Die Lokalbahn Dachau-Altomünster

Ein Beitrag zu ihrer Entstehungsgeschichte

Von Tony-Wolfgang Metternich

(Schluß)

Nach einer fast halbjährigen Pause wird nun durch das Verkehrsministerium Klarheit in der Streckenführung von Indersdorf nach Altomünster geschaffen und der Weg über Erdweg bestimmt. Einer kleinen Minderheit war es aber möglich gewesen, diese Verzögerung herbeizuführen. Jetzt wünschen Arnbach und Kleinberghofen ebenfalls ein festes Bahnhofsgebäude so wie in Niederroth, was aber selbst bis heute nicht verwirklicht wurde.

Eröffnung des Teilabschnittes Dachau—Indersdorf

Allmählich wird es mit der offiziellen Eröffnung des Teilabschnittes Dachau—Indersdorf tatsächlich Ernst. Überall ist auf den Bahnhöfen eine fieberhafte Tätigkeit zu bemerken. Die Brunnen werden aufgestellt, Telefonanschlüsse montiert, die Wohn- und Diensträume erhalten Türen und Fenster. Selbst ein Künstler soll anwesend gewesen sein, um den Farbton zu bestimmen, damit die Gebäude sich möglichst harmonisch in die Landschaft einfügen.

Am 2. Juli 1912 brachte ein aus München kommender Sonderzug mit einem Salonwagen und zwei Personenwagen Beamte einer Prüfungs- und Revisionskommission aus den verschiedenen Ressorts der Kgl. Eisenbahndirektion München schon kurz nach 8 Uhr nach Dachau. Es waren dies die Herren Regierungsräte Beutl, Kessler, Maischeider, Rippstain und Schwenk. Nachdem Bürgermeister Hergl von Dachau und Rentier Mondrion als Vorsitzender des Lokalbahnkomitees den Zug bestiegen hatten, setzte sich dieser um 8.24 Uhr in Bewegung. Verwalter Hoch und Bahnmeister Stier übernahmen die Leitung des Sonderzuges. Den Aufenthalt in Dachau-Markt benutzte Bürgermeister Hergl, um die Kommission eingehend darüber zu informieren, inwieweit die Marktgemeinde Dachau an der Lokalbahn interessiert sei. Nach einer kurzen Besichtigung des Haltepunktes Breitenau fuhr der Zug weiter nach Bachern. Der ganze Bahnhof prangte in weiß-blauen Fahnen, da neben dem Veteranenverein sich die gesamte Schuljugend mit flatternden Fähnchen dort versammelt hatte. Mit wenigen Worten begrüßte Hauptlehrer Dengler die Kommission, und alt und jung stimmte begeistert in das Hoch auf den Regenten ein. Nach erfolgter Besichtigung der Bauten und Anlagen und nach Aufnahme der geladenen und ungeladenen Gäste verließ der Zug, verabschiedet von einem dreimaligen Hoch aus hellen Kinderstimmen den Bahnhof Bachern. Pustend und dampfend nahm die Lokomotive die höchste Steigung der gesamten Strecke, die Wasserscheide zwischen Amper und Glonn, um bald Schwabhausen zu erreichen. Die Haltestelle war ebenfalls mit Girlanden und Kränzen festlich geschmückt. Neben den Bahnhofsanlagen wurde hier das Lagerhaus der Firma Trinkl & Lachner besichtigt. Die Kommission überzeugte sich von dem bereits angefahrenen umfangreichen Holzlager dieser Firma und zog daraus den Schluß einer guten Verkehrsentwicklung an dieser Stelle. In Niederroth hatten sich zur Begrüßung beim geschmückten Bahnhofsgebäude die Gemeindeverwaltung, der Pfarrer, Hauptlehrer Brecher und die Freiwillige Feuerwehr eingefunden. In Indersdorf erwarteten Bürgermeister und Brauereibesitzer Steiger mit der Marktgemeindeverwaltung, Geistlicher Rat Ramlo und viele Einwohner jubelnd den einfahrenden Zug. Auch hier wurde die Bahnhofsanlage eingehend besichtigt. Stiftskanonikus Jos. Eder verfaßte zur Eröffnung der Lokalbahn ein den Stil der damaligen Zeit wiedergebendes Gedicht, das in Indersdorf von einem Anstaltszögling Rahm vorgetragen wurde.

Um 10.38 Uhr trat der Sonderzug die Rückfahrt an. Hatten sich die hohen Fahrgäste schon auf der Hinfahrt an dem vorzüglichen Hörhammer-Hellen und an belegten Broten gütlich getan, so wurde nun nach der Erledigung des dienstlichen Teiles der Prüfungsfahrt auch den Herren der Kommission eine Erfrischung angeboten. Wieder hielt der Zug an jeder Station; nur wenige Gäste stiegen aber aus, alle wollten die Fahrt bis nach Dachau genießen, denn eine Lokalbahneröffnung ist ja nicht jeden Tag zu feiern. Das Ergebnis der Prüfung wurde sofort von Dachau aus auf telegraphischem Wege dem Verkehrsministerium mit der Bemerkung mitgeteilt, daß der Eröffnung des Personenverkehrs ab 8. Juli 1912 nichts entgegenstehe.

