Augsburger Abendzeitung.

Nr. 345. Montag den 14. Dezember. 1891.

Für die Redaktion verantwortlich: Carl Stolz in Augsburg. — Verlagseigenthümer Carl Wirth. — Druck der Wirth'schen Buchdruckerei in Augsburg. Zeugplatz B. 205.

Die täglich erscheinende „AUGSBURGER ABENDZEITUNG" mit dem wöchentlich dreimal beigegebenen Unterhaltungsblatte „DER SAMMLER" kostet in ganz Bayern vierteljährlich 3 Mark.
Anonyme Einsendungen können nicht berücksichtigt werden. ANZEIGEN aller Art finden in der „AUGSBURGER ABENDZEITUNG" weitreichende Verbreitung.

Das neue Lokalbahngesetz.

ρ Mit Ende des Jahres 1893 werden die sämmtlichen durch frühere Gesetze genehmigten 28 staatlichen Lokalbahnen mit 620,1 km in Betrieb gesetzt sein. Dem Lokalverkehr dienen aber auch 15 bayerische Vizinalbahnen mit 167,3 km, ferner 147,9 km Lokalbahnen in Privatbesitz, zusammen 935,3 km Lokalbahnen im rechtsrheinischen Bayern.

Die bisher eingehaltenen Grundsätze über Bau und Betrieb der Lokalbahnen haben sich im Allgemeinen bewährt und sollen auch weiterhin beibehalten werden.

Die Rentabilität der Lokalbahnen im Allgemeinen ist natürlich etwas zurückgegangen, indem die wirthschaftlich wichtigeren und daher auch meist rentableren Bahnen zuerst zur Herstellung kamen und die neueren meist von vornherein weniger günstige Verhältnisse erwarten ließen. Auf mehr als 3 Proz. Durchschnittsverzinsung war von Anfang an nicht gerechnet worden und erscheint eine solche Rente auch als genügend, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Lokalbahnen den Hauptbahnen einen größeren Verkehr zuführen. 1890 rentirten einzelne Lokalbahnen bis zu 7 Proz. des Anlagekapitals (eine sogar zu 15 Proz.), andere nur zu 0,6 Proz., im Durchschnitt 4,04 Proz. des staatlichen und 3,74 Proz. des Gesammtanlagekapitals, wobei auch das Erträgniß der Bahn Gemünden-Hammelburg und der Pachtbahn Ludwigstadt-Lehesten mitgerechnet ist. Ohne diese beiden rentiren sich die Lokalbahnen zu durchschnittlich 3,7 Proz. resp. 2,9 Proz.

Wie dringend das Bedürfniß für weitere Lokalbahnen ist, geht daraus hervor, daß die von der Regierung früher vorgeschlagenen, von den Kammern aber abgelehnten Lokalbahnen Gotteszell-Viechtach und Firth-Zirndorf inzwischen als Privatbahnen gebaut wurden und auch Rothenbach-Weiler als Privatunternehmen gebaut wird.

Im Ganzen wären 32 neue Lokalbahnen reif gewesen für die Aufnahme in den Gesetzentwurf; weitere 40 sind angeregt und die Motive zum neuen Lokalbahngesetzentwurf meinen, „immerhin werde ein Theil derselben bei künftigen Lokalbahngesetzen nicht außer Betracht bleiben können."

Die Projekte, welche schließlich aus der engeren Wahl als reif für den gegenwärtigen Gesetzentwurf hervorgingen, sind in diesen Tagen bekannt geworden.

Auch die sämmtlichen neuen Linien sollen durchweg normalspurig gebaut werden. Der Streit zwischen Schmal- und Normalspur dürfte in Bayern in der Hauptsache zu Gunsten der normalen Spur entschieden sein, nachdem es in mehreren Fällen gelungen ist, hier normalspurige Bahnen mit so mäßigen Kosten herzustellen, wie sie anderwärts kaum für schmalspurige Bahnen erreicht wurden. Bei den in theilweise engen, von starken Hängen begrenzten und sehr stark gekrümmten Thälern sich bewegenden Bahnen nach Konzell und Warmensteinach würde zwar durch die Schmalspur eine wesentliche Ersparung erzielt werden können, doch wurde davon Abstand genommen, in diesen einzelnen Fällen auf die Schmalspur zurückzukommen, weil fast sämmtliche bayerische Lokalbahnen normalspurig sind und schon wegen der gegenseitigen Aushilfe mit Fahrmaterial es Mißhelligkeiten gäbe. Auch wären die Interessenten für eine schmalspurige Bahn, gegen welche allgemein Vorurtheile bestehen, viel schwerer unter einen Hut zu bringen.

