



Gemeindeamt
Leogang

A-5771 Leogang
Land Salzburg
Telefon (0 65 83) 223

Betr.: ÖBB-Strecke km
===== 113-118, Salzburg-
Wörgl;
Zaunerrichtung und
Zaunerhaltung

Bundesministerium für Verkehr
-Sektion II-
Liechtensteinstr. 3
1090 Wien
=====

Leogang, am 1981-03-05

Sehr geehrte Herren!

Bei wiederholten Verhandlungen mit den Österreichischen Bundesbahnen hat sich in unserer Gemeinde gezeigt, daß der bestandene Konsens hinsichtlich der Errichtung und Erhaltung der seinerzeit jeweils von der Bahn vorgenommenen Einzäunung zwischen den Anrainern und der Bahnverwaltung nach Änderung des zu Ändernden heute anpassungsbedürftig geworden zu sein scheint.

Vor etwa 100 Jahren, als der Bahnbau erfolgte, wurden die Grundstücke, die oft insgesamt derselben Kulturgattung angehörten, auseinandergeschnitten und mit dem wirtschaftlichen Erschwernis einer getrennten Bearbeitung belastet. Damals war es jedermann klar, daß die Bahn für die Sicherheit des Bahnkörpers und der Anrainer die Obsorge übernahm und entsprechende Einfriedungen errichtete und erhielt. Die Zeiten haben sich geändert - heute stellt sich die ÖBB auf den Standpunkt - nur dort Einfriedungen zu erhalten, wo diese seinerzeit in den Bahnbauprotokollen im öffentlichen Interesse verlangt wurden, oder wo sie selbst es für ihren Schutz als notwendig erachtet.

In Wahrheit wurde aber bis vor etlichen Jahren die gesamte Bahnlinie von den ÖBB eingefriedet erhalten, es wäre denn, es bestanden Ablöseverträge mit Anrainern oder eine offensichtliche Kulturänderung (Bauland), die eine Weidenutzung für alle Zukunft ausschließt.

Bankverbindung:
Raiffeisenkasse Leogang, Konto-Nr. 1042-1

In der Beilage sind die Anrainer angeführt, die derzeit die privatrechtliche Rechtsmeinung der ÖBB nicht teilen und ihr vermeintlich doch gesichertes Recht auf eine Einfriedung in Frage gestellt sehen. Sie gehen auch davon aus, daß ihre privaten Rechte auf Durchführung der Abzäunung durch die ÖBB nicht auf diesen Bereich beschränkt sind, sondern durchwegs auch ein wesentliches öffentliches Rechtsinteresse parallel hierzu besteht.

Es wird daher der

A N T R A G

=====

unterbreitet, ein Ermittlungsverfahren anzuberaumen und hierbei in jedem einzelnen Zaunabschnitt der Anrainer im Gebiete der Gemeinde Leogang seitens der Eisenbahnbehörde zu prüfen, inwieweit das nach dem Standpunkt der ÖBB heute verblaste öffentliche Interesse am Bestand von Einfriedungen zum Schutze der Bahn noch besteht, wobei wir die Berücksichtigung des Gesichtspunktes erbitten, daß, nach dem Standpunkt der Anrainer, ohnehin eine privatrechtliche Verpflichtung der ÖBB besteht und das öffentliche Interesse sich nicht bloß begrenzt vom Standpunkt der Eisenbahn selbst beurteilen läßt, sondern nur vom Zusammenwirken zwischen Eisenbahn und Anrainer. Ein weiterer Gesichtspunkt wird hierbei unseres Erachtens derjenige sein, daß der Bahn die Zaunerhaltung beim Bahnbau zum Schutze der Anlieger in Form eines subjektiv öffentlichen Rechtes derselben auferlegt worden wäre, wenn man damals gewußt hätte, daß die öffentlich rechtliche Funktion der Zäune zum Schutze der Bahn zufolge der immer massiver werdenden Fahrbetriebsmittel zusehens schwindet.

Ein Katasterplan mit den zur Überprüfung beantragten Einfriedungsabschnitten und eine Liste mit den dazugehörigen Grundeigentümern wird in 3-facher Ausfertigung beigelegt.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Bürgermeister:

Beilagen:
Katasterplan
Liste der Grundeigentümer, je 3-fach



[Handwritten signature]

Mitglieder Interessentengemeinschaft Zaunerhaltung ÖBB:

- =====
- ✓✓1) Johann Gassner, Jodlbauer, Leogang, Ecking 4
 - ✓✓2) Andreas Dum, Vorderhof, Berg 5, Leogang
 - ✓✓3) Leonhard Müllauer, Tischlerbauer, Otting 4, Leogang
 - ✓✓4) Leonhard Eder, Martlbauer, Grieben 6, Leogang
 - ✓✓5) Sebastian Hirschbichler, Adambauer, Berg 9, Leogang
 - ✓✓6) Johann Scheiber, Ederbauer, Berg 1, Leogang
 - ✓✓7) Christian Margesin, Neudeggbauer, Sonnberg 25, Leogang
 - ✓✓8) Franz Hörhager, Örgenbauer, Sinning 5, Leogang
 - ✓✓9) Magdalena Unterganschnigg, Hainzbäuerin, Grieben 5, Leogang
 - ✓10) Anton Perterer, Stallerkrämer, Hochfilzen
 - ✓✓11) Herbert Zehentner, Obmann der Weidegenossenschaft "Unterer Griebner Sonnberg", Grieben 2, Leogang
 - ✓12) Theresia Grundner, Birnbergbauer, Sonnberg 24, Leogang
 - ✓✓13) Adam Höller, Buchmoos, Sonnberg 21, Leogang
 - ✓14) Josef Eder, Ederhäusl, Berg 3, Leogang
 - ✓✓15) Johann Herbst, Eckingbauer, Ecking 10, Leogang
 - ✓✓16) Hermann Eder, Schallnerbauer, Otting 1, Leogang
 - ✓✓17) Ägidius Müllauer, Matzbauer, Otting 6, Leogang
 - ✓✓18) Sebastian Herzog, Kleintödlingbauer, Ecking 6, Leogang
 - ✓✓19) Erika Bauer, Großtödlingbauer, Ecking 5, Leogang
 - ✓✓20) Peter Prantner, Pfefferbauer, Sinning 6, Leogang
 - ✓✓21) Hermann Fiechtl, Pocherhaus, Berg 13, Leogang
 - ✓✓22) Walter Eiböck, Schattbachbauer, Sonnberg 8, Leogang
 - ✓✓23) Rupert Eder, Hinterrainerbauer, Hütten 8, Leogang
 - ✓✓24) Johann Mayrhofer, Ottingbauer, Otting 3, Leogang
 - ✓✓25) Johann Weitlaner, Stöcklbauer, Ecking 3, Leogang
 - ✓26) Michael Weitlaner, Ecking 7, Leogang
 - ✓✓27) Leonhard Mühlauer, Brandstatthof, Sonnberg 2, Leogang
 - ✓✓28) Johann Widauer, Herzogbauer, Otting 5, Leogang
 - ✓✓29) Georg Gruber, Ecking 14, Leogang
 - ✓✓30) Franz Mühlauer, Saliterbauer, Ecking 2, Leogang
 - ✓✓31) Peter Brüggel, Alpachbauer, Sonnberg 7, Leogang
 - ✓✓32) Josef Riedlsperger, Reiterbauer, Sonnberg 6, Leogang
 - ✓✓33) Georg Eberl, Gotthardbauer, Berg 10, Leogang
 - ✓✓34) Rupert Perwein, Zieferbauer, Otting 7, Leogang
 - ✓✓35) Siegmund Griebner, Kuglerbauer, Grieben 9, Leogang
 - ✓✓36) Matthias Klingler, Millingbauer, Sonnberg 15, Leogang

- ✓✓ 37) Georg Eder, Trenkerbauer, Ecking 9, Leogang
- ✓ 38) Johann Dum, Hartlbauer, Grieben 11, Leogang
- ✓ 39) Herbert Zehentner, Tödlingbauer, Grieben 2, Leogang
- ✓✓ 40) Josef Riedlsperger, Huberbauer, Hirnreit 11, Leogang
- ✓✓ 41) Johann Wenger, Schützingbauer, Rosental 13, Leogang
- ✓ 42) Gemeinde Leogang, Leogang 4

5092
Fasoldbauer St. Martin
Wiederhol 54

Interessengemeinschaft
Zaunerhaltung entlang der
Österreichischen Bundesbahnen
z.Hd. Herbert Zehentner
Grießen 2, 5771 Leogang
=====

Leogang, 1981-04-15

Betr.: Zaunerhaltung entlang der Österr. Bundesbahnen
=====

Herrn Volksanwalt
Dr. Robert Weisz

u. Dr. Franz Beier

1010 Wien
=====

Sehr geehrter Herr Volksanwalt!

Die Österr. Bundesbahnen haben seit Bestehen der Eisenbahn entlang der Eisenbahn immer den Zaun errichtet und instand gehalten. Seit einem Jahr weigern sich nunmehr die Österr. Bundesbahnen, diesen Zaun weiter instand zu halten. Die Anrainer betrachten dies berechtigterweise als einen Willkürakt, der in keiner Weise im Sinne des Österr. Rechtsstaates ist.

Die Österr. Bundesbahnen berufen sich in ihrer Argumentation auf die geänderten Verhältnisse bei der Eisenbahn. Sie stellen fest, daß früher eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Abzäunung der Eisenbahn zum Schutze der Eisenbahn vorhanden war. Durch die modernen Betriebsmittel sei ein Zaun zum Schutz der Eisenbahn nicht mehr notwendig. Die betroffenen Anrainer bzw. der Gemeindevorsteher von Leogang haben damals beim Bau der Eisenbahn in den Verhandlungsprotokollen immer eine den ortsüblichen Verhältnissen entsprechende Abzäunung verlangt, damit das Weidevieh nicht auf Bundesbahngrund gelangen kann. Diese Forderungen wurden ausführlich niedergelegt und insbesondere mit der intensiven Viehhaltung und Tierzucht in diesem Gebiet begründet.

