

Puchheim kehrten in der „Post“ ein. Beim „Lindinger“ (heute Sonnenapotheke in der Schöngesingerstraße) verkehrten die Bauern der im Westen gelegenen Dörfer (Moorenweis, Geltendorf, Dünzelbach usw.). Die Bauern von Pleitmannswang, Kottgeisering, Wildenroth, Unteraltling usw. spannten „beim Greif“ (Drechsler) aus, während die Bauern der nach Dachau zu gelegenen Dörfer beim „Schmiedwirt“ einkehrten. Jeder dieser Wirte hatte im Hof Platz für 40 bis 50 Fuhrwerke. Die Rosse wurden nicht ausgespannt, sondern nur ausgeschirrt. Heu und Hafer brachten die Bauern selbst mit, nur das Wasser zum Tränken gab der Wirt.

Der „Schmiedwirt“ hatte nebenbei noch einen Monopolhandel mit Gerste, die er an die Brauereien der Umgebung weiterverkaufte. Seine Knechte maßen die Gerste ab, während die Bauern in der Gaststube es sich gut sein ließen. Erst am späten Nachmittag wurde abgerechnet, nachdem meistens noch ein Fäßchen mit Bier auf den

leeren Wagen aufgeladen worden war. Auch die lange Liste der Bestellungen, die die Bauersfrau ihrem Mann mitgegeben hatte, war inzwischen eingekauft worden. Dann ging der Weg wieder zurück, dem heimatlichen Dorf zu. Die ausgeruhten Pferde kannten den Weg zum Stall genau, sodaß der Bauer unbedenklich die Heimfahrt verschlafen konnte.

Heute sind die Getreideanlieferungen an die großen Lagerhäuser eine nüchterne Angelegenheit geworden. Das Getreide wird automatisch entladen, entleert und in Behältern befördert, die ein Fassungsvermögen von tausenden von Tonnen besitzen. Die Abrechnung erfolgt bargeldlos über das Bankkonto und zu einem gemütlichen Treffen der Bauern in der Wirtsstube bleibt keine Zeit mehr.

Anschrift des Verfassers:

Ing. Clemens Böhne, 808 Fürstenfeldbruck, Ludwigstraße 20.

Geschehnisse am Rande der Schlacht von Abensberg (20. April 1809)

Von Josef Brückl

Im Jahre 1809 hält Österreich die Zeit für gekommen, Napoleon aus den deutschen Landen zu vertreiben. Das Donautal von Passau aufwärts sowie Isar- und Amperthal werden, wie schon des öfteren in der Geschichte, wieder zum Aufmarschgebiet der kaiserlich-österreichischen Armee. Von Westen her rückt über Ulm Napoleon mit den verbündeten bayerischen Truppen in Richtung Regensburg vor. Bayern, das dazumal italienische Schaukelpolitik trieb, steht auf der Seite Frankreichs und hofft auf weitere Kriegsbeute, zumindest aber auf Festigung und Sicherung seines Besitzes in Tirol.

Mitte April Anno 1809 geraten die beiden feindlichen Armeen aufeinander. Am 20. April 1809 findet das Treffen bei Abensberg statt, das für die Österreicher verlustreich endet. An den Folgen und Auswirkungen der Kampfhandlungen leidet auch die Bevölkerung des Gerichtes Moosburg von Allershausen bis Landshut. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Amperbrücke von Zolling zu.

Unheilvoll bricht das Jahr 1809 herein. Bereits am 24. Januar reißt der starke Eisgang auf der Amper die Brücke zu Zolling nachmittags gegen ½2 Uhr gänzlich weg, obwohl sich der Wegmeister Reich aus Freising und einige Hilfsarbeiter unter Lebensgefahr bemühten, die Brücke zu retten¹. Selbst die zwei Landjochs und die Widerlager werden ein Raub des Stromes. „Reich wollte noch die Kühbachbrücke und die benachbarten Durchlässe dadurch retten, daß er mit Hilfe des stabilen Wegmachers die häufig ankommenden Eisschollen zu zertümmern versuchte. Allein die Ammer wuchs bis gegen Abend zu einer bisher ungekannten Höhe an und führte Eisschollen von 60 bis 100 Schuh in der Breite und 5 bis 8 Schuh Dicke über die Straße. Die Kühbachbrücke und die benachbarten Durchlässe wurden größtenteils

