



Der Marmorgrabstein des Ottenburger Pflegers Georg Victor Stöckhl in der Filialkirche Günzenhausen von 1653 Foto: Autor

40 Scheffel Korn, sechs Scheffel Gerste und 16 Scheffel Hafer.

Wohn- und Schlafstube

In der Wohnstube lagen neben dem zinnernen Degen des Pflegers zwei Pistolen. Auffallend war die Vielzahl der zinnernen Geschirrtteile, darunter 20 große und kleine Schüsseln, 22 Teller, Platten und Schalen, neun große und kleine Kannen und zwei Leuchter. Zinn fand sich nur in gehobenen Haushalten. Der Inhalt der Reisetruhe gibt Einblick in die Kleiderwelt. In der Schlafkammer sollte ein Himmelbett mit grünem Vor-

hang dem Pflegerehepaar einen ruhigen Schlaf ermöglichen. Dem dienten fünf Nachthauben und mehrere Bettdecken, zum Teil aus Seide. In der dortigen zweiten Reisetruhe fanden sich neben Münzen ein Fuchspelz, mehrere Mäntel unterschiedlichen Materials, eine Hutschnur aus Perlen sowie 12 »gute frische Fuchs samt einem Marderbalg«.

Aufgrund früherer Überfälle gewarnt hatte sich der Pfleger ein stattliches Waffenarsenal zugelegt. Neben den schon genannten zwei Pistolen besaß er im Schlafzimmer noch eine dritte, zudem einen Karabiner (kurze Reiterflinte), eine Hellebarde und für die Jagd eine Pirschbüchse. In den Nebenräumen fielen zwei große und gute Höllhafen, zwei Metallkessel zur Erwärmung des Wassers, ins Auge. Sie dienten wohl auch zum Erwärmen des Badewassers.

Die Kommissäre unterschieden genau, was Eigentum des Fürstbischofs und Hochstifts und was Privateigentum war und deshalb der Familie beziehungsweise den Erben zustand. Die Pflüge Ottenburg war finanziell interessant. Davon konnte sich einer der beiden Kommissäre überzeugen. Es ist wohl kein Zufall, dass Georg Philipp Finkh von 1659 bis 1677 als Pfleger nachfolgte.⁴

Epitaph in Günzenhausen

Die Erinnerung an den Pfleger und frommen Jahrgangsstifter hält ein Epitaph in der Kirche Günzenhausen fest. Der rotmarmorne Stein ist zweigeteilt: Im oberen Feld ist folgender Text nicht in einer Renaissance-Kapitalis, sondern in einer nachempfundenen spätgotischen Frakturschrift zu lesen: *Den 15. Februar Anno 1653 Ist / in Gott Selliglich endtschlaffen der / Woll Edlgeborn vnd Gestrenge Herr / Georg Victor Steckhl von Ach Wel= / licher in die 32 Jahr Fürstl: Frey= / singischer Rath vnd Pfleger zue / Ottenbürg gewesen ist, vnd allhie / Begraben worden, dessen Seel Gott / genedig sein wolle. Amen.*

Das untere Feld zeigt zwei Wappenschilde mit Helmzier, getrennt von einem halben Totenkopf. Vom Betrachter aus gesehen links ist das Wappentier der Stöckhls, ein Hahn, zu erkennen.

Anmerkungen:

¹ Johann Baptist Prechtl: Beiträge zur Chronik der Pfarrei Fürholzen bei Freising. München 1887, S. 221–223.

² Zum Folgenden BayHStA, GL Fasz. 3196/6 und HL 3 Rep. 53 Fasz. 315.

³ So Fürstbischof Veit Adam von Gepeckh (1618–1651) an Kaiser Ferdinand III. am 15. Januar 1635, vgl. Prechtl, S. 221. Vgl. dazu Leo Weber: Veit Adam von Gepeckh – Fürstbischof von Freising, München 1972, S. 404–410.

⁴ Prechtl, S. 223. – Vgl. dazu auch Helmut Modlmayr: Georg Philipp Finkh als Pfleger von Ottenburg 1659–1677. In: Amperland 48 (2012), S. 344–346.

