



Da hatte die Fähre noch keine Kabine, und das Seil musste von Hand umgehängt werden. Dieses Bild stammt von etwa 1930; Autos waren damals noch selten. (Historische Fotos: Sammlung Karl Bauer)



Da war die Fähre voll: Diese Wehrmachtangehörigen wurden gegen 1935 ans andere Ufer gebracht.

Schon im 15. Jahrhundert gab es die Poschinger Fähre

In Karl Bauers Buch ist ihr ein großes Kapitel gewidmet – Frühere Fahren hielten nur fünf Jahre

Von Andrea Prechtel

Mariaposching. Die künftige Fähre für Mariaposching ist im Bau, nächstes Jahr soll es wieder eine Verbindung hinüber in den Landkreis Deggendorf geben – von vielen heiß ersehnt. Zwar keine Gierseilfähre mehr, aber wenigstens überhaupt erneut eine. „Grad heuer hätten wir die Fähre dringend brauchen können, mit dem ständigen Baustellenstau auf der Autobahn“: Den Satz hat man in diesem Jahr oft gehört, von etlichen Leuten. Auch Karl Bauer gehörte zu jenen, die ihn mit einem Seufzer ausgesprochen haben. Der unermüdete Heimatforscher – im Dezember 2016 mit der Schlichtmedaille geehrt – hatte zur alten Fähre eine ganz besondere Beziehung: Von ihm ist das Buch „1275 Jahre Mariaposching“, für das er der Geschichte der Fähre ausführlich nachgespürt hat.

Geschrieben hat er das Buch im Auftrag von Gemeinde und Pfarrei Mariaposching für das Jubiläumsjahr 2016, und auf zwölf Seiten des Werkes geht es nur um die Fähre – freilich ohne dass der Autor hätte ahnen können, dass die alte Gierseilfähre am 19. April 2016 ihr Schicksal ereilen würde. Daher wird das geschichtliche Werk – das Interessierte bei der Gemeinde Mariaposching oder bei Karl Bauer selbst erwerben können – mit einem nachträglichen Einlegeblatt verkauft, auf dessen vier Seiten dieser schwarze Tag der Fährgeschichte geschildert wird.

Wie man heute weiß, bedeutete der Untergang nicht nur das Ende speziell dieser Fähre, sondern gleichzeitig das Ende der Gierseiltechnik im Landkreis Straubing-Bogen. Die neue Fähre wird mit Motor fahren. Sie wird ferner über geschlossene Bodenkammern verfügen und auch sonst sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand sein. – Die alte Fähre war am Unglückstag gesunken wie ein Stein, glücklicherweise trugen weder der Fährmann noch seine beiden Passagiere Verletzungen davon.

Über einige frühere Zwischenfälle beim Fährbetrieb berichtet Karl Bauer in seinem Buch; selbst untergegangen war die Fähre 2016 nicht zum ersten Mal: Am 7. April 1942 etwa, so wird berichtet, war sie rund 50 Meter vom Ufer entfernt, beladen mit einem Bulldog und zwei Anhängern mit etwa 200 Zentnern Kunstdünger, als sie auf den Grund der Donau sank. Einmal ging auch das Übersetzen eines Lastwagens schief: „Der Fahrer hatte seinen Transporter zu spät angehalten, so dass die Fähre bedenklich Übergewicht bekam. Das Wasser schwappete über den Bug, und die Fähre lief voll.“ Auch damals hatten sich Fährmann und Lastwagenfahrer gerade noch retten können.

Tod eines Fährmanns

Andere Berichte handeln von umgefallenen Klobenbäumen oder gerissenen Gierseilen – die Fähre trieb dann mitsamt Fährmann, Fracht und Passagieren ab. Absichtlich versenkt worden ist die Fähre im Zweiten Weltkrieg. Nachdem sie kurz vor Kriegsende, am 23. April 1945, von amerikanischen Tieffliegern beschossen wurde – wobei ein Pferd getötet und ein weiteres verwundet wurde –, haben SS-Einheiten sie am 26. April 1945 versenkt.



Mit diesem Pferdefuhrwerk wurde um 1930 offenbar ein Umzug bewerkstelligt.

Bis 1936 habe ein Marterl am rechten Donauufer gestanden, auch das berichtet Karl Bauer. Es teilte mit, der Fährmann Josef Schmerbeck aus Loham habe bei einem einsetzenden Gewittersturm den Anker der Fähre geworfen. Jedoch: „Das Ankerseil wickelte sich so unglücklich um sein Bein, dass er in den Fluss gezogen wurde und nur mehr als Leiche geborgen werden konnte.“

Ein anderer Fährmann stürzte einmal in die Hochwasser führende Donau. Ihm ist dabei nichts weiter passiert – allerdings kam er nicht mehr an Bord, und so legte die Fähre ohne Fährmann ab. „Glücklicherweise befand sich auf der Fähre ein Stammgast, der notdürftig steuern konnte“, schreibt Bauer.