zerstört und Reich mußte flüchten, wenn nicht auch er durch den heftigen Eisgang zerstoßen werden wollte.“ Der Wegmeister aus Freising, der das Unglück vorhergesehen hat, wollte in Moosburg erreichen, daß der Gemeinde Zolling durch das Landgericht aufgetragen werde, „bey einsetzendem Eisgang zur Rettung der dortigen Ammerbrücke Hilfe zu leisten“. Reich hat jedoch mit seinem Ansuchen keinen Erfolg. Der Landrichter antwortet, „daß dies nicht geschehen dürfe, wenn nicht von allerhöchsten Orten aus eine Anweisung erlassen würde, indem sich die Fronen aufgehört hätten“.

Einen Tag nach dieser abschlägigen Antwort setzt sich das Eis „wegen Anschwellen der Ammer in Bewegung und nimmt, wie bereits gemeldet, die Brücke mit fort. Es läßt sich zwar nicht entscheiden, ob in gegenwärtigem Falle die äußerst ruinöse Brücke durch Anstrengung der Gemeinde Zolling hätte gerettet werden können . . .“ Über die Frage, ob die Brücke durch die Mithilfe der Bewohner Zollings hätte gerettet werden können, wird eine gerichtliche Untersuchung eingeleitet. Der Obmann Joseph Huber, Lachermayr, und der Pruckhay, Xaver Eschbaum, beide aus Zolling, sagen unter Eid aus: „. . . Der Wegmeister Reich hätte zu niemandem etwas gesagt, daß er der Hilfe bedürfe. Selbst mit bestem Willen hätte auch niemand von Zolling helfen können; denn bei dem Eisstoß hätten sie nicht einmal mehr zur Brücke hinkommen, viel weniger mehr von selbiger in ihre Häuser zurückkehren können, da der Eisstoß äußerst schnell kam. Das Wasser stieg zu einer solchen Höhe, daß es in mehreren Häusern zu Zolling zu den Fenstern hincinlief. Sie hatten alle mögliche Mühe, sich und ihr Vieh beim Leben zu retten. Den Zimmermann Jakl Bauer mußten sie, weil er krank war, mit der Zillen aus seinem Hause holen, damit er nicht zugrunde ging . . .“

Im April 1809 wird die Hallertau zum Aufmarschgebiet der beiden Armeen und schließlich zum Schlachtfeld. Der Lauf der Amper bildet die südliche Flanke. Die Österreicher besetzen die Amperbrücken und unterhalten starke Wachen an den Flußübergängen. Sie fürchten allem Anschein nach einen Flankenstoß bayerischer Truppen aus Richtung München, deshalb besetzen sie den Brückenkopf bei Zolling besonders stark. Der damalige Ortspfarrer klagt in einem Schreiben an die Königliche Regierung über diese Truppenmassierung: „Was der gewaltsame Eisstoß übrig gelassen hatte, verdarben vollends im Monat April die österreichischen Heerzüge und besonders jenes dreitägige Lager von 5000 Mann, größtenteils Kavallerie, deren Pferde die Äcker zerstampften und alle Vorräte aufzehrten.“

Ein österreichischer Bericht stellt die Geschnisse an jenen Apriltagen folgendermaßen dar: „... Das Gros des 6. Armeekorps brach am frühen Morgen des 19. April von Moosburg über Mauern, Nandlstadt nach Au auf, wobei die schon am Vortag an dieser Marschlinie vorgeschobenen Truppen sich in die Kolonne einreichten. Die Vorhut des 6. Armeekorps stand vormittags auf den Höhen bei Aufham, später bei Kirchdorf an der Amper. Zwei Kompanien und eine halbe Eskadron hielten Schweitenkirchen, eine Kompagnie und ein Zug Kavallerie Zolling besetzt, Oberstleutnant Bretschneider streifte mit vier Kompagnien und zwei Eskadronen über Johann- eck gegen Pfaffenhofen, Immünster und Hohenkammer. Er nahm einen Soldaten des 59. Linienregiments, Brigade Lesuire, Division Claparede, gefangen.“

