tochter Maria Ursula Pentenrieder hinterließ er vier Söhne, von denen Anton L. (? Förster in Schrobenhausen) die bäuerliche Linie zu Polln, Johann Sebastian L. jene zu Ampermoching, Johann Georg jene zu Pullhausen und Johann Cantius jene zu Günding begründete. Wie aus der folgenden Stammfolge zu ersehen ist, befindet sich der Hof zum Stölzl in Pullhausen noch heute im Besitz der Familie. (Schluß folgt)

Anmerkungen:

[1] Selbstverlag, Bamberg ca. 1910, S. 17.

[2] Dr. Gerhard Hanke und Frau Barbara Heller sei an dieser Stelle für die zur Verfügung gestellten Notizen gedankt. Auf diesen beruht die vorliegende Arbeit, hauptsächlich auf den Auszügen aus den Matrikeln von: Dießen, Mitterndorf, Pellheim, Rumeltshausen/Schwabhausen, Bergkirchen, Dachau, Ampermoching, München St. Peter. Es wurde ferner die Matrikel von Greiffenberg/Beuern und Augsburg Dom benützt, sowie die Stammtafeln im Schloßarchiv Harmating (StAO) A 5.

[3] Pankraz *Fried:* Herrschaftsgeschichte der Altbayerischen Landgerichte Dachau und Kranzberg. [Studien zur Bayerischen Verfassungs- und Sozialgeschichte Bd. 1] München 1962; *ders.:* Historischer Atlas von Bayern, Teil Altbayern H. 11/12: Die Landgerichte Dachau und Kranzberg. München 1958.

[4] Paul *Wescher:* Großkaufleute der Renaissance. o. J., S. 154.

[5] Georg *Ferchl:* Bayerische Behörden und Beamte 1550 bis 1804. Obb. Archiv 53 (1908).

[6] Ernst *Dorn:* Der Sang der Wittenberger Nachtigall in München. München 1917, S. 253.

[7] J. Johann *Schober:* Die Markt- und Seerichter zu Dießen a. A. Landsberger Geschichtsblätter 1906. StAO Ger.-Lit. Dießen Fasc. 696.

[8] Anton Heinz *Heindl:* Das Seerichterhaus in Dießen a. A. Lech-Isar-Land 1970, S. 108.

[9] Bericht der Hofkammer vom 23. 5. 1605 in Ger.-Lit. 696 (s. o.).

[10] Freundliche Mitteilung OStR. Klaus Jodeit in Lübeck.

[11] StAO Ger.-Lit. Marktl 2326, Fasc. 3.

[12] Obb. Archiv, Bd. 32, S. 261; Bd. 33, S. 171 und 207.

[13] StAO, HR I 380 Nr. 753; HR I 182 Nr. 9 L fol. 18 ff.

[14] Mitteilung Dr. Gerhard Hanke, StAO Br. Pr. Fasc. 1145 Nr. 79 Teil 3 Bl. 20 ff.; Br. Pr. Fasc. 1145 Nr. 83 S. 98'.

[15] Beiträge zur Geschichte der Münchner Brauerfamilie Sedlmayr, München o. J.

[16] StAO HR I 182 Nr. 91 fol. 22 ff.

[17] StAO Br. Pr. 1179, Nr. 53 fol. 42v ff.

[18] Hof- und Staats-Kalender.

Anschrift des Verfassers:
Niklas Frh. v. Schrenck-Notzing, 8121 Rößlberg, Post Wielenbach.

Die Lokalbahn Dachau—Altomünster

Ein Beitrag zu ihrer Entstehungsgeschichte

Von Tony-Wolfgang Metternich

(Fortsetzung)

Die Staatsregierung konnte sich indessen zur Erbauung dieser beiden Linien nicht entschließen, da der zu erwartende Verkehr die Kostspieligkeit eines besonderen Bahnbetriebes für die eine wie die andere Linienführung ohne Zweifel nicht rechtfertigen würde. Dagegen wurde der allgemeine Entwurf einer Lokalbahn von Dachau nach Altomünster dahingehend abgeändert und erweitert, daß die Errichtung eines Bahnhofes für Indersdorf möglich ist.

Neue Linienführung über Indersdorf

So entsteht der Plan einer völlig neuen Linienführung mit dem Einschluß von Indersdorf, also die heute noch für diese Bahn so typische Schleife in der Streckenführung über Indersdorf. Nach der neuen Planung soll der ursprünglich der Gemeinde Schwabhausen nahe gelegene Bahnhof Schwabhausen weiter entfernt in die Gemeindeflur Rumeltshausen verlegt werden. Das ruft mit einem Schreiben an das Verkehrsministerium den Gemeinderat von Schwabhausen auf den Plan. Danach soll die Gemeinde Rumeltshausen ursprünglich gegen die neue Linienführung gewesen sein, jetzt aber 1000 M Zuschuß zum Streckenbau zugesagt haben, falls die neue Station den Namen »Rumeltshausen« erhielte. Schwabhausen bietet jetzt dagegen 2000 M für den Stationsnamen »Schwabhausen« und will noch weitere 1000 M dazulegen, wenn der projektierte Bahnhof wieder näher nach Schwabhausen gelegt würde, »obwohl es um die Gemeindefinanzen schlecht stände, da der Schulhausneubau noch nicht ganz bezahlt sei«. Aus dieser Begebenheit sieht man deutlich, wie wichtig es den Gemeinden in dieser Zeit war, einen Bahnanschluß oder Bahnhof zu bekommen.

Im August 1907 erfolgt seitens der Staatseisenbahnen die Bitte an das Bezirksamt Dachau, die Geländeaufnahmen über Indersdorf unter Polizeischutz zu stellen. Die genauen Gründe hierfür sind nicht mehr zu ermitteln. Aus späteren Begebenheiten ist aber abzulesen, daß wahrscheinlich schon zu diesem Zeitpunkt bekannt war, daß die Vermessungen nicht glatt und ohne Ärgernisse vonstatten gingen.

Die Versammlung vom 19. Oktober 1907 in Dachau

Am 19. Oktober 1907 verhandelt die Eisenbahndirektion in einer groß angelegten Versammlung im Hörhammer-Saale zu Dachau mit den Lokalbahninteressenten, um diesen Aufschlüsse über die geplante Bahnführung, Art und Lage der in Aussicht genommenen Verkehrsstellen zu geben, diesbezügliche Anträge entgegenzunehmen und in Verhandlungen einzutreten, ob von den Interessenten die Verpflichtung zur kosten- und lastenfreien Bereitstellung des zum Bahnbau nötigen Grund und Bodens übernommen werde. Es erschienen zu dieser Versammlung seitens der K. Eisenbahndirektion München die Regierungsräte Beutel und Mutzenhard, ferner der K. Bezirksamtmann von Dachau, Regierungsrat Cottel, der Vertreter des K. Bezirksamtmannes von Aichach, Bezirksamtsassessor Löhe, der Vorsitzende des Lokalbahnkomitees, Mondrion, Direktor Kittelberger von der München-Dachauer Aktiengesellschaft für Maschinenpapierfabrikation, Graf Spreti als Mitglied des Distriktsausschusses Dachau und die Gemeindevertreter der am Bahnbau interessierten Gemeinden.

Nach Darlegung des Zweckes der Versammlung gab die Eisenbahndirektion München Gelegenheit, daß sich die Erschienenen aus den Plänen des vorliegenden Entwurfes einer Lokalbahn von Station Dachau über Indersdorf nach Altomünster über die Führung der Linie, Art und Lage der geplanten Verkehrsstellen eingehend informieren. Im folgenden wurde aus der Versammlung der Antrag gestellt, die Ortschaften Unter- und Oberbachern sowie Schwabhausen bei der Linienführung der Bahn besser zu berücksichtigen, da sonst die großen Quarz-, Sand- und Tonlager in Bachern nicht ausgenützt werden könnten und die große Ortschaft Schwabhausen vom Bahnverkehr ausgeschlossen würde. Wenn ohne Rücksicht auf diese Ortschaften die Bahnlinie gebaut würde, wäre die Wirtschaftlichkeit der gesamten Linie in Frage gestellt. Sämtliche Interessenten schließen sich dieser Auffassung an und bitten, die Linie über Bachern zu führen. Es wird daraufhin seitens der Vertreter der Direktion München in Aussicht gestellt, den Entwurf so zu ändern, daß die Linienführung über Bachern, dann östlich an Kirchholz vorbei mit Überquerung der Staatsstraße möglichst nahe bei Stetten und Schwabhausen und dann nördlich von Rumeltshausen in die neue Linie einmünden solle. Der Bahnhof von Bachern käme hiernach an die Stelle des allerersten Entwurfes der Firma Sager & Woerner und der Bahnhof von Schwabhausen an die Staatsstraße zwischen Kirchholz und Rumeltshausen zu liegen. Auf Grund dieser Zusicherung erklärte man sich mit der Bahnführung allseits einverstanden, erst später machte die Gemeinde Schwabhausen erheblichen Einspruch geltend.