Die Horizontalprojektion der neuen Bahnen wird zwar wie bisher dem Terrain thunlichst angeschmiegt, aber der Vermeidung von Grundstücksdurchschneidungen keine so große Wichtigkeit mehr beigelegt wie früher, nachdem die Nachtheile einer dadurch nothwendig werdenden Kurve unverhältnißmäßig größer sind. Von der Inanspruchnahme von Straßen zum Auflegen des Geleises wurde ganz abgegangen, da die hiebei gemachten Erfahrungen keine günstigen sind und es in den meisten Fällen in Bezug auf den Kostenpunkt nur ganz geringen Anschlag gibt, ob man das Geleise auf eine Straße legt oder unmittelbar neben dieselbe, durch einen Graben von ihr getrennt, in welchem Falle aber ein gutes Stück sehr lästiger Verkehrserschwernisse für den Bahn- und Straßenverkehr wegfällt. Bezüglich der Vertikalprojektion wurde auch für die neuen Bahnen bis zur Meiststeigung von 25 ‰ gegangen. Das Normalquerprofil des Erdkörpers für die Lokalbahnen wird im allgemeinen beibehalten, erleidet aber für den Langschwellenoberbau insoferne eine kleine Abänderung, als die bei demselben bisher noch beibehalten gewesenen äußeren Erdbanquette in Wegfall kommen und durch Unterbaumaterial ersetzt werden sollen, weil die Erdarbeit nach der bisherigen Methode ziemlich umständlich wurde und die Verunreinigung des Unterbaues durch das Erdmaterial schwer hintanzuhalten war. Die Herstellung der Kunstbauten nach den bisherigen Grundsätzen, nach welchen weniger auf äußere Eleganz, als auf Solidität und dabei doch billige Ausführung gesehen wird, hat sich durchaus bewährt und erfordert auch für die neuen Bahnen keine Abänderung. So weit immer thunlich, sollen Eisenkonstruktionen durch massive Bauwerke ersetzt werden und kann hiebei insbesondere der in neuerer Zeit gut bewährte Stampfbeton ausgedehntere Anwendung finden. Bei den Stationsanlagen wird eine weitere Vereinfachung dadurch erstrebt, daß der Abfertigungsdienst an den Zwischenhaltestellen in der Regel ortsangehörigen Agenten übertragen werden soll, für welche eine Wohnung an der Haltestelle nicht vorgesehen ist. Außer den Zufahrtsstraßen wird auch die Herstellung und Unterhaltung der Ladestraßen innerhalb der Haltestellen von den Gemeinden zu übernehmen sein. Die Ausstattung der Haltestellen mit Fernsprecheinrichtungen wird auch für die neuen Lokalbahnen beibehalten werden. Betreffend das Fahrmaterial, so sollen die neugewählten Typen für die Personenwagen verwendet werden, die sich einerseits durch erhöhte Aufnahmefähigkeit und dem Reisepublikum gebotene größere Bequemlichkeit, andererseits durch bessere Bremsvorrichtungen, sowie dadurch von den bisherigen Einrichtungen dieser Fahrzeuge unterscheiden, daß die Eintheilung der Räume in den zum Zuge formirten Wagen dem Fahrpersonal eine erhebliche Diensterleichterung gewährt und eine raschere Abwicklung des Manipulationsdienstes gestattet.

Der Betriebsdienst soll in seiner bewährten Einfachheit auch ferner beibehalten werden, jedoch ist eine weitere Vereinfachung desselben an den Zwischenhaltestellen dadurch beabsichtigt, daß dieser Dienst gegebenen Falls in Verbindung mit einem Speditions- und Rollfuhrgeschäft einem hiezu geeigneten Ortsangehörigen als Bahnagenten auf Dienstvertrag gegen entsprechende Entlohnung übertragen werden soll. Die bisherige Bestellung von Wärtern erfordert nach den neuen Grundsätzen für die Bemessung der täglichen Dienstzeit des Eisenbahnpersonals so häufige Ablösungen, daß die Ausgaben hiefür viel zu hoch erscheinen. Wird dagegen eine Haltestelle mit einem Bahnagenten besetzt, so übernimmt derselbe den auf wenige Tagesstunden beschränkten Gesammtdienst an derselben als Nebengeschäft ohne Anspruch auf bahnseitige periodische Ablösungen, wie ihm auch vertragsmäßig die Haftung für seine zur Beihilfe aufgenommenen Leute, soferne er überhaupt eine solche nöthig hat, obliegt. Für die Bahnverwaltung entfällt demnach ein sehr bedeutender Aufwand für Bestellung und Abordnung von Ablösepersonal, wenn an den Haltestellen die Dienstgeschäfte von Bahnagenten besorgt werden.

