

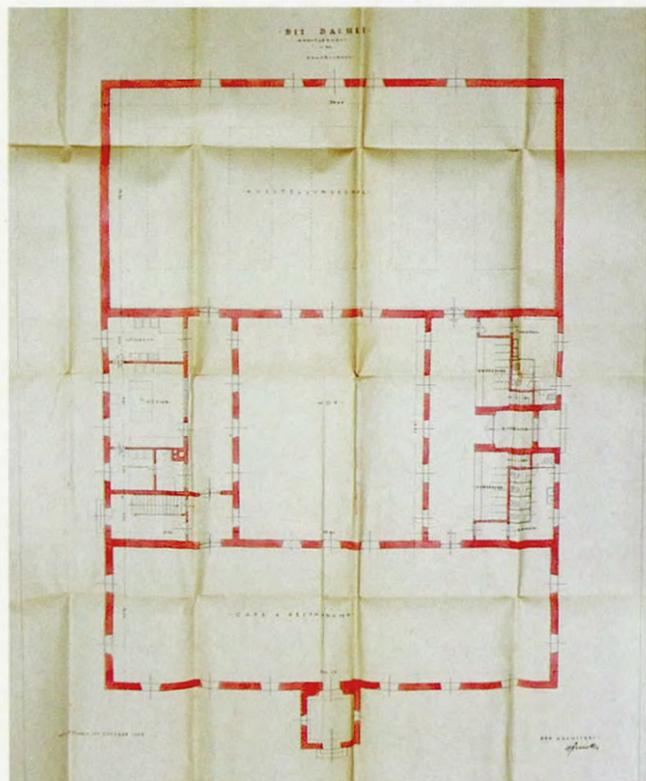
Wirtschafts- und Arbeitsmarkt besonders wertvoll. Private Erwerbszwecke werden damit nicht verfolgt.»

Carl Thiemann führt aus,⁵ dass zunächst der Dachauer Bürgermeister Seufert von dem Plan in Kenntnis gesetzt wurde. »Er fand ihn sehr schön und interessant, hatte jedoch wegen der Finanzierung schwerste Bedenken. Anders der damals als Regierungsrat am Bezirksamt wirkende Dr. Kneuer, der die ganze Idee sehr gut fand und wert, ihre Verwirklichung durchzusprechen. Ein größerer Ausschuss nahm Beratungen mit dem Landtags- und Reichstagsabgeordneten Dr. Schlittenbauer auf, der sich ebenfalls wegen der Geldbeschaffung gleich sehr skeptisch zeigte, jedoch versprach, bei seiner bevorstehenden Anwesenheit in Berlin dort Erkundigungen einzuholen. Bald stellte es sich heraus, daß weder vom Reich, noch vom Land Bayern, der Gemeinde und dem Landkreis Mittel für dieses Bauvorhaben zu bekommen waren, so daß das schöne Projekt ad acta gelegt werden mußte. Sehr zum Bedauern seiner Initiatoren, sehr zum Nachteil für Dachau. Denn damit hätte Dachau auf einen Schlag alles das erhalten, was ihm bis zum heutigen Tag [1965] noch mangelt und seiner Weiterentwicklung als Künstlerort im Wege steht: Wohnungen ohne und mit Ateliers, Ausstellungsräume, einen für kulturelle Veranstaltungen wirklich geeigneten Festsaal u. a. m.«

Borsts »Denkschrift« zur Dachei samt Finanzierungsvorschlag und Lage- und Bauplänen ist im Stadtarchiv Dachau erhalten geblieben. Ein Hinweis darauf, dass die Angelegenheit im Magistrat behandelt worden wäre, findet sich hingegen nicht. So gibt es weder einen zugehörigen Aktenvorgang noch einen Eintrag in den Ratsprotokollen dieser Zeit.

Auch in den Behörden des Landes und des damaligen Reiches (heute Bundesarchiv) hat das Konzept keinen nachhaltigen Eindruck hinterlassen, da auch dort keine Akten dazu (mehr) vorhanden sind, wie Nachfragen bei den betreffenden Archiven ergeben haben.

Die ungünstige wirtschaftliche Lage zu der Zeit, in der die Idee geboren wurde, hat wohl verhindert, dass Dachau eine eigene Künstlersiedlung mit Veranstaltungsräumen erhalten hat, ein auch heute noch zu bedauernder Umstand. Das für die »Dachei« vorgeschlagene Areal ist mittlerweile vornehmlich mit Wohnhäusern bebaut und wird als eine der besseren Wohnlagen Dachaus eingeschätzt. In der Wahl des Standortes hatte der Architekt Bernhard Borst also das richtige Gespür.