Die beiden Personenwagen des ersten, fahrplanmäßigen Lokalbahnzuges am 8. Juli 1912, Dachau ab 7.30 Uhr, waren gut besetzt, und der Verkehr spielte sich in den nächsten Tagen sehr schnell ein. Vorher aber, am Freitag, den 5. Juli 1912, verkehrten für das Publikum und vor allem für die Schulkinder einige Probezüge und dazu völlig umsonst. Mit der Aufnahme des Lokalbahnverkehrs nach Indersdorf stellten die Omnibusse Schwabhausen—Dachau und Indersdorf—Röhrmoos ihren Verkehr ein, und die Post für Indersdorf wird ab Dachau auf dem Schienenweg zugestellt. So werden endlich wenigstens ein Teil der Hoffnungen der Bevölkerung verwirklicht, welche jahrzehntelang erstrebt wurden.

Bereits am 14. Juli 1912 verkehrte auf der neuen Lokalbahnstrecke das erste Sonderzugpaar von Indersdorf nach Dachau und zurück wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens einer in Dachau stattgefundenen Primizfeier.

Der Bahnverkehr der ersten Zeit wurde werktäglich mit 3 Zugpaaren, an Sonn- und Feiertagen mit 4 Zugpaaren durchgeführt. Alle Lokalbahnzüge führten nur die 3. Wagenklasse und hatten in Dachau Anschluß an die dort haltenden Züge der Hauptbahnstrecke. Eine Trennung des Güter- vom Personenverkehr fand vorerst nicht statt. So wurden die für diese Strecke bestimmten Güterwagen in den Personenzügen mitbefördert. Dieses führte zu längeren Rangieraufenthalten an den einzelnen Stationen. Die Fahrzeit betrug daher an Werktagen von Dachau nach Indersdorf 48½ Minuten, an Sonn- und Feiertagen jedoch

nur 38 Minuten. In umgekehrter Richtung benötigten die Züge 52½ bzw. 41½ Minuten.

Im August 1912 wurde seitens der Eisenbahndirektion München dem Verkehrsministerium der baureife Entwurf für den Streckenabschnitt Indersdorf—Erdweg vorgelegt, der Anfang September genehmigt wurde. Da sich über die endgültige Bauausführung der Haltestelle Dachau-Markt Kollegium und Magistrat von Dachau immer noch nicht einig werden konnten, wurde dort ein kleines »Billetthäuschen« errichtet. Der Personenverkehr war besonders an Sonn- und Feiertagen von dieser Station aus so stark, daß der Fahrkartenverkauf im Zuge zu zeitaufwendig wurde und manchmal erst kurz vor Indersdorf der letzte Fahrgast seine Fahrkarte in Händen hatte. Ärger gab es auch schon, als an einem Sonntag anfangs August der Abendzug nach Indersdorf den Anschlußzug von München, der Verspätung hatte, nicht abwartete. Die hiesige Presse berichtete darüber und forderte, daß der letzte Abendzug unbedingt den Anschluß von München abzuwarten hätte. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

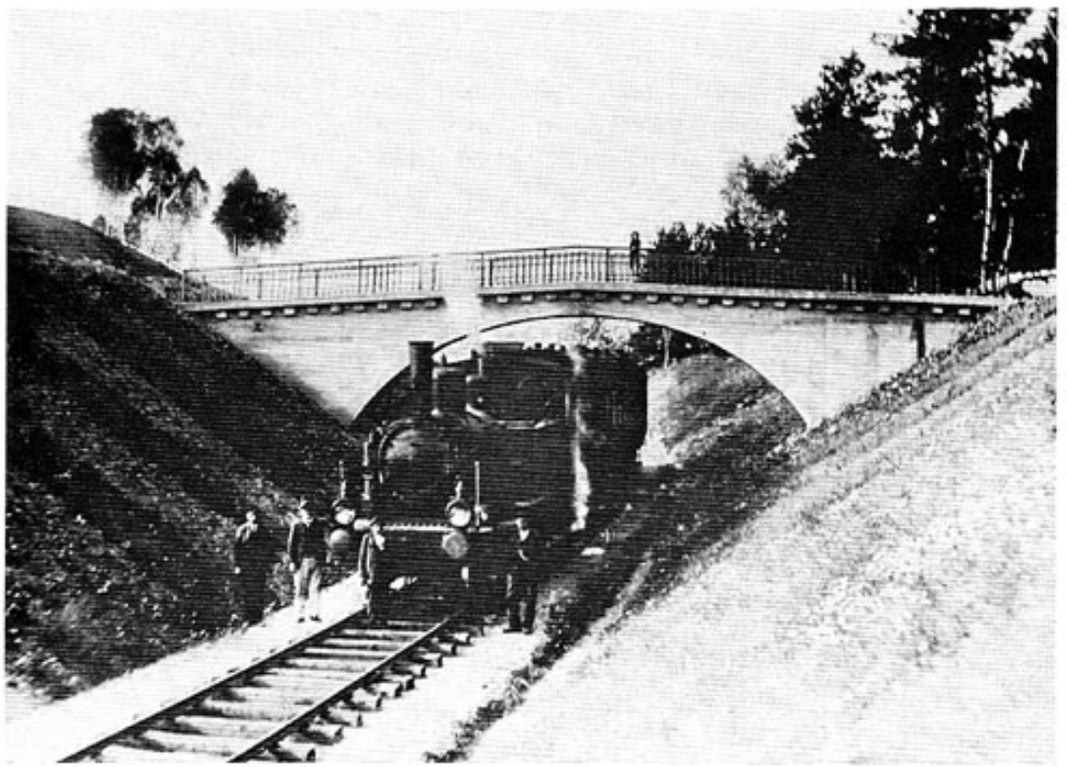
Die Grunderwerbsverhandlungen in Großberghofen verliefen glatt, dort ist man mit Grundstückspreisen von 5 bis 6 Mark pro Dezimal zufrieden. Die Grundbesitzer scheinen auch hier immer mehr eingesehen zu haben, daß ihnen der Anschluß an den Bahnverkehr großen wirtschaftlichen Nutzen bringen werde.

