

## Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Kirchroth:

# Die Fähre von Niederachdorf nach Aholfing

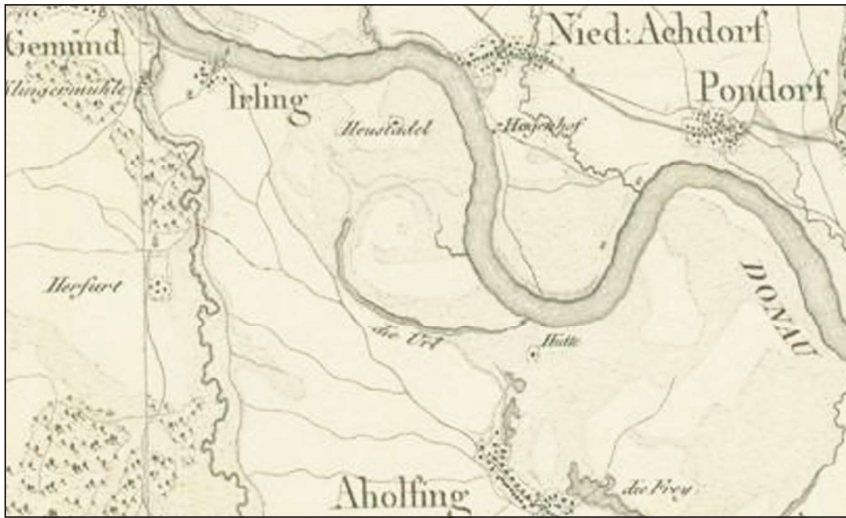


Abb. 1: Topografischer Atlas vom Königreiche Baiern, 1830/40, Niederachdorf.<sup>1</sup>

## Errichtung der Fähre

Die Niederachdorfer Bauern hatten ursprünglich etwa 100 Tagwerk Wiesen auf der anderen Donauseite. Zur Bewirtschaftung mussten sie die Donau überqueren, die in dieser Gegend sehr oft ihr Bett verlagert hatte. Das Wasser floss daher in mehreren nicht sehr tiefen Gerinnen, so dass der Fluss gerade im Sommer oft in einer Furt überquert werden konnte. Andere Möglichkeiten, auf die Aholfing-Donauseite zu kommen, boten Zillen oder die etwas weiter Donau aufwärts gelegene Fähre von Kiefelmauth.

In diesem Zusammenhang weist der obenstehende Kartenausschnitt (Abb. 1) einige besonders interessante Aspekte auf. Zum Einen ist es der eingezeichnete Heustadel, der genau in der Gegend steht, in der die Niederachdorfer ihre Wiesen-Grundstücke hatten. Er diente wohl zur Heubergung, wenn es nicht gleich über die Donau gebracht werden konnte. Zweitens wird deutlich, dass das heute noch existierende Altwasser der Url ursprünglich ein breiter, relativ flacher Donauarm war (dunkel gezeichnete Bereiche), der östlich von Iriling in breiter Front vom Hauptarm wegführte, sich südlich vom Heustadel in zwei Arme verzweigte (einer davon ist die heutige Url), die sich dann nördlich von Aholfing nacheinander wieder mit dem Hauptarm vereinigten. Und drittens ist die Kiefelmauther Fähre bei Iriling in der Karte eingezeichnet, die Niederachdorfer aber nicht. Daraus ist zu schließen, dass es sie bei Erstellung der Karte um 1830/40 noch nicht gab. Obwohl über

die Errichtung der Fähre bisher schriftliche Unterlagen fehlen, wird damit die Aussage bestätigt, dass die Fähre um das Jahr 1860 errichtet worden ist<sup>2</sup>. Im Topografischen Atlas von Bayern aus dem Jahr 1890 ist dann auch die Niederachdorfer Fähre vermerkt.