Der Bürgermeister von Dachau wünschte einen Bahnhof bei km 1,3. Diesem Wunsche wurde nicht entsprochen. Es wurde lediglich ein Haltepunkt vorgesehen (Dachau Markt, heute Dachau Stadt). Die von der Bahnlinie berührten Gemeinden sagten zu, die Kosten für die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufahrt- und Ladestraßen zu übernehmen. Sie gestatteten die unentgeltliche Entnahme von Bahnmaterialien aus dem seitlich der Bahn liegenden Gemeindeland. Als unverbindliche Grunderwerbungskosten wurden etwa 160 000 M genannt. Die erschienenen Gemeindevertreter sagten zur Deckung dieser Kosten, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung durch die Gemeindeversammlungen, folgende Beträge zu:

Die Gemeinde Dachau tritt den zum Bahnbau notwendigen Grund und Boden unentgeltlich ab, ein weiterer Zuschuß wird angeregt. Die Gemeinde Etzenhausen gibt 1000 M, Gemeindegrund ist hier nicht vorhanden. Die Gemeinden Oberbachern und Schwabhausen treten den benötigten Grund und Boden kostenlos ab, Schwabhausen stellt dazu noch einen Zuschuß in Aussicht. Die Gemeinde Niederroth leistet einen Beitrag von 3000 M, Ried einen von 2500 M zusammen mit der kostenlosen Gemeindegrundabtretung. Die Gemeinde Arnbach sagt einen Zuschuß von 2000 M, Großberghofen 7207 M, Kleinberghofen 2000 M, Stumpfenbach 3000 M und Indersdorf 20 000 M zu. Die Gemeinde Altomünster will Grund und Boden unentgeltlich abtreten und stellt einen weiteren Zuschuß in Aussicht. Für die Deckung des wirklichen Gesamtaufwandes für die Grunderwerbungen werden gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung gemeinsam die Gemeinden Dachau, Indersdorf, Altomünster und Oberbachern haften. Weitere Beiträge zur Deckung der Grunderwerbungskosten stehen in Aussicht seitens der Distriktsgemeinden Dachau und Aichach, weiter von den Gemeinden Rumeltshausen, Frauenhofen, Eisenhofen, Hirtlbach, Puchschlagen, Oberroth und Oberzeitlbach. Die Papierfabrik Dachau will einen Beitrag von 20 000 M leisten.

Mit dem Ergebnis dieser Versammlung sind alle Seiten zufrieden und man kann sagen, daß damit die Verwirklichung der Lokalbahnlinie ein gutes Stück näher rückte. Auch die Aufnahme des Projektes in den im November 1907 dem Landtag vorzulegenden Lokalbahngesetzentwurf war jetzt gesichert.

Der Entwurf für das Lokalbahngesetz

Zu diesem Gesetzentwurf legt die Verwaltung der Staatseisenbahnen dem Verkehrsministerium einen neuen Streckenentwurf vor, der die Wünsche Schwabhausens, den Bahnhof näher an den Ort zu legen, in gewissem Maße berücksichtigt. Nach dem Entwurf sind die Bauarbeiten der geplanten Strecke Dachau—Indersdorf—Altomünster mittleren Umfanges. Die gesamte zu bewegende Bodenmasse berechnet sich auf knapp 200 000 cbm. Die Bahneinschnitte decken nur zum Teil die Aufdämmungen. Es werden daher rund 50 000 cbm Aufschüttungsmaterial aus Gruben zu entnehmen sein. Die Bahnlinie bewegt sich im diluvialen Gebiet, so daß aus den Bahneinschnitten und Gruben meist sandiger und lehmiger Kies, zum Teil auch kiesiger Lehm und Ton zu fördern sein werden.

An größeren Kunstbauten müssen errichtet werden: Zwei Wegunterführungen, drei kleine Wegbrücken, eine Brücke über den Dachauer Mühlkanal, die Überbrückung der Glonn und noch acht weitere kleine Bahnbrücken.

Von der Lokalbahn wird ein ziemlich ausgedehntes Gebiet beeinflußt, das einen großen Teil der Bezirksämter Dachau und Aichach, sowie einen kleinen Teil des Bezirksamtes Friedberg umfaßt. Es ist begrenzt im Osten und Nordosten von dem Verkehrsgebiet der Hauptbahn München—Ingolstadt, südlich von dem der Hauptbahn München—Augsburg und westlich und nordwestlich von dem Verkehrsgebiet der Bahnlinie Augsburg—Ingolstadt. Staatliche Behörden sind im Verkehrsgebiet nicht vorhanden, dagegen bestehen in Indersdorf eine Erziehungsanstalt und in Altomünster eine gewerbliche Fortbildungsschule und eine Kinderbewahranstalt. Der Verkehr dieser Gegend wendet sich zu dieser Zeit in der Hauptsache den Bahnhöfen der Hauptbahnlinie München—Ingolstadt zu. An Straßen stehen die Staatsstraßen Dachau—Aichach und Dachau—Augsburg, ferner zahlreiche Distriktsstraßen und Ortsverbindungswege zur Verfügung. Da die Unterhaltung dieser Straßen wegen des Fehlens von geeigneten Straßenbaumaterialien in diesem Gebiet sehr teuer ist, wird die neue Bahn in dieser Hinsicht eine wesentliche Entlastung herbeiführen.

Die Bevölkerung betreibt vorwiegend Getreideanbau, Viehzucht und Milchwirtschaft und bringt nicht unerhebliche Mengen dieser Erzeugnisse zum Versand. Besonders

wird Getreide in größeren Mengen verschickt. Die Proviantämter der umliegenden Garnisonen sind ständige Abnehmer des in diesem Gebiet angebauten Roggens. Vieh und Milch wird jetzt schon zu einem großen Teil nach München gebracht und es besteht nach Erbauung der Lokalbahn die Aussicht eines größeren Absatzes in die Landeshauptstadt. Dadurch soll für München eine Erleichterung in der Lebensmittelbeschaffung eintreten. Die gewerbliche und industrielle Tätigkeit ist dagegen im Verkehrsgebiet nur schwach entwickelt und tritt gegenüber der landwirtschaftlichen Beschäftigung der Bevölkerung fast ganz zurück. Es sind wohl zahlreiche und ausgedehnte Lehm- und Quarzsandlager vorhanden, doch lohnt sich deren Ausbeutung wegen der zu großen Entfernung zu den derzeitig erreichbaren Bahnlinien nicht. In Stumpfenbach besteht eine größere Ziegelei und in Deutenhofen eine Holzstoffabrik.

Der Güterverkehr wird sich hauptsächlich erstrecken auf den Empfang von Kohlen, Baustoffen, Eisenwaren, Bier, Mehl, Dünge- und Futtermittel und auf den Versand von Getreide, Stroh, Heu, Vieh, Milch, Käse und Butter, sowie auf Holz aus den meist privaten Waldungen. Es sind zum Zeitpunkt der Planung wenig Anzeichen vorhanden, daß nach der Erbauung der Lokalbahn neue, bedeutendere Industrieunternehmen eröffnet werden, doch wird eine bessere Ausnützung der Lehm- und Quarzsandgruben erfolgen, da der Quarzsand zu Putz- und Streuzwecken vor allem in München Verwendung findet und damit eine größere Bedeutung als Massengut für die Lokalbahn erhalten wird.

Das Lokalbahngesetz wird verabschiedet

Im Jahre 1908 wird die Erbauung der Lokalbahnstrecke Dachau—Indersdorf—Altomünster als Lokalbahngesetz vom Landtag genehmigt. Damit ist der Bau nach Genehmigung der entsprechenden Mittel gesichert. Vorher mußte aber noch die ursprünglich mit der Erbauung der Bahn beauftragte Baufirma Sager & Woerner auf alle Rechte aus der Konzessionsurkunde vom 6. März 1900 verzichten und erhält ihre seinerzeit eingezahlte Kaution von 3600 M zurück.