Die Gemeinde Puchschlagen beschließt im September 1912 einen erneuten Vorstoß in Richtung einer Bedarfshaltestelle zu unternehmen. Die Begründung lautet jetzt allerdings anders: Man habe mit der aufstrebenden Beamtenkolonie Obermenzing einen Milchlieferungsvertrag abgeschlossen und eine Verladung dieser Milch sei in Schwabhausen nicht möglich, da hierfür ein Zeitaufwand für die Hin- und Rückfahrt zu diesem Bahnhof von 1½ Stunden notwendig sei. Der Antrag wurde aber wieder vom Verkehrsministerium abgelehnt.

Zum Dachauer Herbstwarenmarkt 1912 mußte die Lokalbahn ihre erste große Belastungsprobe bestehen. Sowohl am Sonntag wie auch die Sonderzüge am Montag waren überfüllt, obwohl die Züge teilweise mit 8 Personenwagen verkehrten. Der Abendzug nach Indersdorf konnte am Marktsonntag anfänglich nicht in die schlecht beleuchtete Haltestelle Dachau-Markt einfahren, da die vielen Fahrgäste in der Dunkelheit bis auf dem Geleise standen. Zum Münchener Oktoberfest 1912 verkehrten am Samstag, dem 28. September 1912, zwei Sonderzüge von Indersdorf nach Dachau.

Für den Winterfahrplan 1912/13 wurde auf Grund der rapiden und günstigen Verkehrsentwicklung der neuen Lokalbahnstrecke von der Bevölkerung ein viertes Zugpaar gewünscht, was aber leider von der Eisenbahnverwaltung nicht verwirklicht wurde. Interessant, aber nicht ganz einzusehen ist, daß nunmehr die Sonntagszüge nur bei gutem Wetter verkehrten. Dieses wurde von den Reisenden äußerst bedauert, da gerade bei schlechtem Wetter gute Zugverbindungen notwendig sind.

In einer Sitzung des bayerischen Landtages Anfang September 1912 tragen an die 30 Abgeordnete ihre Wünsche für bayerische Lokalbahnen vor. Der Abgeordnete Cadau vertrat die Interessen des hiesigen Bezirkes und berichtete dem Landtag, daß die Lokalbahn Dachau—Indersdorf in der kurzen Zeit ihres Bestehens schon eine solche Verkehrssteigerung aufzuweisen habe, die die Einführung eines vierten Zugpaares notwendig mache. Auch sollte man, besonders mit Rücksicht auf die Lebensmittelversorgung der Landeshauptstadt, eine direkte, durchgehende Verbindung Indersdorf—München einrichten. Verkehrsminister von Seidlein äußerte sich nicht sehr entgegenkommend gegenüber den Wünschen der Abgeordneten. Er erwiderte unter anderem, daß die Einführung von Lokalbahnzügen in Hauptbahnstationen nicht nach allgemeinen Gesichtspunkten geregelt werden könne. Es hänge



Bauarbeiterzug im Streckeneinschnitt am Petersberg.

Foto: O. Baumann, Altomünster

sehr stark von den örtlichen Verhältnissen ab. Die Einführung der Lokalbahn Dachau—Indersdorf in den Hauptbahnhof München sei überhaupt nicht möglich, weil dieser stark belastete Bahnhof nicht noch mehr durch Verkehrsaufnahmen, die ihm nicht direkt zukommen, überlastet werden dürfe. Zuerst müßte die Verkehrsentwicklung der gesamten Strecke Dachau—Altomünster abgewartet werden, ehe man daran denken könne, ein viertes Zugpaar einzuführen. Tatsache war aber, daß alle Vorausberechnungen über den zu erwartenden Verkehr über den Haufen geworfen wurden. Er war von Beginn an stärker als erwartet. Das alte Wort: »Verkehr bringt Verkehr« hatte sich wieder einmal bewahrheitet.

Bau des Streckenabschnittes Indersdorf—Erdweg

Anfang Oktober 1912 hatte bei der Bauverdingung des 3. Bauabschnittes von Indersdorf nach Erdweg eine der sich bewerbenden Firmen einen derartig geringen Preis gefordert, daß sie nach der Bekanntgabe der übrigen Angebote auf den Zuschlag verzichtete, der dann wieder der Firma Schramm & Krauss erteilt wurde. Mit den Bauarbeiten zur Vorbereitung des Unterbaues wurde sofort begonnen.

Am 9. Oktober 1912 fand der Bahnagent in Bachern bei seinem Dienstantritt die Kasse erbrochen vor. Ein größerer Geldbetrag und sämtliche Postwertzeichen und Postkarten waren geraubt.

Um die Kosten für den Ausbau des Ladebahnhofes Dachau-Markt zu decken, beantragt das Kgl. Bezirksamt Dachau beim Innenministerium die Erlaubnis zur Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der Zufahrtsstraße zum Eisenbahnhaltepunkt Dachau-Markt. Diese Abgabe wird vom Innenministerium als Wegezoll bezeichnet und aus grundsätzlichen Erwägungen heraus abgelehnt. Der Gemeinde Dachau wird aber anheimgestellt, zur Deckung der Baukosten mit den beteiligten Gewerbetreibenden besondere Abmachungen über entsprechende Zuschußleistungen zu treffen.