Mit dem Aufkommen der Donaudampfschiffahrt ab Mitte des 19. Jh. wurde der Fluss durch Baumaßnahmen mehr und mehr in sein Hauptbett gedrängt, so dass eine Überquerung in der Furt auch bei Niedrigwasser nicht mehr möglich war. Aus diesem Grund errichtete Johann Baptist Rauscher, ein Vorfahre mütterlicherseits der Familie Kienberger, zusammen mit Josef Kramer, heute Schwesinger, um 1860 eine erste Fähre. Damit war eine zuverlässige Verbindung der Niederachdorfer zu ihren Grundstücken auf der anderen Donauseite hergestellt. Dies war aber nicht die einzige Nutzung der Fähre. Auch in umgekehrter Richtung entwickelte sich ein lebhafter Verkehr von Holzfuhrwerken, Heidelbeer- und Schwammerlsuchern. Auch Wallfahrer aus Aholfing und Pfatter benutzten die Fähre, wenn sie zum „Heiligen Blut“ nach Niederachdorf pilger-<sup>34</sup>

## Technische Entwicklung

Als auf der Donau noch keine Dampfschiffe verkehrten, sondern die Güter mit Flößen und Traidel-Kähnen (Kähne, flussaufwärts von Pferden gezogen) transportiert wurden, stellte eine in der Flussmitte verankerte Fähre kein Hindernis dar. Das war nämlich die ursprüngliche Technik der Niederachdorfer Fähre: In der Mitte der Donau befand sich ein Anker, an dem die Fähre mit einem Seil befestigt war.

In ihrer Abhandlung über die „Donaufähre Aholfing“ beschreibt Martha Penzkofer sehr anschaulich die ursprüngliche Technik dieser Fähre (Abb. 2)<sup>3</sup>: „Die beladene Fähre wird vom Ufer losgemacht und abgestoßen. Das Fährseil wird im treibenden Zustand der Fähre, noch im Totwasserbereich, umgehängt (von 1 nach 2). Dabei wird sie vom Fährmann in den Strömungsbereich gezogen. Durch die seitliche Anströmung der Fähre wird eine Querkraft erzeugt, die die Fähre zum anderen Ufer treibt. Mit Hilfe des Ruders wird sie nun vorm Ufer ausgerichtet. Eine Kette an einem Schwimmer wird herangezogen und die Fähre damit am Ufer festgemacht. Die Auffahrtsrampen werden abgelassen und die Entladung kann beginnen. Mit einsetzendem Schiffsverkehr mussten alle Hindernisse aus dem Weg geräumt werden und über die Donau wurde ein Hochseil gespannt“, welches an zwei starken Ufersäulen (Lärchenstämme wegen der besseren Haltbarkeit) befestigt war. Diese Technik entspricht der heutigen Fährtechnik.

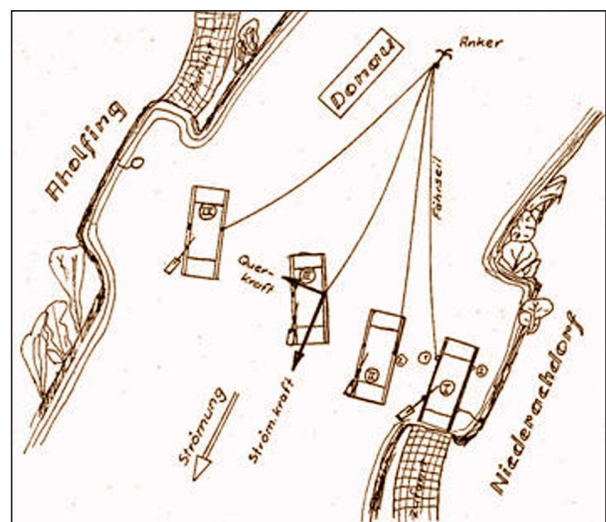


Abb. 2: Umsetzen der verankerten Fähre, Erklärung im Text (mit freundlicher Genehmigung der Verfasserin).<sup>3</sup>

## Kein Versicherungsfall

Als im Sommer 1912 ein Knecht des Fährbesitzers Kienberger ein Pferd mit angehängtem Heurechen auf die Fähre führen will, scheut das Pferd und springt samt Heurechen in die Donau, in der es ertrinkt; der Knecht kann sich retten. Kienberger meldet den Schaden seiner Haftpflicht-Versicherung. Die „Westdeutsche Versicherungs-Aktien-Bank in Essen [...] Generalagentur München“ teilt in ihrem Antwortschreiben vom 8.8.1912 mit, „dass uns der Fall nicht berührt, da ja hier kein Haftpflichtschaden im Sinne des Gesetzes, der einer dritten Person gegenüber geltend gemacht wird, vorliegt. Es handelt sich hier um das Eigentum des versicherten Herrn Kienberger selbst, das natürlich in die Versicherung nicht eingeschlossen ist.“ Als Kienberger daraufhin „ungehalten“ gegenüber dem Versicherungs-„Vertreter Gmeinwieser in Zeitldorn“ reagiert, wendet sich die Versicherung mit Schreiben vom 23.8.1912 nochmals, jetzt etwas schärfer, an die „Herrn Jos. Kramer & H. Kienberger, Niederachdorf“: „[...] Wir betreiben doch keine Viehversicherung, sondern Sie haben unter Pol. Nr. 2171 eine Haftpflichtversicherung mit uns abgeschlossen [...]. Hier handelt es sich doch um Ihr Eigentum und sind Sie niemandem haftbar. Wenn Sie für Ihren Gaul eine Entschädigung beanspruchen, so müssten Sie in einer Pferdeversicherung, in einer Ortsversicherung oder sonst wo gegen derartige Schäden gedeckt sein.“<sup>5</sup> Kienberger wurde somit nicht entschädigt.



