

Bereits die ersten fünf Jahrgänge der Heimatzeitschrift »Amperland« stellen ein vorzügliches Nachschlagewerk über die vielfältigen Bereiche des heimatlichen Lebens dar. Für den regional Interessierten werden diese fünf Jahrgänge auch durch ein ausführliches Ortsregister erschlossen. Es lohnt sich deshalb, die bisherigen 19 Hefte — im ersten Jahrgang erschienen nur drei Hefte — binden zu lassen. Einbanddecken zum Preis von DM 6.— können Sie bei der Verlagsanstalt »Bayerland« A. Steigenberger, 806 Dachau, Freisinger Straße 19, beziehen. Die Verlagsanstalt »Bayerland« liefert, soweit der Vorrat reicht, auch fehlende Einzelhefte nach.

Adrian von Riedl

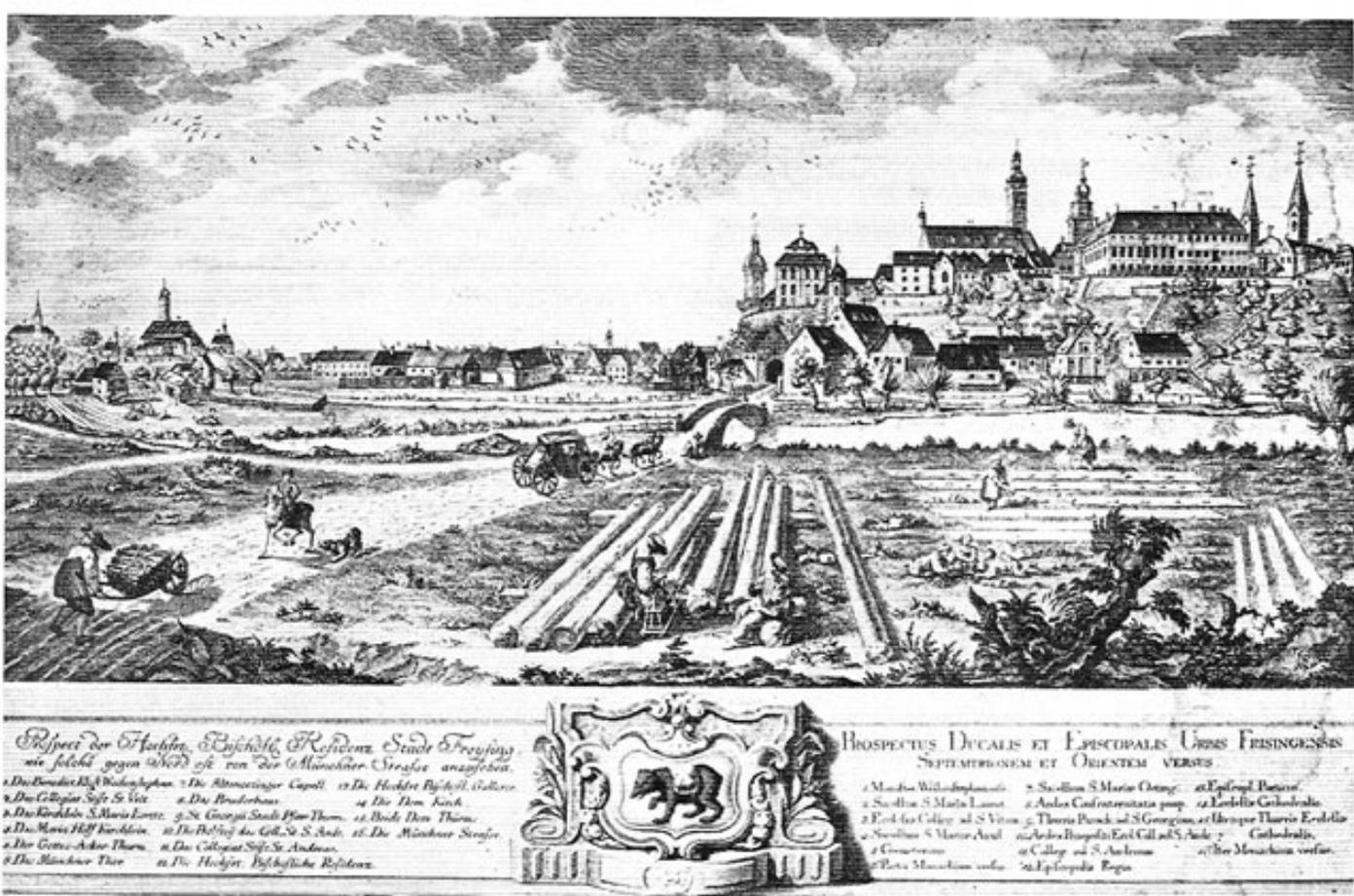
Von August Alckens

Adrian von Riedl, churpfalzbaierischer Hofkammerrath, General-Chaussée- und Wasserbau-Director, Oberst des Generalstabes und ordentliches Mitglied der churfürstlichen Akademie der Wissenschaften physikalischer Klasse, ist heute vergessen. München, die Stadt seiner Geburt und seines Todes, hat keine Straße nach ihm benannt, keine Gedenktafel an seinem Wohnhaus angebracht. Nur Wissende gedenken seiner, wenn sie bei Oberföhrung an der Basispyramide vorbeifahren. Sein schriftlicher Nachlaß schlummert in Bibliotheken, und nur äußerst selten werden seine beiden Hauptwerke, der Reiseatlas und der Stromatlas, in einem Antiquariatskatalog feilgeboten, wobei die Preise meist hohe dreistellige Zahlen erreichen, was nicht hindert, daß die kostbaren Bände bald einen neuen Besitzer finden.

Über Riedls Leben erübrigt sich, viele Worte zu machen. Wie sein Vater widmete er sich bis zum Jahr 1796 ausschließlich dem Straßen- und Flußbau. In diesem Jahre wurde er erstmals zur Landesvermessung herangezogen.

Man hatte bis zu diesem Zeitpunkt immer wieder auf die »24 Landtafln« des Philipp Apian zurückgegriffen, die 1568 als erste genau vermessene Karte des bayerischen Herzogtums ausgegeben wurden. Projekte, das Kurfürstentum im 18. Jahrhundert neu zu vermessen, kamen nie über das