Der Landtagsabgeordnete Geiger erfährt aber zwischenzeitlich, daß die Mittel für den Bau der Bahn erst so spät zur Verfügung gestellt werden können, daß mit einer Fertigstellung des Bahnbaues erst im Jahre 1914 gerechnet werden kann. Er wendet sich daher an den Verkehrsminister mit der Bitte, die Bahn wenigstens bis 1912 zu erbauen, da sie seit nunmehr 17 (!) Jahren im Gespräch und die Bevölkerung über den späten Fertigstellungstermin sehr bestürzt sei. Ein weiterer Grund zur schnelleren Bauabwicklung sei die schon in der letzten Landtagsperiode im Prinzip genehmigte Verlegung des Münchener Botanischen Gartens aus der Innenstadt nach Nymphenburg. Ein großer Teil des dafür benötigten Humus soll von Unterbachern bezogen werden. Diese Menge sei aber so groß, daß ein Versand nur mittels der Eisenbahn möglich sei, wobei der Transport über ein Jahr andauern soll. Die neue Bahnlinie sollte aber nicht wegen dieser Humustransporte nur stückweise zuerst bis Bachern, sondern gleich in ihrer ganzen Länge bis Altomünster gebaut werden.

Als Antwort erhält der Abgeordnete Geiger von der Staatseisenbahnverwaltung einen Baubetriebsplan mit folgenden Daten: Beginn der Bearbeitung des ausführlichen Entwurfes Herbst 1910, Baubeginn Herbst 1912, Eröffnung Herbst 1914, Teilabschnitt Dachau—Bachern soll wegen der Humusabfuhr bereits 1911 eröffnet werden. Eine Vorverlegung der Eröffnung der gesamten Strecke sei nur möglich, wenn leistungsfähige Großunternehmen die Entwurfsbearbeitung und Bauausführung zu einer annehmbaren Vergütung übernehmen würden. Da aber diese in Betracht kommenden Firmen bereits mit anderen Lokalbahnprojekten beschäftigt seien und dadurch auch technisches Personal der Staatseisenbahnverwaltung mit der Prüfung der Entwürfe und der Bauaufsicht festgelegt sei, kann die Vergebung der Arbeiten für die Lokalbahn nicht vor 1910 erfolgen.

Schwabhausen kämpft um einen näher gelegenen Bahnhof

Im Oktober 1909 wird der Bahnverwalter Georg Bayerl vom Verkehrsministerium mit den Vorarbeiten und Absteckungsarbeiten für die Bahnstrecke beauftragt. Auf Grund dieser Absteckungsarbeiten bemächtigte sich der Einwohnerschaft von Schwabhausen eine starke Erregung, da der projektierte Bahnhof doch nicht so nahe der Ortschaft lag, wie man es sich wünschte und auf Grund der vorausgegangenen Verhandlungen und Zusagen erhofft hatte. Die beabsichtigte Lage war zwischen Kirchholz und Rumeltshausen in der Nähe der neuen Sägewerksanlagen der Firma Trinkl & Lachner. Nach dem Bericht des Gemeinderates wurde gottlob nur durch den konservativen Geist der Bevölkerung jede ungebührliche Handlung gegen die Vermessungskommission vermieden. Vielleicht hatte man schon bei der seinerzeitigen Bitte, die Vermessungsarbeiten unter Polizeischutz zu stellen, damit gerechnet, daß die Bewohner des Dachauer Landes sich nicht so ohne weiteres mit der letztlich doch vom Verkehrsministerium bestimmten Linienführung einverstanden erklären würden.

So bittet Bürgermeister Burgmair, wie es schon 1907 Pfarrer Liebl von Schwabhausen getan hatte, erneut und sehr dringlich die Eisenbahndirektion München, um die weitere Näherrückung des Bahnhofs Schwabhausen an den Ort. Es wird jedoch eine erneute Änderung der Linienführung zugunsten des Bahnhofs Schwabhausen mit der Begründung abgelehnt, eine weitere Verlängerung der ohnehin schon übermäßig stark gewundenen Bahnlinie um 250—400 Meter sei mit Rücksicht auf den Betrieb und die Unterhaltung grundsätzlich zu vermeiden.

(Fortsetzung folgt)

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

IIId *Johann Cantius* L., * Stetten 20. 10. 1771, † Günding 1. 7. 1830, Huberbauer in Günding (ganzer Hof zur Hofmark Indersdorf gehörig); ∞ Mitterndorf 19. 5. 1795 *Maria Pläbst,* T. d. Joseph P., Huberbauer in G., u. d. Anna Näsl, * Günding 23. 10. 1768, † Günding 1. 5. 1825.

10 Kinder:

1. *Jacob* L. = IVd.
2. *Matthias* L., * Günding 6. 9. 1807, † Steinkirchen 13. 2. 1880, wohnhaft Steinkirchen Nr. 2.
3. *Johann Baptist* L., * Günding 8. 10. 1815, † Günding 18. 6. 1898, erheiratet das Mesneranwesen in Günding Nr. 22; ∞ Mitterndorf 10. 5. 1852 *Rosina Wurm,* T. d. Franz W., Schmied in Aich, u. d. Martina Trinkl, * Aich 23. 2. 1812, † 28. 12. 1879, Ww. n. Jacob Wechselberger, Mesner in G.

IVd *Jacob* L., * Günding 12. 5. 1798, † Günding 26. 6. 1857; Huberbauer in Günding Nr. 16; ∞ Mitterndorf 8. 1. 1839 *Ursula Fendt,* T. d. Andreas F., Wirt in Deutenhausen, u. d. Maria Heitmair, * Deutenhausen 12. 7. 1820, † Günding 18. 2. 1875, wverh. 29. 9. 1857 Johann Schallermayr, der nach ihrem Tode das Anwesen seiner Stieftochter Maria L. übergibt und sich mit der Witwe Apollonia Schallermayr, gb. Fendt, (* 12. 5. 1829) wiederverheiratet. 9 Kinder:

1. *Kreszentia* L., * Günding 17. 5. 1848, † Steinkirchen 16. 10. 1915; ∞ I. Steinkirchen 21. 11. 1871; Blasius *Reischl,* * 29. 3. 1846, † 2. 7. 1903, Blankbauer in Steinkirchen; ∞ II. Mitterndorf 19. 7. 1910 Joseph *Widmann.*
2. *Maria* L., * Günding 2. 12. 1852, † Günding 28. 6. 1878, erbt das Anwesen Günding Nr. 16 zum Huber; ∞ Mitterndorf 21. 9. 1875 Georg *Nottensteiner,* * Breitenau (Pf. Bergkirchen) 15. 5. 1854, † Günding 4. 1. 1906, wverh. 7. 12. 1878 Elisabeth Hainzinger.

Anschrift des Verfassers:
Niklas Frh. v. Schrenck-Notzing, 8121 Rößlberg, Post Wielenbach.

Die Lokalbahn Dachau-Altomünster

Ein Beitrag zu ihrer Entstehungsgeschichte

Von Tony-Wolfgang Metternich

(Fortsetzung)

Am 2. März 1910 verfügt aber gegen diese Auffassung das Verkehrsministerium eine Führung der Strecke, bei der der Bahnhof Schwabhausen 500 Meter näher an den Ort gerückt wird. Dort befindet er sich noch heute. Durch diese erneute Verlegung fühlt sich jetzt vor allem die Zimmerei Trinkl & Lachner von Oberbachern geschädigt, da sie im Hinblick auf die frühere Planung ein Dampfsägewerk an der Kreuzung der Staatsstraße München—Augsburg mit der Distriktsstraße Fürstenfeldbruck—Indersdorf errichtet hatte, dessen Lagerplatz nur 200 m vom projektierten Bahnhof bei Rumeltshausen liegt, jetzt aber eine größere Entfernung zum Bahnhof Schwabhausen hätte. Sie bittet um die Anlage des Bahnhofs nach der ursprünglichen Planung. Diese Bitte wird jedoch vom Verkehrsministerium abgelehnt.

Weiter weist im September 1910 das Gewerkschaftskartell Dachau die Eisenbahndirektion München darauf hin, daß in Dachau eine größere Zahl geübter Erdarbeiter zur Ausführung der Bauarbeiten bei tarifmäßiger Bezahlung abgestellt werden könnte. Zugleich wird darum gebeten, die Direktion solle derjenigen Baufirma, die mit der Bauausführung beauftragt wird, zur Auflage machen, die hier ortsansässige, ihre Steuern und Umlagen in Dachau entrichtende und sich darum vorzugsberechtigt glaubende Arbeiterschaft bei der Einstellung von Arbeitskräften in erster Linie zu berücksichtigen. Dieser Wunsch entsprach den damaligen Vorschriften für die Vergebung staatlicher Arbeiten.