Doch unaufhaltsam zieht Napoleon südlich der Donau zu den Schlachten bei Abensberg (20. April), Landshut (21. April) und Eggmühl. Das für die Österreicher unglücklich verlaufende Treffen bei Abensberg zwingt ihre Heeresleitung, die als Flankenschutz bei Zolling postierten Truppen zurückzuziehen. Gleich nach ihrem Abzug rücken Franzosen und die verbündeten Bayern in Zolling ein und besetzen nun ihrerseits den Flußübergang und andere strategisch wichtige Positionen.

Die Österreicher folgen bei ihrem Rückzug dem Lauf der Amper bis Moosburg. Beim Übergang über die Güntersdorfer Höhen werden sie in verlustreiche Kämpfe verwickelt. Die Toten liegen auf einem bewaldeten Hügel nordöstlich von Aufham begraben.³

Wegen der Kriegsläufe geht es mit dem Aufbau der Brücke nur schleppend voran. Am 1. Juni 1809 meldet Inspektor Ottil, daß wegen der „eingetretenen Kriegerunruhen und des daraus entspringenden Geld- und Fuhrmangels bisher nichts zur Erbauung der Ammerbrücke bey Zolling geschehen ist und auch noch kein Holz herbeigeschafft wurde“.

Ende Juli ist dann alles Brückenholz geschlagen und zum Bauplatz transportiert (16 Föhren, 50 - 60 Schuh lang, 14 Zoll stark; 70 Eichen, 30 - 40 Schuh lang, 12 - 20 Zoll stark; 33 Fichtenstämme, 50 - 55 Schuh lang, 12 - 18 Zoll stark). Im September 1809 wird schließlich mit dem Bau der Brücke begonnen. Beispiellos schlechtes Wetter hemmt den Fortgang der Arbeiten. Bei Baubeginn stellt sich auch heraus, daß manches angefahrne

Holz für den Bau einer Bogenbrücke ungeeignet ist. Dies rührt von dem Umstande her, „daß wegen des in der Gegend von Zolling um sich greifenden Wurmfraßes weder von dem Forstamte Freising noch von dem anstoßenden Forstamt Landshut die Baumstämme aus den königlichen Forsten bezogen werden können“.

Das Holz wird sodann bei Privatleuten gekauft.

Im Dezember ist die Brücke im Unterbau fertig und das Fehlgerüst soll abgebaut werden. Am 29. Dezember werden mittels einer Erdwinde die letzten Pfähle des Fehlgerüsts, die 3 - 4 Schuh im Kiesgrund stecken, abgesprengt und herausgezogen. „Der Zimmerpolier Angermaier und ein Tagelöhner verloren durch den jählings zurückgesprungenen Hebel ihr Leben.“ Hierüber berichten auch die Zollinger Sterbematrikel: „Vier Arbeiter sprengten an der neuen Brücke die Gerüstpfeiler. Die Triebwalze war zu wenig versichert und brach. Gewaltsam schlug diese den Tagelöhner Wachinger (Anm.: in Neustift wohnhaft) an die Stirn. Schröcklich zugerichtet lebte er noch von abends 3 Uhr bis an den anderen Tag um 3 Uhr. Der Palier Leonhard Wiesenmaier blieb durch einen Schlag auf die Brust tödlich getroffen sogleich auf dem Platze. Dieser wurde nach Freising überführt und dort beerdigt.“

Der für das Rechnungsjahr 1809 bereit gestellte Betrag reicht nicht aus, die Lohnforderungen der Zimmerleute und Hilfsarbeiter zu befriedigen. Die Arbeiter verlassen daraufhin ihren Arbeitsplatz und kehren erst im Januar 1810 zurück, als wieder Gelder bewilligt wurden. Zeitweilig ist die Direktion für Wasser- und Brückenbau sechs bis sieben Wochen mit den Lohnzahlungen im Rückstand gewesen.