Für längere Lokalbahnen von rein lokaler Bedeutung beabsichtigt die Bahnverwaltung eine Beschränkung der Züge, indem sie meint, daß hier auf zahlreiche Anschlüsse an die Hauptbahnen weniger Gewicht zu legen sei. Auch diesmal hat die Bahnverwaltung für die einzelnen Linien sehr komplizirte und detaillirte Rentabilitätsberechnungen aufgestellt sowohl für den Personen- als den Güterverkehr und die Betriebsausgaben. Betreffend die Auswahl der Linien, so wollte die Regierung mit dem Entwurf nicht weiter gehen, als daß die vorgeschlagenen Bahnen im Laufe der nächsten vier bis fünf, höchstens aber sechs Jahre in der Hauptsache fertiggestellt werden können oder wenigstens voll in Angriff genommen werden, wobei übrigens das Tempo des Bahnbaus schon ein etwas rascheres werden müßte, als es in den letzten vier Jahren war. Von diesem Gesichtspunkte aus geht die Vorlage mit ihren 16 Linien schon an die äußerste Grenze des Möglichen, wenn man bedenkt, daß neben den Lokalbahnen noch eine Reihe von Doppelgeleisen und eine ebenso große Zahl von sehr schwierigen und umfangreichen Stations-Erweiterungen und -Umbauten für die nächste Zeit in Aussicht stehen, welche das namentlich im höheren Dienst nur unzureichend vorhandene technische Personal, ohnehin schon bis zur äußersten Grenze in Anspruch nehmen werden. Bei der engeren Wahl der Linien war ausschlaggebend die Rücksicht auf die wirthschaftlichen Bedürfnisse der bis jetzt von Bahnen noch nicht berührten Gegenden und natürlich auch auf die voraussichtliche Rentabilität der neuen Linien. Es waren also zunächst solche Bahnen in Betracht zu ziehen, welche nicht nur eine Deckung der Betriebskosten, sondern auch eine wenn schon nur mäßige Verzinsung des vom Staate aufzuwendenden Baukapitals erwarten lassen, damit nicht durch Herstellung neuer unrentabler Bahnen das bis jetzt ziemlich befriedigende Ergebniß der Durchschnittsrentabilität aller bayer. Lokalbahnen allzuweit herabgedrückt und dadurch für die weitere Entwicklung des Lokalbahnwesens in Bayern die Gefahr einer empfindlichen Unterbrechung heraufbeschworen wird. Diese Entwicklung wird aber aller Voraussicht nach bei Festhalten an dem bisherigen vorsichtigen Vorgehen eine noch auf lange Zeit fortschreitende sein. Allenthalben im Lande regen sich die Wünsche für Anlage von Lokalbahnen und so bald eine Zahl solcher Wünsche sich erfüllt, ist schon die doppelte Zahl neuer Anregungen aufgetaucht, welche Berücksichtigung heischen. Es deutet dieß noch auf ein erhebliches Bedürfniß an Lokalbahnen und wird einem solchen auch weiterhin, wenngleich nur sehr allmälig, entgegengekommen werden können, so daß auch viele der vorerst noch zurückgestellten Bahnprojekte Aussicht haben, seinerzeit zur Ausführung zu gelangen, bis nach und nach sämmtliche bedeutenderen, entfernt von bestehenden Bahnen liegenden Orte mittelst Schienenweges dem großen Bahnnetz angegliedert sind. Was also in erster Linie bei Auswahl der aufzunehmenden Lokalbahnen das richtige Verhältniß zwischen den anzuwendenden Bau- und Betriebskosten und dem zu erwartenden wirthschaftlichen Nutzen in Betracht zu ziehen und konnte hiebei auch der Hebung von Nothstanden, welche von der Herstellung des neuen Verkehrsweges zu erwarten sein möchte, Rücksichtnahme nicht versagt werden, so fiel doch bei der Entscheidung ganz besonders ins Gewicht, welche Stellung die Bahninteressenten zur Frage der dem Bahnunternehmen zu bringenden Opfer einnahmen. Der gesetzlichen Mindestleistung der kosten- und lastenfreien Beistellung des nöthigen Grundes und Bodens können sich dieselben ohnehin nicht entziehen, daß aber diese Leistung als Mindestleistung im Gesetz vom 28. April 1882 ausdrücklich bezeichnet ist, läßt erkennen, wie bei voraussichtlicher geringer Rentabilität einer Lokalbahn auch auf Zuanspruchnahme weiterer Leistungen zu sehen ist und müssen daher zum wenigsten solche Leistungen, welche den Betheiligten nicht schwer fallen, wie die Herstellung von Weganlagen, Gestattung unentgeltlicher Ausbeute von Steinbrüchen, Sand- und Kiesgruben, kostenlose Ueberlassung von Quellen und Wasserleitungen zur Wasserversorgung der Stationen u. s. w. von denselben beansprucht werden. Die Bereitwilligkeit zu solchen Leistungen konnte bei der Entscheidung über die Aufnahme der Linie nicht außer Erwägung bleiben. Endlich trug die Regierung besonders jenen Linien Rechnung, welche durch frühere Beschlüsse des Landtags in den Vordergrund getreten waren und sind in der That sämmtliche vor 4 Jahren von der Kammer der Abgeordneten zugesetzten, aber von der Reichsrathskammer abgelehnten Linien, soweit sie inzwischen nicht anderweitig Ausführung gefunden haben, in den Entwurf aufgenommen. — Im einzelnen sind die Linien folgende: (Traunstein-Ruhpolding. 