Anschrift des Verfassers: Helmut Modlmayr, Weinberg 1, 85376 Massenhausen

»Mit Dampf durchs Dachauer Land«

Zum Jubiläum 100 Jahre Lokalbahn Dachau–Altomünster 1913–2013 (2. Teil)

Von Florian Hartmann

(Schluss)

Ertragsberechnungen der beiden Linien

Für die Durchführung der vergleichenden Ertragsberechnungen wurden im September 1906 im Auftrag der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Fragebögen an die dem Streckenverlauf Dachau–Altomünster oder Röhrmoos–Indersdorf–Altomünster angrenzenden Gemeinden versandt. Diese mussten Angaben zur Einwohnerzahl und Gemeindegroße machen, sowie 15 Fragen beantworten, beispielsweise wie groß die jährliche Einfuhr und Ausfuhr von Waren und Gütern war.⁴⁵

Am 9. Dezember 1906 richtete Indersdorf an das Verkehrsministerium eine weitere Petition mit den bereits bekannten Vorzügen Indersdorfs, aber ergänzt um eine Erklärung, die von Dekan Gleitsmann, einem Mann der Kirche und Landtagsabgeordneten der dominierenden Zentrumsparterie, mitunterzeichnet war. Darin führte man aus: »Die große Zahl der Zöglinge – 370 Kinder, größtenteils aus München, – die bedeutende Entfernung von Röhrmoos 6,1 km, die großen Ausgaben für die Fracht von Steinkohlen, Torf, Vieh, Kraftfuttermitteln, Kolonial- u. Metallwaren, Einrichtungsgegenstände, für den notwendigen persönlichen Verkehr der Ordensschwes-

tern mit dem Mutterhause des Ordens in München, für die Beförderung der Zöglinge und deren Angehörige lassen auch für die Anstalt die Erbauung einer Bahn von Röhrmoos über Indersdorf nicht nur sehr wünschenswert, sondern geradezu als notwendig erscheinen.⁴⁶ Es war zu erwarten, dass die kirchliche Parteinahme Wirkung zeigen sollte.

Die Ergebnisse der Ertragsberechnungen lagen am 4. Mai 1907 vor. Dabei teilte die Eisenbahndirektion München dem Verkehrsministerium folgendes mit: »Die voraussichtliche Verzinsung der Baukosten berechnet sich für die Linie Dachau–Altomünster zu 2,97 % und für Röhrmoos–Altomünster zu 2,08 %. Die Bewohner der im Plane blau angelegten Fläche des Verkehrsgebietes streben ausschliesslich den Bau der Bahn nach Röhrmoos, jene der roten Flächen ausschliesslich und jene der gelben Fläche in ihrer weitaus überwiegenden Mehrheit den Bau der Bahn nach Dachau an, [...]«. Auf diesem offiziellen Schreiben findet sich eine handschriftliche Ergänzung: »Die Nachprüfung der Ertragsberechnungen führte zu dem gegenteiligen Ergebnis, daß die Röhrmooser Linie wegen ihrer größeren Verkehrsbedeutung der anderen Linie vorzuziehen ist. Die Berechnungsweise der Direktion München mußte ein undeutliches Bild des Marktes u. der Erträge beider Linien liefern, da nicht der tatsächliche, jeder der beiden Linien zukommende Verkehr als Grundlage benützt, sondern ein auf den Kopf der Gesamtbevölkerung der beiden Marktgebiete aufgeschlagene Durchschnittsverkehr in Rechnung gestellt wurde. Das Bild wurde dann sogar falsch da die Bevölkerungszahlen der beiden Marktgebiete auf welchen sich die ganze weitere Rechnung aufbaute unrichtig bestimmt wurden.«⁴⁷ Obwohl hier genau das gegenteilige Ergebnis festgestellt wurde, blieb es bei der Entscheidung für die Strecke Dachau–Altomünster. Von wem diese Handnotiz ergänzt wurde und aus welchem Grund ist unklar.

Eine Stichbahn für Indersdorf?

Die Marktgemeinde Indersdorf verzichtete daraufhin auf eine Strecke von Röhrmoos nach Altomünster und das Eisenbahnkomitee Indersdorf bat das Verkehrsministerium am 22. Juni 1907 um eine Konzession zur Projektierung der Lokalbahnlinie Dachau–Indersdorf. Das war eine Kehrtwendung. Außerdem wurde darum gebeten, anzugeben »[...] wo ungefähr diese Linie von der bereits projektierten Linie Dachau–Schwabhausen–Erdweg abzuzweigen hätte [...]«. ⁴⁸ Bereits drei Tage später erteilte das Verkehrsministerium dem Eisenbahnkomitee Indersdorf für eine derartige Stichbahn eine Absage. Allerdings wurde die Eisenbahndirektion München beauftragt nach einer anderen Lösung zu suchen, »[...] welche die Erstellung einer Verkehrsstelle für Indersdorf ermöglicht.«⁴⁹