Künstlerhaus EG

Foto: Autor

Anmerkungen:

- ¹ Carl Thiemann: Erinnerungen eines Dachauer Malers. Dachau 1965, S. 73–74.
- ² Klaus Weschenfelder: Die Borstei in München. Ein konservatives Siedlungsmodell der Zwanziger Jahre (MBM 99). München 1980, S. 69.
- ³ P. Schreiner/M. Michel/A. C. Woltmann: Die Borstei – ein zeitloses Modell für ein menschliches Wohnen. München 1987; Axel Winterstein: Borstei. Bernhard Borst – Leben für eine Idee. München 2005.
- ⁴ Die folgenden Ausführungen stammen aus dieser »Denkschrift« im Stadtarchiv Dachau.
- ⁵ Lattenzäune.
- ⁶ Thiemann, a. a. O.
- ⁷ Gisela Haberer: Dachau: Schöne Künste, schöne Lage. In: Capital 24/2007. Hamburg 2007, S. 102–104.

Anschrift des Verfassers:

Andreas Bräunling, Stadtarchiv, Konrad-Adenauer-Straße 2–6, 85221 Dachau
E-Mail: Stadtarchiv@dachau.de

Reisen mit der Postkutsche

Zur Ausstellung im Stadtmuseum Fürstenfeldbruck vom 20. Mai bis 18. Oktober 2009

Von Dr. Lothar Altmann

Ausgangspunkt für diese Ausstellung ist das alte Posthaltergeschlecht der Familie Weiß, das seit dem 17. Jahrhundert bis heute das »Hotel Post« in Fürstenfeldbruck führt. Schon im Vertrag zwischen dem Kurfürstentum Baiern und der Taxis'schen Post 1664 war auf der Strecke von München nach Augsburg die Errichtung einer Posthalterei in Bruck vorgesehen. 1681 wurde sie dann im Weiß'schen Anwesen Ecke Marktplatz/Geisinger Gasse (heute Ecke Hauptstraße/Schöngeisinger Straße) realisiert und blieb über die Einführung der bayerischen Staatspost 1805 und selbst noch über die Eröffnung der Eisenbahnlinie München–Augsburg 1840 bzw. des Brucker Bahnhofs 1873 hinaus bis 1925 immer in der Hand der Familie Weiß. Die Bezeichnung »Post« kommt ja von den einzelnen Posten, Stationen, an denen Pferde,

Wagen, Reiter oder Kutscher gewechselt wurden und die durch ein Netzwerk miteinander verbunden waren. Erster Taxis'scher Posthalter in Bruck wurde Paul Weiß (1645 bis 1708), in dritter Generation »Umbgelter« (Einnehmer von Steuern aus Getränke- und Viehgeschäften) des Landgerichts Dachau und »Weingastgeb« (Weinwirt).

Ein Posthalter war zum einen »Diener des Postherrn« (später Staatsdiener), zum anderen selbständiger »Gewerbetreibender«. Er musste ein vielseitiger und einigermaßen vermöglicher Mann sein, Organisationstalent und hohe physische wie psychische Belastbarkeit besitzen. Denn er hatte – wie noch heute im Postamt – Briefe und Pakete zum Versand anzunehmen bzw. nach Eintreffen auszuhändigen und die hiermit verbundenen Formalitäten und Geldgeschäfte samt Buch-



Reichsposthalter Franz Jakob Weiß (1712–1767) in Bruck, Andreas Hölzl, Öl/L., 1764.

Foto: Familie Weiß, Fürstenfeldbruck

führung zu erledigen. Darüber hinaus hatte er sich beispielsweise aber auch um die Fahrgäste zu kümmern, sie prompt innerhalb der vorgeschriebenen Aufenthaltsdauer zu verköstigen und sie auch zu beherbergen. Vor allem aber hatte er darauf zu achten, dass die ankommenden Rösser angemessen versorgt wurden.