Anfangsstadium hinaus, wie etwa die Messungen des von der französischen Akademie 1762 nach Bayern geschickten Cassigny de Thury und die spätere Grundlinienmessung von Wiesenfeld bei München bis gegen Dachau durch den Münchner Peter von Osterwald. Erst die vorübergehende Besetzung des Landes durch die Österreicher 1796 und die anschließende Okkupation des Kurfürstentums durch die französische Revolutionsarmee unter General Moreau bestimmten nach deren Abzug den Kurfürsten und späteren König Max Joseph, endlich energisch an die Arbeit zu gehen, wobei neben anderen bedeutenden Persönlichkeiten auch Adrian von Riedl zur Mitarbeit herangezogen wurde. Die Akademierede Riedls vom 28. 3. 1803, die bei Joseph Lindauer in München in Druck erschien, gibt genaue Details über den Fortgang der Vermessungsarbeiten zwischen Oberföhring und Aufkirchen bei Erding im Jahre 1801. »Mit welcher Genauigkeit man dabey verfuhr, und daß man auch den Einfluß, welchen die Witterung auf die Messung haben konnte, nicht vernachlässigte; sondern durch zweckmäßige meteorologische Beobachtungen zu bestimmen suchte, werden einst die Bekanntmachungen jener Nachrichten, welche dem Bureau Topographique hierüber erstattet worden sind, am Tage legen.« Die Arbeiten waren tatsächlich von solch überraschender Präzision, daß eine mit modernsten Meßgeräten durchgeführte Kontrolle in un-



Die Isar bei Freising.

Kupferstich von Jungwirth und Söckler nach Johannes Deyrer um 1785

serm Jahrhundert bei der 21 653,5 m langen Basislinie lediglich eine Differenz von 46 cm nachgewiesen werden konnte.

Doch es soll in dieser Abhandlung nicht von Riedls Verdiensten um die bayerische Landesvermessung gesprochen werden, sondern von seinen bedeutenden Publikationen, dem ab 1796 erschienenen »ReiseAtlas von Baiern« und dem genau ein Jahrzehnt später publizierten »StromAtlas von Baiern«.