Die Bauarbeiten an der weiteren Bahnlinie gehen schnell voran. Mitte November ist die Trasse bis Arnbach fertig. In der Magistratssitzung vom 11. November 1912 kommt es wegen der umstrittenen Kostendeckung für die Ladestelle Dachau-Markt zwischen Ratskollegium und Magistrat zu einer Einigung: Das benötigte Grundstück bleibt Eigentum der Marktgemeinde Dachau und wird nicht an die Bahn abgetreten. Außerdem baut die Gemeinde das Ladegleis mit dem Recht, für die Benutzung Gebühren zu erheben.

Die Bedeutung der Lokalbahn

In die Planung für den Sommerfahrplan 1913 schaltet sich der Amperbote mit folgendem Artikel am 14. Dezember 1913 ein, aus dem hervorgeht, wie wichtig der hiesigen Bevölkerung mittlerweile die Lokalbahn geworden ist:

Dachau, 14. Dez., Sommerfahrplan. Bekanntlich finden alljährlich um die Zeit der Wintersonnenwende des Jahres die Erhebungen und Festlegung unserer Sommerfahrpläne statt. Vor einigen Tagen gestatteten sich mit Bezugnahme auch die an der Lokalbahnteilstrecke Dachau—Indersdorf beteiligten Gemeinden und Interessenten ihre Wünsche für Verbesserung der künftigen Sommerfahrordnung der maßgebenden Stelle zu unterbreiten. Zunächst wurde gebeten, für den Sommerfahrplan das bereits im Herbste heurigen Jahres erbetene vierte Zugspaar einzulegen; denn die Interessen der Bevölkerung des Dachauer Hinterlandes gravitierten nach Dachau, dem Sitze der Behörden und der Geschäfte. Zwischen der Ankunft und dem Abgange der Züge liegen im Winterfahrplane jedoch so geringe Aufenthaltszeiten, daß ein Geschäft während denselben nicht abzuwickeln ist. Durch Einfügung eines vierten Zugpaares etwa zwischen 9 und 10 Uhr vormittags würde nicht allein diesem Übelstand abgeholfen, es würde auch die heute schon sehr beträchtliche Milchverfrachtung erleichtert. Auch die Beibehaltung des Morgenzuges Indersdorf—Dachau nach dem Ansatze der Winterfahrordnung läge im Interesse der Milchabfertigung; insbesondere aber wäre die Späterlegung dieses Zuges wünschenswert, um hiedurch den langen Aufenthalt in der Station Dachau zu beseitigen. Endlich wurde gebeten, die für den Sommer vorgesehenen Sonntagszüge — in Frage käme nach Gewährung des vierten Zugpaares nur mehr der Nachmittags-Bedarfszug — bei jedem Wetter verkehren zu lassen, da der Landbevölkerung nur auf diese Weise gedient wäre. Im vergangenen Sommer konnte man wiederholt beobachten, daß sich an den Verkehrsgebieten der einzelnen Stationen zu den günstig gelagerten Sonntagszügen eine Anzahl von Fahrgästen ansammelten und nach längerem Warten erfahren mußten, daß die Züge nicht verkehrten. Durch die Schaffung einer vermehrten Verkehrsgelegenheit würde sich auch sicherlich die Rentabilität der Lokalbahn erhöhen, die als Zufuhrbahn für unsere Haupt- und Residenzstadt noch eine Zukunft haben dürfte. Die Zugsvermehrung wäre aber auch ganz besonders im Interesse des Marktes Dachau gelegen. Die große Mehrzahl unserer Bauern und Bäuerinnen ist erfreulicherweise in ihren Lebensgewohnheiten noch recht konservativ und hält infolgedessen recht zähe zu den hiesigen Geschäftsleuten. Aber man möchte die Einkäufe und Geschäfte nicht in Hast, sondern in Ruhe abwickeln und hernach auch bei einem Brauer oder Wirte zusprechen, was nur möglich ist, wenn ein viertes Zugspaar eingeschaltet wird.

