

Holzbrücken und Fähren

So überquerten die Burgheimer früher die Donau

Lange Zeit bildete die Donau die nördliche Grenze des Burgheimer Gerichtsbezirks. Einige Wörthe (Flussinseln) lagen sogar auf der Bertoldsheimer Seite. Wie aber überquerten die Menschen in den letzten 2000 Jahren die Donau, deren Hauptarm für eine Furt zu tief und strömungsreich ist?

Stepperger Römerbrücke

Als die Römer zur Sicherung der Donaulinie um etwa 40 n. Chr. in Burgheim ein Holz-Erde-Kastell errichteten, war das Land auf der anderen Seite der Donau noch germanischen Stämmen überlassen. Der Donaugürtel mit Haupt- und Nebenarmen, Inseln und sumpfigen Auwäldern bildete vorerst die nördliche Grenze der Provinz Raetien. Mit der römischen Expansion ab dem Ende des 1. Jahrhunderts entstand der Bedarf an festen Übergängen. So errichteten die Römer spätestens um die Mitte des 2. Jahrhunderts unterhalb des Stepperger Antoniberges eine wohl mehrere hundert Meter lange Holzkastenbrücke, deren Standort und Bauweise Taucharchäologen vor einigen Jahren untersuchten. Die Brücke verband die wichtige durch Burgheim laufende römische Provinzstraße (*via*) mit dem Gebiet nördlich der Donau. In Burgheim selbst hatte sich im 2. Jahrhundert eine Zivilsiedlung entwickelt, die sicherlich vom Durchgangsverkehr profitierte. Man

kann sich gut vorstellen, dass vorbeiziehende Soldaten, Händler, Handwerker und Bauern zum alltäglichen Bild gehörten. Spätestens im 4. Jahrhundert dürfte die Stepperger Römerbrücke unbrauchbar geworden sein. Das Römische Reich löste sich langsam auf. Erst im Hoch- und Spätmittelalter sprechen wieder die Quellen. Wer damals von Burgheim aus die Donau überqueren wollte, konnte nun zwischen den Brücken bei Marxheim und Neuburg oder den dazwischen liegenden Fähren bei Hienbrunn/Schnöd und Stepperger wählen.

Marxheimer Donaubrücke

In Marxheim, das von Burgheim 6,7 km Luftlinie entfernt liegt, dürfte spätestens im 13. Jahrhundert eine Holzbrücke bestanden haben. Die Burg der herrschenden Grafen von Lechsgemünd-Graisbach lag in Sichtweite der Brücke und das nahe Zisterzienserinnen-Kloster Niederschönenfeld brauchte Anschluss zum Mutterkloster in Kaisheim. Im Jahr 1242 wurde das Kloster kurz nach seiner Gründung vom Brückenzoll befreit. Eigentlich bestand der Marxheimer Übergang aus zwei Holzjochbrücken, die eine Donauinsel verband. Im Lauf der Jahrhunderte wurden die Brücken immer wieder zerstört, zeitweise durch Fähren ersetzt und repariert. Deutsche Soldaten sprengten am 25. April 1945 die Brücke, am selben Tag wie die



205 Der unbegradigte Donaulauf zwischen Marxheim und Stepperg um das Jahr 1600. Feste Brücken gab es zu dieser Zeit nur bei Marxheim und Neuburg. Fährverbindungen bestanden beim Schnödhof, bei der abgegangenen Einöde Hienbrunn und bei Stepperg. Nachzeichnung (Ausschnitt) der Graisbach-Karte von Philipp Rehle durch Matthes Stang um 1600.



206 Donaufähre bei Bertoldsheim mit Bootsführern und sitzenden Fahrgästen. Ausschnitt einer Planzeichnung von 1616.

Neuburger Donaubrücke. Die heutige, 1953 errichtete Spannbetonbrücke soll demnächst einem Neubau weichen. Seit 1954 bewacht den Übergang eine historische Nepomukstatue, die zuvor am Stepperger Antoniberg stand.