Rund zehn Jahre ist es her, dass die Kabine der Fähre zerstört wurde – abgeschnitten durch das eigene Seil: „Zwei Schiffe waren an der Fähre zu schnell vorbeigefahren, wobei es die Fähre ausgehoben hat. Das Gierseil hat sich dadurch um die Kabine gewickelt und diese abgetrennt.“

Diese Geschichten und noch etliche mehr erzählt Karl Bauer in seinem Buch. Beileibe nicht nur von Unglücksfällen. Sondern zum Beispiel auch davon, wie Tanzkapellen

samt Mariaposchinger Bürgern zu Veranstaltungen in Stephanspöching gefahren wurden. Und wie ruft man den Fährmann, wenn man nach dem Tanz wieder zurück ans linke Ufer will? – Indem die Kapelle am rechten Ufer laut aufspielt...

1979 wurde das Fährrecht, das bis dahin in privater Hand lag, verkauft. Seitdem war der Landkreis Straubing-Bogen der Betreiber, das jährliche Betriebskostendefizit übernahm zur Hälfte der Freistaat Bayern, die verbleibende Hälfte teilten sich die Landkreise Straubing-Bogen und Deggendorf. Die Fährverbindung verknüpft die Kreisstraßen SR 34 und DEG 13, weswegen die Fähre oft auch als „schwimmende Kreisstraße“ bezeichnet wurde.

1870: Erlaubnis für Seilfähre

Erstmals erwähnt in den Urkunden ist Bauer zufolge eine Fährverbindung an dieser Stelle schon früh, nämlich in einer Fähr- und Brückenliste von 1425. „Ursprünglich wurde der ‚Farm‘ mit Stangen ein Stück stromaufwärts geschoben, um dann die Strömung nutzend über die Donau zu rudern“, berichtet Karl Bauer. 1870 habe Johann Lukas die Erlaubnis zum Betrieb ei-

ner Seilfähre in Mariaposching erhalten. „Damit hatte er sehr früh den Fährbetrieb an der bayerischen Donau auf diese leistungsfähigere Technik umgestellt.“

Das Prinzip einer Seilfähre: „Der Fluss ist mit einem Spannseil überspannt, das auf zwei an beiden Ufern aufgestellten ‚Klobenbäumen‘ befestigt ist. Die Fähre hängt an diesem Seil mittels eines zweiten Anhängseils, Gierseil genannt, das mit Rollen am Spannseil läuft. Durch Schrägstellen der Fähre gegen die Strömung wird sie von einem Ufer zum anderen getrieben.“ Schwerstarbeit habe der Fährmann geleistet „beim Umhängen des Gierseiles mittels Muskelkraft, das er jeweils an der in Fahrtrichtung vorderen Stelle der Fähre befestigen musste“.

Bis 1927 Fahren aus Holz

Die Fähre selbst sei aus Holz gebaut gewesen, mit einer Lebensdauer von rund fünf Jahren. Erst 1926 hatte Josef Berger eine eiserne Fähre, gebaut in der Übigau-Werft in Regensburg, in Auftrag gegeben. – Eben jene, die am 19. April 2016 mit einem Alter von 89 Jahren schließlich sank.

Während sie in offiziellen Unterlagen unter dem Namen „Mariaposching“ geführt wurde, sagten manche Einwohner, sie sei auf den Namen „Franziska“ getauft gewesen. Was nicht ganz unlogisch klingt, denn schließlich hatte Josef Bergers Frau, die das Fährrecht mit in die Ehe gebracht hatte, Franziska geheißen. Sie hatte das Fährrecht von einer kinderlosen Tante 1909 geerbt, und auch diese war schon eine Franziska gewesen, Franziska Feldmeier, in zweiter Ehe verheiratet mit Johann Lukas, der 1870 den Seilbetrieb beantragt hat.

Wie die neue Fähre, die in einer Werft am Rhein gebaut wird, wohl heißen mag? – Wie berichtet darf die Öffentlichkeit Vorschläge einreichen; darüber entscheiden wird der Kreistag. Schon fest steht die amtliche Schiffsnummer, unter der sie registriert sein wird: 04813000.



Im März 2016 entstand dieses Zeitungsbild – für die letzte Reportage, die je über die alte Fähre im Betrieb erscheinen sollte. Einen Monat später sank das gute Stück bei der Überfahrt. (Foto: map)



In alten Sagen, die Karl Bauer ebenfalls kennt, bringt der Teufel die Fähre in der Mitte der Donau in Gefahr. Allerdings in der Regel nachts. Beim Untergang am 19. April 2016 – von der Fähre ragte danach nur der grüne Ball noch aus den Fluten – hatte der finstere Geselle mit dem Ziegenfuß seine Hand aber sicher nicht im Spiel... (Foto: pah)