Außerdem hatte er stets »in gutem, brauchbarem Stande« Paket- und Personenwägen unterschiedlicher Größe und

Ausstattung sowie ausgeruhte und anständig genährte Pferde nebst den »nötigen Poststallsrequisiten« in vertraglich festgelegter Anzahl nicht nur zum Wechseln, sondern auch zur Verstärkung bereitzuhalten. Das war für den Posthalter eine kostspielige und zuweilen risikoreiche Angelegenheit, da er nur bei Inanspruchnahme derselben entlohnt wurde und zudem die hierfür erhobenen Taxen Pferdeverluste durch Krankheit oder Überanstrengung, Unglücksfälle aller Art und plötzliche Teuerungen bei Futtermitteln in aller Regel nicht berücksichtigten.

Bei überdurchschnittlichem Postverkehr oder auch bei der Durchreise hochgestellter Persönlichkeiten mit großem Gefolge reichten zwangsläufig die Pferde des Posthalters allein nicht aus, sodass er gezwungen war, weitere für den Postdienst geeignete Rösser in seiner nächsten Umgebung zu requirieren. Obwohl in einem solchen Bedarfsfall die betroffenen Pferdebesitzer zur Hilfeleistung verpflichtet waren und diese auch in gewissem Umfang vergütet wurde, verweigerten sie immer wieder die Herausgabe ihrer Rösser unter Berufung auf Eigenbedarf.

Ein Pferdewechsel hatte in der Regel rasch vor sich zu gehen, weswegen der Postillion schon aus einiger Entfernung mit seinem Horn ein Ankunftssignal geben und zugleich die Zahl seiner Rösser ankündigen musste, damit der Posthalter die entsprechenden Vorkehrungen treffen konnte. Auch hatte dieser sich darum zu kümmern, dass die bei ihm ausgeliehenen (und auch die bei ihm eingestellten) Rösser baldmöglichst wieder zurückkamen, und zwar möglichst ohne Leerlauf.

Um diese Aufgaben alle leisten zu können, waren verlässliche Bedienstete, für die der Posthalter die Verantwortung trug und auch persönlich haftete, aber auch saubere und ausreichende Stallungen, eine »Expeditionsstube« (Schalterraum) und zumindest eine heizbare »Passagierstube« notwendig. Diese durfte von den Fahrgästen, die sich schon der Gepäckaufgabe wegen rechtzeitig einzufinden hatten, auch ohne Verzehr für eine gewisse Zeitspanne als Wartesaal genutzt werden; in ihr herrschte striktes Rauchverbot.

Trotz der Unwägbarkeiten und der hohen Belastung, die bei



Die Poststation in Bruck.
Karl Herzog, Zeichnung nach
der Natur, 1871 (vor Abriss).

Foto: Familie Weiß, Fürstenfeldbruck

dem Brucker Posthalter Franz Jakob Weiß 1767 sogar zum Tode führte, da er trotz Hochwasser am Abend des Allerheiligentages einen Dienstritt unternehmen musste und dabei in den Fluten der Amper ertrank, war die Übernahme einer Posthalterei in aller Regel begehrt. Denn der Posthalter erhielt ein festes Jahresgehalt und zudem einen gewissen Anteil an den selbst erwirtschafteten Porti, Personen- und Frachtgebühren, sodass er bei idealen Bedingungen einen ordentlichen Profit machen und ein dementsprechendes Ansehen erreichen konnte.

Der Posthalter unterlag der Dienstaufsicht des Oberpostmeisters bzw. der Kontrolle durch von diesem beauftragten Revisoren und hatte ein Beschwerdebuch für die Passagiere bereitzuhalten. Er sollte diesen gegenüber zuvorkommend und bescheiden auftreten, gestresste Reisende beruhigen, die Passagiere richtig taxieren und dementsprechend behandeln können. Auch musste er die Verantwortung für die oft auch durch schlechte Straßen und Überladung verursachten Verspätungen der »Ordinari-Post« (regelmäßiger Linienverkehr) auf sich nehmen und Zusatzzahlungen wegen vermehrten Vorspanns einfordern sowie Krankheiten und Engpässe bei den Rössern durchstehen.

Der Posthalter war angehalten, nur eine kompetente Fachkraft, die reiten, fahren und das Posthorn mit den entsprechenden Signalen blasen konnte, als Postillion bei sich einzustellen. Auch hatte er darauf zu achten, dass dieser (wie die übrigen Bediensteten auch) die Dienstanweisungen befolgte, also beispielsweise sich tadellos benahm und seine Uniform sauber hielt, während der Fahrt nüchtern war und nicht rauchte, aber auch keinen »Defraudanten« (Schwarzfahrer) gegen einen kleinen Privatobolus mitnahm oder unterwegs vor einem Wirtshaus halt machte. In Kriegszeiten musste der Posthalter immer wieder mit den Behörden ringen, dass nicht alle seine Postillione zum Militär eingezogen wurden.