In der Anlage werden die Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Leogang, des k.u.k. Bezirkshauptmannes und des Vertreters des Landesausschusses vom Herzogtum Salzburg, die anlässlich des Baues des ersten Gleises abgegeben wurde, beigelegt.

Es ist einfach nicht einzusehen, daß durch diesen Willkürakt den Bauern erhebliche Belastungen aufgebürdet werden, zumal der Zaun seit Bestehen der Eisenbahn immer von den ÖBB errichtet und instand gehalten wurde. Dies kann sehr eindeutig auch durch Zeugenaussagen belegt werden. Dies wird auch von den Österr. Bundesbahnen nicht bestritten.

Weiters muß festgestellt werden, daß keine Verträge vorhanden sind, daß die Österr. Bundesbahnen die Zaunerrichtung und -erhaltung den Bauern von damals abgelöst worden wären.

Sehr geehrter Herr Volksanwalt! Die Bauern entlang der Österr. Bundesbahnen haben sich im Bereich der Gemeinde Leogang zu einer Schutzgemeinschaft mit über 50 Mitgliedern zusammenschlossen, um diese drohende Belastung gemeinsam abzuwenden.

Es haben bereits Vorsprachen bei der Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen stattgefunden, die noch kein positives Ergebnis gebracht haben.

Der damalige Gemeindevorsteher, der Bezirkshauptmann und der Vertreter des Landesausschusses haben, wie bereits angeführt, in sehr eindeutiger Weise die Abzäunung der Bahn verlangt, nicht zum Schutze der Eisenbahn, sondern im Interesse der anrainenden Bauern, die ohnehin durch den Bau der Eisenbahn erhebliche wirtschaftliche Erschwernisse hinnehmen mußten.

Die Interessentenschaft stellt an Sie, sehr geehrter Herr Volksanwalt, das höfliche Ersuchen, bei den Österr. Bundesbahnen zu intervenieren, daß die Zäune entlang der Eisenbahn auch in Zukunft von den ÖBB erhalten werden. Es ist heute eine Selbstverständlichkeit, daß beim Bau einer Eisenbahn bzw. einer Bundes- oder Landesstraße die Zäune entlang der neuen Bahntrasse bzw. Straßentrasse vom Verursacher erstellt und instand gehalten werden.

Sehr geehrter Herr Volksanwalt, dieses Problem trifft insbesondere die anrainenden Bauern sehr, und wir bitten Sie höflich, alles zu unternehmen, um die große Belastung, die auf die Bauern zukommen zu droht, abzuwenden. Mit Ihrer Hilfe wird es möglich sein, hier dem Recht wieder zum Durchbruch zu verhelfen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Für die Interessentenschaft

(Herbert Zehentner, Obmann)

Beilagen:

=====

Stellungnahmen des Gemeindevorstehers von Leogang
des k.u.k. Bezirkshauptmannes und
des Vertreters des Landesausschusses vom Herzogtum Salzburg
Anrainerverzeichnis

NIEDERSCHRIFT

Gegenstand: Errichtung und Erhaltung von Zäunen längs der Bahnlinie Salzburg-Wörgl
===== zur Abhaltung von Weidevieh

Ort und Zeit: Gemeindeamt Leogang, am 5. Juni 1984
=====

ANWESENDE:

Für die Gemeinde Leogang: Bürgermeister Sebastian Madreiter
Vizebürgermeister Horst Melcher
Gemeindesekretär Hermann Mayrhofer

Für die betroffenen Anrainer: Rechtsanwalt Dr. Klaus Reisch, Kitzbühel
Herbert Zehentner, Tödlingbauer, Grießen
Rupert Eder, Hinterrainerbauer, Hütten
Johann Mayrhofer, Ottingbauer, Otting

Für die Österr. Bundesbahnen: Hofrat Dr. Marek, Generaldirektion A 3
Dipl.-Ing. Kothmüller, Streckenleitung Wörgl
Mag. Haslinger, BB-Dion Innsbruck I/R

Von den Anrainern wird dargelegt, daß seit Bahnbau die Viehhaltung im wesentlichen gleich geblieben ist. Die Beibehaltung der Zäune erscheint daher zur Abhaltung des Viehs von den Gleisanlagen daher nach wie vor erforderlich. Änderung der Gemeindeverhältnisse fand nur unwesentlich statt.

Die Errichtung von Elektrozäunen wäre aufwendiger als gewöhnliche Stachel--draht- oder Lattenzäune, da Elektrozäune eine ständige Kontrolle fordern, zumal die Gefahr von Erdschlüssen durch Graswuchs etc. gegeben ist. Die erforderliche Sicherheit wäre durch Elektrozäune jedenfalls nicht gewährleistet.

Seitens der ÖBB wird dargelegt, daß die ÖBB selbstverständlich dort ihrer Zaunerrichtungs- und -erhaltungspflicht nachkommen, wo diesbezügliche Vereinbarungen bestehen oder behördliche Verpflichtungen gegeben sind. In diesem Zusammenhang wird ferner von der ÖBB dargelegt, daß die behördlichen Verpflichtungen solange als verbindlich anerkannt werden, als nicht eine gegenteilige behördliche Entscheidung bewirkt bzw. getroffen wird.

Der Vertreter der Grundeigentümer führt aus wie folgt:

Mit Ausnahme jener Bereiche, die durch privatrechtliche Vereinbarungen gedeckt sind, oder jener, bei denen zwischen den ÖBB und den Grundeigentümern eine Ablösevereinbarung getroffen wurde, erstreckt sich die Abzäunungsverpflichtung der ÖBB nach der Ansicht der Grundeigentümer auf den gesamten Bereich der Eisenbahnstrecke im Gemeindegebiet Leogang. Soweit dies im einzelnen allenfalls durch Bescheide wegen des eingeschränkten Überblicks der Grundeigentümer von diesen nicht nachgewiesen werden könnte, ist davon auszugehen, daß die Sicherheits- und Anrainerfragen im ganzen erwähnten Bereich die gleichen sind. Darüber hinaus ist von der ÖBB auch der gleiche gesamte Bereich von

VERHANDLUNGSSCHRIFT

Aufgenommen am _____ in Leogang

Anwesende: Für die Österr. Bundesbahnen: Mag. Siegfried Haslinger, Dion
Innsbruck

Dipl.-Ing. Gebhard Arnold, Strecken-
leitung Wörgl

Franz Kogler, Bahnmeister in
Hochfilzen

Für die Gemeinde Leogang:

Bürgermeister Sebastian Madreiter
Gemeindesekretär Hermann Mayrhofer

Für die Interessentengemein-
schaft "Zaunerhaltung entlang
den ÖBB" in Leogang

Rupert Eder, Hinterrainerbauer,
Hütten 8, Leogang

Der Grundbesitzer:

Die ÖBB haben auf Grund der abgeschlossenen Vereinbarung vom 5.6.1984 zwischen
Gemeinde Leogang und den Österr. Bundesbahnen die Zaunerhaltungspflicht im
Bereich des Gemeindegebietes Leogang anerkannt und bestätigt.

In dieser Vereinbarung wurde festgelegt, daß von jedem einzelnen Grundbesitzer
noch genaue Festlegungen hinsichtlich der örtlichen Verhältnisse durchgeführt
werden.

Die Österr. Bundesbahnen führen beim Grundbesitzer _____

_____ und für dessen Rechtsnachfolger von

Bahn-km _____ bis Bahn-Km _____ links der Bahn

Bahn-km _____ bis Bahn-km _____ rechts der Bahn

Bahn-km _____ bis Bahn-km _____

die Zaunerrichtung und -erhaltung entsprechend der Vereinbarung vom 5.6.1984
durch, da im gesamten Anrainerbereich die Weidehaltung einvernehmlich festge-
stellt wurde.

Dieses Begehungsprotokoll samt der Vereinbarung vom 5.6.1984 und Antrag der
Gemeinde Leogang vom 5.3.1981 bilden die Grundlagen für den vom Bundesministerium
für Verkehr zu erlassenden Bescheid über die Regelung der Zaunerrichtung und

Zaunerhaltung für umseitig angeführten Grundbesitzer und dessen Rechtsnachfolger.

Vorgelesen, geschlossen und gefertigt:

3



Die Vertreter der Interessenten Gemeinschaft
am Ende eines vierjährigen harten Kampfes mit den
Österr. Bundesbahnen. Der Erfolg kann aus den zu-
friedeneren Gesichtern abgelesen werden.

von links nach rechts:

Johann Mayrhofer, Bauer am Hubhof Otting, Otting 3

Kemmann Mayrhofer, Gemeindevorsteher, Otting 9

Sebastian Radwiler, Biergärmeister, Embachbauer, Rain 9

Ruprecht Eder, Bauer am Hubhof Hintereisenergut, Hütten 8

Karl Zehentner, Jungbauer am Hubhof Tödling in Gießen

Logang, am 8. Okt. 1924 Feldkreuz Tenkerbauer
Otting 9



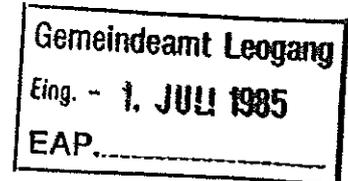
REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für ~~WIRTSCHAFT~~
öffentl. Wirtschaft u. Verkehr
SEKTION II
Oberste Behörde für Eisenbahnen, Kraftfahrlnnen,
Rohrleitungen und Schlepplifte

A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 3
Sachbearb.: Dr. Kafka
Telefon: 34 15 20 Kl. 16

Zl. EB 210.553-7-II/2-1985

Wien, am 25. April 1985

Betr.: ÖBB-Strecke Salzburg - Wörgl,
km 113 - km 118;
Erhaltung von Zäunen im Gemeinde-
gebiet von Leogang



B E S C H E I D
=====

Über Antrag der Gemeinde Leogang vom 5. März 1981 wird festgestellt, daß die Österr. Bundesbahnen nach Maßgabe der beigeschlossenen auf Grund der Vereinbarung zwischen den Österr. Bundesbahnen und der Gemeinde Leogang vom 5. Juni 1984 aufgenommenen Verhandlungsschriften gem. § 20 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl.Nr. 60, iddgF., verpflichtet sind, an den in den einzelnen Verhandlungsschriften angeführten Streckenabschnitten Weidezäune zu errichten, zu erhalten oder zu erneuern.