Beide sind in der Lentner'schen Buchhandlung in München erschienen. Der Titel »ReiseAtlas von Baiern oder Geographisch-geometrische Darstellung aller bajrischen Haupt- und Landstraßen mit den daranliegenden Ortschaften und Gegenden nebst Kurzen Beschreibungen alles dessen, was auf und an einer jeden der gezeichneten Straßen für den Reisenden merkwürdig seyn kann« ist etwas langatmig und sogar für das ausgehende 18. Jahrhundert altmodisch; doch will man dies dem patriotischen Mann gern verzeihen, der dem Werk als Motto die Worte vorangestellt hat: »Auch ich sinne dem edlen Gedanken nach, Deiner werth zu seyn, mein Vaterland!«

Man betrachtet mit Genuß die Kartenblättchen (14,0 × 22,5 cm), die von unerhörter Genauigkeit und Feinheit des Details sind. Sie entsprechen, ganz im Gegensatz zu den älteren Veröffentlichungen, zu denen als populärster bayerischer Atlas der des Freisingers Georg Philipp Finckh gehört, der sein Kartenwerk bald nach dem Dreißigjährigen Krieg erstmals auflegte, unseren modernen kartographischen Gepflogenheiten und wirken, besonders wenn sie

zeitgenössisch handkoloriert sind, geradezu als kleine Kunstwerke. Riedl war gezwungen, Papier zu sparen, um das Buch nicht zu sehr zu verteuern, und teilte deshalb jede Straße in drei nebeneinander angeordnete Abschnitte, die, aneinandergereiht, den Verlauf des Straßenzuges ergeben. Man muß die Blätter genau betrachten, um sich von der staunenswerten Präzision zu überzeugen, mit der jedes einstmehende Haus, jede Bodenerhebung, jeder Sumpf und jeder Steg verzeichnet wurde. Umsomehr beklagt man, daß Riedl von einer Darstellung des Hinterlandes der Straßen nur in den seltensten Fällen Gebrauch machen konnte.

Mit ähnlicher Gewissenhaftigkeit hat Adrian von Riedl den begleitenden Text verfaßt. Er verzeichnet alle Postwagen, die verkehren. »Am Samstag geht er [der Postwagen von München] Nachmittags zwischen 3 und 4 Uhr nach Freysing, Moosburg, Landshut, Ergoltsbach, Buchhausen, Alteneglofsheim, Regensburg, Straubing, Plattling, Osterhofen, Vilshofen, Passau, Sulzbach, Amberg, Bayreuth, Hof, Dresden und alle 14 Tage nach Prag ins Böhmen ab. Am Mittwoch kommt er Morgens um 8 Uhr von Augsburg . . . so wie auch am nämlichen Tage Mittags um 12 Uhr von Freysing, Landshut, Regensburg . . . wohin er am Samstag abgieng. Die Briefposten gehen von München ab: Am Montag Vormittags um 10 Uhr nach Regensburg, Amberg . . . Am Freytag um 10 Uhr nach Regensburg und Passau . . . Am Samstag um 10 Uhr nach Regensburg und Passau . . .«

Die »Beilage Nro. III« berichtet über ankommende und abgehende Boten: »Freysing kommt jede Woche der fah-

rende Both zweymal, am Montage und Freytag Abends in München an, und geht am Dienstag und Samstag zu Mittag um 12 Uhr fort; er wohnt bey dem Weingastgeb Stricher in der Kaufingergasse. Kransberg kommt alle Freytag der Both, und geht am Samstag weg; er wohnt bey dem Filsbräu in der Weinstrasse. Landshut kommen alle Wochen 3 fahrende Bothen am Mittwoch, Freytag und Samstag Abends hier an, und gehen am Dienstag, Freytag und Sonntag um 12 Uhr Mittags ab. Alle 3 wohnen bey dem Weinwirth Schlicker im Thale, und besorgen jede Bestellung nach Freysing, Moosburg, Würth, Dingolfing, Landau . . .«

Neben diesen für die damalige Zeit wichtigen Angaben fügt Riedl Beschreibungen der Straßen an, von denen lediglich ein kleiner Auszug aus der »Beschreibung der Chaussée von München nach Landshut« wiedergegeben werden soll.

