreditforderung in den nächsten Lokalbahnentwurf« an das Kgl. Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren. Sie ist neben den Komiteemitgliedern auch von den Bürgermeistern der die Strecke berührenden Anliegergemeinden mit unterzeichnet. Auch in dieser Eingabe wurde immer noch die direkte

Streckenführung von Schwabhausen über Oberroth nach Kleinberghofen — ohne Anbindung von Indersdorf — verfolgt.

Die Lokalbahnvorlage

In Bayern wurden zu dieser Zeit alle von Städten, Gemeinden oder der Bevölkerung gewünschten Lokalbahnprojekte im Abstand von einigen Jahren in einem LokalbahnGesetzentwurf — der sog. Lokalbahnvorlage — zusammengefaßt und nach entsprechenden Stellungnahmen durch die Regierung und der Staatseisenbahnen dem Landtag zur Beschlußfassung vorgelegt. Allein aus der Zahl der gewünschten Lokalbahnstrecken — fast 100 Stück im Gesetzentwurf für 1904 — ist klar zu erkennen, daß der Wunsch der Bevölkerung in den Landgebieten nach guten und schnellen Verkehrsverbindungen in die nahen Bezirks-, Kreis- und Marktstädte, verbunden mit Anschlüssen zur Landeshauptstadt München, damals wie heute Abgeordnete und Gesetzgeber stark beschäftigte.

Kurz vor der eben geschilderten Eingabe des Eisenbahnkomitees Dachau beschließt am 15. Juni 1903 der Markt-gemeindeausschuß Altomünster, nur dem Projekt der direkten Bahnlinie Dachau—Altomünster und nicht einem Projekt von Röhrmoos über Indersdorf nach Altomünster seine Zustimmung zu geben.

Die Antwort des Staatsministeriums auf diese Eingabe ergibt keine Änderung des Standpunktes. Die Gründe der bisherigen Ablehnung werden wiederholt und erweitert: Das der Firma Sager & Woerner genehmigte Projekt sei den Interessen eines Privatunternehmens und den Wünschen der Interessenten für eine Bahnlinie von Dachau nach Altomünster angepaßt; der jetzt erstrebte Anschluß Altomünsters an das Staatsbahnnetz durch die Erbauung einer staatlichen Lokalbahn mache es notwendig, für die Wahl der Linienführung und des Anschlußpunktes an die Hauptbahnstrecke München—Ingolstadt nun die Interessen des gesamten Verkehrsgebietes neben der Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in Betracht zu ziehen; die entsprechenden Untersuchungen, möglichen Umprojektierungen, technischen Überprüfungen und vergleichenden Untersuchungen der Bauwürdigkeit und Rentabilität beider Strecken (Dachau—Altomünster und Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster) könnten nicht mehr zeitlich so abgeschlossen werden, daß bis zur Fertigstellung des nächsten LokalbahnGesetzentwurfes volle Klarheit geschaffen und eine endgültige Stellungnahme möglich wäre.

Indersdorf bemüht sich erneut um die Trasse Röhrmoos—Altomünster

Das Eisenbahnkomitee Indersdorf legt sich in dieser Zeit der Eingaben, Argumente und Gegenargumente ein Jahr Pause auf, um aber dann Ende Juni 1904 in einem ebenfalls sehr langen und ausführlichen Brief die Staatsregierung zu bitten, das von ihm verfolgte Bahnprojekt Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster auch in staatlicher Regie zu erbauen und zu betreiben. Als Begründung für diese Streckenführung werden die schon bekannten Gründe er-