13,07 km. Gesammtbaukosten einschließlich Fahrmaterial 903,900 M. Hievon tragen die Interessenten 83,300 M., sohin der Staat 820,600 M. Die Rente der staatlichen Baukosten ist veranschlagt mit 2,4 Prozent In dem Gesetzentwurf ist die unmittelbar bei der Station Traunstein von der Hauptbahn abzweigende, den Höllbräuanger durchschneidende Linie gewählt und darauf auch die ganze Rentabilitätsberechnung gestützt. Die Aufnahme der Bahn in den Gesetzentwurf erfolgte lediglich mit dem Vorbehalt, daß vor gänzlicher Klärung der Frage hinsichtlich der Ermöglichung einer theilweisen Erwerbung aus dem Höllbräuareal keinerlei Bauvorbereitungen getroffen werden. Sollten sich hier die Grunderwerbungsschwierigkeiten nicht beheben lassen, so beabsichtigt die Bahnverwaltung in einem nächsten Gesetzentwurf eine Linie Bergen-Ruhpolding vorzuschlagen. Ueber die Frage der Führung der Bahn über Ober- oder über Unterjegsdorf ist in dem Entwurf die Entscheidung vorbehalten. Als Haltestellen mit Güterabfertigung resp. bloße Personenhaltestellen sind vorgesehen: Siegsdorf und Eisenärzt resp. Haslachermühle, Seiboldsdorf und Traundorf. — Laufen-Tittmoning. 24,68 Kilometer. Gesammtbaukosten 1,217,800 M., hievon tragen die Interessenten 100,500 M., sohin der Staat 1,117,300 M. Die veranschlagte Rente des staatlichen Baukapitals ist 1,6 Proz. Haltestellen: Kirchenthöring, Rautenham, Törring; Personenhalteplätze: Rothenschöring, Wiesmühl, Kirchheim. Diese Linie wurde früher als Hauptbahn Freilassing-Mühldorf verlangt. Das Lokalbahnprojekt ist so eingerichtet, daß die Umwandlung der Lokalbahn in eine Hauptbahn ohne wesentliche Störung des Betriebs durch Erhöhung der Dämme und Vertiefung der Einschnitte durchführbar bleibt. Die Linie endet unmittelbar vor Tittmoning am Salzburgerthor, südlich vom Friedhof. In Verbindung mit der Lokalbahn Laufen-Freilassing, die mit 6,7 Proz. rentirt, ist für die ganze Linie Freilassing-Tittmoning immerhin noch eine jährliche Rente von 3,2 Proz. des staatlichen Baukapitals in Aussicht zu nehmen. — Wolnzach-Mainburg. 23,40 Kilometer. Gesammtbaukosten 1,272,300 Mark, hievon tragen die Interessenten 171,300 M., sohin der Staat 1,101,000 M. Die Rente des staatlichen Baukapitals ist veranschlagt auf 1,9 Proz. Haltestellen: Gosseltshausen, Wolnzach, Gebrantshausen. Engelhausen (An), Personenhalteplätze: Jobertshausen, Berg, Rudelzhausen, Buttenhausen. Die Linie wurde früher als Hauptbahn Ingolstadt-Landshut projektirt. Die Bahn soll von der Station Wolnzach ausgehend über Burgstall geführt werden und den über 4 Kilometer von derselben entfernten Markt Wolnzach unmittelbar berühren, sich dem Markt An thunlichst nähern und in Mainburg enden. Sie wird so geführt, daß sie ohne weitere durchgreifende Umgestaltung eventuell auch den Zwecken einer Durchgangslinie zwischen der München-Landshuter und München-Ingolstädter Bahn dienstbar gemacht werden kann, weil diese Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, namentlich wenn ein Privatprojekt Landshut-Pfeffenhausen vielleicht zur Ausführung käme. — Straubing-Konzell. 32,70 Kilometer, Gesammtbaukosten 2,961,400 M., Interessentenleistungen 236,000 M., sohin der Staat 2,725,400 M., Rente 1,6 Proz. Haltestellen: Bogen, Berndorf, Hunderndorf, Steinburg, Mitterfels, Haselbach, Haldach. Personenhalteplatz: Ittling. — Die unmittelbare Berührung von Mitterfels müßte wegen allzu hoher Kosten aufgegeben werden, die Station kommt nun 2 km von dem Ort zu liegen. Die Donau wird von der Linie westlich von dem Markte Bogen überschritten. Die Endstation Konzell soll bei Kleinmenach angelegt werden. — Cham—Waldmünchen. 20,93 km, Gesammtbaukosten 1,287,500 M., Interessentenleistungen 103,800 M., sohin der Staat 1,183,700 M., Rente 2,9 Proz. Haltestellen: Willermiing, Balbersdorf Katzbach-Geigant, Zillendorf. — Personenhalteplatz: Katzbach. — Es ist die Führung der Linie über Geigant in Aussicht genommen. Sämmtliche Haltestellen und die Endstationen sind für die Ausfuhr von Holz mit reichlich bemessenen Lagerplätzen auszustatten. — Bodenwöhr—Neumburg v. W. 10,10 km, Gesammtbaukosten 754,300 M., Interessentenleistungen 53,000 Mark, sohin der Staat 701,300 M., Rente 2,3 Proz. Haltestellen: Erzhäuser, Penting. — Der Bahnfortsetzung bis Röß stehen erhebliche Schwierigkeiten und ungewöhnlich ungünstige Verhältnisse entgegen. Wenn überhaupt eine Bahnfortsetzung in Betracht kommt, würde sich weit eher eine solche im Achathal empfehlen. Die Station Neumburg soll etwa ¾ km außerhalb der Stadt zu stehen kommen, von wo aus eine Weiterführung eventuell ermöglicht ist. Uebrigens soll bei der Detailprojektirung der Wunsch Neumburgs noch einmal näher gewürdigt werden. — Bayreuth-Warmensteinach. 22,40 km. Gesammtbaukosten 1,253,900 M., Interessentenleistungen 91,500 M., sohin der Staat 1,162,400 M., Rente 1,0 Proz. Haltestellen: Friedrichsthal, Untersteinach, Weidenberg, Sophienthal, Zainhammer. Personenhalteplätze: Laineck, Döhlau, Görschnitz, Mengersreuth. Für die sämmtlichen