Der Bahnbau erreicht Altomünster

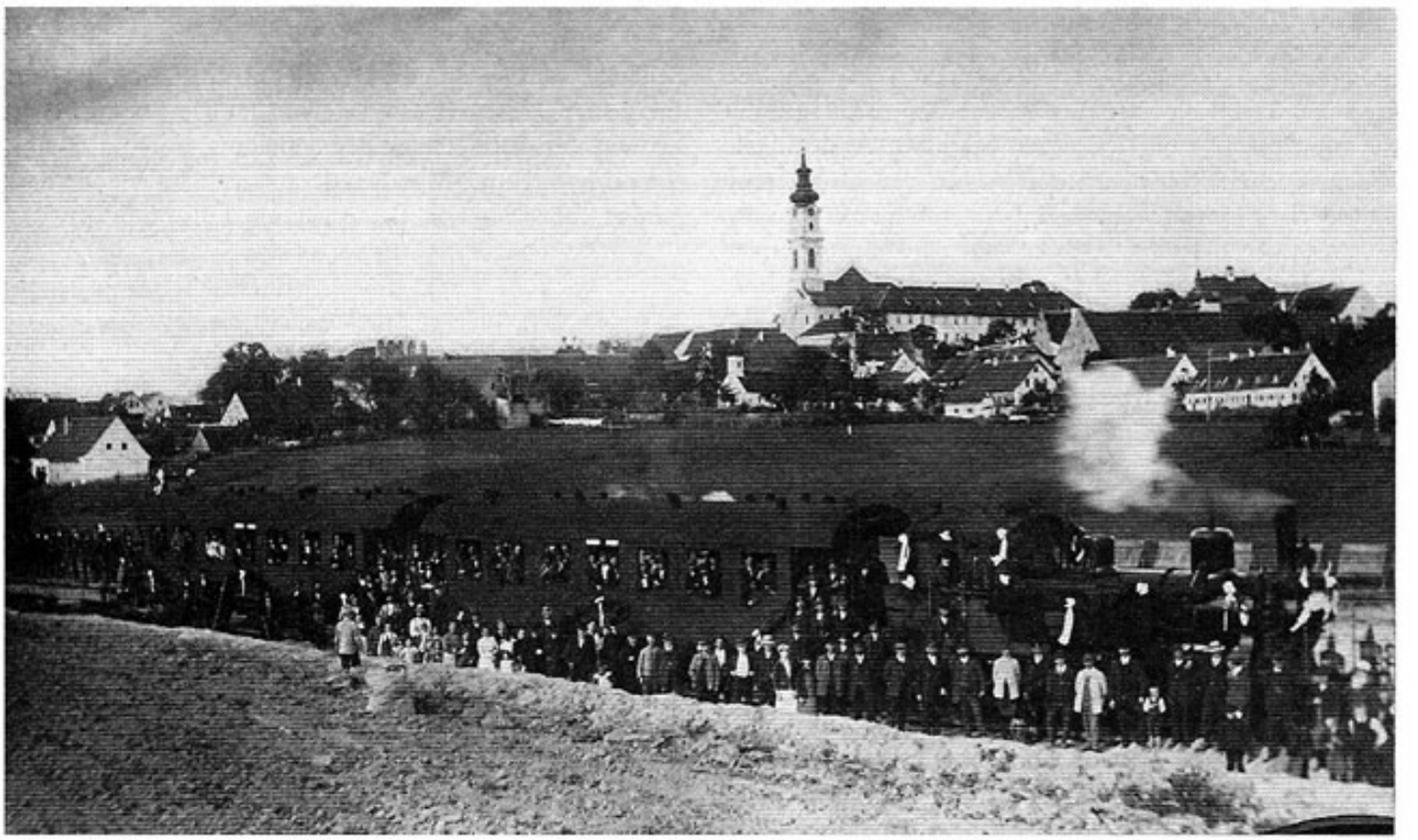
Im Februar 1913 legt die Eisenbahndirektion München dem Verkehrsministerium den baureifen Entwurf für den 4. Bauabschnitt von Erdweg nach Altomünster vor, der einen Monat später genehmigt wurde. Hierbei ist als interessant zu vermerken, daß sich die Gemeinde Eisenhofen bereit erklärte, einen Hälfteanteil der 4 000 Mark Baukosten für die Brücke am Petersberg zu tragen, da durch diese Brücke eine starke Wegverkürzung zur Kirche auf dem Petersberg möglich sei. So half diese Gemeinde mit dazu bei, einen landschaftlich äußerst reizvollen Streckenabschnitt zu gestalten. Im März 1913 fanden für diesen Streckenabschnitt die letzten Grunderwerbsverhandlungen statt, die bis auf die Weigerung eines Grundstückseigentümers und des Vereins Volkswohl (Grundstück Peters-

berg) reibungslos verliefen. Nach einiger Zeit konnte aber mit dem Verein Volkswohl eine Einigung über den Grundstückspreis erzielt werden, der andere Grundstückseigentümer mußte die Enteignung seines Grundes hinnehmen. Der unterbrochene Bahnbau in Richtung Altomünster wurde wieder aufgenommen und bald fertiggestellt.