Die neue Streckenführung als Kompromiss

Am 9. Oktober 1907 wurde dem Bezirksamt Dachau vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten der Auftrag erteilt, »[...] dass mit den Interessenten für die Erbauung einer Lokalbahn von Dachau über Indersdorf nach Altomünster sofort Verhandlungen über die von diesen in Falle der Erbauung einer solchen Bahn zu übernehmenden Leistungen durchgeführt werden. Bei den Verhandlungen ist in erster Linie festzustellen, welche Gemeindeverbände, Korporationen oder Privatpersonen als Interessenten der in Rede stehenden Lokalbahn im Sinne des Art. 5 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vicinalbahnen und den Bau von Secundärbahnen betreffend, aufzutreten gesonnen und zugleich in der Lage sind, die ihnen nach gesetzlicher Bestimmung zukommende Mindestleistung der kosten- & las-

tenfreien Bereitstellung des zum Bahnbau und dessen Zubehör nötigen Grundes und Bodens dem K. Eisenbahnar gegenüber zu übernehmen.«⁵⁰ Vonseiten des Staatsministeriums waren folgende Haltestellen vorgesehen: Dachau, Dachau Markt, Webling, Rumeltshausen, Niederroth, Indersdorf, Arnbach, Erdweg, Kleinberghofen, Stumpfenbach und Altomünster.

Versammlung 1907

Daraufhin wurden für den 19. Oktober 1907 alle vom Bahnbau betroffenen Gemeinden in die Höhrhammerbrauerei um 9¼ Uhr eingeladen. Auf dieser Versammlung wurde der Antrag gestellt, die Linienführung so abzuändern, dass auch Bachern und Schwabhausen am Bahnverkehr teilhaben könnten und gleichzeitig einen Bahnhof bekämen. Dieser Linienänderung stimmten alle Lokalbahninteressenten zu. Die Staatseisenbahnverwaltung schätzte die Grunderwerbungskosten auf etwa 160 000 Mark. Zur Aufbringung dieser Kosten mussten die erschienenen Gemeindevertreter der an die Bahnlinie angeschlossenen Gemeinden Zuschussleistungen zusichern. Außerdem wurde beschlossen, dass die Marktgemeinden Dachau, Indersdorf und Altomünster sowie die Landgemeinde Oberbachern für den wirklichen Gesamtaufwand haften.⁵¹ Im Sitzungsprotokoll des Marktes Dachau vom 25. Oktober 1907 ist zu lesen: »Der Magistrat Dachau beschliesst, dass die Marktgemeinde Dachau gemeinschaftlich mit den Gemeinden Altomünster, Indersdorf und Oberbachern die Haftung für die Deckung des wirklichen Gesamtaufwandes für die Grunderwerbungen (ca. 160 000 Mk.) zur Erbauung der Lokalbahn Dachau–Altomünster übernehme [...]«. ⁵²