Fichtelgebirgsbahnen, wie sie projektirt sind, wird sich kaum eine höhere als 1,3prozentige Rente ergeben, bei den meisten viel weniger, daher mußte unter denselben eine Auswahl getroffen werden. Die Linie Warmensteinach empfiehlt insbesondere auch die Forstverwaltung und die Stadt Bayreuth bringt dafür erhebliche Opfer. Einer Verlängerung der Linie in der Weise, daß die Endstation in die Nähe des neuen Schulhauses in Warmensteinach zu liegen käme, stehen zu große technische Schwierigkeiten entgegen. — Station Stadt Selb mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle. 3,75 km. — 1,50 km (von der Abzweigung nur 1,04 km), Gesammtbaukosten 415,300 M., Interessentenleistungen 81,100 M., sohin der Staat 334,200 M., Rente 4,1 Proz. Haltestellen Eckersreuth, Ludwigsmühle. — Die Linie überschreitet die Selbasch viermal zwischen Stadt und Station Selb. Zur Ueberwindung des bedeutenden 74 m betragenden Höhenunterschieds zwischen Stadt und Station mittelst eines Gefälles von 25‰ muß die Bahnlinie, obwohl die Luftlinie nur 2 km lang ist, 3,75 km lang werden. Die Flügelbahn zur Ludwigsmühle (Hutschenreuther'sche Porzellanfabrik) zweigt von der Lokalbahn Station Stadt Selb bei der Kreuzung derselben mit der Distriktsstraße von Selb nach Asch am Nordende der Stadt ab und hat Steigungen von 33‰; auch die Erdarbeiten sind schwierig. Die Verbindung der Ladestelle Ludwigsmühle mit der Hutschenreuther'schen Fabrik soll durch ein auf Kosten der Firma herzustellendes Industriegeleise hergestellt werden. Die Hutschenreuther'sche Fabrik zahlt als Beitrag zur Weiterführung der Bahn bis Ludwigsmühle 40,000 M. — Breitengüßbach-Marodsweisach. 33,16 km, Gesammtbaukosten 2,035,100 M., Interessentenleistungen 217,100 M., sohin der Staat 1,818,000 M., Rente 2,7 Proz. Haltstellen: Baunach, Reckendorf, Rentweinsdorf, Ebern, Fischbach, Pfarrweißbach, Pfaffendorf. Personenhalteplätze: Maundorf, Eyrichshof, Junkersdorf, Todtenweißbach. Die Zirndorfer Variante erwies sich gegenüber der Linie durch den Baunachgrund zwar kürzer, aber viel theurer. Der Verkehr des oberen und mittleren Itzgrundes gravitirt hauptsächlich nach Koburg. Dagegen gravitirt das ganze obere Baunach- und das Weißachthal nach Bamberg. — Erlangen-Bruck-Herzogenaurach. 9,12 km (ab Bruck), 11,83 km (ab Erlangen), Gesammtbaukosten 651,600 M., Interessentenleistungen 48,200 Mark, sohin der Staat 603,400 M., Rente 1,7 Proz. Haltstellen: Bruck, Frauenaurach, Niederndorf. Personenhalteplätze: Kriegenbrunn, Neuses, Hauptendorf. Der Anschluß nach Elterdorf oder die Dienstbarmachung der Haltestelle Bruck auch für die Zwecke der Hauptbahn, worum Fürth petitionirte, erscheint nach der Meinung der Bahnverwaltung nicht im Interesse der Allgemeinheit gelegen; zudem sei der Umweg über Erlangen nach Fürth und Nürnberg nur mäßig. — Wicklesgreuth-Windsbach. 11,80 km, Gesammtbaukosten 684,200 M., Interessentenleistungen 40,900 M., sohin der Staat 643,300 M., Rente 1,2 Proz. Haltestellen: Petersaurach, Neuendettelsau. Personenhalteplätze: Wernsbach. — Langenzenn-Wilhermsdorf. 5,82 km, Gesammtbaukosten 360,700 M., Interessentenleistungen 57,100 M., sohin der Staat 303,600 M., Rente 2,6 Proz. Haltestelle: Laubendorf. Personenhalteplätze: Heinersdorf. Die Ausführung des Projekts erfordert nur einen mäßigen Bauaufwand, läßt ein günstiges Betriebsergebniß hoffen und greift einer Entscheidung darüber, ob die Bahn später nach Mtt. Erlbach oder im Zennthale etwa bis Trautskirchen eine weitere Fortsetzung erhalten soll, nicht vor. Die Entscheidung darüber, ob die Bahn rechts oder links der Zenn zu führen und welche Lage für die Endstation zu wählen ist, bleibt der Detailprojektirung vorbehalten. — Station Schnaittach-Simmelsdorf-Hüttenbach. 9,71 km, Gesammtbaukosten 659,800 M., Interessentenleistungen 70,300 M., sohin der Staat 589,500 M., Rente 1,3. Haltestellen: Rollhofen, Mtt. Schnaittach. Personenhalteplätze: Speikern, Hedersdorf. Die Endstation soll bei Simmelsdorf in günstiger Lage an der Distriktsstraße nach Betzenstein und nur 1 km von Hüttenbach entfernt errichtet werden. — Kempten-Pfronten. 30,40 km. Gesammtbaukosten 1,992,200 M., Interessentenleistungen 190,000 M., sohin der Staat 1,802,200 M., Rente 3,1 Proz., Haltestellen: Durach, Reichsadler, Zollhaus, Oy, Nesselwang, Pfronten-Weitzbach. — Personen-Halteplätze: Bodelsberg, Maria-Rain, Pfronten-Kappel, Pfronten-Ried. — Das Fernbahnprojekt findet bei der Bevölkerung nicht mehr denselben Anklang wie früher. Mangels des Bedürfnisses wird weder die bayerische noch die österreichische Regierung in absehbarer Zeit diesem Unternehmen nahe treten, „das nach der Lage der Verhältnisse keineswegs als Privatunternehmen zur Ausführung kommen könnte", wie die Bahnverwaltung sagt. Für den Lokalverkehr aber auf dem bayerischen Gebiet erkennt die Bahnverwaltung diese Lokalbahn nicht nur als ein Bedürfniß an, sondern verspricht sich davon auch einen nicht ungünstigen finanziellen Erfolg. Die Variante über Sulzberg und Ottacker konnte weder vom finanziellen Standpunkte aus, noch auch im Hinblick auf das Verkehrsinteresse der Gesammtbevölkerung weiter in Betracht kommen. Auch der Versuch, die Linie dem Markt Wertach näher zu bringen, mußte aufgegeben werden. Die Linie folgt in der Hauptsache dem Zuge der Kempten-Füssener Staatsstraße bis Durach, von da steigt sie mit 25‰ in südöstlicher Richtung sich erstreckend bis zum Wirthshaus zum „Reichsadler". Schlechtenberg wird auf der Nordwestweite umgangen und Bodelsberg westlich berührt. In beiden Richtungen der Linie beträgt die größte Steigung auf größere Längen 25‰. Größere Kunstbauten sind der Wertachübergang und der Thalübergang bei Nesselwang. Die Frage, ob mit dem Halteplatz Bodelsberg eine Güteragentur verbunden werden soll, wird der Detailprojektirung vorbehalten, ebenso die Frage, ob es nicht zweckmäßiger ist, die Endstation bei Pfronten-Ried zu errichten, wodurch die Bahn um einen Kilometer kürzer würde und eine Ueberschreitung der Vils wegfiele. — Dinkelscherben-Thannhausen. 14,10 km, Gesammtbaukosten 833,700 M., Interessentenleistungen 66,200 M., sohin der Staat 767,500 M. Rente 1,4 Prozent. Haltestelle: Uttenhofen, Ziemeishausen. Personenhalteplatz: Oberschönenberg. — Kellmünz-Babenhausen. 10,22 km, Gesammtbaukosten 596,700 M., Interessentenleistungen 34,400 M., sohin der Staat 562,300 M. Rente 1,0 Proz. Haltestelle: Winterrieden. Die eventuelle Errichtung eines Halteplatzes bei Weiler bleibt der Detailprojektirung vorbehalten.