Ergeht an:

die Gemeinde Leogang,
5771 Leogang,

unter Beischluß von Kopien der
Verhandlungsschriften.

Für den Bundesminister:

Dr. PESCHORN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Atsingel

LEOGANG

Geburtstage. Am Donnerstag, 13. Juni, vollendet die Pensionistin Maria Präffer, Ullach 15, das 82. Lebensjahr. Die Schneidermeisterin Anna Zehentner, Rosental 68, feiert am Freitag, 14. Juni, ihren 50. Geburtstag. Das 65. Lebensjahr vollendet die Pensionistin Aloisia Gimpl, Rosental 24, am Freitag, 14. Juni. Die Pensionistin Marianne Koller, Sonnrain 2, feiert am Samstag, 15. Juni, ihren 70. Geburtstag. Am Dienstag, 18. Juni, vollendet die Hausfrau Ema Griesner, Sonnberg 79, das 50. Lebensjahr. Am Mittwoch, 19. Juni, feiern die Köchin i. R. Theresia Wechselberger, Rosental 10, ihren 60., der Pensionist Alois Moßhammer, Ullach 5, seinen 70. und der Ausgrabauer am Lehenbrandgut, Peter Untermoser, Schwarzlee 9, seinen 81. Geburtstag. Die Pinzgauer Nachbarn gratulieren.

Die Bauern waren einig und siegten über Zynismus der Österreichischen Bundesbahn

LEOGANG. Jahre dauerte ein Rechtsstreit zwischen ÖBB und Bauernschaft. Betroffen auch viele Pinzgauer Landwirte an der Westbahnstrecke. Die ÖBB hatten sich gewiegt, weiter für die Zaunerhaltung entlang der Geleise aufzukommen. Mit der Begründung: Die Züge sind heute so stabil gebaut, daß ihnen ein Rind, das sich auf die Strecke verirrt hat und niedergefahren wird, nichts anhaben kann...

Gegen diesen Entscheid kämpften insbesondere Leoganger Bauern mit aller Entschlossenheit. Denn rund 100 Jahre lang war es die Norm, daß die Bundesbahn die Zäunung übernahm. Damit wurden ja nicht nur die Loks und Waggons, sondern vor allen Dingen auch die Rinder geschützt...

Die Sache landete vor m Kadi und endete schließlich mit einem für die Bauern höchst unerfreulichen Spruch des Obersten Gerichtshofes. Der besagte, daß die Bahn die Zäunung tatsächlich nicht übernehmen müsse. Doch der Druck, den die Bauernschaft mittels Politiker und Medien auf

die ÖBB ausübte, war groß. Schließlich kam s zu einer Einigung. Der Status Quo der letzten einhundert Jahre wurde wieder hergestellt. Die ÖBB zäunen wieder, die Bauern sind zufrieden.

Der positive Ausgang der Konfrontation, die Gerichtskosten von mehr als 100.000 Schilling verursachte, war Anlaß zu einer Feierstunde. In deren Rahmen wurden jene, die sich besonders für die Belange der Bauern eingesetzt hatten, geehrt. Sie erhielten das Ehrenzeichen der Landwirtschaftskammer. Die Kammer Salzburg trug auch zwei Drittel der Gerichtskosten, ein Drittel übernahm die Tiroler Kammer. Geehrt wurden Herbert Zehentner, Dödlingbauer in Griesen, der stellvertretend für rund 50 Leoganger Bauern den Prozeß ausfocht, Rupert Eder, Hinterrainbauer, Hans Mayrhofer, Ottingbauer, und Hermann Mayrhofer, Gemeindegemeinschafter in Leogang. Die Interessensgemeinschaft der Bauern übergab an Kammerpräsident Richard Dürnberger und Bürgermeister Sebastian Madreiter einen Erinnerungsteller mit Gravur. Als Dank für den Einsatz in dieser Sache. Motiv der Gravur: Ein Eisenbahner beim Zäunen...



Ehrenzeichen der Salzburger Landwirtschaftskammer für die engagierten Leoganger Bauern. V. l. Rupert Eder, Herbert Zehentner, Bürgermeister Sebastian Madreiter, Gemeindegemeinschafter Hermann Mayrhofer, Landwirtschaftskammerpräsident Richard Dürnberger, Johann Mayrhofer. Bild: PN/Heba

Protokoll

aufgenommen von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zell a See
loco Griesen am 24 August 1873

Gegenstand

ist die Fortsetzung der am 21 Jul. d. J. begonnenen
Expropriations-Verhandlung der für die Salzburg-Tiroler-
Bahn erforderlichen Grundstücke u. Gebäude in der K. G.
Griesen.

Nachdem die auf den 26. d. Mts. vertagte Verhandlung aus
der am Schluß des Protokolles vom 21. v. Mts. bemerkten Ur-
sache nicht hatte stattfinden können, wurde neuerlich zur
Fortsetzung der Verhandlung auf heute Commission an Ort u.
Stelle angeordnet, zu welcher die unten angeführten er-
schienen sind:

Es wurde sohin von den Vertretern, der Bahngesellschaft der
sub 6 angeführte Augenschein in Gegenwart der Parteien vor-
genommen.

Der Vertreter der Bahngesellschaft erklärte hierauf daß es
nicht seines Amtes sei die Anlage von Wegen, oder deren
merkliche Verbreiterung zu bewilligen, daß vielmehr es
Sache der Parteien gewesen wäre ihrem Wunsche der Begehungs-
Commission gegenüber Ausdruck zu geben.

Commissionell wird bemerkt daß den Parteien bedeutet wurde daß
es ihnen frei stehe ihr Anliegen bei Gelegenheit der Vermarktungs-
Commission vorzutragen.

Es scheint Leonhart Treichl von Wolfgang-Gut u. bringt ein, daß er, wie bereits von seinem Sohn Johann Treichl angegeben wurde, denselben Johann Treichl zur Durchführung der Expropriations-Verhandlung Abschluß von Vergleichen, von Kauf u. Verkaufsverträgen bevollmächtigt habe, u. dessen Erklärungen genehmige sich jedoch das Recht vorbehalte seinem Bevollmächtigten denselben bindende Instructionen zu ertheilen, welche jedoch der Stellung des Johann Treichl als Bevollmächtigten der Bahngesellschaft gegenüber keinen Eintrag tue.

Leonhard Treichl

Treichl Leonhard durch den eben aufgeführten Bevollmächtigten betreffs Parz. No. 354, 355, 545, 352, 407, 408, 431, 432, 506 u. 533 a b c verlangt per Joch des Bahnbedarfes - 288 fl.-.

Für die Versetzung des im Feuer-Rajon gelegenen Heustadls aus dem Feuer-Rajon der Bahn, welcher Stadl auf Parz No 431 steht, verlangt Treichl 40 fl. zahlbar nach erfolgter Beseitigung des Stadels.

Der Vertreter der Bahngesellschaft erklärt sich mit der Forderung für die Beseitigung des Stadels einverstanden, u. ist derselbe von dem Eigenthümer nach Weisung der Bau-Organe d. h. des betreffenden Herrn Strecken-Ingeneurs sofort von den Eigenthümer zu beseitigen.

Den geforderten Grundeinlösungs Preis findet jedoch der Vertreter der Bahngesellschaft überspant.

Er wäre bereit per Joch des Bahnbedarfes - 1280 fl - ohne Unterschied der Cultur zu bezahlen.

Leonhard Treichl resp: dessen Bevollmächtigter lehnt jedoch diesen Antrag ab, weshalb nach Punkt 9 der allgemeinen Bedingungen der Einlösungs-Betrag durch den Richter zu ermitteln ist.

Johann Treichl

2 Koidl Christian, welcher im Protokoll vom 21 v. Mts. bereits sub 7. aufgeführt ist, einigt sich mit den Vertretern der Bahngesellschaft mit Rücksicht auf alle Nebenentschädigungen betreffs Parz No. 332 u. 351, auf - 800 fl - per Joch, betreffs Parz. No. 33 a u. b u. 350 welche Letztere Parzelle ganz einzulösen kommt. auf - 1280 fl - per Joch des Bahnbedarfes

Christian Koidl

3 Christian Koidl erklärt daß er den Tändlerbauern, Sebastian Zehentner zum Abschluß des Vergleiches betreffs der Gemeinde-weide bevollmächtigt.

Christian Koidl

3 Thomas Bacher vom Angerlehen No. 13 betreffs Parz. No. 288 281 289, 290 a 295 a u. b. u. 291 einigt sich mit dem Vertreter der Bahngesellschaft auf folgende Einheitspreise mit Rücksicht auf alle Nebenentschädigungen.
Betreffs Parz. No. 288 u. 281 - 200 fl - per Joch des Bahnbedarfes.
Parz. No. 289 und 295 a u. b - 1280 fl. per Joch des Bahnbedarfes, betreffs Parz. No. 290 a u. 291 - 800 fl - per detto.

Thomas Bacher

4. Rottmair Andrä vom Haizengut betreffs Parz No. 394 a b. einigt sich mit dem Vertreter der Bahngesellschaft auf einen Ablösungspreis von - 1600 fl. - per Joch mit Rücksicht auf die eintretenden Wirtschafterschwernisse.
Diese Partei sowie Thomas Bacher fordern daß die Zahlung zu Händen des k. k. Notars in Saalfelden geleistet werde sobald die grundbücherlichen Anstände beseitigt sind.
An Tracirungs-Schäden werden dem Eigenthümer 5 fl. zugestanden.