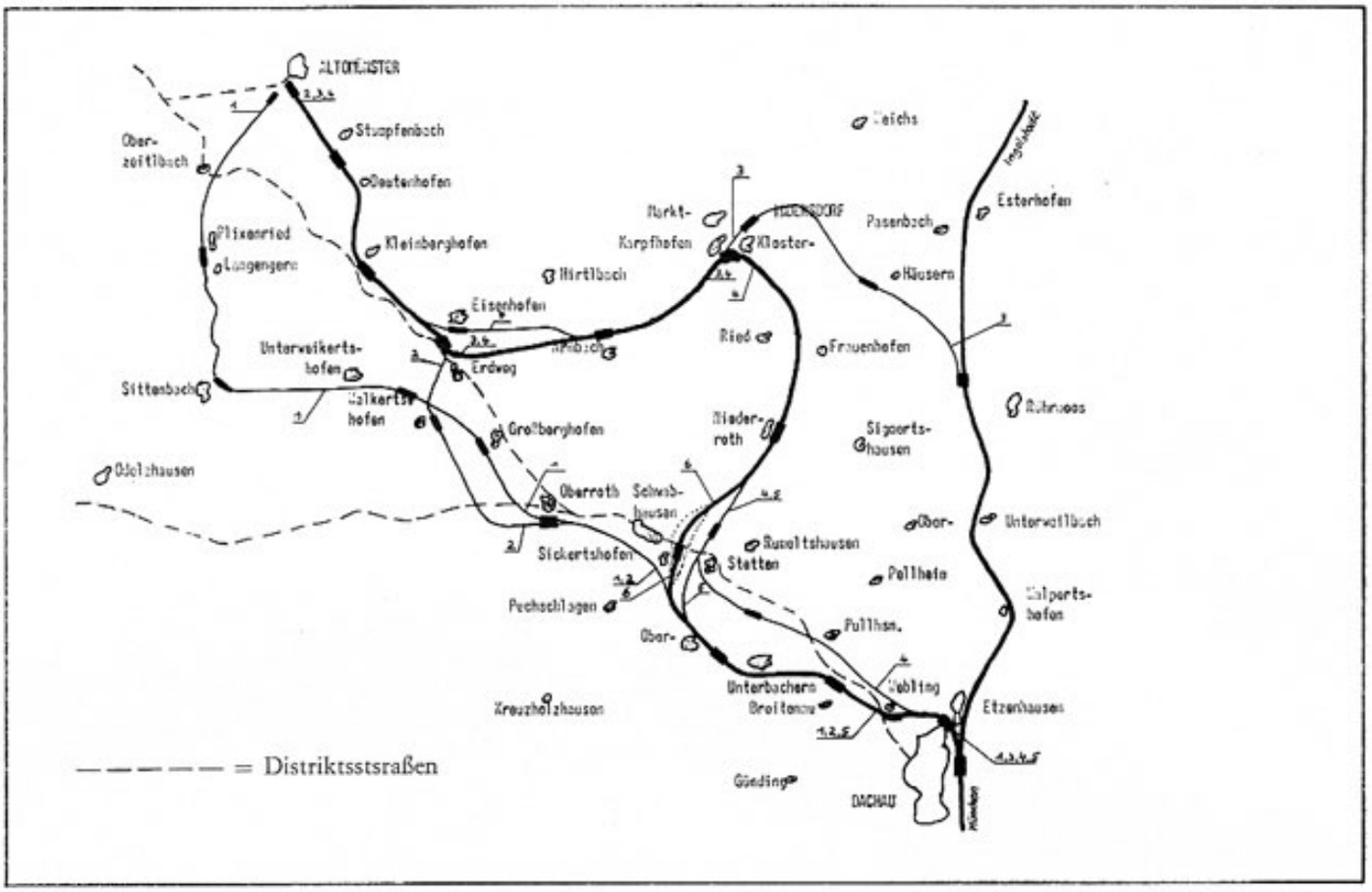
Am Nachmittag des 30. September 1913 gelangte man mit dem Vorbauen des Schienenstranges, das ist das lose Verlegen von Schienen und Schwellen ohne Einschotterung, in Altomünster an. Aus diesem Anlaß waren Lokomotive und Wagen des Bahnarbeiterzuges festlich mit Tannengrün und den Landesfarben geschmückt. Ganz Altomünster war auf den Beinen und nahm Anteil an diesem Ereignis. Fotograf Baumann aus Altomünster verewigte den ersten, geschmückten Zug in Altomünster auf einer herrlichen Fotografie, die uns noch heute erhalten ist.

Die offizielle Eröffnung des Streckenabschnittes Indersdorf—Altomünster fand am 18. Dezember 1913 statt, nachdem zuvor für die Schulkinder dieser Strecke wieder ein Schulkindersonderzug durchgeführt wurde. Der Festsonderzug mit den obligaten Ehrengästen verließ um 10 Uhr Dachau und füllte sich von Station zu Station mehr und mehr. Die Bahnhöfe waren alle geschmückt, der Festzug wurde überall mit Hochrufen aus frohem Kindermund begrüßt, und viele ernste Reden wurden gehalten. Rentier Mondrion, der sich unermüdlich für die Erbauung der Bahn eingesetzt hatte, erhielt die Ehrenbürgerwürde von Bachern verliehen.

Die Linienführung der zweiten Teilstrecke von Indersdorf nach Altomünster der Lokalbahnlinie Dachau—Altomünster machte eingehende wirtschaftliche und technische Untersuchungen und Vorarbeiten notwendig, da die im Verkehrsgebiet liegenden Gemeinden und Einzelinteressenten wegen der Führung der Bahnlinie vom Haltepunkt Arnbach ab und insbesonders wegen der Errichtung eines Bahnhofes bei Eisenhofen oder bei Erdweg keineswegs einig gingen. Es wurden nicht weniger als fünf Wahllinien zwischen Arnbach und Kleinberghofen untersucht und umfangreiche Erhebungen über eine vorteilhafte Lage dieses Bahnhofes durchgeführt. Erst dann konnte der Bau in Angriff genommen werden. Auf Grund dieser eingehenden Untersuchungen wurde der Bahnhof in der Nähe von Erdweg errichtet. Die Bahn verbleibt ab Indersdorf auf dem rechten Ufer der Glonn, erreicht bei km 19,1 den Haltepunkt Arnbach und bei km 22,5 Erdweg. Kurz vor diesem Bahnhof biegt die Bahn nach Norden ab und überschreitet das Glonntal unter Anlehnung an den bestehenden Staatsstraßenübergang. Drei Bahnbrücken wurden zur Ableitung des Hochwassers über das Glonntal errichtet. Nach diesen Brücken durchschneidet die Bahn mit einem tiefen Einschnitt den östlichen Ausläufer des Petersberges, tritt dann in das Seitental des Zeitlbaches ein und erreicht bei km 25,7 Kleinberghofen. Die Strecke führt nun in einer großen Biegung durch das Tal des Stumpfenbaches, erreicht bei km 28,6 den Haltepunkt Stumpfenbach und endet nach einem in nordwestlicher Richtung gestrecktem Laufe bei km 29,9 in den Endbahnhof Altomünster in 493,60 m Seehöhe. Die gesamte zu bewegende Erdmasse betrug für diesen Streckenabschnitt 148 500 cbm. Zwischen Indersdorf und Altomünster befinden sich mehrere Moosstrecken, die zum Teil erhebliche Einsenkungen der Bahndämme zur Folge hatten und dadurch Mehrkosten verursachten. Von den schon genannten Verkehrsstellen diente zur Zeit der Streckeneröffnung der Haltepunkt



Der erste Bauarbeiterzug am 30. September 1913 in Altomünster. Foto: O. Baumann, Altomünster



Streckenentwicklung der Lokalbahn Dachau—Altomünster.