»Das Dorf Achering hat 14 Häuser mit einer Nebenkirche. Egertshofen ist ein einschichtiger Bauernhof links neben der Straße im Gehölze. Nach beyläufig einer halben Stunde fängt sich das nun bayerische Freysinger Gebiet an. Noch steht an der Strasse das ehemalige Landmark . . . Freysing ist eine der ältesten Städte Deutschlands und Baierns. [An anderer Stelle fügt Riedl eine ausführliche Stadtbeschreibung bei.] Tuching, Lederleiten und Ast sind 3 einzelne Höfe, die nach Freysing gehören. Märzling, ein Dorf mit einer Nebenkirche und 41 Häusern, unter denen ein Gasthof sich befindet, ist eine Hofmark, die ehemals zum Kloster Weihenstephan gehörte, nachher aber durch Tausch an das Hochstift Freysing gekommen ist. Im Jahre 1632 wurde es von den Schweden ganz weggebrannt . . . Moosburg im Thale zwischen der Isar und der Ammer [Amper], die bey Isareck sich in die Isar wirft, wird für die älteste Stadt in Baiern gehalten; schon ihre Gebäude zeigen hohes Alter [Riedl schreibt bekanntlich vor dem großen Stadtbrand von 1865 und fügt ausführliche historische Daten an]. Hat 290 Häuser, und zählet bey 1 300 Einwohner, die von bürgerlichen Gewerben, dem Feldbau und der Viehzucht leben.« Es folgen Schilderungen der Kunstschätze und öffentlichen Bauten, der Stadttore, Märkte und der abgehenden Boten. »So lange die Kälte die Floßfahrt auf der Isar nicht hemmt, fahren die Woche mehrere Flöße die Stadt vorbey . . . Nicht ferne der Isarbrücke bey Moosburg bindet sich an die Landshuterstraße jene von München über Erding an.«

So werden auch die Chausséen von Freysing nach Mainburg und Abensberg und von Freysing über Erding nach Hohenlinden beschrieben und erläutert, um nur die dieses Gebiet behandelnden Kapitel aufzuzählen.

In dem zweiten großen Werk Adrian von Riedls, dem »StromAtlas von Baiern« beruft er sich auf seine »vierzig Jahre lang gemachten Dienste im Wasserbau« und will seine Erfahrungen dem Vaterland zur Verfügung stellen; »noscas in patriis labentia flumina terris« dient ihm als Geleitwort seines Buches.

Wenn er den Lauf der Isar von der Quelle bis zur Mündung in die Donau schildert und seine Ansichten über Regulierung des Flusses und Hochwasserbekämpfung, über Schutzbauten, die bisher errichtet wurden und deren Bau

er mit leidenschaftlichem Eifer empfiehlt, so muß man heute noch, mehr als anderthalb Jahrhunderte nach der Niederschrift, den Weitblick des Mannes bestaunen. Wie er bemüht ist, Überschwemmungsland zu fruchtbarem Ackerland umzugestalten, wie er die Urbarmachung des Erdinger Moores mit seinem Flächeninhalt von 74 176 Tagwerk propagiert, wie er naturgegebene Gefahrmomente zu beseitigen versucht, das zeigt Riedl als einen unentwegten Vorkämpfer unserer modernen Wasserbautechnik.

»Wenn die Ammer [Amper], die bey Isareck in die Isar fällt, durch Regengüsse eher als die Isar anschwillt, und sie die Isar übermächtigt, werden alle Auen an der Isar auf eine Weite von 3 000 bis 4 000 Schuhe unter Wasser gesetzt. Kömmt aber das Hochwasser der Isar her, als jenes der Ammer, so steht die ganze Ammergegend bis gegen Zolling hin unter Wasser. Noch ärger ist es, wenn auf beyden Flüssen die Hochgewässer zusammen treffen. Doch den höchsten Grad erreicht das Uebel, wenn auch noch die Semt [Sempt] hoch anschwillt, und mit ihrer Wassermenge, die sie aus den bergichten Gegenden zusammen sammelt, in die Isar fällt, welches gewöhnlich zu jenen Zeiten geschieht, wo lange andauernde Regen einfallen. Hier sind dann an die Anhöhen hin ein See und meistens hat dann die Isar, wenn das Hochwasser nachgelassen hat, auch ihr Rinnsal geändert.« Er kommt zu dem Schluß: »So lange nicht die Ammer, die beynahe im senkrechten Winkel in die Isar fällt, bey ihrer Einmündung durch einen Kanal schief in die Isar geleitet wird, . . . so lange wird in dieser Gegend nie den Verheerungen der so großen und vielen Überschwemmungen für je und allezeit mit entsprechendem Erfolge vorgebeugert seyn.« Es hat noch ein halbes Jahrhundert gewährt, bis dieser Vorschlag anläßlich des Eisenbahnbaues endlich verwirklicht wurde.