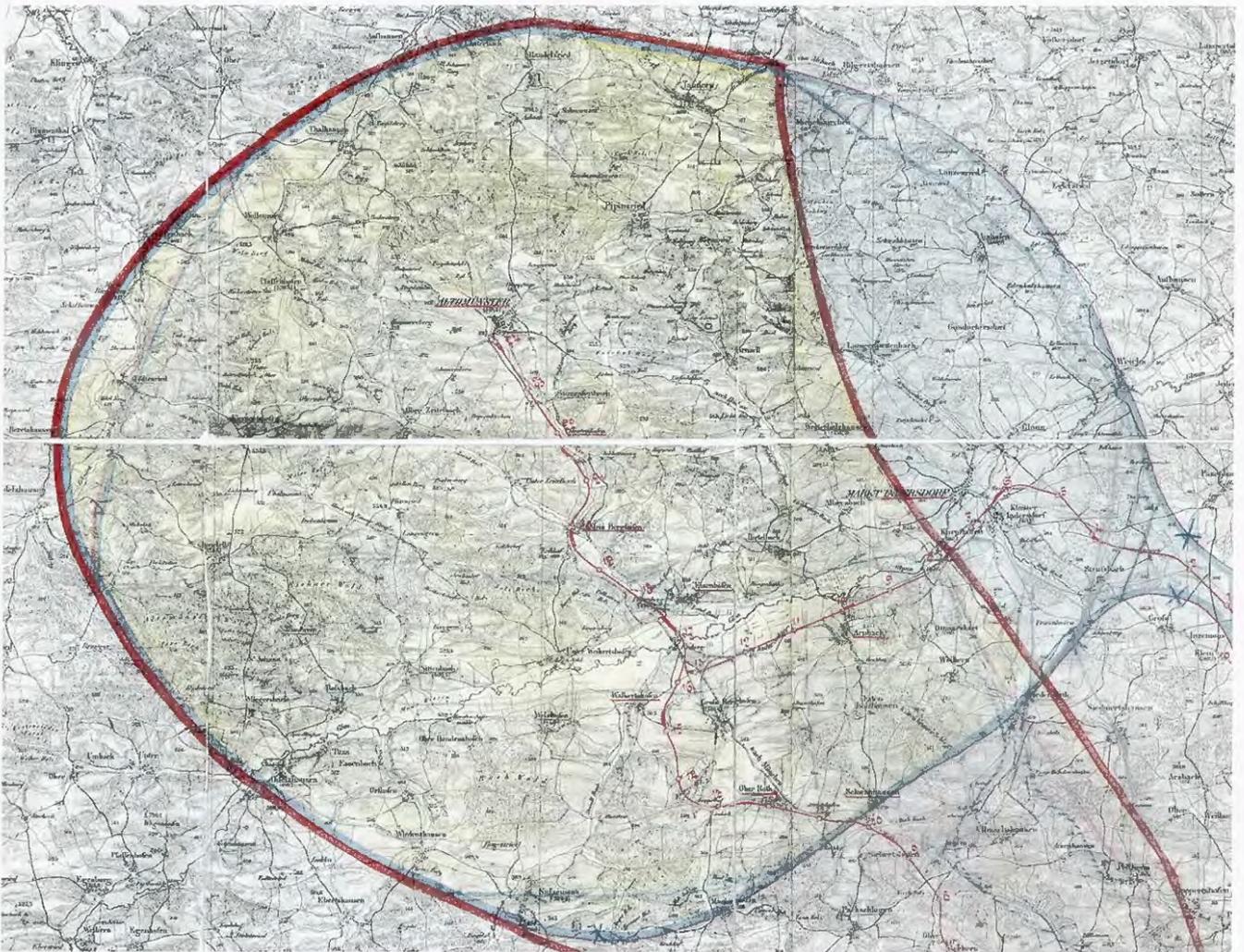
Streit zwischen Großberghofen und Eisenhofen

Kurz nach dieser Versammlung zeichnete sich eine weitere Streitigkeit um einen Bahnhof zwischen den Gemeinden Großberghofen und Eisenhofen ab. Die Gemeinde Großberghofen fasste am 26. Oktober 1907 den Beschluss, für die Grundabtretung einen Zuschuss von 8000 Mark zu zahlen, wenn eine Bahnstation nach Erdweg käme. Am gleichen Tag fasste auch die Gemeinde Eisenhofen einen Beschluss über einen Zuschuss von 7500 Mark für die Grundabtretungen, wenn der Bahnhof in Eisenhofen gebaut werden würde. Hirtlbach fasste zwei Tage später einen Beschluss, sich mit 1000 Mark an den Kosten der Grundabtretungen für Eisenhofen zu beteiligen.⁵³

Landtag beschließt Lokalbahn Dachau–Indersdorf–Altomünster

Der Landtag beschloss im Juni 1908 den Bau der Lokalbahnstrecke Dachau–Indersdorf–Altomünster. Für die 29,3 km lange Strecke wurden Baukosten in Höhe von 1 824 900 Mark angenommen. Im Landtag hieß es: »Die Bahn habe einen Schönheitsfehler durch ihre Ausbiegung nach Indersdorf, allein in erster Linie war hiefür eben der Knotenpunkt maßgebend, in zweiter Linie galt es einen möglichst großen Interessentenkreis heranzuziehen.«⁵⁴

Der Beginn der Bauarbeiten ließ jedoch noch auf sich warten. Als das Bahnkomitee und der Landtagsabgeordnete Josef Geiger eine Mitteilung bekamen, dass die Eröffnung des Bahnbetriebes für das Jahr 1914 vorgesehen sei, schrieb jener am 26. Mai 1909 dem Verkehrsminister. »Wenn ich mich vertrauensvoll an Ew. (Ehrwürdige, Anm. d. Verf.) Excellenz wende mit der Bitte, dem Bahnbau u. der Eröffnung des Betriebs eine zeitliche Förderung zu Theil werden zu lassen, so glaube ich auf Verhältnisse hinweisen zu dürfen, welche geeignet scheinen möchten, die Bitte zu unterstützen. Die Verlegung des k. botanischen Gartens in die Nähe Nymphenburgs ist bereits