Andrä Rottmair

5. Die Nachbarschaft Grießen resp: deren Vertreter Treichl Leonhard durch seinen Bevollmächtigten Johann Treichl Rothmair Andrä, Johan Brandstätter vom Martlgut, Georg Eder vom Hartlgute, u. Sebastian Zehenter für sich u. als Bevollmächtigter des Koidl Christian, sowie des Bacher Thomas vom Angerlehen u. des Peter Riedelsperger, betreffs Parz. No. 261, 262, 286, 498, 511, einiget sich mit dem Vertreter der Bahngesellschaft betreffs Parz. No. 262, auf - 160 fl - per Joch, betreffs allen übrigen Parzellen auf - 400 fl. - per Joch, mit Rücksicht auf die Wirtschafterschwernisse.

Zugleich bemerken die Interessenten daß ihnen die Feldwege für den Viehtrieb längs der Bahn zu schmal erscheinen, u. daß sie sich vorbehalten bei der Vermarktungskommission ihre diesbezüglichen Anträge zu stellen,

Johann Treichl

Nachträglich wird in Abänderung der vorstehenden Übereinkommen bedungen daß für den zu Bahnzwecken erforderlichen Grund aus sämtlichen obenaufgeführten Parzellen ein Einheitspreis von 160 fl - per Joch bezahlt wird, wobei sich jedoch die Interessenschaft ausdrücklich vorbehält ihre Ersatzansprüche wegen erschwerten Viehauftriebes auf den etwa erübrigenden Reste dieser Parzellen separat geltend zu machen.

Ebenso behalten sie sich bevor ihre oben erwähnten Anträge wegen Erweiterung des Feldweges behufs Viehtriebes sowie wegen etwaiger Verzäunung bei der Vermarktung oder Wege-Commission zu stellen.

Als Geldempfänger wird von den Interessenten Sebastian Zehentner namhaft gemacht. Der nachträglich erschienene Peter Riedelsperger u. wieder erschienene Thomas Bacher treten bei.

Johan Treichl

Andrä Rothmyr

Georg Eder

Johann Brandsätter

Sebastian Zehentner

Peter Riedlsperger

Thomas Bacher

5.1/2 Peter Riedlsberger betreffs Parz. No 427, 430, 504, 505, 502, und 501 a b. verlangt - 2080 fl per Joch und behält sich noch eine separate Entschädigung für Wirtschafterschwernisse in der Weise bewar, daß er im ganzen - 3680 fl - per Joch zu erhalten hätte.

Der Vertreter der Bahngesellschaft findet diese Anträge überspant, u. unannehmbar. Er wäre bereit mit Rücksicht auf alle Nebenentschädigungen für Parz. No. 505 u. 502. - 1600 fl per Joch, für die übrigen Parzellen 640 fl per Joch zu bezahlen.

Da Peter Riedelsberger diese Anträge ablehnt hat die Ermittlung des Einlösungsbetrages durch den Richter nach Punkt 9 der allg. Bdg. zu erfolgen.

6 Dem Georg Eder u. dem Thomas Bacher wird eine Pauschalentschädigung von je 5 fl für Zaun u. Feldbeschädigung aus Anlaß der Vorarbeiten bewilligt u. sofort ausbezahlt.

Thomas Bacher

Georg Ebner

7 Brandstätter Johann vom Martlgut betreffs Parz. No. 410, 458 u. 523, verlangt ohne Unterschied - 2080 fl - per Joch
Außerdem gibt er an, daß es für ihm nöthig sei einen Stadel zu versetzen - 60 fl - u. weiters behauptet er, die Notwendigkeit eines neuen Stadels wofür er - 85 fl - beanschlagt.
Weiters fordert er für Parz No. 410 eine Entschädigung für Wirtschafterschwernisse per - 200 fl - als Wirtschafterschwernung auf Parz. 458. verlangt er - 100 fl - u. überdies die Einlösung des seitens der Bahn verbleibenden Restes der Parz. No. 523.

8. Zehetner Sebastian Tädlinger betreffs Parz. No. 335
334, 544, 455, 454, 452 u. 516, verlangt -2400 fl -
per Joch ohne Unterschied der Cultur u. überdies als
Entschädigung für Wirtschafterschwernisse -300 fl-
u. für die von ihm behauptete nothwendige Versetzung eines
Stadels 100 fl-
9. Brandstätter Johann, Sebastian Zehetner u. Maria Wtw.
Breitfuß beim Bucherer als Miteigenthümer der Parzelle 534,
verlangten 1600 fl - per Joch!
Der Vertreter der Bahngesellschaft findet die oben aufgeführten
Anträge überspant, u. er wäre bereit zu zahlen ad 7. für Parzelle
410, u. 523, - 800 fl - für Parz. 458, - 1280 fl -
ad 8. für Parz. 335, 454, u. 516, - 800 fl u. für Parz. 334, 455
u. 452 - 1280 fl. per Joch u. für Parz. 544 - 80 fl.
ad 9. - 480 fl per Joch des Bahnbedarfes.

Da die Eigenthümer u. jene Marie Breitfuß durch ihren Bevollmächtigten
Georg Eder vom Hartlgut die gestellten Anträge zu niedrig finden,
u. ein Übereinkommen betreffs des Einlösungsbetrages nicht zu er-
zielen ist, so hat die Ermittlung desselben nach Punkt 9. der allg. Bdg.
durch den Richter zu erfolgen.

Johann Brandstätter
Sebastian Zehentner
Georg Eder

Als Pauschal-Entschädigung für Feld und Zaunschäden verlangen
Leonhard Treichl - 20 fl - Sebastian Zehntner - 20 fl u. Peter
Riedlsberger - 20 fl - welche Beträge seitens der Vertretung der
Bahngesellschaft für beiden ersten Parteien zugestanden werden.
Dem Peter Riedlsberger sowie dem Johann Brandstätter welcher
den gleichen Ersatz beansprucht, bietet der Vertreter der Bahn-
gesellschaft - 10 fl - als Pauschale, welchen Antrag dieselben
annehmen.

Peter Riedlsperger
Johann Brandstätter

Johann Treichl
Di. A. Jäger Sebastian Zehentner

beschlossen und gefertigt
H. Schmidt
k. k. Concepts Adjunkt

S. Hammet

Mundiert

Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll über den Bau des ersten Gleises der Teilstrecke Saalfelden - Hochfilzen (Protokoll von 1873):

Der k.u.k. Bezirkshauptmann hat über die bisherige Fassung des Protokolles, soweit es den Bezirk Zell am See betrifft, nichts weiter zu erinnern, nur muß er in voller Übereinstimmung mit den politischen Vertretern des Nachbarbezirkes St. Johann im Pongau sowie mit den Vertretern des Landesausschusses und mit dem Verlangen der einzelnen Gemeindevorsteher hiemit auch seinerseits die ordentliche durchgängige Einzäunung der Bahn durch die Bahngesellschaft ausdrücklich fordern. Die Viehzucht ist eben die Haupterwerbsquelle der salzburgischen Gebirgsbewohner, wobei wegen der meist noch sehr mangelhaften Stallwirtschaft von höchster Wichtigkeit und ihr unbeirrter Fortbestand unentbehrlich sind wie faktisch nahezu jeder bäuerlicher Besitzer seinen ganzen Grundkomplex mehr oder weniger beweidet. Letzteres ist umso notwendiger, als die Heu- und Futterfechtung für den so bedeutenden Viehstand, der im Pinzgau allein ca. 100.000 Stück beträgt, kaum zu 1/3 zureicht, die Alpenweide sich aber höchstens auf 3 bis 4 Monate beschränkt, das Weidevieh selbst aber bleibt, da bei der ohnehin sehr dünnen Bevölkerung keine eigenen Hirten zur Verfügung stehen und deren Erhaltungskosten überhaupt unerschwinglich wären, sich ganz überlassen und wird dies nur dadurch ermöglicht, daß die vielen verschiedenen Weideparzellen für sich nach Bedarf eingezäunt gehalten werden. Diese Gepflogenheit ist bereits eine unverdenkliche und von der Staatsregierung die Abgabe alles erforderlichen Zaunholzes an die Bezugsberechtigten aus den arärischen Wäldern erst in jüngster Zeit in tausenden von rechtskräftigen Urkunden anerkannt und gewährleistet. Daß im hiesigen Gebirge unentbehrliche Weiderecht darf daher ebenso durch den Bahnbau nicht gefährdet oder weiter erschwert werden, was wohl nur mit der ordentlichen Einfriedung der Bahn erreichbar erscheint.

Der Bezirkshauptmann will sich nicht gerade für die Herstellung der landes- und ortsüblichen holzverzehrenden Spaltzäune erklären, doch hält er namens der diesbezirkigen Gemeinden und Wirtschaftsbesitzer entschieden daran fest, daß die Bahn ihrer ganzen Länge nach beiderseitig in wirklich solider und andauernden Weise eingezäunt werde, so daß keinerlei Übertritt des Weideviehs auf den Bahnkörper oder sonstige Beschädigungen des Viehs infolge des Bahnbetriebes zu besorgen sind.

Karl Ritter von Glandl, k.u.k. Bezirkshauptmann

Nachdem nunmehr die Begehung der gesamten Strecke von Stegwalden bis zur Landesgrenze in Hochfilzen vollzogen wurde, werden dem im Verlauf des Protokolls niedergelegten Anforderungen an den Bau der Bahn durch folgende allgemeine Bemerkungen angeschlossen:

6. Mit Rücksicht auf die besondere Art der Bewirtschaftung im Pongau und Pinzgau erachtet es die Kommission für notwendig, daß längs der Bahn an alle Stellen, wo Vieh weidet, auch an höheren Dämmen und Einschnitten, was also höchstwahrscheinlich mit der ganzen Länge der Linie zusammenfallen dürfte, starke Zäune oder Einfriedungen von mindestens 1,10 m Höhe hergestellt werden. Die Kommission kann jedoch dem Antrag der Gemeinden nicht unterstützen, wonach diese Zäune in landesüblicher Weise aus Spaltholz herzustellen.