Riedl stellt fest, daß von der Quelle bis zur Mündung 31 Brücken die Isar überqueren. »Die Isarbrücke bey Freysing mißt 688 Schuhe in der Länge. Die Strasse von Freysing nach Erding zieht sich darüber. Bey den Dörfern Märzling, Rudelfing und Humbl [Oberhummel] sind leichte Brücken über die Isar, die von den Gemeinden gebauet und unterhalten werden, damit sie zu ihren Gründen, die dieß- und jenseits des Flusses liegen, kommen mögen. Bey Humbl fällt die Dorfen, ein Flößchen, das auch im Erdingermoos entspringt, in die Isar. Die Isarbrücke bey Moosburg mißt 488 Schuhe in der Länge, ruhet auf 11 Jochen, und wird von der Stadt Moosburg gebauet und unterhalten. Die Strasse von München nach Landshut ziehet sich über diese gut gebaute Brücke. 4 000 Schuhe oberhalb von Volkmannsdorf, wo eine Brücke über die Isar vom Staate unterhalten wird, wirft sich die Ammer links in die Isar.«

Er ventilirt sogar den Gedanken der Schiffbarmachung des Flusses, einen Gedanken, dem auch der letzte bayerische König huldigte, kommt aber zu der Schlußfolgerung, »ob der Aufwand in Herstellung, und die Kosten, die Unterhaltung den zu erwartenden Vortheile entsprechen würden, ist eine Sache, deren Erörterung nicht hieher geeignet ist.«

Über die Floßfahrt, die zu seiner Zeit noch ein wichtiges Verkehrsmittel darstellte, weiß Riedl anschaulich zu berichten: »Auf der Isar wird nur mit Flößen gefahren.

Flösse sind mittels Querhölzern, Spangen vornen und am Ende zusammengehängte Bäume. Die Querhölzer sind in Bäume 4 bis 5 Zolle hineingefügt. Vornen und am Ende sind Ruder angebracht; vornen 1, auch 2 Leute, die die vordern Ruder führen, heißen Förgen; die die hintern Ruder führen, werden Steuerer genannt. Für ein Floß sind vornen 18 Schuhe zur Weite bestimmt; ein Floß hat 14 bis 17 Bäume, je nach ihrer Stärke. Die Länge dieser Bäume ist 50, 60 und auch 70 Schuhe. Auch mit Waldschrägen wird auf der Isar gefahren. Diese sind zusammengefügte Bäume, 2 auf den Seiten, und einer in der Mitte; der Zwischenraum besteht aus Brettern, die mit den 3 Bäumen durch Spangen verbunden sind. Unbeladene Flösse fahren . . . von München bis Freysing in 4½, von Freysing bis Landshut in in 5 Stunden; beladene Flösse fahren aber auf diesen Stationen um eine Viertel- oder halbe Stunde schneller.«

Wenn eine gute Stunde einmal die Werke Adrian von Riedls dem Freunde der bayerischen Heimat in die Hände spielt, sollte er sie nicht ungenutzt vorbeigehen lassen. Es ist ein Hochgenuß, in ihnen zu blättern, ein bleibender Gewinn, sie durcharbeiten zu können. Sie bergen Schätze, die auch heute noch echtes Gold sind; sie sind Zeugnisse des Wirkens eines Mannes, der rastlos für seine Heimat arbeitete, mit seinen weitblickenden Plänen und kühnen Gedankengängen sicherlich oft auf harte Widerstände stieß, aber dennoch an seinem Lebensabend — der Tod ereilte ihn am 18. März 1809 — sagen durfte, daß er nicht umsonst gelebt und geschafft hatte.