Erklärung zur Übersichtskarte:
Streckenentwicklung der Lokalbahn Dachau—Altomünster
Linie 1: Vorschlag der Gewerbe- und Handelskammer München 1893 Dachau—Altomünster ohne Anschluß von Indersdorf, jedoch über Langengern—Plixenried.
Linie 2: Konzession der Fa. Sager & Woerner für die Linie Dachau—Altomünster ohne Anschluß von Indersdorf, jedoch über Erdweg—Kleinberghofen, 1899/1900.
Linie 3: Verlauf der geplanten Alternativlinie Röhrmoos—Indersdorf—Altomünster, 1899.
Linie 4: Planung 1906: Dachau—Indersdorf—Altomünster.
Linie 5: Geänderte Planung wegen günstigeren Anschlusses von Bachern und Schwabhausen, zugleich Planung für Lokalbahngesetzentwurf 1907.
Linie 6: 4 verschiedene Linienführungen für den Bahnhof Schwabhausen, 1910.
Linie 7: Planung von 4 verschiedenen Wahllinien im Bereich Arnbach—Eisenhofen, 1911.

Stumpfenbach nur dem Personenverkehr und dem Versand von Kleinvieh bis nach Dachau. Das gleiche galt für die nicht mit Personal besetzten Stationen Arnbach und Kleinberghofen, von denen aber wegen der vorhandenen Ladegeleise ganze Wagenladungen aufgegeben werden konnten. Die Bahnhöfe Erdweg und Altomünster erhielten einfache Betriebsgebäude mit angebauter Güterhalle für den unbeschränkten Personen- und Güterverkehr. Im Bahnhof Altomünster wurde außerdem eine Laderampe, ein zweiständiger Lokomotivschuppen mit Wohnanbau und ein Dienstwohngebäude mit vier Wohnungen errichtet. Sämtliche Züge, sog. leichte gemischte Züge dienten dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eilgut-, Milch-, Vieh- und Güterverkehr zugleich. In jeder Richtung wurden werktags 3 Zugpaare, sonn- und feiertags 4 Zugpaare abgefertigt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 40 km/h. Die Fahrzeit für die gesamte Strecke Dachau—Altomünster betrug an Werktagen 1 Stunde 55 Minuten, an Sonn- und Feiertagen 1 Stunde 16 Minuten, in umgekehrter Richtung 1 Stunde 58 Minuten bzw. 1 Stunde 18 Minuten. In Altomünster wurde ein landwirtschaftliches Genossenschaftslagerhaus mit Gleisanschluß errichtet und eine neue Seilschwebebahn des Steinmetzgeschäftes Sebastian Aberl zum Güterbahnhof geführt. Mit dieser Seilbahn wurde der größte Teil des Gleisbettungskieses der neuen Bahnstrecke herbeigeschafft. Die Entwurfsbearbeitung der Bahn und die Oberleitung waren der Kgl. Eisenbahndirektion München übertragen worden. Die Bauleitung oblag der Kgl. Bauinspektion I in München.

Quellenverzeichnis:

Akten des Bayr. Innenministeriums über die Lokalbahnprojekte Dachau—Altomünster und Röhrmoos—Altomünster aus den Jahren 1893 bis 1913.
Akten des Bayr. Verkehrsministeriums über dieselben Projekte aus derselben Zeit.
Akten der Eisenbahndirektion München über dieselben Projekte aus derselben Zeit.
Ertragsberechnung der Lokalbahnen Dachau—Altomünster bzw. Röhrmoos—Altomünster, 2 Bände, Bayr. Verkehrsministerium, 1899/1900.
Bauakten der Lokalbahn Dachau—Altomünster der Eisenbahndirektion München (Höhenplan, Längenprofil, Lageplan der Stationen und Haltestellen).
Amper-Bote, Dachau, Jahrgänge 1910—1913.
Glonnthal-Bote, Kloster Indersdorf, vom 8. November 1899.
Bayr. Lokalbahngesetzentwürfe, Band 8, Beilage 293.
Münchner Post, Ausgabe 288 vom 11./12. Dezember 1910.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Ausgabe 24. Juli 1913.
Jahresbericht der Kgl. Bayer. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Betriebsjahr 1913.
Sitzungsprotokolle des Magistrats bzw. der Gemeindebevollmächtigten des kgl. bayr. Marktes Dachau.

Protokolle über Gemeinde- oder Gemeinderatssitzungen verschiedener Landkreisgemeinden.
Stöckl: Die Eisenbahnen der Erde. Band 4: Deutschland. Wien 1964.
Maedel: Liebe alte Bimmelbahn. Stuttgart 1969.
Ücker: Endstation 1920. München 1972.

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

Ein handschriftlicher Bauernkalender vom Jahre 1603 aus der Bibliothek des ehem. Franziskanerkloster zu Freising