Einteilung Verkehrsgebiet

Quelle: BayHStA Verkehrsministerium 11073

im vorigen Landtage im Prinzipie genehmigt u. die erste Rate zur Durchführung bewilligt worden. Ein sehr großer Theil des nach dem neuen botanischen Gartens zu verbringenden Humus soll aus Unter-Bachern, in unmittelbarer Nähe einer in Aussicht genommenen Bahnstation bezogen werden [...]. Die Verbringung dieser Qualität Humus an die Stelle des neuen botanischen Gartens kann nur mittels Bahn geschehen u. würde der Transport selbst einen Gürterverkehr für mehr als ein Jahr in Anspruch nehmen. [...] Dieser Theil des Betriebs würde wohl schon im Jahre 1911 seinen Anfang nehmen.»⁵⁵ Geiger teilte dem Minister darüber hinaus seine Befürchtung mit, dass aufgrund des Humustransportes die Bahn in einem ersten Schritt nur bis Unterbachern errichtet werden könnte und bat darum, die Strecke nicht stückweise, sondern vollständig zu errichten und die Betriebseröffnung um zwei Jahre nach vorne zu ziehen.

Der Verkehrsminister teilte in seiner Antwort den Baubetriebsplan mit, der »[...] den Beginn der Bearbeitung des ausführlichen Entwurfs im Herbst 1910, den Baubeginn im Herbst 1912 und die Eröffnung der Bahn im Herbst 1914« vorsah.⁵⁶ Außerdem wollte er darauf hinwirken, dass die Fertigstellung der Teilstrecke Dachau–Bachern schon 1911 aufgrund der vorgesehenen Erdtransporte erfolgen würde.

