

1854 – 1905: Die „Fliegende Brücke“ – der „goldene Steig“

Ab Mai 2010 wird im Aschacher Schoppermuseum das seltene Modell der so genannten „Fliegenden Brücke“, erbaut 1971 vom ehemaligen Schopper Markus Pumberger, zu besichtigen sein. Anlass genug, um über diese seltsame Brücke, eigentlich nur eine halbe, zu berichten. Immer wieder wird sie mit den Nachfolger-Fähren (1905 – 1962) verwechselt.

Oben genannte Brücke löste ab dieser Zeit die mühevollen Frachtfuhren über die Donau nach Landshaag ab, was einen großen wirtschaftlichen Aufschwung auslösen sollte.

Flüsse waren und sind auch heute noch wichtige Verkehrsadern, an denen schon in der Frühzeit Menschen siedelten, wohl wissend um die Bedeutung einer solchen Lage. Natürlich lauerten auch viele Gefahren. Die Donau war noch ungebändigt, wild (*kelt. „danu“ = ungestüm, mächtig*), bedrohlich auch die mächtigen Eisstöße, die bis in die 1950er-Jahre immer wieder unseren Markt bedrohten (*großer Eisstoß im März 1956*). Das Übersetzen mit Zillen oder hölzernen Plätten bedurfte großer Erfahrung. Der Beruf eines Fergen (Überführers) aber war äußerst wichtig und auch ertragreich. – Schon 1190 wird *Landshaag* als Hafen gegenüber von Aschach (*„portus contra Abscha“*) bezeichnet. Die Rechte aus dem Befahren für die Längs- oder Querschiffahrt waren ursprünglich Königsgut, später erhielten die Schauenberger das Recht als „Passauisches Lehen“, später deren Nachfol-

ger, die Starhemberger. Übrigens: *Das Loch im Pfennigstein* unterhalb des Fauststöckels gelegen, galt als Pegel für die Überführer. War das Loch bei hohem Wasserstand überronnen, durfte der doppelte Tarif verlangt werden. – *Dieses Loch kann durchaus Anlass für die Entstehung der Faustsagen sein. Ein früherer Besitzer des heutigen Faustschlüssels hieß FAST, was sich schnell in Faust umwandeln lässt.* – Als der Handel und damit auch der Verkehr immer mehr zunahm, die Menschen aus dem oberen Mühlviertel nach einer besseren Möglichkeit suchten, ihre Waren, besonders über Aschach, zu verfrachten, auch die überregionale Verkehrsplanung den Ausbau von Straßen erwog, ergriffen Aschacher vorausschauend die Gelegenheit und stellten bereits 1852 einen Plan zum Bau einer Brücke über die Donau vor. Einer halben nur, denn der Landungssteg musste den „Aschacher Haufen“, die Schotterbank, die weit in den Fluss ragte, erst überbrücken. So kam es zur von der Bevölkerung bald liebevoll genannten **„Fliegenden Brücke“**. Es wurde vorher eine *„Aschacher Brückengesellschaft“* gegründet, die aus angesehenen und begüterten Bürgern bestand, die das Vorhaben finanzierten. Gerne hätte der Markt die Brücke gebaut, leider fehlte es aber an Geld. Laut Bestandsvertrag vom 11.7.1854 sollte die Fähre aber nach 50 Jahren der Marktgemeinde übergeben werden, was dann auch nach längerer Verzögerung geschah. **Zurück zur Brücke: Am 7. September 1854 erfolgte die feierliche Eröffnung.** Sie hatte 13.707 Gulden (= nach



Fliegende Brücke—ca. 1870

heutigem Wert ca. 180.000 Euro, Stand 2003) gekostet. Die Reineinnahmen übertrafen in wenigen Jahren bald das eingesetzte Kapital – inzwischen gab es eine Straße von Waizenkirchen nach Aschach (1856), auch die Straße von Landshag nach Haslach war im Bau (1864). Das alles brachte viele Leute in den Markt, sodass bald von einem „**goldenen Steig**“ gesprochen werden konnte. - Was hatten da am Eröffnungstag die Aschacher und die vielen Gäste zu bestaunen:



Das Überfuhrschiff (die „Überfuhr“) hing an einer ungefähr 300 m (159 Klafter á 1,89m) langen Stangenkette, welche an einer Klobzille befestigt war, die ihrerseits im Strom verankert war. Um ein Durchhängen der schweren Kette zu verhindern, wurde sie noch von mehreren zwischen gestellten Zillen getragen. Die Kraft der Strömung, der Druck, der auf das Steuerruder wirkte, erlaubte das Überfahren alleine mit Hilfe des Wassergerinnes. –

Ein Bericht eines englischen Ehepaars aus dem Jahre 1890 soll aber auch veranschaulichen, wie sehr diese Bauart Reisende, die mit – damals seltenen—Kielbooten unterwegs waren, gefährden konnte:

„Gegen zehn Uhr erreichten wir Aschach und machten unsere ersten Erfahrungen mit einer teuflischen Einrichtung für Reisende im Kielboot, mit einer „schwimmenden Brücke“. Hierbei sind mehrere Boote miteinander durch Ketten verbunden und das ganze hängt an einem Lastkahn, welcher ein Stück stromaufwärts in der Mitte der Donau verankert ist. Jedesmal nun, wenn diese bewegliche „Brücke“ vom einen zum anderen Ufer fährt, sperrt sie den Strom vollständig ab... Wir sahen bereits nach der letzten Biegung vor Aschach, wie diese schreckliche Brücke den Fluss zu überqueren begann. Unser Boot anzuhalten war bei dieser Strömung nicht möglich. So signalisierten wir der Fähre, zu halten, jedoch vergeblich. Wir schossen den Strom hinab... Mein Mann versuchte das Äußerste, um das Boot aufzuhalten. Ich zog im letzten Moment meinen Kopf tief ein. Noch ein Ruck, und es gelang meinem Mann die Kette über unsere Köpfe zu heben.“ -

Dass die Reisenden den Männern schwere Vorwürfe machten, kann man nachvollziehen. – **Übrigens.** Ein Teil von dieser eisernen **Stangenkette** wurde schon 1912 zur Einfriedung des vom Verschönerungsvereins errichteten Siegfried – Denkmals, und auch wieder für das jetzige Aschacher Kriegerdenkmal, beide am heutigen Platz gelegen, verwendet. –

50 Jahre lang versah diese „Fliegende Brücke“ ih-

Rollfähre — 1955

ren Dienst. Nun endlich im Besitz des Marktes, wurde dieses alte hölzerne Fährschiff aber ausgeschieden.

Ein neues Fährschiff, in Linz gebaut, wurde angekauft und am *1. Oktober 1905 feierlich dem Verkehr übergeben.* Es war an einem 120m langen Stahlseil (Gierseil) angehängt, dieses wiederum an einem 314m langen die Donau überspannenden starken Spannseil befestigt, das zwischen zwei 16,5m hohen Türmen die Donau ans andere Ufer überspannte. Mittels einer Rollvorrichtung am oberen Ende des Gierseiles und des Wasserdruckes wurde die Fähre hin- und her bewegt. Diese **Rollfähre** ist den älteren Aschachern noch gut in Erinnerung und war bis 1952 in Betrieb, wurde aber während der Erneuerung der alten Holz-Landbrücke (durch eine betonierte, die 1954 dem Jahrhunderthochwasser zum Opfer fiel) durch eine neue, in der Linzer Schiffswerft gebaute Rollfähre, 1953 ersetzt. Und diese wurde bis 1962 verwendet. Im selben Jahr war die neue Straßenbrücke fertig gestellt worden, die den immer größeren Verkehr aufnahm und das Mühlviertel endlich ganz erschlossen hat.

Ruhig fließt jetzt der Strom am Markt vorbei. Die letzte Säulenpappel, von den beidseitig der Auffahrtsrampe gepflanzten zwei Pappelreihen, wurde 2012 gefällt und durch zwei Säuleneichen ersetzt.

Quellen:

Marktchronik Aschach, Band II

Welscher Zeitung: Bericht vom 20.10. 1960, Aschach: Von der „fliegenden Brücke“ zur DOKW-Brücke von Max Fuchs

Aus „Eine Donaufahrt anno 1890“ – Im Boot von Regensburg nach Wien, 1969, Bergland-Buch, Salzburg, gedruckt R.Kiesel

Werner Promintzer: Aschach an der Donau, „Donauvolk und Schiffleuten...“, Band II, 1989

OÖ. Landesregierung, Abt. Statistik: Die Kaufkraftrelation der jeweiligen Währungseinheit zum Euro per 2003