neut aufgeführt: Kürzere Linienführung in baulich günstigerem Gelände durch eine stärker bevölkerte Gegend und die Schädigung der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Gebietes um Indersdorf, wenn die Linie Dachau—Erdweg—Altomünster gebaut wird. Die Märkte Dachau und Altomünster hätten durch diese Linienführung keine Nachteile. Zum ersten Male tauchen hier in dieser Eingabe direkte verkehrspolitische und verkehrstechnische Argumente auf und zwar in der Weise, daß Altomünster über Indersdorf und Röhrmoos schneller an die Hauptbahnstrecke mit ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit gelangt und dadurch die Fahrzeit von Altomünster nach München ebenso schnell sei wie die über Dachau. Seit Bestehen der Bahnstrecke München—Ingolstadt habe Altomünster immer seinen Bahnanschluß in Röhrmoos gehabt. (Hierunter ist die Abwicklung des Frachtenverkehrs zu verstehen.) Wäre eine andere Verbindung günstiger, so hätte man es sicher längst geändert, umso mehr als von Dachau nach Schwabhausen ein Omnibus verkehrt und die Staatsstraße von Dachau nach Aichach nahe an Altomünster vorbeiführt. Die damals schon verkehrenden Vorortzüge München—Dachau—München würden den Bewohnern von Altomünster doch nicht zugute kommen, da ja die Lokalbahnzüge sicher nur Anschluß an die Hauptzüge der Hauptbahnstrecke hätten und nicht an die Vorortzüge. Hier begibt man sich nun leider auf das Gebiet nicht beweisbarer Vermutungen und behauptet sogar noch, »daß Altomünster in Dachau nichts zu suchen hätte, da alle für Altomünster in Betracht kommenden Behörden ihren Sitz in Aichach und nicht in Dachau hätten«. Auch wird behauptet, daß für Dachau selbst kein Gewinn durch die Bahn entstehen würde, »da es eine viertel Stunde entfernt auf einem ziemlich hohen Hügel liegt und die meisten Kauflustigen wohl selten in Dachau Halt machen, um den Berg zu erklimmen und dann einzukaufen, wenn München so leicht erreichbar ist, das ungleich reichere Auswahl und nebenbei viel anderes Anlockendes bietet«. Ganz im Gegenteil würden manche, die jetzt mit Roß und Wagen aus der Umgebung nach Dachau kommen und diese dort einstellen und einkaufen, nach Erbauung der Bahn mit dieser aber gleich nach München weiterfahren. So wäre durch die neue Bahnlinie der Schaden für Dachau größer als der Nutzen. Dazu hätte Dachau ja längst eine Hauptbahnverbindung mit Vorortzügen nach München und somit kein Recht, wieder seine Wünsche in erster Linie berücksichtigt zu sehen. Wie man sieht, wird hier mit recht harten Bandagen um die Lokalbahnlinie gekämpft.

Der Landtagsabgeordnete Geiger setzt sich für Dachau ein

Was den erwähnten Vorortsverkehr nach München betrifft, so kann schon hier zu dieser Zeit im gewissen Sinne von einem Vorläufer des heutigen S-Bahn-Verkehrs gesprochen werden. Es bestand also schon vor mehr als 60 Jahren das Bedürfnis und die Möglichkeit, schnell und in relativ kurzen Zeitabständen nach München und zurück zu gelangen.

Ende 1904 bemüht sich um die Erbauung der Lokalbahn Dachau—Altomünster der damalige Landtagsabgeordnete, Oberstlandesgerichtsrat Josef Geiger mit einem Schreiben an den Verkehrsminister Ritter von Frauendorfer und bittet um eine Audienz. Die Zusammenkunft kommt bald zustande, und der Verkehrsminister räumt ein, daß 1. die Lokalbahnlinie Dachau—Altomünster bauwürdig sei und eine bessere Rendite als viele anderen Lokalbahnen verspreche; 2. das Projekt bereits in den letzten Gesetzentwurf aufgenommen worden wäre, wenn es sich nicht ursprünglich um ein von privater Seite gewünschtes Projekt gehandelt hätte; 3. die Interessenten ohne ihr Verschulden in die gegenwärtige mißliche Lage gekommen seien; 4. die Kgl. Staatsregierung beabsichtige, weitere Lokalbahnen zu bauen und zu diesem Zweck 1907 dem Landtag einen weiteren Gesetzentwurf vorzulegen, der die Lokalbahn Dachau—Altomünster enthalten werde, wenn seine Exzellenz, der Herr Verkehrsminister, zu dieser Zeit noch im Amte sei, und 5. obwohl das Konkurrenzprojekt Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster zu prüfen sei, doch jetzt schon angenommen werden könnte, daß die Linie Dachau—Altomünster den Vorzug erhalten werde. Trotz dieser ziemlich nichtssagenden und unverbindlichen Äußerungen des Verkehrsministers erhofft sich der Abgeordnete Geiger den baldigen Bau der Bahn und berichtet den beiden Lokalbahnkomitees von Dachau und Indersdorf über diesen Besuch bei Ritter von Frauendorfer. In einem sehr geschickt abgefaßten Schreiben bestätigt daraufhin das Lokalbahnkomitee Dachau—Altomünster dieses Gespräch mit Josef Geiger dem Verkehrsminister und legt ihm damit auf seine Äußerungen fest. 1906 empfiehlt der Magistrat der kgl. Haupt- und Residenzstadt München den Bau der Bahnlinie Dachau—Altomünster wegen der damit verbundenen besseren Erschließung der Landbezirke und der besseren Versorgung des Lebensmittelmarktes München, da die Bevölkerung der Landeshauptstadt stark und stetig zunehme. Im selben Jahre noch beschließen die an der projektierten Strecke liegenden Gemeinden erneut die kostenlose Grundabtretung für eine Neutrassierung der nunmehr staatlichen Lokalbahn von Dachau nach Altomünster. Nur Etzenhausen schließt sich diesem gemeinschaftlichen Entschluß nicht an, will aber einmalig 1 000 Mark an das Lokalbahnkomitee zahlen.