Abb. 3: Niederachdorfer setzen über (um 1930), im Vordergrund Josef Kramer als Fährmann der Personenfähre, hinten die kleine „Plättl“.<sup>6</sup>

## Fährverband Niederachdorf

Bis zum Jahre 1925 wurde die Fähre von den beiden Gründungsfamilien Kramer und Rauscher/Kienberger betrieben. „Am 11.2.1925 trat der Hofbesitzer Franz Xaver Kienberger zu Gunsten des Söldners Josef Kramer als Teilhaber des Fährbetriebs zurück und die Fähre wurde Alleineigentum des Hauses Kramer, heute Schwesinger.“<sup>3</sup> In der Folgezeit verkauften viele Niederachdorfer Landwirte ihre Grundstücke jenseits der Donau, außerdem wurde 1962 die Donaubrücke bei Pfatter gebaut, sodass der Fährbetrieb zunehmend unrentabel wurde. Daher entschlossen sich die verbliebenen 14 Landwirte, die wegen ihrer Grundstücke den Fährbetrieb weiter aufrecht erhalten wollten, im Jahre 1962 einen Fähr-

verband (Genossenschaft) zu gründen. „Von diesem Zeitpunkt an diente die Fähre hauptsächlich den Genossenschaftsmitgliedern, sie war nicht mehr öffentlich und hatte auch keine geregelten Abfahrtszeiten mehr.“ Von den Inhabern des Fährführerscheins, Schwesinger sen. und jun. sowie Georg Hofmann wurden aber bei Bedarf auch Nichtmitglieder „gegen eine Gebühr von 2,50 DM pro Fahrzeug und 0,50 pro Person“ über die Donau gefahren.<sup>3</sup> Als 1977 die seit gut zehn Jahren verwendete Holzfähre baufällig geworden war, erwarb der Fährverband die Lohamer Fähre, die damals gerade den Betrieb eingestellt hatte. Sie war aus Stahl und hatte eine ursprüngliche Tragkraft von 20 Tonnen, die aber aus Sicherheitsgründen auf 12 Tonnen reduziert werden musste. Regelmäßige TÜV-Inspektionen - die nächste wäre bei Inbetriebnahme der gerade erworbenen Fähre fällig gewesen, wurde aber einige Jahre hinausgezögert - hätten die finanziellen Mittel des Fährverbandes weit überschritten. Die verbliebenen acht Mitglieder des Verbandes unter Vorsitz von Walter Kienberger entschlossen sich daher 1979 den Fährbetrieb einzustellen. Der Verband wurde dann 1982 endgültig aufgelöst.<sup>6</sup>

Johann Gold

## Kosmetik & Fußpflege

SABINE BAMBL

Diplom-Fachkosmetikerin

Ortsplatz 8 · Zentrum der Gesundheit  
94356 Kirchroth  
Telefon 0 94 28-94 87 77  
Kosmetik.Bambl@web.de

<sup>1</sup> Bayerische Landesbibliothek Online

<sup>2</sup> Festschrift der FFW Niederachdorf, Niederachdorf 2003, S. 85

<sup>3</sup> Martha Penzkofer, Die Donaufähre Aholzing, in: Heimatkundliche Stoffsammlung, Schulamt Straubing, Straubing o. J. (ca. 1984)

<sup>4</sup> J. und G. Buchner, Aholzing, Geschichte einer Donaugemeinde, Bd. 1, S. 265ff, Aholzing 2005

<sup>5</sup> Versicherungsschreiben von 1912, Walter Kienberger, Niederachdorf

<sup>6</sup> Unterlagen: Walter Kienberger, Niederachdorf