Am 6. Januar 1810 berichtet die Straßen- und Wasserbauinspektion Landshut nach München, „... daß in der vorigen Woche die Straßenträger vollends behauen und aufgelegt wurden. Da auch die Brückenläden aufgelegt und das Gelände vollendet ist, könnte die Brücke stündlich befahren werden, wenn die Landgerichte Freising und Moosburg sich der Dammauffuhr tätiger annehmen wollten. Letzteres Landgericht hat bisher noch gar keine Fuhren bestellt, wiewohl es der Unterzeichnete an schriftlichen und mündlichen Aufforderungen nicht hat fehlen lassen...“

Das Gericht Moosburg aber will von dieser Scharwerk gänzlich befreit werden und wendet sich diesbezüglich am 11. Januar 1810 an das Königliche Kreiskommissariat des Isarkreises. Zur Aufschüttung des Fahrdammes sollten täglich 36 zwiespännige Wagen gestellt werden. Doch „bei dem dermaligen ungeheuren Drang von Vorspann ist es hiesigem Landgericht ohne gänzlichen Ruin der Untertanen nicht möglich, die Kieshaufen auf die Zollinger Brücke aufzuführen; denn hiesiges Landgericht muß täglich zur Lokalkommission 45 zwiespännige Wagen und zu Holzfuhrn nach Landshut 25 ebenfalls zwiespännige Wagen stellen. Da ferner die Truppen von Landshut über Pfeffenhausen marschieren, so ist das Landgericht Mellersdorf genötigt, in hiesiges Landgericht Quartiere einzulegen. Von Freising werden Quartiere in die Orte Zolling und Haag eingelegt. Moosburg und das

Revier erhalten Quartier vom Platzkommandanten von Landshut'."

Neben den für diese Quartiere benötigten Vorspannwägen sei es nötig, die täglich aus den Spitälern entlassenen Verletzten und Kranken, die nicht imstande sind, weiter zu Fuß zu gehen, abzutransportieren, da die Verbreitung epidemischer Krankheiten drohe und man ansonsten in Moosburg ein Spital neu einrichten müsse. Für all diese Transportleistungen werden allein im Landgericht Moosburg täglich 200 - 300 Pferde zum Vorspann benötigt. Darüberhinaus sind für das im Landgericht eingerichtete Depot des 1. Chevauleger Regiments Kronprinz Zufuhren von täglich ungefähr 250 Rationen Hafer und ebensoviel Heu erforderlich, so daß eine weitere Belastung der hiesigen Bauern untragbar erscheint.

Der Straßeninspektor Ott aus Freising wendet sich deshalb am 30. Januar 1810 direkt an das Gericht Moosburg und verlangt die baldige Aufkiesung des Fahrdamms. Er befürchtet, einsetzendes Hochwasser und Eisgang könnten die Brücke unterspülen und zum Einsturz bringen. Er glaubt, daß 36 zwiespännige Wägen, wenn sie täglich fahren, in vierzehn Tagen den Damm aufgeschüttet haben werden.

Moosburgs Untertanen aber können die Arbeit nicht ausführen. Bereits am 1. Februar 1810 schreibt in dieser Sache der Landrichter nach München: „... Es wäre allerdings dermalen der schicklichste Zeitpunkt, wo der Bauersmann am wenigsten sein Hauswesen vernachlässigte, wenn jetzt die Kiesfuhren aufgeführt würden. Solang aber der Truppendurchmarsch durch Landshut dauert, ist es hiesigem Landgericht ohne den außerordentlichsten Druck nicht möglich, die Kiesfuhren auf

die Amperbrücke zu Zolling führen zu lassen. Hiesiges Landgericht muß täglich nach Landshut 30 zwiespännige Wägen, dann zum Holzfahren dahin 24 Wägen stellen und die 75 Scheffel Hafer und 200 Ztr. Heu ebenfalls durch Fuhren nach Landshut bringen."