Anstelle von Webling erhält Breitenau einen Haltepunkt

Das Lokalbahnkomitee Dachau-Altomünster bittet um die Verlegung des geplanten Haltepunktes Webling nach Breitenau bei km 4,15 mit der Begründung, daß Webling mit nur 11 Häusern und 76 Einwohnern eine geringere landwirtschaftliche Bedeutung habe und nahe am Markte Dachau gelegen sei, Breitenau dagegen 89 Einwohner zähle und das Pfarrdorf Pellheim, der Weiler Assenhausen und das Kirchdorf Günding dort Interesse an einem Haltepunkt habe. Drei große Bauern hätten in Erwartung eines Haltepunktes bei Breitenau bei den Wegeverhandlungen großes Entgegenkommen gezeigt. Die Gemeinde Oberbachern, zu der Breitenau gehört, hätte 19 000 M für Grunderwerbungskosten genehmigt, wohingegen Etzenhausen für Webling nur 1000 M zugesagt habe. Dieser Antrag wird von der Direktion München dem Verkehrsministerium vorgelegt, dem aber eine Verlegung des Haltepunktes Webling nach Breitenau nur wegen einer Wegeabkürzung von 1100 m aus verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht genügend nachgewiesen erschien. Es müßte daher erst festgestellt werden, ob die in dem gestellten Antrag noch angeführten Milchlieferungen wirklich nach München gingen und nicht doch in Dachau verbraucht würden. Eine Klärung dieser Frage sollte durch die Marktgemeindeverwaltung Dachau und das königl. Bezirksamt Dachau vorgenommen werden. Die Grundbesitzer von Breitenau erklärten sich bereit, den für die Verlegung benötigten Grund und Boden statt für 8 M nur für 6 M pro Dezimal abzutreten. Die amtlichen Erkundigungen über

den Weg der Weblinger und Breitenauer Milch ergeben indes, daß die Weiler Breitenau täglich 200 l und Ried 50 l Milch mit Fuhrwerken über Dachau nach München verschicken; Pullhausen spediert täglich 300 l Milch über Walpertshofen nach München, würde aber dann den Haltepunkt Breitenau für den Milchversand benutzen, ebenso Pellheim mit täglich 250 l Milch. Webling schickt jedoch wöchentlich nur 2 x 80 l Milch über Dachau nach München. Bei den Grunderwerbsverhandlungen zeigten in Webling vier größere Bauern kein Interesse an einem Haltepunkt und räumten auch keinen Nachlaß auf den von ihnen geforderten Preis von 10 M je Dezimal ein.

Die Eisenbahndirektion München lehnt zwei Haltepunkte in Webling und in Breitenau wegen der geringen Entfernung von nur 1100 Metern ab. Antragsgemäß genehmigt am 15. November 1910 das Verkehrsministerium wegen des starken Milchverkehrs die Verlegung des Haltepunktes Webling nach Breitenau. Nun sind natürlich die Einwohner von Webling unzufrieden und richten eine ausführlich begründete Bitte an das Verkehrsministerium, den Haltepunkt nicht zu verlegen, da das geschätzte Milchaufkommen für den Haltepunkt Breitenau doch nicht so hoch sei. Auch Schwabhausen greift in den »Milchkrieg« ein und erhebt gegen die Verlegung Einspruch mit der Behauptung, daß die Reisenden, vor allem aber die Einwohner von Schwabhausen und Niederroth, schon in Webling aussteigen würden, wenn sie in Dachau zu tun hätten, wobei ihnen dann zum Markte nicht nur ein näherer, sondern auch besserer Weg zur Verfügung stehen würde, zumal diese Leute mehr die Geschäfte und Wirtschaften in Dachau an der Augsburger Straße bevorzugten. Diese Argumente werden aber ganz richtig vom Verkehrsministerium als nicht stichhaltig abgelehnt, da der Weg vom geplanten Haltepunkt Dachau Markt viel kürzer als der von Webling sei. In diese mittlerweile grotesk anmutende Situation schalten sich dann noch die Gemeinden Oberbachern, Ried und Pullhausen ein, die Argumente für die Anlage des Haltepunktes in Breitenau beibringen.

Ungeachtet dieser Querelen und dauernden Petitionen an die Eisenbahndirektion München und das Verkehrsministerium werden die Bauarbeiten für die Bahnlinie in acht Zeitungen, darunter auch im Dachauer Volksboten und im Amperboten, der damals noch eine Zeitung war, ausgeschrieben. Die Arbeiten des 1. Bauloses werden nach Eröffnung der Angebote der Bauunternehmung Schramm & Krauß in München übertragen. Da in Niederroth der Bauer Johann Berthold zu große Entschädigungsansprüche bei einer Durchschneidung seines Grundbesitzes durch die Bahn stellt, wird die Linienführung hier noch einmal geringfügig geändert.

Zu dieser Zeit veröffentlicht Ludwig Thoma im 22. Heft der Halbmonatszeitschrift »März« eine treffende Satire über den Bau von Lokalbahnen, die dem Leser dieser Zeilen nicht vorenthalten sein soll:

Verkehr in Bayern

»Ich habe eine Karte von Oberbayern vor mir, und ich verfolge die spärlichen Linien, welche die Schienenwege darstellen.

Sie zeigen sofort die Eigentümlichkeit des bayerischen Verkehrs; er geht nicht durch, sondern er geht darum herum. Diese Eisenbahnen schneiden nicht lieblos die Gefilde auseinander, sondern umsäumen sie.

Da haben wir gleich die nächste Umgebung von München, fahren wir nördlich mit dem Finger bis Ingolstadt, dann herunter südwestlich nach Augsburg und machen einen Ruck scharf südöstlich nach München zurück.

Was innerhalb dieser Linien liegt, ist so ziemlich das reichste Land von Oberbayern: die Bezirksämter Dachau, Bruck, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und Pfaffenhofen mit etwa hundertfünfzigtausend Einwohnern, vielen tausend Hektaren Getreide- und Wiesenland, übersät mit Dörfern und stattlichen Einzelhöfen.

Der Mann mit dem bloß gesunden Menschenverstand sieht hier ein Eldorado und setzt in Gedanken allsogleich einen lebhaften Verkehr mit der großen Stadt München ins Werk; er belebt alle Straßen mit Leuten, die landwirtschaftliche Erzeugnisse zur Bahn bringen, er läßt Groß- und Kleinvieh verladen, Milch, Eier und Butter in Mengen einparkieren, er sieht Ziegeleien und Sägewerke erstehen, will die Wasserkräfte von Lech, Donau, Isar, Amper, Paar, Maisach und Glonn verwerten.

Der Bauer, dem ein reiches Absatzgebiet geöffnet ist, steigert seinen Ertrag der Wirtschaft, richtet sie nach den Bedürfnissen der Großstadt ein; er vermindert den wenig einträglichen Körnerbau und treibt in größerem Stile Viehzucht und so weiter, und München ist nicht mehr die teuerste Stadt des Deutschen Reiches.

So träumt sich der Kaufmann oder Techniker die Entwicklung des Verkehrs, aber er denkt und der Jurist lenkt. Der Jurist läßt die Bahnen, wie sie die Beschränktheit seiner Vorgänger gebaut hat; er weiß nicht, daß sich in fünfzig Jahren einiges geändert hat, zum Beispiel die Einwohnerzahl Münchens, und fährt rechts und links an den Produkten vorbei, nach denen fünfhunderttausend Konsumenten verlangen.

Der Verkehr der Hauptstadt mit dem reichen Vorlande ist heute ziemlich so wie vor hundert und zweihundert Jahren.

Wer auf der Dachauer, Augsburger oder Aichacher Straße fährt, begegnet an gewissen Tagen der Woche hochbeladenen Botenfuhrwerken, die dreißig Kilometer und weiter fahren, um das, was zwei Pferde ziehen können, nach München zu bringen.

Die Plache wölbt sich über Kisten und Fässern, und hinten baumeln ein Paar abgestochene Lämmer hin und her. So versorgt das Land die Stadt mit Nahrungsmitteln.

Der Verkehr mit Großvieh ist natürlich aufs äußerste beschränkt; über eine bestimmte Entfernung hinaus treibt man es nicht zur Bahn, und so konnten wir heuer die erfreuliche Tatsache wahrnehmen, daß der Viehstand fast nirgends gestiegen, in den meisten Gemeinden der gleiche geblieben und nicht selten sogar zurückgegangen ist.

Einer hohen Regierung, die zurzeit bei allen Bezirksämtern umfrägt, wie der Fleischnot zu steuern sei, will ich herzensgütig das Mittel verraten. Sie sorge dafür, daß alle Juristen aus den Verkehrsangelegenheiten hinausgeschmissen werden, und sie lasse Leute, die rechnen können, ans

Ruder kommen; die werden dann das System der Sackbahnen, Zweigbahnen, Kleinbahnen, Lokalbahnen abschaffen, eine Linie in Gottes Namen mit der anderen verbinden und so das Land nicht zerschneiden, trennen und absondern, sondern zusammenschließen.

Was gehen nur jetzt von den Hauptlinien für merkwürdig angelegte Seitenbahnen ab!