Auf Grund der vielen Bitten und Beschlüsse erbittet das Verkehrsministerium nunmehr von der Verwaltung der Staatseisenbahnen für folgende Streckenvarianten ausführliche Ertragsberechnungen: Variante 1 mit der Linienführung Dachau Bf., Dachau Markt (heute Stadt), Webling, Bachern, Schwabhausen, Oberroth, Walkertshofen, Erdweg-Eisenhofen, Kleinberghofen, Stumpfenbach und Altomünster; Variante 2 mit der Linienführung Röhrmoos, Häusern, Indersdorf, Arnbach, Erdweg-Eisenhofen und weiter wie Variante 1.

Indersdorf gibt nicht auf

Ende 1906 bittet das Lokalbahnkomitee Indersdorf mit einer Sammlung von 110 Unterschriften erneut um die von ihm gewünschte Bahnlinie von Röhrmoos über Inders-

dorf nach Altomünster. Besonders interessant ist die Anfang 1907 ausgesprochene Bitte um einen Bahnanschluß von Indersdorf seitens des Superiors Hiller vom Mutterhaus München des Ordens der Barmherzigen Schwestern des heiligen Vincenz von Paul, die in Indersdorf eine Erziehungs- und Rettungsanstalt betreiben, »da die Schwestern Lebensmittel en gros von auswärts beziehen, weil selbige in dem kleinen abgelegenen Markte Indersdorf teils nicht innerhalb der gewünschten Zeit oder unmöglich zu den mit den von den Großisten zugestandenen Preisen geliefert werden«.

Im Mai 1907 legt die Eisenbahnverwaltung dem Verkehrsministerium die gewünschten Ertragsberechnungen für die beiden Varianten vor. Danach ist die voraussichtliche Verzinsung der Baukosten bei der Linie Dachau—Altomünster 2,97 % und bei der Linie Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster 2,08 %. Bei Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und technischen Bedingungen wird nun der Linie Dachau—Altomünster der Vorzug gegeben.

Erst auf Grund dieser Ergebnisse verzichtet am 22. Juni 1907 die Marktgemeinde Indersdorf auf die bisher verfolgte Bahnlinie Röhrmoos—Altomünster, bittet aber gleichzeitig das Verkehrsministerium um die Erteilung der Konzession zur Projektierung einer Stichbahn nach Indersdorf, die ungefähr zwischen Schwabhausen und Erdweg von der geplanten Linie Dachau—Altomünster abzweigen soll und schlägt damit einen völlig neuen Weg ein, der letztlich zum Erfolg und zu der zweifellos kuriosen Linienführung der jetzigen Bahnstrecke von Dachau nach Altomünster führen wird. (Fortsetzung folgt)

Anschrift des Verfassers:

Ing. (grad.) für Papiertechnik Tony-Wolfgang Metternich, 8 München 50, Kunstmannstraße 29.

Baum im Sturm

An meiner Wiege sang
der rauhen Winde Chor,
und als ich wuchs,
zerbrachen sie
den jungen Wipfel,
doch reckten sich
zwei Äste gleich empor
und weh'n nun,
zweifach trotzend,
auf dem Gipfel.

Der Sturm zerknickte mir
der Zweige stolze Kränze,
den bricht er noch
und jenen reißt er nieder —
und dennoch:
morgenfröhlich treib' ich wieder
mein junges Grün
in jedem Lenze.

Hans Kofer