Bis zum April ist der Damm immer noch nicht aufgeschüttet und bei den vielen Vorspanndiensten der Bauern ist mit der Fertigstellung in absehbarer Zeit auch nicht zu rechnen. So wendet sich der Generalkommissar des Isarkreises an den König persönlich, ein Teil des Brückenzolles vom vergangenen Jahre möge dazu verwendet werden, Fahrzeuge gegen Entlohnung mit der Arbeit zu beauftragen.

Mit diesem Vorschlag ist die Königliche Kammer einverstanden. Trotzdem aber geht das Werk nur schleppend voran. Am 22. Juni sieht sich die Regierung gezwungen, mit der Exekution zu drohen. Außerdem wird das Schiff, das zur Überfahrt diente, weggenommen und nach Landshut gebracht. Mitte Juli 1810 ist der Damm endlich aufgeschüttet und die Brücke kann dem Verkehr übergeben werden. Die Gesamtkosten für die Brücke belaufen sich auf 6400 fl. Die Straße wird zu dieser Zeit verhältnismäßig stark befahren, so daß monatlich an die 100 fl Mautgebühren eingehoben werden können.

Anmerkungen:

- ¹ HStA München, OBB 1822.
- ² Pfarregistratur Zolling.
- ³ Frigisinga 2 (1925) 476.
- ⁴ Pfarrmatrikel Zolling.

Anschrift des Verfassers:

Oberlehrer Josef Brückl, 8 München 58, Kaltenbachstraße 11.

Vorankündigung heimatkundlicher Veranstaltungen

Studienfahrten des Historischen Vereins Freising:
10. Juli: Vier-Seen-Fahrt zwischen Isar und Lech.
17. September: Rund um das Kaisergebirge.

Führungen des Naturschutz-Bundes in Bayern,
8 München 8, Echardinger Straße 6 (Tel. 29 94 38):

3. Juli: Herrsching - Mühlfeld - Moränenhöhenweg - Meßmerbichl - Erling - Kienbachtal. Führung: OStR Hans Georg Oberseider. Abfahrt: Starnberger Bahnhof 7.56 Uhr.
3. Juli: Saulgrub - Ammerschlucht - Wildseefilz. Führung: Dr. Ernst Rudolph. Abfahrt: Starnberger Bhf. 7.40 Uhr.
9. Juli: Chiemgauwanderung. Führung: Reg.OInsp. Hans Schmid. Abfahrt: Hbf. 7.10 Uhr
10. Juli: Autobusfahrt zum chem. Benediktinerkloster Secon. Führung: Luitpold Rueß. Anmeldung nötig.
10. Juli: Vorderscheinberg (1822 m) und Haseltalkopf (1796 m). Führung: Dr. Ing. Gustav Haber. Abfahrt: 6.20 Uhr vor Starnberger Bhf. Anmeldung nötig.
- 16./17. Juli: Von Innsbruck in die Axamer Lizum - Birgitzköpfl - Saile - Pfriemeswand - Pfriemesköpfl -

Muterer Alm - Mutters. Führung: Dr. Ing. Gustav Haber. Abfahrt: 14.30 Uhr vor dem Starnberger Bahnhof. Anmeldung nötig.

17. Juli: Wanderung Olching - Palsweiser Moos - Einsbach - Oberwinden - Wiedenzhausen. Führung: OLandw.R. Franz Voit. Abfahrt: Starnberger Bahnhof 7.07 Uhr.
23. Juli: Wanderung zu den Chiemseemooren. Führung: Reg.R. Wolfgang Braun. Abfahrt: Hauptbahnhof 6.15 Uhr.
24. Juli: Wanderung zum Molasserriegel von Uffing. Führung: Manfred Thomée. Abfahrt: Starnberger Bahnhof 6.37 Uhr.
31. Juli: Wallfahrtskirche Weihenlinden - Maxlrain - Bruckmühl. Führung: Hans Ernst. Abfahrt: Hauptbahnhof 6.15 Uhr.
7. August: Wessobrunn. Führung: Luitpold Rueß. Anmeldung nötig.
4. September: Isarwinkel. Führung: OStR. Fritz Lense. Anmeldung nötig.
2. Oktober: Ottobeuern. Führung: Luitpold Rueß. Anmeldung nötig.