Der Vertreter des Landesausschusses bemerkt, was die Notwendigkeit anbelangt, daß die Bahn an beiden Seiten in vollkommener sicherer Weise eingefriedet und daß diese Einzäunung von der Bahngesellschaft auch fortwährend in gutem Stande erhalten werden, betrifft, beruft sich der Vertreter des Landesausschusses auf die von den Gemeindevorstellungen und den Vertretern der politischen Bezirke St. Johann und Zell am See sowie von den Vertretern des Landesausschusses selbst bereits abgegebenen Erklärung und fügt nur die Bemerkung bei, daß die Beigabe von Hütern für das Weidevieh bei dem bestehenden großen Mangel an Arbeitskräften und bei dem Umstande, daß die früher in manchen Fällen im Alter von 12 Jahren zur Aufsicht über das Weidevieh verwendeten Kinder nunmehr bis zum vollendeten 14. Lebensjahr die Wochenschule besuchen müssen, absolut unmöglich ist. Was die Konstruktion der Zäune längs der Bahn belangt, so kann der Vertreter des Landesausschusses nur wiederholt betonen, daß diese Zäune einen vollkommenen Schutz gegen das Ausbrechen des Weideviehs gewährleisten müssen. Falls dieser Zweck auch dann erreicht wird, ohne daß die Zäune aus Spaltholz hergestellt werden, so wäre dies im Interesse einer nutzbringenden Verwendung des Holzes und im Interesse der Forstkultur überhaupt allerdings wünschenswert.

Der Gemeindevorsteher von Leogang erklärt, daß die vorstehenden Bestimmungen vollkommen den bei der Besprechung getroffenen Vereinbarungen entsprechen, nur bemerkt er, daß die Bahn durch Zäune derart versichert werden müsse, daß kein Weidevieh auf dieselbe gelangen kann.

Wolfgang Deisenberger, Gemeindevorstand.

Der k.u.k. Bezirkshauptmann hat über die bisherige Fassung des Protokolles, soweit es den Bezirk Zell am See betrifft, nichts weiter zu erinnern, nur muß er in voller Übereinstimmung mit den politischen Vertretern des Nachbarbezirkes St. Johann im Pongau sowie mit den Vertretern des Landesausschusses und mit dem Verlangen der einzelnen Gemeindevorsteher hiemit auch seinerseits die ordentliche durchgängige Einzäunung der Bahn durch die Bahngesellschaft ausdrücklich fordern. Die Viehzucht ist eben die Haupterwerbsquelle der salzburgischen Gebirgsbewohner, wobei wegen der meist noch sehr mangelhaften Stallwirtschaft von höchster Wichtigkeit und ihr unbeirrter Fortbestand unentbehrlich sind wie faktisch nahezu jeder bäuerlicher Besitzer seinen ganzen Grundkomplex mehr oder weniger beweiden läßt. Letzteres ist umso notwendiger, als die Heu- und Futterfechtung für den so bedeutenden Viehstand, der im Pinzgau allein ca. 100.000 Stück beträgt, kaum zu 1/3 zureicht, die Alpenweide sich aber höchstens auf 3 bis 4 Monate beschränkt, das Weidevieh selbst aber bleibt, da bei der ohnehin sehr dünnen Bevölkerung keine eigenen Hirten zur Verfügung stehen und deren Erhaltungskosten überhaupt unerschwinglich wären, sich ganz überlassen und wird dies nur dadurch ermöglicht, daß die vielen verschiedenen Weideparzellen für sich nach Bedarf eingezäunt gehalten werden. Diese Gepflogenheit ist bereits eine unverdenkliche und von der Staatsregierung die Abgabe alles erforderlichen Zaunholzes an die Bezugsberechtigten aus den arärischen Wäldern erst in jüngster Zeit in tausenden von rechtskräftigen Urkunden anerkannt und gewährleistet. Das im hiesigen Gebirge unentbehrliche Weiderecht darf daher ebenso durch den Bahnbau nicht gefährdet oder weiter erschwert werden, was wohl nur mit der ordentlichen Einfriedung der Bahn erreichbar erscheint.

Der Bezirkshauptmann will sich nicht gerade für die Herstellung der landes- und ortsüblichen Holzverzehrenden Spaltzäune erklären, doch hält er namens der diesbezirkigen Gemeinden und Wirtschaftsbesitzer entschieden daran fest, daß die Bahn ihrer ganzen Länge nach beiderseitig in wirklich solider und andauernden Weise eingezäunt werde, so daß keinerlei Übertritt des Weideviehs auf den Bahnkörper oder sonstige Beschädigungen des Viehs infolge des Bahnbetriebes zu besorgen sind.

Karl Ritter von Glandl, k.u.k. Bezirkshauptmann

Nachdem nunmehr die Begehung der gesamten Strecke von Stegwalden bis zur Landesgrenze in Hochfilzen vollzogen wurde, werden dem im Verlauf des Protokolls niedergelegten Anforderungen an den Bau der Bahn durch folgende allgemeine Bemerkungen angeschlossen:
6. Mit Rücksicht auf die besondere Art der Bewirtschaftung im Pongau und Pinzgau erachtet es die Kommission für notwendig, daß längs der Bahn an allen Stellen, wo Vieh weidet, auch an höheren Dämmen und Einschnitten, was also höchstwahrscheinlich mit der ganzen Länge der Linie zusammenfallen dürfte, starke Zäune oder Einfriedungen von mindestens 1,10 m Höhe hergestellt werden. Die Kommission kann jedoch dem Antrag der Gemeinden nicht unterstützen, wonach diese Zäune in landesüblicher Weise aus Spaltholz herzustellen.

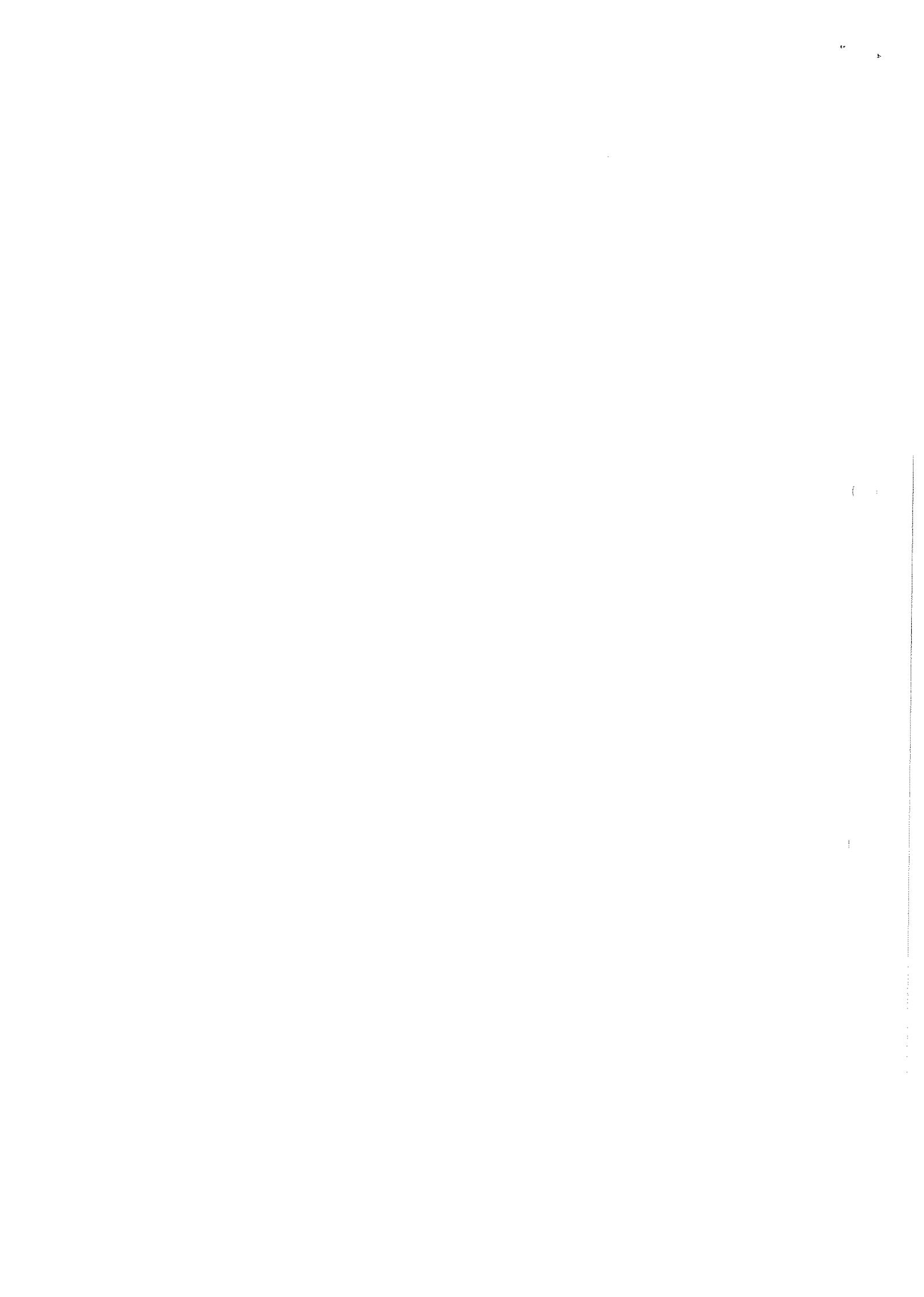
Der Vertreter des Landesausschusses bemerkt, was die Notwendigkeit anbelangt, daß die Bahn an beiden Seiten in vollkommener Weise eingefriedet und daß diese Einzäunung von der Bahngesellschaft auch fortwährend in gutem Stande erhalten werden, betrifft, beruft sich der Vertreter des Landesausschusses auf die von den Gemeindevorstehungen und den Vertretern der politischen Bezirke St. Johann und Zell am See sowie von den Vertretern des Landesausschusses selbst bereits abgegebenen Erklärung und fügt nur die Bemerkung bei, daß die Beigabe von Hütern für das Weidevieh bei dem bestehenden großen Mangel an Arbeitskräften und bei dem Umstande, daß die früher in manchen Fällen im Alter von 12 Jahren zur Aufsicht über das Weidevieh verwendeten Kinder nunmehr bis zum vollendeten 14. Lebensjahr die Wochenschule besuchen müssen, absolut unmöglich ist. Was die Konstruktion der Zäunung längs der Bahn belangt, so kam der Vertreter des Landesausschusses nur wiederholt betonen, daß diese Zäune einen vollkommenen Schutz gegen das Ausbrechen des Weideviehs gewähren müssen. Falls dieser Zweck auch dann erreicht wird, ohne daß die Zäune aus Spaltholz hergestellt werden, so wäre dies im Interesse einer nutzbringenden Verwendung des Holzes und im Interesse der Forstkultur überhaupt allerdings wünschenswert.