Anschrift des Verfassers:

August Alckens, 8052 Moosburg, Graf-Konrad-Straße 6

Der Niederkirchenbesitz des Zisterzienserklosters Fürstenfeld

Von Dr. Franz Machilek

Teil 1:

Die rechtlichen Grundlagen des Niederkirchenbesitzes in Altbayern (unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Diözese Freising und im östlichen Teil der Diözese Augsburg)

Das Niederkirchenwesen der abendländischen Kirche wird durch das Rechtsinstitut der Eigenkirche und die dieses seit dem 12. Jahrhundert ablösenden, erst in der jüngsten Gegenwart in stetem Rückgang befindlichen Institute des Patronats und der Inkorporation entscheidend bestimmt. Obgleich das Zisterzienserkloster Fürstenfeld als verhältnismäßig junge Gründung erst zu einer Zeit Kirchenbesitz erlangte, da das Eigenkirchenrecht in seinem ursprünglichen Inhalt nicht mehr bestand, soll auf eine kurze Darstellung dieses nachhaltig fortwirkenden Instituts im Rahmen der folgenden allgemeinen Übersicht der Rechtsentwicklung an den Niederkirchen nicht verzichtet werden, zumal für einen Teil der späteren Fürstenfelder Kirchen die Herkunft aus ehemaligen Eigenkirchen quellenmäßig faßbar oder aus den rechtlichen Verhältnissen erschließbar ist¹.

Herkunft und Inhalt des Eigenkirchenrechts

Nach der in römisch-rechtlichen Vorstellungen wurzelnden, mit dem Eintritt in den germanischen Rechtskreis aber immer stärker germanisierten Eigentums- und Herrschaftsauffassung betrachtete der Eigenkirchenherr das von ihm auf eigenem (Altar-)Grund (lat. *fundus*) errichtete Gotteshaus mit allem Zubehör (Kirchengebäude samt Ausstattung, Friedhof, Pfarrhof, Widdumhof, Grundbesitz) als sein Eigentum, das er nach freiem Ermessen verkaufen, vertauschen, verschenken oder vererben konnte². Als Eigenkirchenherren traten Laien und Geistliche sowie geistliche Korporationen (Stifte, Klöster) auf. Entgegen der Übung der alten Kirche, daß der zuständige Bischof die Seelsorgstellen zu besetzen hat, wenn auch unter gewisser Mit-

wirkung von Klerus und Volk, nahm der Eigenkirchenherr das Recht in Anspruch, den Geistlichen an seiner Eigenkirche nach freiem Ermessen anzustellen und gegebenenfalls zu entlassen. Dazu bezog er den Überschuß aller Einkünfte, die der Betrieb seiner Kirche abwarf, einschließlich der Erträgnisse aus den Opfern und Stolgebühren der Gläubigen, des Fahrnisnachlasses beim Tod des Geistlichen und der Zwischengefälle während der Vakanz. Die Vergabe von Amt und Pfründe, zwischen denen nicht unterschieden wurde, erfolgte nach Art eines Lehens (*beneficium*) in den dafür gültigen Rechtsformen.

Die in der Zeit Karls des Großen gegen die Mißbräuche des Eigenkirchenwesens vor allem von bischöflicher Seite eingeleiteten Maßnahmen fanden ihren Abschluß in dem Aachener Kirchenkapitular Ludwigs des Frommen von 818/19, das vor allem die Stellung des Eigenkirchenpriesters hob. Zum Kirchendienst durften nur noch Freie oder Freigelassene zugelassen werden. Zu ihrem Unterhalt wurde eine zinsfreie Hube als Mindestausstattung vorgeschrieben. Ernennung und Entlassung waren nur noch mit Ermächtigung und Zustimmung des Bischofs möglich. Umgekehrt wurde die Zurückweisung eines zur Weihe und Anstellung durch einen Laien vorgeschlagenen Klerikers, der einwandfreier Lebensführung und ausreichend ausgebildet war, ausgeschlossen. Als weitere Gegenleistung für die Hinnahme der bischöflichen Forderungen erlangten die Eigenkirchenherren das bis dahin den bischöflichen Kirchen allein zustehende Recht auf Zehnterwerb. Bei den Eigenkirchen wurde der Zehnt im allgemeinen in folgender Weise geteilt: zwei Drittel behielten die Eigenkirchenherren für sich, das dritte überließen sie ihrem Geistlichen. Der Zehnt bildete unter den verschiedenen nutzbaren Rechten der Eigenkirche das ergiebigste und begehrteste³. Mit der Sicherung des Kirchenvermögens, das seinem Zweck nicht mehr entfremdet werden durfte, und der Errichtung fester Zehntsprengel war die Grundlage für die Ausbildung der