Von der Ingolstädter Strecke eine nach Wolnzach—Mainburg; mitten in der reichen Hollerdau bleibt sie stecken, aber fünfundzwanzig Kilometer östlich von Mainburg ist eine andere Sackbahn in Rottenburg kläglich verendet, welche von der Landshuter Linie ausgeschickt wird.

Rundum ist reiches, gutbevölkertes Land mit Getreide- und Hopfenbau, und wenn zum Beispiel eine richtige Vollbahn über Wolnzach durch bis Neufahrn und von Landshut durch bis Abensberg ginge, so wäre hier ein gesegnetes Stück Ober- und Niederbayern erst aufgeschlossen. In der Schweiz hätte man das trotz der größten Terrainhindernisse längst getan, in Österreich auch, in Preußen selbstverständlich, aber in unserem Eldorado der Pandektenschnüffler legt man nur Lokalbahnen nach Amtssitzen oder Pfarrämtern, wo Abgeordnete wohnen.

Der verflossene Minister Crailsheim hat dieses lächerliche System ausgebildet — er nannte die Seitenbahnen »die Saugadern des Verkehrs« — und sein ehemaliger Beirat, Herr von Frauendorfer, führt es weiter.

Gerade in dem München zunächst liegenden Vorlande erleben wir jetzt wieder den Beweis, wie weit ausschauend seine Verwaltung ist.

Seit Jahrzehnten verlangen die zwischen Dachau und Aichach gelegenen Gemeinden eine Bahn; die Leute sehen nicht ein, warum sie vom Münchener Markte abgedrängt bleiben sollen, und sie wissen, daß ein guter Anschluß für die Stadt wie für das Land von außerordentlichem Nutzen wäre.

Vor zwei Jahren hat sich das Ministerium endlich herbeigelassen, von Dachau bis Altomünster eine Bahn zu bauen, wiederum eine Crailsheimsche »Saugader«. Statt frischweg eine Vollbahn bis Aichach zu legen, die nach allen Seiten hin hundertfältigen Nutzen spenden könnte, legt sie eine zwanzig Kilometer lange Zweigbahn, die für München gänzlich bedeutungslos ist, bloß Geld kostet und nichts nützt. Und wie hat man das Projekt ausgearbeitet!

Von Dachau könnte die Linie ohne Schwierigkeiten in ziemlich gerader Linie nach Altomünster geleitet werden. Allein da liegt östlich seitab das Kloster Indersdorf, in dem ein vielvermögender geistlicher Herr sitzt, und der hat sich's vorgenommen, daß ihm die Sackbahn vor die Haustüre fahren muß, obwohl er bislang nur ein paar Kilometer zur Station Röhrmoos der Ingolstädter Linie zu gehen oder zu fahren hatte.

Seine Wünsche werden selbstverständlich berücksichtigt; man legt in einer kaum 3 Kilometer breiten Talmulde die Schienen nach Indersdorf und wieder zurück und lenkt dann erst gemütlich zum Ziele ein.

Aber das ist nur ein Beispiel aus vielen. Wir haben im Königreiche eine hübsche Anzahl solcher Gefälligkeitsbahnen, ja man kann ohne Übertreibung sagen, daß seit Jahrzehnten keine Vollbahn mehr von der Regierung angelegt worden ist, während sie kleine Seitenlinien, bald diesem, bald jenem Abgeordneten für seine Wähler gebaut hat.

Hierin findet man auch die Erklärung für die seltsame Tatsache, daß allein in Bayern die Bahn keine Überschüsse bringt, während sie anderwärts große Summen abwirft.

Die Einsicht der Verkehrsverwaltung läßt sich erkennen aus der Art, wie sie die Zufahrtswege zum bayerischen Gebirge angelegt hat. Die einträglichsten Bahnen zu Fremdenorten waren oder sind in den Händen von privaten Gesellschaften.

Der Staat hat zum Beispiel vor Jahrzehnten die Linie München—Weilheim fertiggestellt, nach langen Jahren rückte er 25 Kilometer weiter bis Murnau vor, und da blieb er stehen.

Daß erst von da weg sich ein großer Personenverkehr ins Werdenfelser Land, nach Garmisch, Partenkirchen, Oberammergau, nach Mittenwald, Ehrwald und so weiter entwickeln konnte, haben diese — milde gesagt — Juristen nicht begriffen.

Eine private Gesellschaft baute dann kurz vor dem Passionsspiel von 1890 die Bahn Murnau—Garmisch und schöpfte schon im ersten Jahre den Rahm ab.

Achtzehn Jahre lang brachte die Linie den Aktionären große Dividenden, und als die bayerische Regierung von Österreich darauf hingewiesen wurde, daß der nächste Weg nach Insbruck—Brenner—Italien eben über Garmisch und Mittenwald führe, mußte sie jener Gesellschaft die Bahn um eine Riesensumme abkaufen und dabei vollständig neu anlegen, weil der Unterbau für Schnellzüge zu schwach war und auf anderes Terrain geführt werden mußte.

In der gleichen Zeit, als die Verwaltung dieses schlechte Geschäft abschloß, wurde ihr ein sehr gutes angeboten. Sie konnte die Bahn von Murnau nach Oberammergau um einen Preis erwerben, der nicht mehr betrug als den Wert des rollenden Materials.

Das Eisenbahnministerium lehnte ab und überließ die Linie wieder der Lokalbahnaktiengesellschaft, die denn auch schon im Oktober 1910 durch den Besuch der Passionsspiele die Kaufsumme bei Heller und Pfennig hereingebracht hatte.

Die 12 Kilometer lange Bahn von Schaftlach nach Tegernsee, welche einen jährlichen Reingewinn bis zu 110 000 Mark abwirft, gehört natürlich auch Privaten.

Die Bahn in das von allen Naturfreunden gebenedeite Isartal mußte von jener findigen Gesellschaft angelegt werden, und eine Linie, die, entlang des bayerischen Gebirges von Ost nach West führend, die Fremden im Lande haltend, die schönen Orte zusammenschließen könnte, wird wohl erst dann ins Auge gefaßt werden, wenn kein Jurist mehr über Saugbahnen nachzudenken hat.

Ich kann hier nicht allzu ausführlich werden und muß meinen Spaziergang durch das verkehrsreiche Oberbayern beenden, obwohl der nördliche Chiemgau ebenso wie das Traunsteiner- und das Salzachgebiet zu guten Betrachtungen anregen könnten. Aber vielleicht meldet sich hier einmal ein Fachmann zum Worte und beweist uns mit Zahlen, wie schwer gegen den Wohlstand des Landes und die Lebensführung in der Hauptstadt gesündigt wird.«

Der Haltepunkt Webling hält die Gemüter weiter in Spannung, denn die Bewohner von Mitterndorf und auch der Magistrat von Dachau sprechen sich erneut für einen Haltepunkt bei Webling aus, da es für das geschäftliche Interesse der Dachauer Einwohnerschaft von Vorteil sei. Es werden für diese Lösung allein in Dachau 140 Unterschriften gesammelt. Verkehrsminister von Frauendorfer bleibt aber bei seiner Entscheidung, den Haltepunkt nach Breitenau zu verlegen.

Das Verkehrsministerium bekommt aber immer noch keine Ruhe. Nun bittet die Gemeindeverwaltung Großberghofen, den geplanten Bahnhof Eisenhofen nach Erdweg in dessen Gemeindeflur zu verlegen. Erdweg sei seit urvordenklichen Zeiten ein Verkehrsknotenpunkt gewesen und so dürfte es recht und billig sein, wenn mit dem neuen Verkehrsmittel diesem Orte seine bisherige Bedeutung erhalten und gefördert würde. Erdweg habe ein bedeutendes Hinterland mit größeren Ökonomie- und Waldbesitzern als Eisenhofen. Auch die Straßen von Unterweikertshofen und Sittenbach seien nach Erdweg besser als nach Eisenhofen. Der Verein Volkswohl in München habe am Petersberg ein Ökonomieanwesen erworben zur Errichtung einer Heil- und Pflegeanstalt und wäre bestimmt nicht von der Nähe eines Bahnhofes mit seinen Rangiermanövern erbaut. Dann kommt wieder das liebe Geld: Großberghofen habe sich zu einem bedeutend größeren Zuschuß zu den Grunderwerbungskosten als Eisenhofen entschlossen.