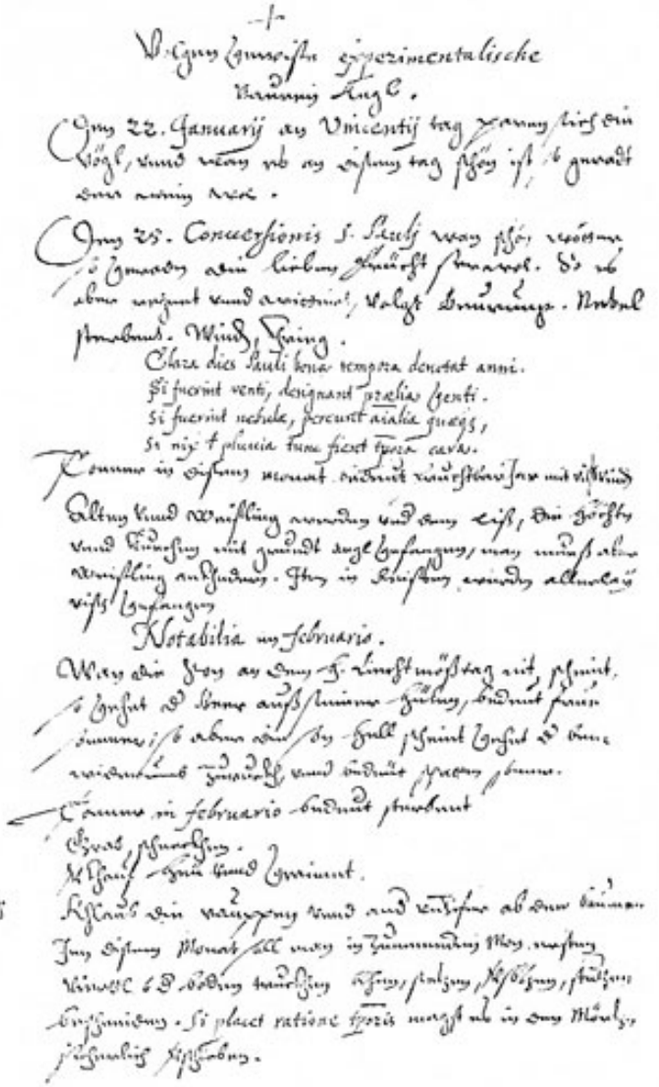
Von Rudolf Goerge

Das Franziskanerkloster in Freising[1], das 1610 unter dem Freisinger Bischof Ernst von Bayern (1566—1612) errichtet worden war, muß eine beachtliche Bibliothek besessen haben. Dies ist nicht verwunderlich, denn die Franziskaner versahen seit Pater Johann Franz Ampferle's Zeiten (1601) bis zur Säkularisation (1803) das Dompredigeramt im Hohen Dom zu Freising. Auch erhielten sie die Stiftung einer Lektur. Somit war eine bischöfliche Lehranstalt in Freising entstanden, an der berühmte Professoren wie Fortunat Hueber, Anaklet Reiffenstuel, Sigmund Neudecker und Massäus Kresslinger theologische Vorlesungen hielten[2]. Das Freisinger Franziskanerkloster gehörte bald zu den bedeutendsten und größten Konventen der Ordensprovinz und bestand 1745 aus 45 Personen.

1803 erfolgte die Aufhebung des Klosters. Der Grundbesitz wurde veräußert, das Material und Mobiliar versteigert oder verschleudert. Die Bibliothek war bereits am 16. Dezember 1802 auf Anordnung des Generalkommissariats Freising versiegelt worden. Im Juni 1803 wanderten die »brauchbaren« Bücher in die Königliche Hofbibliothek nach München; den beachtlichen Rest von 126,5 Zentnern kaufte ein Papierhändler um 84 Gulden zum Einstampfen. Das Archiv des Klosters ist vollständig erhalten und befindet sich heute im Hauptstaatsarchiv München. Wertvolle Handschriften des 14. bis 17. Jahrhunderts[3] und seltene Druckwerke, wie beispielsweise das »Arzneibuch« des Ortolff von Bayerland, das 1488 bei Anton Sorg in Augsburg gedruckt wurde[4], und das kostbare »Hohelied Salomons« — ein niederländisches Blockbuch um 1460 —, das übrigens als einziges koloriertes Exemplar erhalten ist[5], gehören heute zu den Schätzen der Bayerischen Staatsbibliothek München.

Ein weiteres Werk, das sich heute ebenfalls in der Bayerischen Staatsbibliothek [2° Oecon. 97] befindet, enthält von Charles Estienne und Jean Libaut »XV. Bücher von dem Feldbaw . . .«, gedruckt zu Straßburg 1588, dem von Marx Rumpold »Ein new Kochbuch . . «, gedruckt zu Frankfurt a. M. 1587, beigebunden ist. Handschriftliche Besitzvermerke auf der Vorder- und Rückseite des Titelblattes weisen beide Werke als Eigentum des Freisinger Franziskanerklosters aus[6]. Doch hat sich auch der Vorbesitzer aus Ingolstadt, von dem sicherlich die weiteren Einträge stammen, auf dem Titelblatt verewigt[7]. Weiter enthält unser Band auf dem Vorsatzblatt und auf acht angebundenen Blättern handschriftliche Einträge (Rezepte u. a.) vom Jahr 1603, von denen ein Bauernkalender (4 Blätter) den Hauptteil einnimmt.

Vom Mittelalter bis zur Neuzeit wurden die jeweils anfallenden Arbeiten des Bauernjahres sowohl in kurzen, nur wenige Zeilen umfassenden Merkversen[8] als auch in mehrbändigen Werken[9] beschrieben. Unser Kalender aus dem Freisinger Franziskanerkloster stellt eine Mischung aus Bauernregeln, Bauernpraktiken und Wetterprognosen dar und macht den Landmann aufmerksam, was in den einzelnen Monaten zu tun ist. Leider ist hier nicht der Platz, allen Quellen nachzuspüren, die unser Schreiber ausgeschöpft hat. Sicherlich stammt aber der größte Teil seines Wissens aus der allgemeinen bäuerlichen Erfahrung und Überlieferung[10].



Erste Seite des handschriftlichen Bauernkalenders aus dem Jahre 1603.