Einer der gebildetsten und qualifiziertesten Posthalter seiner Zeit war Louis Philipp Weiß (1764–1824) in Bruck. Wie schon sein Vater Franz Jakob hatte er das Gymnasium in München besucht und anschließend ausgiebige Studienreisen nach Wien, Straßburg, Paris und London unternommen. Er war es auch, der von 1804 bis 1808 die aufgrund der starken Truppenbewegungen während der Napoleonischen Kriege »gänzlich unbefahrbare« »Vizinal Straße« (gewöhnliche Ortsverbindung) von München nach Augsburg zwischen Freiham und Merching um über 12 000 Gulden zur zeitgemäßen »Comercialstraße« (regionalen Handelsstraße) à la Chaussee, die reibungslosen Gegenverkehr ermöglichte, ausbauen ließ, wovon ihm vom Staat gerade mal ein Drittel vergütet wurde. Diese Maßnahme umfasste die Verbreiterung der bislang nur um die 5 Meter messenden Straße auf rund 7,60 Meter, das damit verbundene Zuschütten der alten und das Ausheben neuer Straßengraben, die Befestigung des Untergrunds mit Reisiggeflecht sowie das Aufschütten der Fahrbahn mit Kies und das Planieren. Um Senken auszugleichen, war stellenweise auch die Erhöhung des Straßendamms um bis zu 3,50 Meter erforderlich.

Außerdem kam es zu größeren Routenänderungen, das heißt Begradigungen und damit Streckenkürzungen, in den ersten beiden Teilstücken: So führte die Straße nun nicht mehr durch Puchheim, sondern knapp am südwestlichen Ortsrand vorbei und machte dann auch nicht mehr den Umweg über Alling, sondern ließ dieses Dorf – wie heute noch – links liegen und steuerte schnurgerade den Hoflacher Berg an, wo sie wieder auf die alte Trasse traf. Eine weitere Begradigung gab es anscheinend auch zwischen Puch und Mammendorf. Um

»seine« Poststraße attraktiver zu machen, ergriff Weiß auch die Initiative zur Errichtung des schon vom Fürstenfelder Abt Gerard Führer geplanten Denkmals für Ludwig den Bayern, aber nun nicht mehr auf dem »Kaiseranger« bei Puch, sondern direkt an der Postroute.

Die Durchführung und weitgehende Finanzierung der Straßensanierung durch den Brucker Posthalter lässt sich – neben geschäftsstrategischen Erwägungen – auch daraus erklären, dass er dies als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die im Sommer benötigten, im Winter aber nicht ausgelasteten Bediensteten und Pferde verbuchte. Starke Regenfälle schwenkten 1803 die ohnehin schon beschwerliche und gefahrenträchtige Bergstraße zwischen Alling und Fürstenfeldbruck wieder derart aus, dass ihre Befahrbarkeit im nächsten Frühjahr nicht mehr gewährleistet war. Daher erbot sich Posthalter Weiß zur »Abgrabung der beiden steilen Berge« (bei Verwendung des Abraums für die Aufschüttung seiner geplanten Obstplantage neben der Straße). Dem stimmte die Straßen- und Wasserbaubehörde nach einer Inspektion vor Ort im Januar 1804 zu und versprach einen Zuschuss. Dennoch kam Weiß nicht auf seine Kosten, da – wie beim Ausbau der Dachauer Bergstraße 1790 – unversehens Wasseradern an die Oberfläche traten, die durch eine fachgerechte Ableitung unschädlich gemacht werden mussten.

Ein Posthalter hatte auch mit Konkurrenz zu kämpfen. Da gab es zum einen die privaten »Lehenrössler« (Pferdeverleiher), Fuhrunternehmer, Lohnkutscher und Stellwagenführer. Hauptsächlich beförderten sie die Fahrgäste und Waren dort, wo die Postkutsche nicht hinkam. Zum Teil geschah es aber auch, dass sie Reisende durch niedrigere Preise oder größere Schnelligkeit und Bequemlichkeit abwerben konnten. So hatte sich in Bruck der bürgerliche Bierbräu Bernhard Hueber unterfangen, ohne eine Konzession zu besitzen, »da und dort leihweise zu fahren«, und schließlich erreicht, Passagiere, die nicht mit der Post eintrafen, weiterbefördern zu dürfen.