Beginn des Bahnbaues

Fast unbemerkt und ohne großes Aufheben wird trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse Ende 1910 - Anfang 1911 mit dem ersten Bauabschnitt durch die Firma Schramm & Kraus begonnen. Zuerst wird die Streckenplanung oder der Unterbau durch Erdbewegungen und die Herstellung von Geländeeinschnitten und Dämmen mittels kleiner Loren auf Schmalspurgeleisen hergestellt. Dann folgen als Oberbau Schotter, Schwellen und Schienen für das Normalspurgleis. Ende Januar 1911 liegen die Feldbahngleise bis Bachern und die Verlegung des Hauptgleises hat bereits begonnen. Der nun folgende Oberbau wird bis Webling durch die Betriebssektion Dachau der Staatseisenbahnverwaltung, dann weiter bis Bachern durch das Königliche Eisenbahn-Bataillon hergestellt. Der Einsatz von Soldaten beim Bahnbau führt in der Presse zu scharfen Angriffen gegen diese Praxis, da das schon vom Steuerzahler teuer bezahlte Militär diesen nun auch noch die Arbeitsplätze wegnähme. Als Endtermin für die Herstellung des Unterbaues bis Bachern war der Baufirma der 1. März 1911 genannt worden.

Durch einen Dammrutsch in der Nähe des heutigen Waldfriedhofes Dachau entstand eine Senkung. Dadurch mußte auf einer Strecke von fast einem Kilometer der Bahndamm um einen Meter höher gelegt werden, was eine Verzögerung der Unterbauarbeiten zur Folge hatte. Dadurch verzögert sich auch der Beginn der Aufnahme der Humustransporte von Bachern nach Nymphenburg voraussichtlich auf den 1. Juni 1911. Als Termin für die Grunderwerbungsverhandlungen für den Bauabschnitt Bachern—Indersdorf wurde der Februar 1911 in Aussicht genommen.

Im März 1911 stellt ein Rechtsanwalt Gleich aus Dachau nochmals in Namen einiger Bürger der Marktgemeinde Dachau sowie der Ortschaften Mitterndorf und Udlding einen Antrag an das Verkehrsministerium, doch eine Halte- oder Bedarfshaltestelle Webling einzurichten. Dieses Begehren wird aber vom Verkehrsministerium mit den schon hinlänglich bekannten Argumenten zugunsten der Haltestelle Breitenau abgelehnt.

Im April 1911 sind die Unterbauarbeiten für die Trasse der Lokalbahn fast bis Bachern fortgeschritten, und die Eisenbahndirektion München legt dem Verkehrsministerium einen baureifen Entwurf der weiteren Trassierung von Bachern nach Schwabhausen zur beschleunigten Genehmigung vor, da sonst die Baufirma Krauss & Schramm die Arbeiten unterbrechen und Arbeiter entlassen müsse. Die Genehmigung erfolgt auf dem Fuße und damit auch der Baubeginn dieses Streckenabschnittes. Die Schmalspur-Arbeitsgleise erreichen schon Ende April die Wasserscheide zwischen Amper und Glonn und damit den höchsten Punkt der Bahnstrecke. Die kleinen Schmalspurlokomotiven, im Volksmund liebevoll »Bockerl« genannt, haben schon ihre schwere Last, die Steigung von Bachern in Richtung Schwabhausen zu befahren, oft gelingt es erst nach mehrmaligen Anfahren, einen schwer beladenen Zug kleiner Kipploren in Bewegung zu setzen. Dies ist dann stets eine Belustigung für die oft beträchtliche Zahl von Zuschauern, die der Bahnbau anlockt. Auf der Wasserscheide befindet sich ein tiefer Einschnitt. Zur Auffüllung der Talmulden und der Planierung des Bahnhofsgeländes Schwabhausen mußten 20 000 cbm Erde bewegt werden.

Inzwischen wird das Teilstreckenprojekt Schwabhausen seitens der Eisenbahnverwaltung und des Verkehrsministeriums mit Hochdruck bearbeitet, denn man möchte noch bis Ende 1911 Indersdorf erreichen, vorausgesetzt, daß die Grunderwerbungsverhandlungen keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten bereiten.

Die Schienen werden von Dachau bis Bachern verlegt

In der Frühe des 25. April 1911 ertönt in Dachau fröhliche Marschmusik. Eine Kompagnie von 130 Soldaten des kgl. Eisenbahnbataillons trifft ein und macht Quartier im Unterbräu. Schon am Nachmittag beginnen die Soldaten, von Dachau aus die Normalspurgleise der Lokalbahn in Richtung Bachern zu verlegen. Die Firma Moll aus München trifft zur gleichen Zeit Anstalten, die geplante Ladestelle für die Humustransporte nach Nymphenburg an der Haltestelle Bachern zu errichten.

Nun stellt die Gemeinde Kreuzholzhausen an die Eisenbahndirektion München einen Antrag, an der Straße Puchschlagen—Stetten eine zusätzliche Haltestelle einzurichten, um den Bewohnern von Kreuzholzhausen, Puchschlagen, Machtenstein und der Einödhöfe Rennhof und Grubhof einen besseren und kürzeren Bahnanschluß zu gewährleisten. Die Eisenbahndirektion lehnt diese Bitten aber mit der Begründung ab, daß kein allgemeines Verkehrsbedürfnis für eine Haltestelle an diesem Punkte bestehe und eine Anhäufung von weiteren Halten die schon jetzt lange Fahrzeit nach Altomünster weiter verlängere, zumal dieser

geplante Haltepunkt nur 600 m von der Station Bachern entfernt und dazu noch in einer Steigung zu liegen käme.

Die Verlegung des Normalspurgleises geht sehr schnell voran. Die Organisation der durch das Militär ausgeführten Arbeiten soll bestens gewesen sein. Am 12. Mai 1911 wird Bachern erreicht. Die Kinder aus den umliegenden Ortschaften haben natürlich auch ihren Spaß am Bahnbau. Verlockend ist der »Rollwagensport«. In unbewachten Augenblicken fahren sie mit den kleinen Kipploren jede nur mögliche Steigung hinab. Manchmal sollen sie dabei Geschwindigkeiten erreicht haben, die wohl die zukünftigen Lokalbahnzüge kaum erreichen dürften.

Am 22. Mai trifft der erste mit Baumaterial für die Baufirma Moll bestimmte Güterzug in Bachern ein. Am 25. Mai ziehen die Soldaten des kgl. Eisenbahnbataillons nach Verlegung der Schienen bis Bachern aus Dachau wieder ab. Die Gemeinde Bachern bedankte sich bei ihnen mit Freibier.

Der Humustransport für den neuen Botanischen Garten in München

Die Vorbereitungen zum Abtransport des Humus vom Eschberg bei Bachern zum neuen kgl. Botanischen Garten bei Nymphenburg, der am 1. Juni 1911 hätte beginnen sollen, nehmen mehr Zeit in Anspruch, als ursprünglich vorgesehen war. Zur Verladung dieser Erde mußte im Bahnhof Bachern ein 6 m hohes Dammstück mit einem ebenso hohen Ladegerüst von 150 m Länge errichtet werden. Aber am 16. Juni fuhren dann die ersten Humuszüge über Dachau—Laim—Moosach nach Nymphenburg. Interessant war die Verladung der Humuserde: Etwa 20 m über dem Bahnhof Bachern schlängelte sich ein »Bockerl« mit 30 bis 40 kleinen Kipploren durch die Felder am Kamm des Hügelzuges zwischen Unter- und Oberbachern fast bis zum letztgenannten Ort hin, um hier mittels einer Spitzkehre und scharfen Kurve das hohe Ladegerüst zu erreichen, von wo aus der Inhalt der Kipploren in die am Fuße des Gerüstes stehenden großen Eisenbahnwaggons geschüttet wird. So werden jeden Tag vier Humuszüge mit 500 cbm Erde abgefertigt.

Ende Juni 1911 werden in den Gasthöfen Brummer in Niederroth und Fuchsbichler in Indersdorf Grunderwerbungsverhandlungen zwischen der Eisenbahndirektion München und den Grundstückseigentümern abgehalten. Bis auf erhöhte Forderungen von drei Grundbesitzern aus Niederroth verliefen diese Verhandlungen reibungslos. Hier drohen nun Enteignungsverfahren. Die bezahlten Grundstückspreise bewegten sich bei 5 bis 6 Mark pro Dezimal und bei Bewirtschaftungserschwerungen durch Geländedurchschneidungen bei 2 Mark pro Dezimal. Auch die recht schwierigen Grundstücksverhandlungen mit Einwohnern der Gemeinde Karpfhofen konnten Anfang Juli zu Ende geführt werden. Diese Gemeinde wird praktisch von der Bahn durchschnitten. Die Grundstückseigentümer haben hier nur kleineren Grundbesitz und Ersatzkäufe sind nicht möglich. So steigen hier die Grundstückspreise auf 6 bis 7 Mark pro Dezimal, in Einzelfällen sogar auf 10 Mark.