Schlußanträge der Kommission:

Die Entscheidung des Handelsministeriums wird endlich noch für alle Fragen vorbehalten, welche nicht in unmittelbarem Zusammenhange mit der Bauingriffnahme stehen, wie dies z.B. bei den Einfriedungen der Fall ist.

Der Gemeindevorsteher von Leogang erklärt, daß die vorstehenden Bestimmungen vollkommen den bei der Besprechung getroffenen Vereinbarungen entsprechen, nur bemerkt er, daß die Bahn durch Zäune derart versichert werden müsse, daß kein Weidevieh auf dieselbe gelangen kann.

Wolfgang Deisenberger, Gemeindevorstand.



4

Erhebungen im Landesarchiv bezüglich der Weidezäune,
aber auch der Durchlässe und Abmachungen bezüglich
Holzfällung und -~~B~~ringung udgl.

Chronologisch geordnet ist diesbezüglich vorhanden:

- 1.) Von 1873 ein handschriftliches Kommissionsprotokoll aufgenommen zu Golling am 3. Feber. Die kommissionelle politische Begehung betraf die Strecke Hallein - Golling, bzw. bis zur Grenze des Bezirkes Salzburg von Hallein aus begonnen. Zur Grundlage der Begehung diente das vom k. k. Handelsministerium auf dem Erlaßwege übermittelte Detailprojekt, beigebracht von der Direktion der k. k. p. Kaiserin-Elisabeth-Westbahn. Unter den jeweiligen Profilbezeichnungen sind die verschiedenen Durchlässe, Wegübergänge, Parallel-Wege, Auffahrtsrampen etc. angeführt. Für die oberhalb der Bahn gelegenen Waldparzellen wurde ein beschränkter Holzfällungs- und -~~B~~ringungsbetrieb einzuführen vorgeschlagen. Von Weidezäunen ist nicht die Rede.

- 2.) Handgeschriebenes Begehungsprotokoll vom 13. 6. 1873, fortgesetzt am 19., 20., 24., 26., 27., 28. und 30. Juni über die Bahnstrecke Stegenwald - Bischofshofen und Bischofshofen - Hochfilzen. Jeweils nach Bahnkilometer (Km 17,4 - 111,4) Durchlässe, Wegrampen, Straßenkorrekturen, Uferversicherungen, Holzriesen udgl. Hinsichtlich der Weidezäune finden sich im vorliegenden Protokoll folgende allgemeine Vorbehalte der Vertreter der betroffenen Grundeigentümer, die wörtlich wiedergegeben werden:

4

Seite 44 (bzw. 11) ff.:

Bezüglich des Ansuchens um Herstellung der Zäune längs der Bahn in ortsüblicher Weise muß vollinhaltlich beige stimmt werden. Seit undenklichen Zeiten wurde bis jetzt von Seite der Grundeigentümer die Beweidung der Gründe ohne Hütung bewerkstelligt, dadurch daß die Verzäunung so fest und sicher hergestellt war, daß ein Durchbruch des aufgetriebenen Weideviehes nicht erfolgen konnte. Diese Art u. Weise der Weideausnutzung im Pongau wurde auch vom Staat dadurch anerkannt, daß bei der Forstservituten-Ablösung auch für die bestehende Art und Weise der Einzäunung durch Zugeständnis des Einforstungs-Rechtes hiefür das volle Recht anerkannt wurde. Es wird daher ersucht dieses bejährte u. bewährte Recht aufrechtzuerhalten und die Zäune in der Weise herzustellen daß ein Durchbruch des Weideviehes unmöglich wird. In schließlicher Berücksichtigung daß der Gau Pongau nur aus der Rind- und Pferdezucht seine Unterhaltsquelle zu ziehen gehalten ist. Diesen Ausführungen des Vertreters des polit. Bezirkes St. Johann schließen sich der Bürgermeister, von St. Veit und der Vertreter des Landes-Ausschusses vollinhaltlich an und behält sich der Vertreter des Landes-Ausschusses in Absicht auf die Herstellung der ortsüblichen Zäune längs beider Seiten der Bahnlinie die weitere Begründung für den Schluß des Protocolles bevor."

Seite 19 (der 2. Zählung):

Kil $\frac{73.7}{73.8}$ Ende der Gemeinde St. Georgen und Anfang der Gemeinde Bruck.

Johann Harlander hat weiters ausdrücklich bemerkt, daß er seine Grundparzellen wie bisher beweiden müsse und im Falle die dortselbst, wengleich erhöhter Bahn nicht gehörig eingezäunt würde sich gegen jede Verantwortung wegen Betretung des Bahnkörpers durch sein Vieh verwahre, anderseits bei einer Verunglückung einzelner Viehstücke bei solchen Anlässen den Ersatzanspruch gegenüber dem Bahnbesitzer vorbehalte. Der Gemeindevorsteher von St. Georgen findet weiter nichts zu erinnern nur bittet er, daß der Bahnkörper an den Stellen, wo sich Weideplätze befinden, durch die für Landorts üblichen

Zäune abgesperrt werde. Zur Bestätigung gefertigt.

Georg Lackner
Vorstand

Seite 33 ff.:

Der kk Bezirkshauptmann hat über die bisherige Fassung des Protocolles, soweit es den Bezirk Zell am See betrifft, nichts weiter zu erinnern, nur muß er in voller Übereinstimmung mit dem politischen Vertreter des Nachbarbezirkes St. Johann im Pongau sowie mit dem Vertreter des Landesausschusses und mit dem Verlangen der einzelnen Gemeindevorsteher hiemit auch seinerseits die ordentliche durchgängige Einzäunung der Bahn durch die Bahngesellschaft ausdrücklich fordern. Die Viehzucht ist eben die Haupterwerbsquelle der salzburgischen Gebirgsbewohner, wobei wegen der meist noch sehr mangelhaften Stallwirtschaft von höchster Wichtigkeit und ihr unbeirrter Fortbestand unentbehrlich sind, wie factisch nahezu jeder bäuerliche Besitzer seinen ganzen Grundcomplex mehr oder weniger beweiden läßt. Letzteres ist um so notwendiger, als die Heu- und Futterfechtung für den so bedeutenden Viehstand, der im Pinzgau allein cca 100 Tausend Stück beträgt, kaum zu $\frac{1}{3}$ zureicht, die Alpenweide sich aber höchstens auf 3 - 4 Monate beschränkt, das Weidevieh selbst aber bleibt, da bei der ohnehin sehr dünnen Bevölkerung keine eigenen Hirten zur Verfügung stehen und deren Erhaltungskosten überhaupt unerschwinglich wären, sich ganz überlassen u. wird dies bloß dadurch ermöglicht, daß die vielen verschiedenen Weideparzellen für sich nach Bedarf eingezäunt gehalten werden.

Die Gepflogenheit ist bereits eine unvordenkliche und von der Staatsregierung die Abgabe alles erforderlichen Zaunholzes an die herkömmlichen Bezugsberechtigten aus ärarischen Wäldern erst in jüngster Zeit in tausenden von rechtskräftigen Urkunden anerkannt und gewährleistet. Das im hiesigen Gebirge unentbehrliche Weiderecht darf dafür ebenso durch den Bahnbau nicht gefährdet oder weiter erschwert werden, was wohl nur mit der ordentlichen Einfriedung der Bahn erreichbar erscheint. Der Bezirkshauptmann will sich nicht gerade für die Herstellung

der landes- u. ortsüblichen holzverzehrenden Spaltenzäune erklären, doch hält er namens der diesbezirkigen Gemeinden und Wirtschaftsbesitzer entschieden daran fest, daß die Bahn ihrer ganzen Länge nach beiderseitig in wirklich solider und andauernder Weise eingezäunt werde, so daß keinerlei Übertritt des Weideviehes auf den Bahnkörper oder sonstige Beschädigungen des Viehes in Folge des Bahnbetriebes zu besorgen sind.

Karl Ritter Glanz
 k. k. Bezirkshauptmann
 Josef Pohl
 kk bez Ing. "

Seite 35 f.:

Was die Notwendigkeit anbelangt, daß die Bahn an beiden Seiten in vollkommener sicherer Weise eingefriedet und daß diese Einzäunung von der Bahngesellschaft auch fortwährend im guten Stande erhalten werde, beruft sich der Vertreter des Landesausschusses auf die von den Gemeinde Vorstehungen und den Vertretern der pol. Bezirke St. Johann und Zell am See, sowie von den Vertretern des Landes Ausschusses selbst bereits abgegebenen Erklärungen und fügt nur die Bemerkung bei, daß die Beigabe von Hütern für das Weidevieh bei den bestehenden großen Mangel an Arbeitskräften und bei dem Umstande, daß die früher in manchen Fällen bereits im Alter von 12 Jahren zur Aufsicht über das Weidevieh verwendeten Kinder nunmehr bis zum vollendeten

14! Lebensjahr die Wochenschule besuchen müssen, absolut unmöglich ist.