Für den Brucker Posthalter kam zum anderen noch hinzu, dass es eine weitere Poststraße zwischen München und Augsburg gab, die über Dachau, Schwabhausen, Odelzhausen, Eurasburg und Friedberg. Als so genannter »Prügelweg« (also mit Holzlagen befestigt) konnte sie schon mit schweren Fuhrwerken befahren werden, als die Brucker Route noch hauptsächlich ein Reitweg war, weswegen dort auch schon seit Ende des 17. Jahrhunderts Postkutschen eingesetzt waren. Als nun ab dem frühen 18. Jahrhundert die »fahrende Post« auch über Bruck verkehrte, sahen die Posthalter zu Schwabhausen und Eurasburg ihr Geschäft geschmälert und versuchten den Brucker Konkurrenten auszuschalten. Dies gelang ihnen 1760: Auf ihr Drängen hin entschied der Generalpostmeister, von nun an die regulären Postkutschen und auch die Stafettenreiter nur noch über die nördliche Strecke zu schicken; damit konnte allein noch die Extrapost über Bruck fahren, und das nur auf ausdrücklichen Wunsch des Fahrgastes hin. Der dadurch mit einem Schlag seiner hauptsächlichlichen Geschäftsgrundlage beraubte Brucker Posthalter Franz Jakob Weiß (1712–1767) konnte nun trotz einer kleinen Ausgleichszahlung durch die Konkurrenten schauen, wo er blieb, hatte er doch bislang für einen reibungslosen Postdienst fast 20 Rösser in seinem Stall vorgehalten.

Die Situation besserte sich auch nicht, als sein Sohn Louis Philipp Weiß 1789 zum »Kaiserl. Reichs-Posthalter« ernannt wurde, da er nach wie vor ohne Poststraße blieb. Wohl um seinem Ziel einen Schritt näherzukommen, übernahm er zum 1. Juni 1797 auch die durch Konkurs vakante Poststallmeisterei in München. Die Doppelposition von Weiß und die

von ihm ergriffene Initiative zum Ausbau der Augsburger Route über Bruck riefen die Konkurrenten der Dachauer Strecke erneut auf den Plan. In einer Beschwerdeschrift an das Postgeneralat in Regensburg suchten sie ihr Monopol zum Teil mit falschen Angaben zu verteidigen. Doch diesmal hatte der Brucker Posthalter mehr Glück: Aus Gründen der Staatsräson, die »eine unmittelbare Verbindung mit unseren neu erworbenen Schwäbischen Provinzen, besonders mit dem fruchtbaren schwäbischen Lechfelde« als erforderlich erachtete, erging am 22. Juni 1804 eine von Kurfürst Max IV. Joseph und seinem Staatsminister Montgelas unterzeichnete Resolution, die ehemalige Fürstenfeldbrucker »Commerzial- und Poststraße künftig wieder als eine solche neben der bisherigen über Dachau bestehen zu lassen.«

Allerdings verlief der reguläre Postverkehr zwischen München und Augsburg trotzdem noch lange allein über Dachau. Erst ab 1. Dezember 1811 gab es eine »ordinaire Briefpost«, also Reitpost, auch auf der Brucker Route, ab Sommer 1812 hier auch einen Postwagenkurs. Doch musste Weiß auf erneute Intervention der Konkurrenten in Schwabhausen und Eurasburg hin bereits 1805 den Münchner Poststall abgeben, damit für die Reisenden die freie Wahl der Strecke nach Augsburg garantiert bliebe. Als dann im April/Mai 1817 wegen der schadhafte Glonn-Brücke bei Odelzhausen kurzfristig der gesamte Postverkehr zwischen München und Augsburg über Bruck umgeleitet werden musste, wurde der Weiß'sche Pferdebestand durch die Überbeanspruchung fast

gänzlich ruiniert, wofür es trotz vieler Eingaben offenbar keine Entschädigung vonseiten der General-Postdirektion gab.