Im »Amper-Bote« wird das harte Los der Eisenbahnerbauer mit folgenden Zeilen geschildert:

D' Eisenbahner-Buam

»D' Eisenbahna-Buam san kreuzbrave Leut,
ham sie koa Geld, hams andere Leut.
Ja, Ja, Ja, frisch auf zur Eisenbahn!«

Das ist der Refrain des vielbekannten und vielstrophigen Eisenbahnerliedes, das alle Abende aus der romantisch gelegenen Kantine droben auf der Wasserscheide zwischen Bachern und Puchschlagen in oftmaliger, aber jedesmal völlig unveränderter Auflage erklingt. Und man kann sich in der Tat mit diesen stämmigen Gestalten freuen, wenn sie am Abende, nachdem das Bockerl mit einem langen Pfiff den Feierabend verkündet hat, nach schwerem Tagewerke, den Schweiß auf der Stirne, im Gesicht tief gebräunt, aus dem tiefen Einschnitte steigen und dabei keine Spur von Müdigkeit und Verstimmung zeigen, wohl aber jederzeit ein fröhliches Lied oder heiteres Wort in der Kehle haben. »Ja, Ja, Ja! die Eisenbahna-Buam sind kreuzbrave Leut!« Sie arbeiten im heißen Sonnenbrande, wie im fröstelnden Regenschauer unverdrossen weiter und haben schon durch ihre Arbeit die Achtung der übrigen Leute verdient. Wer nicht bei Pickel und Schaufel aufgewachsen ist, erhält, ehe er nur angefangen hat, den richtigen Eisenbahner zu markieren, einen ganz gewaltigen Spinat. Er kommt vielleicht noch auf der »Planie« oder in der »Kipp« dazu, beim »Lodepump'n« versagt er jedoch fast regelmäßig; in der »Lode« ist nur der flachsige, sehnige Eisenbahner am Platze, der geradezu Unglaubliches leistet, alle 10 Minuten ist der Kippwagen voll, was einer Erdbewegung von 40 Zentnern durch zwei Mann entspricht. Die stämmigsten Burschen, wie stellenlose Metzger, Schmiede, die in der »Lode« ihre Kraft erproben wollten, haben alsbald wieder ausgespannt und dem Bahnbaue mit den Worten den Rücken gekehrt: »Mia warns gnuag worn, i' möcht' scho' no' lenga leb'n!« Dem Eisenbahner von echtem Schrot und Kern, dem macht das nichts; er pumpt und pumpt bis zum Umfallen und behält dabei stets seinen Humor, der ihn weder in der »Lode« noch in der Kantine verläßt. »Überall sitzt a' Vog'l dro'm, der volaßt uns net,« damit beginnt der »Maxl« oftmals in der Woche den Humor, der ihn und seinen Kameraden über ihr schweres Los hinweghilft. Die erhöhte Kraftanstrengung fordert naturgemäß auch vermehrte Zufuhr an Lebensmitteln, und hätte nicht jüngst ein Professor durch seine Behauptungen dem Alkohole nach alter deutscher Väterart wieder das Wort geredet, dann würden als sprechende Demonstranten »d' Eisenbahna-Buam« dienen können. Denn schwankt der Mann am Abend noch so schwer seiner Strohschütte zu, am Morgen ist er wieder beim Zeug und schlägt, wenn möglich noch wilder mit seinem Pickel darauf los. Auf Toilette gibt die Mehrzahl der Eisenbahner-Buam nicht allzuviel; das hat aber auch seinen guten Grund, da der Lohn gewöhnlich völlig aufgeht und kaum mehr für die Sonntagszeche langt. Das Frühstück auf 20 Pfg., die beiden Brotzeiten mit je 50 Pfg., die Hauptmahlzeiten einschließlich Bier mit je 1 Mk. veranschlagt, ergibt bereits eine tägliche Ausgabe von 3,20 Mark. »Wenn d' Sunna

oan d' Hoor ausbrenna möcht,« dann ist außerdem auch ein Zwischenzeitbier notwendig, ein paar »Sport« zum Stauben und das Schlafgeld berechnet, da kann für Schuster und Schneider nichts mehr übrig bleiben. Nun, das Leben von heut auf morgen hat auch manches für sich; es enthebt den Menschen vieler Sorgen; kommt der Tag, so bringt der Tag; mehr Ansprüche stellt man nicht. Was eine rechte »Eisenbahnawurz'n ist, die ist mit 4 Roß nicht von der Eisenbahn hinwegzubringen, die schätzt das sorgenlose beschwerliche Leben; Drum singt er mit Vorliebe das G'stanzl:

Auf d' Eis'nboh' bin i' ganga,
auf der Eisenboh' hot's mi g'freut,
wann da Rollwog'n a' so schnacklt
und da Kapo recht schreit.

Neben der Anspruchslosigkeit zeichnet die »Eisenbahner-Buam« ihre Ehrlichkeit und ein hochausgeprägtes Gefühl der Zusammengehörigkeit aus, das auch anderen Erwerbsständen im gleichen Maße zu wünschen wäre. Ja, der »Dischkrierseppl, da Straubinga-Michl, der Zylinderhans, der Zigeunerkarl, der Schuahplattla-Willy, der Küahbacha-Christl, der Schmalzla-Girgl, der Rollwag'n-Verl« und wie sie noch alle heißen, die halten zusammen wie Stahl und Eisen und so lang einer ein Geld hat, haben's alle eins. Spricht ein fremder Eisenbahner um Arbeit zu, dann wird sogleich gesammelt, damit er einen baren Zehrpfennig erhält; auch der Bierkrug und das Voressen wird gastfreundlich mit ihm geteilt. »Heute ich, morgen du!« sagen sich die Eisenbahner dabei und werfen ihren letzten Pfennig bereitwilligst auf den Tisch, wenn es gilt dem Kameraden zu helfen. Gewiß »d'Eisenbahna-Buam san kreuzbrave Leut!« Sie unterhalten sich in ihrer Art und kümmern sich nicht um die Sachen anderer Leute, und wenn letztere denselben Standpunkt einnehmen, dann ist volle Garantie für Ruhe und Ordnung gegeben. Eine »Maß Bier« wird jederzeit gerne als »Flax'nöl« entgegengenommen; noch lieber sieht mans, wenn der Wirt oder der Bürgermeister »a Banzerl« für d'Eisenbahner schmeißt. Do rührt sich dann als'zamm in der Kantine; da »Bauführa« laßt seine Leut' antreten und ein strammes Defile von beschuhten und barfüßigen Mannschaften ist der Dank für solche Aufmerksamkeit. Heim zieht es die d'Eisenbahna-Buam erst, wenn da Wirt den Zapfen zuschlägt und sich hinter die Härte der Polizeistunde verschanzt.

Und trennt er sich auch schwer von der liebgewonnenen Stätte, so äußert er selbst auf dem Heimwege noch die Zufriedenheit mit seinem schweren Lose; bierselig klingt es in den schönsten Harmonien hinaus in die stille Nacht:

Am Morgen und am Abend
bei hellem Mondenschein:
Mit Pickel und mit Schaufel,
frische Eisenbahner woll' ma sein.

Schienenverlegung von Bachern bis Schwabhausen

Ende Juli 1911 ist der Unterbau bis Schwabhausen fertiggestellt, und ein weiteres Kommando des kgl. Eisenbahnbataillons mit 5 Offizieren, 22 Unteroffizieren und 120 Mannschaften beginnt mit dem Verlegen des Normalspurgleises von Bachern nach Schwabhausen. Die Soldaten haben wieder Quartier in Dachau im Unterbräu genommen und werden täglich mit der Bahn zur Arbeitsstätte befördert. So herrscht schon vor der offiziellen Betriebsaufnahme ein recht starker Verkehr mit Humus-, Kies-, Material- und Arbeiterzügen auf der Strecke. Der Arbeitstag der Soldaten war äußerst anstrengend. Morgens war der Eisenbahnerzug bereits vor 6 Uhr an der Baustelle. Das Verlegen der Gleise erfolgte im Marschtempo taktmäßig nach Befehlen. Abends wurde erst gegen 9 Uhr im Scheine von Petroleumlampen der Zug wieder in Richtung Dachau bestiegen. So wurde es durch viele Überstunden ermöglicht, daß innerhalb von vier Wochen die Gleise von Bachern nach Schwabhausen fertig verlegt waren. Die Eisenbahnkompagnie rückte am 3. September wieder ab, nicht ohne vorher für eine beträchtliche Verwirrung in Dachau gesorgt zu haben. Am letzten Abend wurden auf Kosten der Marktgemeinde jedem Soldaten zwei Maß Bier verabreicht. Danach blies der Trompeter, wahrscheinlich den Dachauern als Abschiedsgruß, den Zapfenstreich. Bisher war solches nicht geschehen. Die ungewohnten Töne riefen nicht nur die Soldaten zur Ruhe, sondern scheuchten auch einige Einwohner aus ihrer Ruhe auf. Einige Feuerwehrleute vermeinten einen Brandalarm, stürzten sich in ihre Uniformen, und bevor der Trompeter geendet hatte, sah man in einigen Straßen schon behelmte Männer im Eilschritt zum Feuerwehrhaus laufen; allerdings nicht weit, denn andere Bewohner klärten die Hilfsbereiten über die Bedeutung des Trompetensignals auf.