Bayerischer Landtag.

= München, 12. Dez. (Finanzausschußsitzung.) Fortsetzung der Berathung des Etats des Innern bei Ziff. XVII. — Für Offiziere und Beamte der Gendermerie sind 107,887 M. gefordert. — Ref. Dr. Buhl: Im letzten Etat seien die Soldbezüge der Gendarmeriemannschaft erheblich erhöht worden; auch diesmal lägen Postulate für Verbesserung der Lage der Gendarmen vor und zwar auf dem Gebiet der Pensionen. Es handle sich darum, die erfahrenen Gendarmen möglichst lange dem Dienste zu erhalten. Die Normalpension soll zwar unverändert bleiben, aber die Zulagen sollen so verbessert werden, daß die Ganzinvaliden die Zulage schon vom zwölften Dienstjahre, daß auch die Halbinvaliden und die sonstigen Pensionäre eine Zulage erhalten, die Dienstzulage der Ganzinvaliden auch angemessen erhöht wird. Das belaste den Etat mit zirka 20,000 M. Er sei mit den Vorschlägen der Regierung einverstanden. Es sei eine Etatsvariante eingekommen. Es befänden sich nämlich vier überzählige Hauptleute mit Premierbezügen im Korps; dieselben sollten die Kompetenzen erhalten, welche sie in der aktiven Armee hätten, wenn sie noch dort dienten (zwei als Hauptleute I. Klasse, zwei als solche II. Klasse); er sei für Billigung des desfallsigen Nachtragspostulates von 9309 Mark. — Korref. Huber: Er sei für Verbesserung der Pensionsbezüge. Es soll den Gendarmen an Sonntagen möglichste Gelegenheit zum Kirchenbesuche gegeben und ihnen etwa alle 14 Tage ein freier Tag und außer Dienst das Tragen von Zivilkleidern gestattet werden. Die Bewaffnung sei nicht zweckmäßig. Er frage, ob die Pferdegelder analog jenen in der Armee seien. Gegen die Beförderung der vier Premiers habe er nichts. — Abg. Dr. Daller: Die Gendarmerie sei ein gutes Institut. Die letzte Aufbesserung habe befriedigt. Er möchte ebenfalls die Ermöglichung der Sonntagsfeier und alle 14 Tage einen Ruhetag empfehlen. Beschwerde werde geführt, daß die Uniformen aus dem Depot genommen werden müßten, obwohl sie nicht paßten; es wäre besser, nur das Tuch zu liefern. Einzelne Gegenstände sollen aus dem Depot viel theurer kommen, als in Zivilgeschäften, z. B. Portepee, Lederhandschuhe. Das Monturgeld scheine nicht ausreichend zu sein, aber die Gendarmen seien erst jüngst ganz entsprechend aufgebessert worden. Die Hauptklage sei, daß sie das Gewehr tragen müßten, obwohl sie es im Dienste nicht brauchen könnten. Die theoretischen Schularbeiten hätten nicht viel Werth. Eine Mappe für Aktenstücke wäre erwünscht. Aeltere Gendarmen wünschen eine entsprechende Auszeichnung an ihrer Uniform. Die hiesige Kaserne (für 160 Mann), in welcher auch Frauen und Kinder wohnen, bedürfte namentlich mehr Aborte. Bei der Münchner Kompagnie soll die Verehelichung früher als auf dem Lande gestattet sein. Auf das Gehen in Zivilkleidern möchte er selbst kein Gewicht legen. Für die Besserung der Pensionen trete er gerne ein. Auch eine Vermehrung der Sergentenstellen werde gewünscht; die Berechtigung des Wunsches könne er nicht beurtheilen. — Abg. Keßler: Er sei im allgemeinen mit den Vorrednern einverstanden. Die bestehende militärische Organisation der Gendarmerie sei fest zu halten, doch meine er, es wäre nicht nöthig, eine so große Strammheit wie bei der aktiven Armee zu verlangen; es sei dem Gendarmen nicht möglich, seinen Anzug immer allzu sauber zu halten; desfalls sollten nicht übermäßige Anforderungen gestellt, sondern ein Mittelweg gewählt werden. Die dienstlichen Anforderungen an die Gendarmerie seitens der Gerichte und Verwaltungsbehörden gingen weit, wie ihm scheine, manchmal zu weit; es soll vorgekommen sein, daß die Gendarmen Auftrag erhielten, zu kontroliren, ob Berichte von Bürgermeistern wahr seien, solches führe zu dem Mißstande, daß sich der Gendarm gewissermaßen als Vorgesetzter eines Landbürgermeisters betrachtet. Die dienstliche Verwendung der Gendarmen in München scheine ihm nicht entsprechend; bei Tag sehe man viel Gendarmen, bei Nacht erblicke man selten einen auf der Straße, da schiene ihm ein Ausgleich in umgekehrter Richtung angezeigt. Man sollte wenigstens versuchsweise für einzelne Stationen das Gewehr abschaffen und dem Gendarmen einen Revolver geben. — Minister v. Feilitzsch: Er freue sich über die Zufriedenheit mit der Gendarmerie und über die Zustimmung zum Nachtragspostulate. Die Erhöhungen des Etats betreffen Aufstellung eines Offiziers in München, Vermehrung der Mannschaft um 30 Mann, Gewährung von Dienstprämien, Erhöhung der Pension, Gewährung der Pferdegelder. — Die Löhnungen seien schon das letztemal entsprechend erhöht worden; es seien 900 Meldungen für den Dienst da. Die Gendarmen bezögen monatlich 82 M. 80 Pf. bis 94 M. 50 Pf., die Kommandanten 96 M. 60 Pf., die Sergenten und Wachtbezw. Oberwachtmeister 106 M. 50 Pf. bezw. 112 M. 50 Pf., 118 M. 20 Pf., 130 M. 20 Pf. — Der Kirchenbesuch sei den Gendarmen zwar ermöglicht, aber allerdings müßte man gerade während der Kirchenzeit sehr vorsichtig im Sicherheitsdienste sein. Das Zivilgehen hatte er nicht für angezeigt. Einen bestimmten dienstfreien Tag könnte man nicht geben, doch werde Dienstfreiheit im Bedürfnißfalle auf Ansuchen gewährt und milde verfahren. Die Pferdegelder sollen analog der Armee werden. Das Gewehr verschaffe dem Gendarmen Respekt, ermögliche auch, den Flüchtigen zu