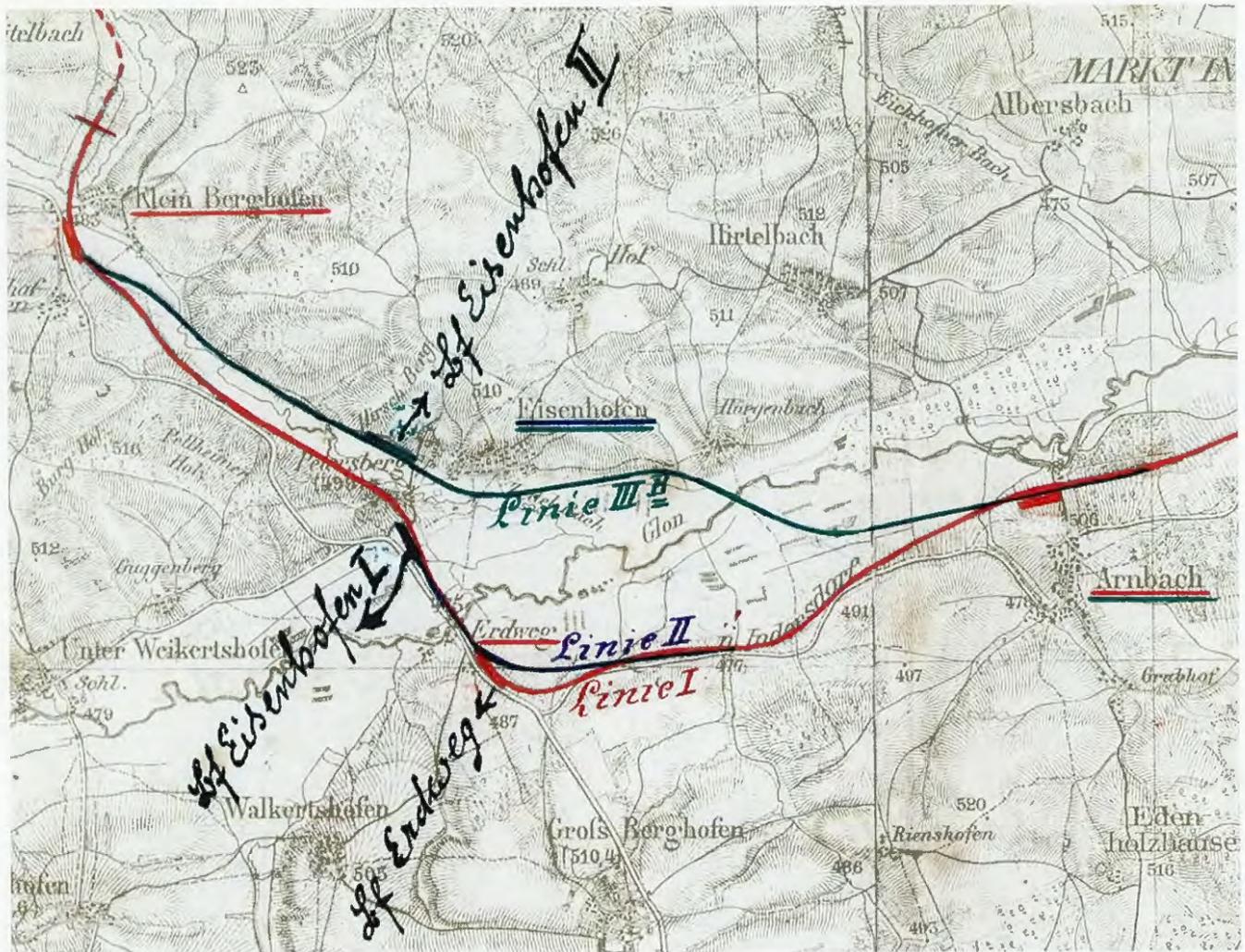
Der Bahnbau beginnt

Die Lokalbahnstrecke Dachau–Altomünster wurde in fünf Bau-lose unterteilt: Los I (Dachau km 0 bis Oberbachern km 6,7),

Los IIa (Oberbachern km 6,7 bis Rumeltshausen km 10,1), Los IIb (Rumeltshausen km 10,1 bis Ried km 16,5), Los III (Ried km 16,5 bis Großberghofen km 22,6) und Los IV (Großberghofen km 22,6 bis Altomünster km 30). Entgegen der Ankündigung des Verkehrsministers über den Beginn der Bauarbeiten im Herbst 1912 wurde das Baulos I am 23. August 1910 durch das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten genehmigt. Die Bauarbeiten begannen im Oktober 1910 und wurden von der Firma Schramm & Krauss ausgeführt.⁵⁷ Das Gesuch der Gemeindeverwaltung Schwabhausen vom 20. Juni 1911 um vorläufige Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs auf der Lokalbahnstrecke Dachau–Schwabhausen wurde am 20. September 1911 vom Staatsministerium abgelehnt. Es könne lediglich ein Betrieb auf der Teilstrecke Dachau–Indersdorf ab dem Frühjahr 1912 eingerichtet werden.⁵⁸

Die Bahnhoffrage zwischen Erdweg und Eisenhofen

Zwischenzeitlich erreichte auch die Bahnhoffrage zwischen Erdweg und Eisenhofen das Verkehrsministerium. Die Gemeindeverwaltung Großberghofen richtete am 22. Januar 1911 an das Staatsministerium die Bitte, den Bahnhof nicht nach Eisenhofen, sondern nach Erdweg zu legen und verwies dabei auf folgende Gründe: Erdweg sei schon immer ein Verkehrsknotenpunkt gewesen mit zahlreichen Ökonomie- und Waldbesitzern in Großberghofen, Walkertshofen, Welshofen und Oberroth sowie der Kunstmühle Huber in Erdweg, »[...] welche viel mehr Artikel zu verfrachten oder zu beziehen



Linienvergleich

Quelle: StAM LRA 131154

haben als Eisenhofen mit seinen grösstenteils kleineren Bauern und Gütlern [...].⁵⁹ Diese würden auch bei einem Bahnhof in Eisenhofen ihre Waren in Schwabhausen aufgeben und beziehen, da der Straßenweg nicht viel weiter als nach Eisenhofen sei und gleichzeitig noch Frachtkosten aufgrund der kürzeren Bahnstrecke nach Dachau oder München eingespart werden könnten. Außerdem habe der »Verein Volkswohl« aus München am Petersberg ein Ökonomieanwesen zur Errichtung einer Heil- und Pflegenstalt erworben, »[...] welche jedenfalls von der Nähe eines Bahnhofes mit seinen Rangiermanövern nicht besonders erbaut sein dürfte.«⁶⁰

Die Eisenbahndirektion München stellte am 30. November 1911 beim Verkehrsministerium die Anfrage, ob der Bahnhof in Erdweg oder in Eisenhofen zur Ausführung kommen sollte. Dabei legte diese die Argumente für einen Bahnhof in Erdweg dar. Für den Bahnhof in Erdweg seien insgesamt 2539 Einwohner, während 1317 Einwohner den Bahnhof in Eisenhofen befürworteten. Die Bahnhofsanlage in Erdweg wäre leichter erweiterungsfähig als bei Eisenhofen und läge in hochwasserfreiem Gebiet, während der Bahnhof in Eisenhofen zum Teil im Überschwemmungsgebiet der Glonn zum liegen käme. Die Zuschüsse der Interessenten zu den Grunderwerbungskosten wären für den Bahnhof Erdweg um 2900 Mark höher als jene für den Bahnhof in Eisenhofen. Die Baukosten für den Bahnhof würden in Erdweg um etwa 4600 Mark geringer ausfallen. Außerdem wäre der Frachtanteil für Erdweg größer, da bei einem Bahnhof in Eisenhofen die Bahninteressenten der rech-

ten Glonnseite diese ihre Waren voraussichtlich in Schwabhausen versenden und empfangen würden.⁶¹