Was die Konstruktion der Zäune längs der Bahn belangt, so kann der Vertreter des Landes Ausschusses nur wiederholt betonen, daß diese Zäune einen vollkommenen Schutz gegen das Ausbrechen des Weideviehes gewähren müssen.

Falls dieser Zweck auch dann erreicht wird, ohne daß die Zäune aus Spaltholz hergestellt werden, so wäre dies im Interesse einer nutzbringenden Verwendung des Holzes und im Interesse der Forstkultur überhaupt allerdings wünschenswerth."

Seite 40:

"Die Entscheidung des h. Min. wird endlich noch für alle Fragen vorbehalten, welche nicht in unmittelbarem Zusammenhange mit der Bauinangriffnahme stehen wie dieß z. B. bei den Einfriedungen der Fall ist."

(Unterlagen zu Punkt 1 - 2 im Sonderfaszikel 33/1).

- 3.) Protocoll aufgenommen am 27. Oktober 1873 in Tauglmauth. Über Erlaß des k. k. Handels-Min. vom 27. September 1873 wurde auf Ansuchen des Verwaltungsrates der k. k. priv. Elisabeth-Bahn die k. k. Landesregierung aufgefordert, die Notwendigkeit und die Modalitäten der Ausführung der Einfriedungen an der Bahnstrecke Hallein - Golling im Wege einer Lokalkommission festzustellen. Das Ergebnis dieser Erhebung ist in diesem Protokoll niedergelegt. Die Gemeindevorsteher von Burgfried und Vigaun verlangten einen durchgehenden drei Fuß hohen Stangenzaun, ähnlich dem auf der Strecke Salzburg - Hallein bereits vorhandenen, jedoch mit dem Unterschied, daß er mit 3 anstelle von 2 Querlatten versehen würde. Die Gemeindevertreter von Kuchl verlangten einen solchen Stangenzaun beiderseits der Bahn in der Höhe von 3 1/2 - 4 Fuß, versehen mit 4 Querlatten. Ausgenommen war nur die Strecke von der Tauglbrücke bei Kilometer 3.8 - Kil. 4.5, weil dort kein Vieh auf die Weide getrieben wurde. Teilweise wäre die Einzäunung nur im Frühjahr und Herbst notwendig, einige Grundbesitzer wären gegen entsprechende Entschädigung auch bereit gewesen, Herstellung und Erhaltung der Einzäunung selbst zu bewerkstelligen. (Umfang des Protokolls 11 Seiten).
- 4.) In einer Abschrift eines Erlasses der Bauabteilung der k. k. Generalinspektion der österreichischen Bundesbahnen an den Verwaltungsrat der k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn vom 22. August 1874 heißt es unter anderem: Es ist der Umfang und die Art und Weise der Ausführung für alle jene Einfriedungen festzustellen, die aus Bahn- bzw. Betriebsrücksichten erforderlich sind. Weiter unten heißt es im selben Erlaß: Die Bahnanlage ist in ausreichender Weise gegen das Betreten geschützt: (unter anderem) wenn die Bahn durch sonstige natürliche oder zufällige künstliche Hindernisse gegen das Weidevieh gesichert ist.

- 5.) Protocoll aufgenommen zu Salzburg am 29. Juli 1875.
Technisch - polizeiliche Prüfung der Teilstrecke B'hofen - Mandling, Mandling - Selzthal, Lend - Hochfilzen (Tiroler Grenze) und Hochfilzen - Wörgl der k. k. priv. Salzburg - Tiroler (Kaiserin-Elisabeth)-Bahn. Auf S. 7 heißt es darin unter Punkt 9 dieses Protokoll: Einfriedungen in der kurrenten Bahn sind ebenfalls bis auf wenige Stellen, wo eine zweite bzw. dritte Latte fehlt, hergestellt. (Umfang des Protokolls 16 Seiten).
- 6.) Protokoll vom 21. September 1875 hinsichtlich der Anlage der Salzburg - Tiroler - Bahn: Durchlässe, Rampen, Wegübergänge etc. Auf S. 13 Forderung eines Anrainers nach Verstärkung eines alten Grenzgeländers, ebenso auf S. 14 Forderung nach Einfriedung zum Schutz des Viehes. (Umfang des Protokolls 64 Seiten, Unterlagen zu Punkt 3 - 6: SF 33/2, Konv. 1 und 5).
- 7.) Verhandlungen des Salzburger Landtages. Stenographischer Bericht vom 16. April der VI. Session, 4. Periode, Seite 630 f.: Petition der Gemeindevorsteherung Taxen wegen entsprechender Herstellung der Einfriedung der an der Bahnstrecke gelegenen Gründe (mit Verallgemeinerung der Probleme von Taxen auf den gesamten Pinzgau und Pongau).
- 8.) Petition der Gemeindevertretung Leogang vom 6. Juni 1883, Antrag an den Landesausschuß des Herzogthumes Salzburg vom 8. Juni 1883, Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Gemeindevertretung Leogang im Pinzgau um Verhaltung der Eisenbahnunternehmung zur Einfriedung des Bahnkörpers vom 18. Juni 1883, stenographische Berichte der 8. Sitzung der V. Session der 5. Periode am 21. Juni 1883, Note an die k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ebenfalls vom 21. Juni 1883 sowie Schreiben der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien vom 21. September 1883 an den Landesausschuß des Herzogthumes Salzburg im Hinblick auf diese Petition (SF. 25/1, Konv. 2./Petition und letzt angeführtes Schreiben werden anschließend im Wortlaut wiedergegeben.)

Vom Landes-Ausschusse des Herzogthumes Salzburg.

Prot.-Nr. 164
Präs. LA 1883 Vide: Landschaftsbuchhaltung Expedition.

Petition der G. V. Leogang:
Verhaltung der Eisenbahn-Unternehmung zur Einfriedung des
Bahnkörpers zum Schutze des Rindviehs.

- Note!

An die löbl. kk. Dion für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien.

die G. V. Leogang im Pinzgau hat unter dem 6. Juni d. J. eine Pt an den LA des Hzthumes Salzburg gerichtet, worin darüber Beschwerde geführt wird, daß die Einfriedung des Bahnkörpers in dortiger Gde vielfach eine so ungenügende und hinfällige sei, daß der Viehbesitzer vor die Alternative gestellt werde, entweder sein Vieh der Gefahr des Überfahrenwerdens auszusetzen od. auf die Weide gänzl zu verzichten. Der Verwaltungs-Ausschuß, welcher diese Pt zur Vorberatung u. Berichterstattg zugewiesen wurde, sprach sich in seinem Berichte vom 18. Juni d. J. dahin aus, daß die von der Gde Leogang gestellte Bitte, der LA wolle veranlassen, daß der Bahnkörper den bestehenden Vorschriften gemäß geschützt u. eingefriedet werde, für den Fall der Berücksichtig würdig erscheine, als der angeführte Sachverhalt sich als richtig herausstelle. Der LA beschloß demnach in der VIII. Sitzung am 21. Juni: "Es sei die Pt der G. V. von Leogang um Verhaltung der Eisenbahn-Unternehmung zur Einfriedg des Bahnkörpers dem L. A. mit dem Auftrage zu übergeben, dieselbe an die löbl kk Dion für Staats-Eisenbahn-betrieb in Wien zur gefälligen Erhebung & thunlichsten Berücksichtig zu leiten" (Sten. Ber. 858.) "

K.K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien.

N^o
= 26195

Wien, 21. September 1883

An
den löblichen Landes-Ausschuss
des Herzogthumes in Salzburg.

In Erledigung der sehr geschätzten Note N 164 ex 1883, mit welchem wir eine Petition der Gemeinde Leogang, wegen Erstellung der schadhaft gewordenen Einfriedung längs des Bahnkörpers, übermittelt wurde, beehre ich mich unter Rückschluß der Communicate mitzutheilen, daß ich sofort das Nöthige verfügt habe, um dem Wunsche eines Löblichen gerecht zu werden.

Wie nun aus einem mir eben zugekommenen Berichte des k. k. Oberbahnbetriebsamtes Innsbruck hervorgeht, sind die Schäden an der Einfriedung in der genannten Gemeinde vollkommen behoben, beziehungsweise der ursprüngliche Stand im Sinne der Bestimmungen des Protokolls dto. 15. Juni 1875 wieder hergestellt.

Der Präsident

ex 1875 25.969
2244

9.) Eingabe der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft Salzburg vom 13. September 1884 an den Landtag des Herzogthumes Salzburg, mit der Bitte zu erwirken, daß den Anrainern der Salzburger Tiroler Bahn die Herstellung und Erhaltung der in schlechtestem Zustand befindlichen und daher nicht mehr zweckentsprechenden Bahnverzäunungen eine angemessene Entschädigung für die Zukunft überlassen werde.

In der beiliegenden Eingabe der Vertreter der Landwirtschaftsfiliale Saalfelden an den Zentralausschuß der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft wird auf die mangelhafte Instandhaltung bzw. auch über wiederholte Bitten der Anrainer oft versprochen aber nicht erfolgte Herstellung von Weidezäunen seitens der zuständigen Bahnerhalter hingewiesen (zusammen 5 Seiten) sowie dazu der stenographische Bericht zu den Verhandlungen des Salzburger Landtages bei der 3. Sitzung der I. Session der 6. Periode am 23. September 1884 (Seite 1009 f.): Die Direktion der Salzburg Tiroler Bahn solle die Herstellung und Erhaltung fester, widerstandsfähiger Zäune veranlassen, bzw. die Herstellung gegen entsprechendes Entgelt den Anrainern überlassen. In der an den Bericht des Verwaltungsausschusses anschließenden Debatte wird darauf hingewiesen, daß die Vertreter der Bahn die Regelung der Verzäunung immer wieder hinausgeschoben und ihren Verpflichtungen trotz vieler Prozesse nicht nachkamen (SF. 25/2).