verhaften, allerdings möge das Tragen des Gewehres einzelne Mißlichkeiten im Gefolge haben. Man habe das leichteste Gewehr. Auch in anderen Staaten habe man das Gewehr. Die Bewaffnung mit Revolvern für die Stadtkompagnie sei genau instruirt worden, merkwürdiger Weise haben sich die Wachtmeister gegen den Revolver ausgesprochen. Man könne vielleicht auf Stationen Revolver zum Gebrauche in besonderen Fällen deponiren. Der Kompagnieschneider habe von jedem Manne das Maaß und müsse nicht Passendes abändern. Daß in den Depots die Sachen theurer seien, als bei Zivilgeschäften, sei nicht glaublich. Das Monturgeld sei ausreichend, es würden Ersparnisse gemacht; das Monturguthaben habe im ersten Semester über 148,000 M. ausgemacht. Theoretische Nachhilfe für Ungeübte sei nothwendig, für die Geübten falle der Unterricht weg. Verheirathete könnten, wenn sie keinen Dienst haben und außer der Kaserne wohnen, entsprechende Erlaubniß zum Ausbleiben erhalten. Die Verschiedenheit der Erlaubniß zur Verehelichung sei in den Verhältnissen (die der Minister schildert) begründet. Von dem Erfordernisse der Sauberkeit könne man im Interesse des Ansehens nicht abgehen. Zur Kontrolle von Bürgermeistern würden die Gendarmen nicht verwendet, sie hätten im Benehmen mit den Bürgermeistern vorzugehen; bei strafbaren Handlungen sei die Sache anders. Der Nachtdienst der Gendarmerie sei so entsprechend als nur möglich geregelt. Die Etatsvariante sei gekommen, weil Erledigungen, die man bei der Budgetaufstellung erwartete, nicht eintraten; es wäre billig, die fraglichen Premierlieutenants, wie vorgeschlagen, zu befördern, bezw. ihnen die Gehaltsbezüge zu gewähren, die sie in der aktiven Armee längst hätten. — Abg. Lerzer wünscht noch etwas bessere Bezüge für die Relikten der Gendarmen. — Generalmajor v. Hellingrath: Was den Revolver betrifft, so habe die Polizeidirektion die Einführung eines kleinen gewünscht. Er habe sich dagegen ausgesprochen. Im Winter sei der Revolver wegen der Handschuhe nicht brauchbar; es sei schwer zu bestimmen, wie und wo der Revolver getragen werden soll. Die Unteroffiziere haben sich gegen den Revolver ausgesprochen. Komme mit dem Revolver ein Unglück vor, so hätte die Gendarmerie die Vorwürfe. Die Gendarmen machten äußerst selten von der Waffe Gebrauch. Auf dem Lande sei das Gewehr in vielfachen Fällen nothwendig. Die alten Uniformen sollen Nachts und bei schlechtem Wetter, sowie zu Hause getragen werden. Wenn Abzeichen für ältere Gendarmen nothwendig schienen, so würde das Entsprechende angeordnet. — Minister v. Feilitzsch: Aus dem Relikten fonds könne leider nicht mehr geleistet werden, als man leiste. — Abg. Dr. Daller wünscht, daß die Unteroffiziere darüber gehört werden, ob die Führung des Gewehrs stets nothwendig erschiene. Daß man das Gewehr nicht ganz abschaffen könne, gebe er zu. — Abg. Keßler: Er habe nicht der Unsauberkeit das Wort reden, sondern nur ein Uebermaß der Anforderungen an die Sauberkeit zurückdrängen wollen. — Ref. Dr. Buhl: Er hätte auch geglaubt, daß der Revolver für die Gendarmen in einzelnen Fällen wünschenswerth sei. Er rege an, ob nicht der Relikten fond durch Staatszuschüsse zu stärken wäre. — Das Eingangs erwähnte Postulat und das Nachtragspostulat werden hiernach genehmigt, ebenso die Löhnungen und Bezüge der Mannschaft mit 2,679,015 M. Auch die übrigen persönlichen Ausgaben (einschließlich der vorerwähnten Postulate in Summa 3,033,685 Mark, worunter 4750 M. für Dienstprämien) werden ohne Diskussion bewilligt, ebenso die sächlichen Ausgaben für die Gendarmerie mit 699,103 M. Die beiden Summen mindern sich jedoch um 10,037 M., also auf 3,722,751 M. — Für Pensionen der Gendarmerie werden 430,000 M. bewilligt. — Ref. Buhl gibt eine Petition der Gemeinde Königstein um Errichtung einer Gendarmeriestation bekannt. Königstein sei von Sulzbach 14 Kilom., von jeder Station mindestens 12 Kilom. entfernt und habe in der Nähe große Waldungen; es bestehe in der Gegend ziemliche Unsicherheit. Er halte das Bedürfniß für gegeben und empfehle die Petition. — Minister v. Feilitzsch: Am 4. Dezember sei von Königstein ein Gesuch eingelaufen, welches noch nicht instruirt sei. Neukirchen sei mit drei Mann besetzt, Königstein könnte nur eine zweimännige Station werden. Wenn ein Bedürfniß bestehe, werde es erfüllt. — Referent Dr. Buhl beantragt Hinübergabe der Petition zur Würdigung. — Korref. Huber und Abg. Burger, letzterer Namens Lerzer, empfehlen die Petition. Der Antrag des Referenten wird angenommen. Für „Polizeiliche Ausgaben" sind 240,640 M. postulirt. — Ref. Dr. Buhl wünscht die Anschaffung eines Wagens zum Transport von Schüblingen in Regensburg. — Minister v. Feilitzsch: Die Sache habe wegen der Konsequenz in anderen großen Städten Bedenken. Obiges Postulat wird genehmigt. — Der Etat der Arbeitshäuser und Erziehungsanstalten beziffert sich auf 4,682,662 M. Die eigenen Einnahmen betragen 90,460 M. Auf Anfrage des Referenten erklärt der Minister, daß ein Mehrpostulat von 1050 M. durch die Nothwendigkeit vermehrter Stellvertretung und bessere Entlohnung des Aufsichtspersonals für besondere Leistungen erforderlich sei. Die von Daller angeregte Reparatur der hiesigen Gendarmeriekaserne werde nöthigenfalls aus der Reserve erfolgen. — Das Postulat wird genehmigt. (Schluß folgt.)