Fähren bei Hienbrunn und Schnödhof

Der kürzeste Weg von Burgheim nach Norden auf die andere Donauseite lief über den bereits im 14./15. Jahrhundert erwähnten Schnödhof, rund 2,5 km nordwestlich des Kirchbergs gelegen. Seit wann dort in der Nähe eine offizielle Fährverbindung bestand, ist ungewiss. Vermutlich ersetzte sie eine ältere, bereits 1435 und 1503 genannte Überfuhr beim abgegangenen Gut Hienbrunn nördlich von Moos. Die Mappa von Graisbach aus dem Jahr 1576 nennt in der Legende am Kartenrand noch die „Hienpronner überfardt“. Eine von Matthes Stang im Jahr 1630 angefertigte Planzeichnung (BayHStA PLS 21657) zeigt die alte und eine neue, zwischen Schnöd und Bertoldsheim geplante „Burckheimer“ Fährstelle. In der Steuerbeschreibung von 1725 wird nur mehr die Schnöder Überfuhr erwähnt (Nr. 326). Doch scheint der nahe gelegene Donau-Altarm in der Folgezeit immer mehr verlandet zu sein. Die Fährstelle wanderte nach Norden in Richtung Bertoldsheim und mit ihr hunderte Burgheimer Wallfahrer, die jährlich nach Mauern pilgerten und hier übersetzen mussten. Der genaue Standort der Bertoldsheimer „überfuhr“ um 1806/08 ist im Strom-Atlas von Baiern des Adrian von Riedl eingezeichnet. Er lag etwa 1 km westlich der heutigen Staustufe in der Nähe der Vogelschutzinseln.

Fähren bei Bertoldsheim und Stepperger

In den 1860er-Jahren errichtete Graf du Moulin neben der Bertoldsheimer Fährstelle eine Gastwirtschaft, die sich zum beliebten Ausflugslokal entwickelte. Die Fähre hatte zunehmend mehr Verkehr zu bewältigen. Ihre Tragfähigkeit

wird in einem 1888 veröffentlichten Verzeichnis der bayerischen Donaufähren mit 80 Mann, 18 Pferden, drei vierrädrigen Fahrzeugen und 200 Zollzentnern (je 50 kg) angegeben. Außerdem wird sie als „Drahtseilfähre“ bezeichnet, das heißt als Fähre, die an einem über die Donau gespannten Seil gegen ein Abtreiben gesichert war und gleichzeitig die Strömungskraft zum Hin- und Herpendeln nutzte. Die Überfahrt dauerte zwei Minuten. Dies galt aber nur bei der regulären Flussbreite von 95 m. Bei Hochwasser sei die Donau hier 2000 m breit und die Fähre außer Betrieb gewesen. Noch in den 50er- und 60er-Jahren setzte man hier sogar Autos über. Erst der Bau der Staustufe im Jahr 1967 besiegelte das Ende von Fähre und Gasthof, gewährte jedoch die Vorteile einer ganzjährig rund um die Uhr zu befahrenden Straßenbrücke, die auch schweren Lastkraftwagen standhält. Im Fährenverzeichnis von 1888 findet sich auch eine kleine „Nachenfähre“ bei Stepperger, die lediglich zwei bis vier Personen und drei bis sechs Zollzentner transportieren konnte. Die Überfahrtszeit betrug drei Minuten. Nach dem Verfall der Stepperger Römerbrücke war es an dieser Stelle nicht mehr zu einem Brückenbau gekommen. Um 1285 ist bereits eine Stepperger „Urvar“ erwähnt, die bis ins 20. Jahrhundert vor allem Steppergern und Unterhausenern zum Übersetzen diente. Der letzte Fährmann und Zillenbauer stellte 1956 den Betrieb bei der Strudelochhöhle am Antoniberg ein. ■



207 Seilfähre bei Bertoldsheim vor dem Bau der Staustufe. Hinten links die Fährhütte und das Ausflugslokal „Zur Luft“, rechts im Hintergrund das Bertoldsheimer Schloss. Foto: Julius Sayle 1940.