

Dr. Schmid: Rede zur Paartalbahn 1863

geschrieben von Benno Bickel | 27. Mai 2025

Ergänzend zum Beitrag „[Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn](#)“ finden Sie hier ein Transkript der vollständigen Rede, die der Schrobenhausener Geistliche und Landtagsabgeordnete am 21. September 1863 vor der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags gehalten hat. Zu einem, weil die Frakturschrift, in welcher der Stenographische Bericht über die Sitzung gedruckt wurde, manchem heutigen Leser Mühe bereitet. Zum anderen, weil es sich hier um eine der ganz wenigen Reden handelt, die jemals im Bayerischen Landtag über Schrobenhausener Belange zu hören waren. (Benno Bickel)

Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich hierbei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

...daß, es ist unter Nr. III. der stenographischen Mittheilung
enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid,
seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München-Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

Aus dem Protokoll der Landtags-Sitzung vom 21. September 1863: Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid plädiert für eine Bahnstrecke München – Schrobenhausen – Ingolstadt (Sammlung Bickel)

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert, allein auch ich halte dafür, daß ein starres Festhalten an diesem Prinzip den Interessen mehrerer Provinzen unseres Vaterlandes nicht förderlich sei. Sie alle stimmen darüber ein, daß die Eisenbahnen Brod geben. Die Eisenbahnen wecken das gewerbliche und industrielle Leben. Wenn ein Gewerbetreibender an einer Eisenbahn zu wohnen das Glück hat, so kauft er leichter ein, er kauft schneller, er kauft billiger, und einer, der entfernt von der Eisenbahn wohnt, kann mit einem solchen Glücklichen in keiner Weise mehr konkurrieren; daher glaube ich, daß, nachdem die großen Städte bereits mit Eisenbahnen versehen sind, man auch auf Provinzialstädte und auf kleinere Orte, soweit dieß möglich ist, Rücksicht nehmen soll, und ich stimme dem II. Ausschusse vollkommen bei, wenn er sagt, daß in der Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes der Segen und das Gedeihen unseres Vaterlandes liege.

Nach dieser Seite hin glaube ich also, muß es unsere Aufgabe seyn, im Interesse der Gewerbetreibenden das Eisenbahnnetz immer weiter auszudehnen.

Auf den sogenannten internationalen Verkehr lege ich, da ich kein Handelspolitiker bin, auch so lange kein besonderes Gewicht, als man mir nicht das Gegenteil beweist.

Aus den Referate des zweiten Ausschusses geht eben hervor, daß unser einheimischer Verkehr 75 Proz. beträgt, der ganze Verkehr mit dem Auslande vielleicht auf 25 Proz. sich beläuft, so wie, daß auch die Mehreinnahmen der Eisenbahnen von dem einheimischen, von dem inneren Verkehre herrühren. Das können wir alle weitläufig lesen in dem sehr schönen und ausführlichen Referat über die Einnahmen der Staatseisenbahnen des verehrten Abgeordneten Feustl. Endlich bin ich noch gegen das starre Festhalten an diesem Prinzip aus dem Grunde, weil ich glaube, daß, wenn man es z. B. bei der Donauthalbahn anwenden würde, mehrere Städte, wie z. B. Regensburg wenigstens um viele Stunden links oder wenn rechts gebaut würde, rechts liegen blieben, und jene Städte würden gewiß benachtheiligt werden, wenn sie in Folge des starren Festhaltens an diesem Prinzip von dem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen würden.

Meine Herren, wenn Sie nun von diesem Prinzip irgendwie abweichen, so glaube ich, dürfen Sie auch auf der Route von München nach Ingolstadt abweichen in der Richtung über Schrobenhausen.

Ich habe dafür vorzüglich 2 Gründe. Ich halte es nemlich doch für notwendig, daß die Bahn von Augsburg nach Regensburg gebaut werde; wenn nun diese gebaut wird, so ist die Strecke von Schrobenhausen nach Ingolstadt, – das macht allenfalls 8 Stunden*)

aus, bereits gebaut.

Dem Staate sind dadurch nach den genauesten Berechnungen 2,080,000 fl. erspart in Bezug auf das Bauen, und die Betriebskosten würden in aller Zukunft auf eine Strecke von 8 Stunden um die nämliche Strecke gemindert. Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im Stande ist. Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.

Dieß sind einfach meine Gründe, warum ich glaube, wir sollen nach der Linie Schrobenhausen abweichen. Ich will aber dabei dem gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen durchaus nicht zu nahe treten, aber es steht an jener Grenze, von wo selbst wieder viele Eingaben da sind, daß auch wieder eine Eisenbahn gebaut werden soll hinüber in die gesegneten Fluren der Holledau; Pfaffenhofen wird früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn erhalten hinein in die Holledau, die ihren Anschluß findet in der Linie von Ingolstadt nach Regensburg.

Ich glaube, meine Herren, daß wenn wir auf der einen Seite für den Staat einige Millionen ersparen, auf der anderen Seite einem Städtchen aufhelfen, und einem anderen nicht zu nahe treten, dieses hinreichende Gründe für uns seyn dürften, diese Abweichung der direkten Linie wenigstens in Betracht zu ziehen, und deswegen habe ich mir die Freiheit genommen, sie Ihnen zu empfehlen.

*) Gemeint ist „Stunde“ als Längenmaß. Eine bayerische Stunde beträgt 3 km 707 1/2 m.

Quelle: Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403