Deutscher Reichstag.

☍ Berlin, 11. Dezbr. Nach den scharfen gestrigen Sturmesworten des Reichskanzlers folgte in der heutigen Reichstagssitzung (siehe den ausführlichen Bericht in der Sonntagsnummer der „Abdztg.") lauges Frühlingswehen: die Entgegnung auf Kardorff's langathmige Auseinandersetzungen, worin selbstverständlich wieder der Bimetallismus eine hervorragende Rolle spielte, wurde vom Reichskanzler in so liebenswürdigem und humoristischen Ton gehalten, daß man ihn heute kaum einer heftigen, leidenschaftlichen Aufwallung, wie sie gestern in seiner persönlichen Bemerkung gegen den Grafen Kanitz hervortrat, je zugänglich halten konnte. Dies gestrige plötzliche Zornes-Aufflackern wird in Abgeordnetenkreisen viel besprochen. Man glaubt wohl nicht ganz mit Unrecht, daß der Reichskanzler den Ausdruck des Grafen Kanitz: „ein freihändlerischer Geheimrathsgeist beherrsche die Handelsverträge", auf seinen Jugend- und Schulfreund, den Geheimrath Dr. Göhring, den jetzigen Chef der Reichskanzlei, bezogen habe. Göhring gehörte allerdings schon zu Bismarcks Zeiten der handelspolitischen Abtheilung des Auswärtigen Amtes an und hat aus seinen freihändlerischen Ansichten niemals ein Hehl gemacht. Seit dem Umschwung der Bismarck'schen Wirthschaftspolitik trat der früher viel genannte Mann in das Dunkel der Vergessenheit zurück, bis jetzt Reichskanzler v. Caprivi einen ihm geeignet scheinenden Nachgeber für Wirthschaftspolitik in dem früheren Schulfreund fand.

Berlin, 13. Dez. Der Reichstag hat gestern die erste Berathung der Handelsverträge beendet, den Antrag auf Verweisung an eine Kommission gegen die Stimmen der meisten Mitglieder der beiden konservativen Fraktionen abgelehnt und die zweite Berathung im Plenum beschlossen, welche am Montag beginnt. Es besteht die Absicht, in dieser der Erörterung der Einzelheiten den weitesten Raum zu lassen. Die gestrige Debatte (auf welche wir ausführlich zurückkommen) bot noch einige interessante Punkte dar. So war die Gelassenheit wahrhaft bewundernswerth, womit die Redner des Zentrums, erst Herr v. Huene und dann Herr Orterer, sich mit der Herabsetzung der Getreidezölle befreundeten — die Redner desselben Zentrums, welches 1887 die Erhöhung auf 5 Mark durchsetzte. Der Abgeordnete v. Manteuffel, der gestern Namens eines Theils der Konservativen den Verträgen zustimmte, machte doch wenigstens kein Hehl daraus, daß dieser Entschluß ihm und seinen konservativen Gesinnungsgenossen schwer fällt; Herr v. Huene aber ist 1891 genau so fröhlich für 3.50 M., wie 1887 für 5 M. Zoll. Namens derjenigen Nationalliberalen, welche immer Gegner der seit 1879 befolgten Handelspolitik waren, motivirte Abg. Oechelhäuser „bedingungslos und mit beson-