Am 13. Dezember 1911 fasste die Gemeinde Eisenhofen einen Beschluss, nur den zugesagten Zuschuss für die Grundabtretungskosten von 7500 Mark bestreiten zu wollen. Falls für den Bahnhof weitere Unkosten entstehen sollten, wie etwa für den Bau einer Zufahrtsstraße und Beschotterung der Wege, würde die Gemeinde lieber auf den Bahnhof verzichten.⁶²

Der Magistrat von Dachau fürchtete aufgrund dieser Streitigkeiten um eine mehrmonatige Bauverzögerung und dadurch eine spätere Betriebseröffnung. Deshalb forderte er am 19. Februar 1912 das Bezirksamt Dachau auf, bei der Eisenbahndirektion vorstellig zu werden und darauf hinzudrängen, dass der Betrieb bis Indersdorf zum 1. Mai 1912, wie vom Verkehrsministerium in Aussicht gestellt wurde, und bis Altomünster 1913 aufgenommen werden könnte.⁶³

Im Auftrag des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten untersuchte die Eisenbahndirektion zwischen den Bahnhöfen Arnbach und Kleinberghofen drei mögliche Linienführungen (Linien I, II, und IIIB). Das Ergebnis lag am 17. März 1912 vor. Die Linie IIIB wurde aufgrund der kürzeren Linienführung von der Eisenbahnverwaltung in Betracht gezogen. An dieser verkürzten Linienführung fanden nur die Gemeinden Altomünster und Kleinberghofen einen Gefallen. In der Untersuchung wurde das Interesse der verkehrstreibenden Bevölkerung betrachtet, dabei stellte sich heraus, dass bei Errichtung des Bahnhofes Eisenhofen I die Gesamttransportkosten für die

zukünftigen Bahnkunden am geringsten wären, wobei bei den anderen vorgesehenen Bahnstationen Erdweg und Eisenhofen II die Transportkosten nur unerheblich höher lagen. Die meisten Zuschüsse für die Grunderwerbungs-kosten würden mit der Linie I mit dem Bahnhof in Erdweg erzielt werden. Für die Staatseisenbahnverwaltung galt diejenige Linie als bauwürdigste, welche die beste Verzinsung für das vom Staat aufgewandte Baukapital brächte. Dabei kämen wiederum die beiden Linien I und II infrage, die sich auch hier kaum unterscheiden würden. Es wurde noch erwähnt, dass die Gemeinden, die für den Bahnhof in Erdweg waren, den dreifachen Personenverkehr- und Frachtbetrag lieferten gegenüber den Gemeinden, welche den Bahnhof in Eisenhofen anstrebten.⁶⁴ Die Eisenbahndirektion beantragte am 17. April 1912, die Linie I mit dem Bahnhof Erdweg zur Ausführung zu bringen.⁶⁵

Eröffnung des ersten Teilstücks Dachau–Indersdorf

Am 28. Juni 1912 erreichte das Bezirksamt Dachau das lang-ersehnte Schreiben der Eisenbahndirektion: »Am Dienstag, den 2. Juli 1912 wird die technische Prüfung der Lokalbahn-teilstrecke Dachau Bf–Indersdorf der Lokalbahn Dachau Bf–Altomünster stattfinden. [...] Die Eröffnung der Teilstrecke Dachau Bf–Indersdorf ist für Montag, den 8. Juli 1912 in Aus-sicht genommen.«⁶⁶ Am 10. Juli 1912 war im Amper-Boten zu lesen:

»Dachau, 8. Juli. Das erste Lokalbahnzüge Dachau ab 7 Uhr 30 vorm. hatte seine zwei Personenwagen ziemlich besetzt.«⁶⁷