Die Planungsarbeiten für den weiteren Bau der Lokalbahnstrecke gehen mittlerweile gut voran. Ende September 1911 ist für den Streckenabschnitt Indersdorf—Erdweg/Eisenhofen die Achse geschlagen, d. h. der geplante Streckenverlauf ist mit Holzpflöcken im Gelände markiert. Daraus kann geschlossen werden, daß in Kürze die Grunderwerbungsverhandlungen erfolgen sollen und danach die Vergebung der Bauarbeiten erfolgen wird.

Die Gemeinde Schwabhausen bittet in dieser Zeit das Verkehrsministerium, den schon bis jetzt durchgeführten provisorischen Wagenladungsverkehr in einen allgemeinen Personen- und Güterverkehr für die befahrbare Teilstrecke Dachau—Schwabhausen umzuwandeln. Diese Bitte lehnt das Verkehrsministerium mit der Begründung ab, daß auf dieser kurzen Teilstrecke eine wirtschaftliche Betriebsführung nicht möglich sei. Die verkehrsdienstlichen Einrichtungen (Bahnhöfe, Fahrkartenschalter, Güterabfertigungen usw.) stünden noch nicht zur Verfügung, und die Gleisanlage des Bahnhofs Schwabhausen sei zum Umkehren der Züge nicht geeignet. Weiter ergäben sich betriebsmäßige Schwierigkeiten bei der Führung der vielen Arbeitszüge. Es wird aber die Eröffnung der Teilstrecke Dachau—Indersdorf für das Frühjahr 1912 in Aussicht gestellt. Die Bevölkerung von Schwabhausen kann diesen ablehnenden Bescheid nicht verstehen und ist sehr erbost darüber. Daraufhin erscheinen in den Zeitungen Amper-Bote, Dachauer Volksblatt und den Münchner Neuesten Nachrichten sehr polemisch gegeneinander gerichtete Artikel, ob sich nun der Teilstreckenbetrieb nach Schwabhausen rentiere oder nicht und welche Personen oder Gemeinden dafür oder dagegen wären. Überhaupt wurde zu dieser Zeit fast jeden

Tag in irgendeiner Tageszeitung über den Bahnbau berichtet. Am 20. Oktober 1911 verläßt der letzte Humuszug Bachern in Richtung Nymphenburg.

Der Bahnbau erreicht Indersdorf

Im folgenden November beginnt nicht wie ursprünglich geplant das kgl. Eisenbahnbataillon mit der Verlegung des Oberbaues im Abschnitt Schwabhausen—Indersdorf, sondern diese Arbeiten werden nun durch die Bahnbausektion Dachau unter der Leitung des hiesigen Bahnmeisters durchgeführt. Täglich werden 450—500 m Gleis fertiggestellt. Eine beachtliche Leistung!

Durch schon längere Zeit bestehende Differenzen zwischen den Gemeinden Erdweg und Eisenhofen über die endgültige Lage der in der Nähe der beiden Ortschaften geplanten Haltestelle verzögern sich die abschließenden Planungen erheblich, man spricht von drei Monaten Verzug in der Fertigstellung des weiteren Teilabschnittes ab Indersdorf. Wie schon so oft in der Bahnbaugeschichte gehen die Meinungen einmal wieder hin und her. Manches Privatinteresse kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Die Besitzer der Krautgärten im Etzenhauserfeld, deren Grund für die Errichtung des Ladebahnhofes Dachau-Markt benötigt wird, beschließen, das Dezimal zu 100 Mark abzugeben. Daraufhin beschließt der Magistrat von Dachau den Ausbau des Ladebahnhofes. Die Geldbeschaffung der hierfür benötigten 20 000 Mark soll über die Ausgabe von Kommunal-Obligationen erfolgen.

Im Februar 1912 endlich werden auf dem Submissionswege die Arbeiten für die Hochbauten an der Teilstrecke Dachau—Indersdorf vergeben. Es handelt sich hierbei an den Haltestellen Bachern, Schwabhausen, Niederroth und Indersdorf um insgesamt 9 Gebäude. Vergeben werden die Bauarbeiten an die Firma Trinkl & Lachner, die Schreinereiarbeiten an Schreinermeister Stich, Altomünster; die Schlosserarbeiten an Schlossermeister Rollbühler, Dachau; die Malerarbeiten an Malermeister Karl Huber, Dachau; die Glaserarbeiten an Glasermeister Andreas Schuppel, Dachau, und die Hafnerarbeiten an Hafnermeister Porzelt, Dachau. Die Fertigstellung der Gebäude sollte bis zum 1. Mai 1912 erfolgen. Dieser Termin konnte aber wegen der ungünstigen Baugrundverhältnisse in Niederroth und Indersdorf nicht eingehalten werden. Durch diese andauernden Verzögerungen wird in der Bevölkerung immer mehr der Wunsch nach einem provisorischen Personenverkehr, d. h. die Güterzüge sollen zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, laut. Leider antwortet die Eisenbahndirektion München auf entsprechende Bitten negativ und stellt sogar die Einstellung des provisorischen Güterverkehrs nach Indersdorf in Aussicht, da der Arbeitszugverkehr, der diesen Güterverkehr mitbediente, auf der Teilstrecke Dachau—Indersdorf in Kürze eingestellt werde, da er nicht mehr benötigt werde. Was auch bald erfolgte.

Hier machte sich die Verzögerung der fortführenden Bauarbeiten wegen der Eingaben von Erdweg und Eisenhofen zum ersten Mal bemerkbar. Mittlerweile wurden von der Eisenbahnverwaltung drei Varianten der Streckenführung zwischen Arnbach und Kleinberghofen untersucht und Ende Mai 1912 dem Verkehrsministerium die Streckenführung über Erdweg empfohlen. Zur selben Zeit verlangen die Gemeinden Altomünster, Stumpfenbach, Kleinberghofen, Eisenhofen, Arnbach und Oberzeitlbach beim Verkehrsministerium Aufklärung über die plötzliche Einstellung der Bauarbeiten für die Weiterführung der Lokalbahn von Indersdorf nach Altomünster, die im Dezember 1912 erfolgte. Sie vermuten, daß diese Einstellung auf Grund einer Eingabe der Gebrüder Neuhäusler in Eisenhofen und deren Mandator, eines Brauereibesitzers Altheimer aus Odelzhausen wegen der Errichtung einer Haltestelle in Eisenhofen statt in Erdweg erfolgt sei. Dieses wird aber vom Verkehrsministerium verneint und die Verzögerung mit umfangreichen Untersuchungen über die Streckenführung in diesem Raum begründet. Der Güterverkehr wird aber am 23. Mai 1912 nach Indersdorf mit einem Zug pro Tag nach Bedarf wieder aufgenommen. Über die Güterladestelle Dachau-Markt wird sowohl im Magistrat wie auch im Kollegium der Gemeindebevollmächtigten immer wieder diskutiert, ohne daß eine endgültige Lösung verabschiedet werden kann. (Fortsetzung folgt)

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

Zur Durchführung des Zölibats in Altbayern

Bericht über eine Pfarrvisitation im Amperland aus dem Jahre 1584

Von Josef Brückl

In einer Enzyklika vom 23. Juni 1967 bekräftigte Papst Paul VI. die Bedeutung des Zölibats für die katholischen Priester. Der Pflichtzölibat, wie wir ihn heute kennen, wurde in der lateinischen Kirche erst im Jahre 1139 erlassen und war seither immer wieder umstritten. Gewiß gab es auch schon vor diesem Zeitpunkt Vorschriften über die Ehelosigkeit von Ordensgeistlichen, doch die Weltpriester waren in ihrer Mehrzahl bis etwa zum Dreißigjährigen Krieg »verheiratet«. Die Ehe eines Pfarrherrn war — soweit aus zeitgenössischen Quellen erkennbar — vom Volke anerkannt und vom Bischof weitgehend toleriert. Eine besondere Form der Eheschließung gab es bis zum Konzil von Trient (1545—1564) nicht. Die gegenseitige Erklärung von Mann und Frau, sich als Ehepaar zu betrachten, genügte für das Zustandekommen einer gültigen Ehe. Die Frau eines Pfarrers hatte alle Rechte und Pflichten wie jede andere Ehefrau auch. Sie war bei ihren Mitmenschen geschätzt und