Dies alles ist im Begleitbuch nachzulesen – und noch viel mehr. Denn die Ausstellung im Fürstenfeldbrucker Stadtmuseum geht über die lokale Tradition hinaus, indem sie das Thema »Reisen mit der Postkutsche« generalisiert. So finden sich auch Aussagen ganz allgemeiner Art über Kutschen und Poststraßen, über die Menschen in der Kutsche (Passagiere wie Postillione), über ihre Unterbringung und Verpflegung in den Poststationen, über Reiseberichte und ihre unterschiedlichen Blickwinkel oder aber auch über die Organisation und Durchführung herrschaftlicher Reisen – alles visualisiert durch treffende Exponate.

Reisen mit der Postkutsche

20. Mai bis 18. Oktober 2009

Ausstellung im Stadtmuseum Fürstenfeldbruck

im Kloster Fürstenfeld

82256 Fürstenfeldbruck

Telefon 0 81 41/6 11 30 oder 4 40 46

www.stadtmuseumffb.de

Zur Ausstellung erscheint ein bebildeter Katalog zum Preis von € 14,90

Anschrift des Verfassers:

Dr. Lothar Altmann, Landsberger Straße 84, 82205 Gilching

Nochmals: Nassenhausen und Hausen?

Von Dr. Peter Heine

Bis vor Kurzem galt es als noch nicht gesichert, dass mit der Bezeichnung »Husir« in den Freisinger Traditionen von 814 tatsächlich das Nassenhausen in der heutigen Gemeinde Adelshofen gemeint ist. Der Landeshistoriker Prof. Dr. Pankraz Fried hat in einem Aufsatz¹ in dieser Heimatzeitschrift nachgewiesen, dass zu Recht im Jahre 2014 eine 1200-Jahr-Feier begangen werden kann.

Karte des Apian 1568

In diesem Beitrag hat sich der Autor auch zu der Frage geäußert, weshalb Philipp Apian in seiner Karte Baierns von 1568 sowohl ein Nassenhausen als auch ein Hausen eingezeichnet hat? Er vermutete, dass Apian wohl die Zweiteilung Nassenhausens in ein Ober- und ein Unterdorf darstellen wollte. Diese Ausführungen können und sollen weitergehend präzisiert werden.

Ortstradition

In Nassenhausen wird erzählt, dass es früher sowohl ein Nassenhausen als auch ein Hausen in unmittelbarer Nachbarschaft gegeben habe. »Nassenhausen« soll einst zwischen Loitershofen und Luttenwang links der Maisach und »Hausen« zwischen Loitershofen und Adelshofen auf der rechten Seite der Maisach, also dort, wo das heutige (!) Nassenhausen liegt, gelegen haben. In der Tat zeigt die Karte Apians aus dem Jahre 1568 ein »Nassenhausen« zwischen Peretshofen und Luttenwang (Loitershofen liegt zu dieser Linie südlich) und ein »Hausen« zwischen Loitershofen und Pfaffenhofen (Adelshofen liegt zu dieser Linie südwestlich).

Von dieser Situation ausgehend könnte das »Hausen« auf dieser Karte bei einer kriegerischen Aktion etwa im Dreißigjährigen Krieg (1632–1635, 1646/1648) einschließlich der gesamten Bevölkerung zerstört worden und abgegangen sein. Daraufhin könnten die Nassenhausener ihre Wohnsitze nach dem zerstörten Hausen hin verlegt und den Platz dann wieder »Nassenhausen« genannt haben. So wird in Nassenhausen zumindest spekuliert.

Karte des Weimerus 1579

Eine nahezu zeitgenössische Karte aus dem Jahre 1579 von Weimerus zeigt überraschenderweise nur ein Nassenhausen zwischen Loitershofen und Luttenwang, aber kein Hausen. Ist zwischen 1568 und 1579 tatsächlich das Apiansche »Hausen« abgegangen, aber das Nassenhausen noch nicht verlegt worden? Zugleich fällt an dieser Karte auf, dass die Orte Babenried und Landsberied ebenfalls nicht eingetragen sind, bei Apian jedoch schon. In einer späteren Karte von um 1700, während der Regierungszeit Kurfürst Max Emanuels, erscheint zwar Nassenhausen zwischen Loitershofen und Luttenwang eingezeichnet; »Hausen«, Babenried und Landsberied hingegen fehlen wiederum.

Topografische Karte von 1861

Nach diesen Beobachtungen kommen Zweifel an der Richtigkeit der frühen Karten auf. In der topografischen Karte von 1861 (Maßstab 1:2500), die nach den wissenschaftlichen Grundsätzen moderner Landesvermessung erstellt wurde, ist Nassenhausen mit seiner gegenwärtigen Lage eingezeichnet.