Die Lokalbahn erreicht Altomünster

Das Baulos III von Indersdorf bis Erdweg wurde am 6. Sep-tember 1912 vom Staatsministerium für Verkehrsangele-genheiten genehmigt.⁶⁸ Der Magistrat Dachau stellte im März 1913 bei der Eisenbahndirektion München die Anfrage, ob es nicht möglich wäre, die restliche Strecke noch vor dem Frühjahr 1914 in Betrieb zu nehmen, zumal ja die Gleise schon bis Erdweg verlegt wären und die Kunst- und Hochbauten bis zum Herbst errichtet sein dürften. Die Antwort erfolgte

am 14. März 1913: »Ich teile mit, daß der Bau des 4. Loses der Lokalbahn Dachau–Altomünster zurückgestellt werden muß, bis die Grunderwerbung aus dem Besitztum des Vereins »Volkswohl« in Eisenhofen und dem Anwesen der Eheleute Gschwendtner Josef und Katharina in Altomünster, mit denen bei den Grunderwerbungsverhandlungen keine Einigung erzielt werden konnte, abgeschlossen ist und einige sonstige z. Zt. noch bestehende Hindernisse behoben sind.«⁶⁹ Die Eröff-nung des zweiten Streckenabschnitts Indersdorf–Altomünster erfolgte schließlich am 18. Dezember 1913 durch einen Son-derzug mit Ehrengästen.⁷⁰ Somit waren von der ersten Idee bis zur Verwirklichung und Eröffnung der Lokalbahn Dachau–Altomünster über 20 Jahre vergangen.

Anmerkungen:

⁴⁵ StAM, LRA 131153.

⁴⁶ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁴⁷ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁴⁸ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁴⁹ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁵⁰ StAM, LRA 131154.

⁵¹ StAM, LRA 131154.

⁵² StADAH, Fach 86 Nr. 12a.

⁵³ StAM, LRA 131154.

⁵⁴ Amper-Bote vom 3. 6. 1908.

⁵⁵ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁵⁶ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁵⁷ StAM, DB 680–684.

⁵⁸ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁵⁹ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁶⁰ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁶¹ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁶² StAM, LRA 131154.

⁶³ StAM, LRA 131154.

⁶⁴ StAM, LRA 131154.

⁶⁵ BayHStA, Verkehrsministerium 11073.

⁶⁶ StAM, LRA 131154.

⁶⁷ Amper-Bote vom 10. 7. 1912.

⁶⁸ StAM, DB 683.

⁶⁹ StADAH, Fach 86 Nr. 12a.

⁷⁰ Amper-Bote vom 20. 12. 1913.

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing. (FH) Florian Hartmann, Buchkastraße 12, 85221 Dachau

Volksmusik im Wittelsbacher und Dachauer Land

Ein LEADER-gefördertes Volksmusik-Projekt mit Modellcharakter

Von Sylvia Podewils und Elmar Walter

Die Europäische Union stellt im Rahmen ihres Förderpro-grammes LEADER finanzielle Mittel zur Stärkung des ländli-chen Raumes zur Verfügung. LEADER ist die Abkürzung der französischen Bezeichnung: »Liaison entre les actions de déve-loppement de l'économie rurale«, zu Deutsch: »Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirt-schaft.« LEADER ist ein seit Jahrzehnten bewährtes Förderin-strument, das auf die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt ganzer Regionen ausgerichtet ist.¹ Neben der Wirtschaftsför-derung liegt ein weiterer Schwerpunkt dieses Programms auf der regionalen Identitätsbildung und Kultur.

EU und Volksmusik – passt das zusammen?

Der ehrenamtliche Volksmusikberater des Bezirks Schwaben für den Landkreis Aichach-Friedberg, Siegfried Bradl, hatte die Idee für ein bezirksübergreifendes Volksmusikprojekt im gewachsenen Kulturräum der Landkreise Dachau und Aichach-Friedberg. Seine Idee wurde seitens der Regionalentwicklungsvereine Wittelsbacher Land e. V. sowie Dachau AGIL e. V. aufgegrif-

fen und mit bürgerschaftlichem Engagement weiterentwickelt. Das Konzept wurde in Abstimmung mit den fachlichen Instan-zen – der Volksmusikberatung des Bezirks Schwaben und dem Volksmusik-Musikarchiv des Bezirks Oberbayern – optimiert und beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten als Antrag auf LEADER-Förderung eingereicht. Im Januar 2013 fand die feierliche Überreichung des Zuwendungsbescheides in Anwesenheit des aus der Marktgemeinde Altomünster stam-menden Bezirksstagspräsidenten des Bezirks Oberbayern, Josef Mederer, im Rathaus Altomünster statt. Das Projekt umfasst ein Gesamtbudget von rund 175 000 Euro, die Kosten teilen sich die Landkreise Aichach-Friedberg und Dachau, die Bezirke Oberbayern und Schwaben sowie 60 % LEADER-Förderung. Projektträger und damit hauptverantwortlich ist der Regional-entwicklungsverein Wittelsbacher Land e. V.

Der Kulturräum »Wittelsbacher und Dachauer Land«

Bei den Landkreisen Aichach-Friedberg und Dachau handelt es sich um einen gewachsenen, altbayerischen Kulturräum.