Dazu der "Bericht des Landes-Ausschusses des Herzogthumes Salzburg, betreffend die Einzäunung der an der Bahn gelegenen Grundstücke" (Nr. 7/LT 1.885) in gedruckter Form. Demnach wurden Verträge, wonach die Bahn für die Herstellung und Erhaltung der Zäune aufzukommen hatte in folgenden Gemeinden (Ortschaften) abgeschlossen: Thurnberg, Oberalm, Burgfried, Vigaun und Sonnberg. Auf die

11

Kollaudierungsprotokolle berufen sich die Gemeinden Bischofshofen, Taxenbach und Leogang. Von den Grundeigentümern ausbedungen und von der Bahn anlässlich der Grundeinlösung eine Einzäunung (jedoch ohne Vertrag) zugesagt wurde in folgenden Gemeinden (Ortschaften): Gnigl, Aigen, Elsbethen, Obergäu, Land Werfen, Pfarrwerfen, Land St. Johann, St. Veit, Embach, Eschenau, St. Georgen im Pinzgau, Bruck, Maishofen, Land Saalfelden, Altenmarkt, Sinnhub, Land Radstadt und Stadt Radstadt. In vielen weiteren Anrainerortschaften sind weder Verträge noch sonstige Abmachungen bekannt.

In den meisten Gemeinden herrschte auch die Einsicht, daß die Bahn für die Einzäunung und Errichtung der Zäune zu sorgen hätte. Die Bereitschaft, gegen Entschädigung zumindest die Erhaltung zu übernehmen fand sich (manchmal nur bei einem Teil der Anrainer) in folgenden Gemeinden: Golling (z. T.), Obergäu, eventuell Land Werfen, Pfarrwerfen (z. T.), B'hofen, Land St. Johann (z. T.), St. Veit (z. T.), Embach (nur ein Anrainer), St. Georgen im Pinzgau, Bruck, eventuell Bruckberg, Maishofen (z. T.), Markt Saalfelden, Land Saalfelden, Leogang, Hüttau, Sonnberg, Gasthof, Taxen und Sinnhub.

In der unter Beilage B abgedruckten Note wird auf die unbedingte Notwendigkeit der Einzäunung hingewiesen und das Fehlen urkundlicher Nachweisungen über die der Bahngesellschaft obliegenden Pflichten zur Herstellung und Erhaltung der genannten Zäune bedauert. In dem Antwortschreiben auf diese Note (Beilage C) zeigt sich die k. k. Generaldirektion der Staatsbahnen skeptisch hinsichtlich der angeregten Pauschalentschädigungen, da die Forderungen angeblich zu hochgegriffen wären, verspricht jedoch Einfriedungen kräftigerer Konstruktion (S. F. 25/2).

- 10.) Handgeschriebenes Commissionsprotocoll aufgenommen von der k. k. Landesregierung in Salzburg am 11. - 13. Juni 1900 in Wildbadgastein, Hotel Straubinger: Trassenführung, Errichtung von Bahnstationen und Haltestellen. Auf Weidezäune wird nicht eingegangen.

Protokoll über die Verhandlungen in betreff der Herstellung der Tauernbahn in der Teilstrecke Schwarzach - Bockstein - Landesgrenze vom 26. Mai bis 12. Juni 1902. Betrifft hauptsächlich Durchlässe, Wegverlegungen, Parallelwege u. ä. Bahnkilometer 66,155 Salzburg - Wörgl = 0,430 der Projektlinie der Tauernbahn bis 39,5/6 (SF. 34/2).

- 11.) Entschädigungserkenntnis des k. k. Bezirksgerichtes Gastein vom 10. Juli 1906. Seite 6 f.: Entschädigungsanspruch wegen Wirtschafterschwernis durch die Hemmung des Weidebetriebs hätten demnach von der k. k. österr. Staatsbahn verschiedene Grundbesitzer zu fordern (SF. 34/1).
- 12.) Protokoll, aufgenommen seitens der k. k. Landesregierung Salzburg in der Zeit vom 7. - 10. 1. 1908. Betraf Herstellung eines zweiten Geleises in der Teilstrecke Bischofshofen - Schwarzach - St. Veit der Eisenbahnlinie Salzburg - Wörgl. Die Einzäunung betreffen die Seiten 29 ff., Seite 40 (Übernahme der Herstellung und Erhaltung der Zäune durch den Anrainer), Seite 41 (SF. 33/1).
- 13.) Schreiben des k. k. Eisenbahn-Ministeriums Z 50351/19 a ex 1911 an die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck vom 5. 1. 1912 bezüglich des zweiten Gleises Salzburg - Bischofshofen. Seite 12 f.: Abweisung der Forderung nach höherer Einzäunung im Bereiche der Gemeinde Werfen. Die Forderung nach Hängegittern an den Bahnschranken bei Km 47,0/1 und 47,5/6 wird mit dem Hinweis abgewiesen, daß lt. § 97 der Eisenbahnbetriebsordnung das Weidevieh in der Nähe der Bahn sorgfältig zu beaufsichtigen ist.

Protokoll über die politische Begehung betreffs das Projekt des zweiten Gleises Saalfelden - St. Johann in Tirol. Seite 18: Bei der Neuverzäunung wird um höhere Zäune gebeten, damit das Vieh nicht durchbrechen kann. (SF. 32)

- 14.) Protokoll aufgenommen seitens der k. k. Landesregierung Salzburg 23. - 27. Jänner 1912 in Saalfelden, bzw. Leogang und Hochfilzen. Seite 20: Dreilattige Zäune waren unzureichend (Zell am See Kt. 252).
- 15.) Protokoll aufgenommen von der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. - 17. Februar 1912. Gegenstand: Ausgestaltung bzw. Erweiterung der Stationen Aigen, Puch - Oberalm, Hallein, Kuchl, Golling, Sulzau und Werfen. Einfriedungsfragen nur noch am Rande (SF. 28/1).
- 16.) Protokoll aufgenommen seitens der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. - 8. November 1912. Gegenstand: Herstellung eines zweiten Geleises der Linie Salzburg - Wörgl und zwar für die Teilstrecke Schwarzach - St. Veit - Taxenbach (Km 67.025 - Km 85.3). Seite 7: Viehzaun im Bereich der KG. Klamm.

Protokoll aufgenommen über die in der Zeit vom 11. - 19. November durchgeführte politische Begehung und Enteignungsverhandlung sowie Verhandlung über die feuersichere Herstellung betreffend das Projekt für die Herstellung eines zweiten Gleises in der Strecke von Kilometer 147.4 - 127.9/0 der Linie Salzburg - Wörgl. Weidezäune siehe Seite 12 ff. und 18 (Nr. 23) sowie auf Seite 23 die Stellungnahme der Staatsbahndirektion Innsbruck (BH Zell am See, Kt. 252).

- 17.) Protokoll aufgenommen seitens der k. k. Landesregierung Salzburg vom 3. - 10. Dezember 1912. Gegenstand: Herstellung eines zweiten Gleises in der Strecke Taxenbach - Saalfelden (Km 85.100 - 112.050).

Abzäunungsfragen nur von geringer Bedeutung. Anzuführen wäre vielleicht die Äußerung der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck auf Seite 47: "Die Zäune werden in der bisherigen Ausführung auf die neue Eigentumsgrenze überstellt werden. Die weitergehende Forderung auf Erstellung von stärkeren Zäunen wäre abzulehnen, da den Anrainern überhaupt kein rechtlicher Anspruch auf Errichtung von neuen Zäunen oder auf eine bestimmte Ausführungsart der Zäune, die lediglich zum Schutze der Bahn und nicht zum Schutze der Anrainer dienen, zusteht." (SF. 31/1)

- 18.) Begehungsoperat zweites Gleis Taxenbach - Saalfelden vom 10. November 1913. Seite 4 - 5: Abweisung des Begehrens nach Herstellung eines Zaunes anlässlich der Überstellung dieses Zaunes im Bereiche der KG. Zell am See (SF. 31/1).
- 19.) Brief des Michel Haslinger, Bergham (Land Saalfelden) vom 16. 4. 1914 an das k. k. Ministerium des Innern in Wien (im Wege über die k. k. Landesregierung in Salzburg) wegen Errichtung und Erhaltung eines Weidezaunes.

Dazu Schreiben der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck vom 12. Mai 1914 an die k. k. Landesregierung in Salzburg. Abschlägig: Zäune werden nach Anlage des zweiten Gleises nur dort errichtet, wo bereits bisher ein Zaun bestand. Da die Einwendung Haslingers höchstens die Entschädigungsniemals aber die Enteignungsfrage berühre, sei ein Rekurs gegen das Enteignungserkenntnis nicht zulässig (SF. 31/1, Konv. 5).

20.) Schreiben der Staatsbahndirektion Innsbruck vom 9. 11. 1919 an den Landesrat in Salzburg betreffs Herstellung der vorgeschriebenen Einfriedungen an Bahnstrecken. Die Erhaltung der wenigen von der Bahn freiwillig bzw. lediglich im eigenen Interesse aufgestellten Einfriedungen mußte ganz eingestellt werden, da die Vorräte an Material für Einfriedungen vollständig erschöpft waren. Die Instandhaltung ~~ist~~ der gemäß § 41 der Eisenbahnbetriebsordnung von amtswegen vorgeschrieben und der aufgrund besonderer Vereinbarungen mit den Anrainern hergestellten Bahneinfriedungen konnte zu dieser Zeit nur nach Maßgabe der gelegentlichen Ankäufe von sehr hoch bezahlten und nur in ganz geringen Mengen erhältlichen Einfriedungsmaterialien durchgeführt werden. Eine Wiederaufnahme der Arbeiten an den Bahneinfriedungen nach Besserung der wirtschaftlichen Lage wurde in diesem Schreiben zugesagt.

13. 10. 1980

