

Isarbrücke

Zeholfing



Wissenswertes

Ein leistungsfähiger Neubau setzt 1982 Maßstäbe

Die Ortschaft Zeholfing und die angrenzenden Fluren gehören zu den ältesten Siedlungsgebieten Bayerns, sogar Deutschlands. Die Endung „-ing“ deutet darauf hin, dass sich zur Zeit der bajuwarischen Stammesbildung im 6. und 7. Jahrhundert erste Siedler hier niederließen. Die älteste urkundliche Erwähnung datiert aus dem Jahr 1148, später wurde Zeholfing Präsentationspfarrei des Klosters Niederaltaich, Hofmark und Adelsitz der Adelsfamilien Closen zu Gern und der Tattenbachs zu Adldorf. Man kann davon ausgehen, dass zu Füßen des Isarhanges, auf dem das Dorf errichtet wurde, ein Isarübergang möglich war: zunächst wahrscheinlich in Furten durch die Flussarme, später mit Hilfe von Brücken. **1581 ist erstmals eine Brücke bei Zeholfing urkundlich in einem Rechtsstreit erwähnt.**

Im benachbarten **Kothingeichendorf** befinden sich die Reste einer Anlage (Bodendenkmal), mit der erste Zuwanderer **4800 v. Chr.** (nach der zu Ende gehenden Eiszeit) Zeit gemessen haben. Das PM-Magazin zollt Anerkennung: 1500 Jahre vor Stonehenge lebten hier Menschen, die mit Ellipsen rechnen konnten. „In Niederbayern wurde die Mathematik erfunden.“ Sicher war diese Kultstätte auch von Norden her über den Fluss (der damals noch nicht Isar hieß) über eine Furt, per Floß oder eine einfache Brücke erreichbar.

Man kann sich heute kaum mehr vorstellen, was es in früheren Jahrhunderten bedeutete, eine Flussbrücke zu bauen und zu erhalten. Dazu bedurfte es einer gut organisierten, anstrengungs- und opferbereiten Dorfbevölkerung. Nicht jedes Dorf konnte sich eine Brücke leisten. Man kann davon ausgehen, dass die Isarbrücke (über den Hauptarm der Isar) bis 1900 mindestens 30 Mal durch Hochwasser, Eisstöße, Floßunfälle und in Kriegen zerstört wurde. Bis Anfang des 19. Jahrhunderts haben Adelsfamilien mit den Landwirten in Selbstorganisation für Brückenbau und -unterhalt gesorgt. 1818 erließ König Maximilian I. (unter dem Einfluss des Reformministers Maximilian Graf von Montgelas) das Gemeinde-Edikt. Die neu gegründete Gemeinde Zeholfing war nunmehr für die Brücke zuständig. Als die Ortsstraße 1965 zur Kreisstraße aufgestuft wurde, übernahm der Landkreis den Straßenunterhalt und die Verantwortung für die Brücke. Als die alte und enge Bailey-Brücke, die 1952 von der Gemeinde errichtet wurde, nicht mehr den Erfordernissen der zunehmenden Motorisierung gerecht wurde, nahm Landrat Fritz Ettengruber dieses Thema in Angriff. Strittig war im Vorfeld der Standort der Brücke. Es gab Überlegungen im Zuge des Projekts isaraufwärts eine neue Ortsumgehung zu bauen. **Zwei Alternativen einer Westumfahrung wurden geprüft.**

Schließlich entschied man sich, die Brücke am alten Standort zu belassen und **3.455.000 DM** dafür zu investieren. Am **23. September 1982** wurde die Brücke in Zeholfing – als modernste und leistungsfähigste Isarbrücke einer Kreisstraße – mit einem großen Fest eingeweiht. Sie wird im 6-Jahres-Turnus generaluntersucht und – wenn nötig – instand gesetzt.

Alle anderen Isarbrücken an Kreisstraßen – sie wurden nach

dem Krieg gebaut – waren nach dem Jahr 2000 als baufällig und nicht mehr wirtschaftlich sanierbar eingestuft worden. Deswegen hat der Landkreis Dingolfing-Landau, der die meisten großen Flussbrücken in Bayern hat, in der Amtszeit von Landrat Heinrich Trapp 6 Isarbrücken neu gebaut.

Regelmäßig heißt es in den Nachrichten, es gebe sehr viele marode Brücken in Deutschland. Marode Brücken? Nicht im Landkreis Dingolfing-Landau!



Der Plan zeigt die zwei weiteren möglichen Standorte für die Flussüberquerung.



Feierliche Verkehrsübergabe 1982. V. l. MdL Ewald Lechner, Regierungspräsident Dr. Gottfried Schmid, Landrat Fritz Ettengruber, MdL Erwin Huber und stellv. Landrat Hans Spielbauer



Baulastträger
Landkreis
Dingolfing-Landau



Baukosten

1860: 4050 Gulden
1982: 3.455.000 DM



Traglast

1860: 1 Tonne
1952: 3 Tonnen
1982: 60 Tonnen

Baubeginn 17.08.1981
Einweihung 23.09.1982

Breite der Isar 189 m
Flusskilometer 23,9 km

Technische Daten
Lichte Weite 191,20 m
Einzelstützweiten 33,35 m + 3x 41,5 m + 33,35 m
Breite zwischen Geländern 10 m
Brückenfläche 1.764 m²

Objekt- und Tragwerksplanung
Ingenieurbüro Stümpfl-Baumann, Deggendorf

Brückenbau
Fa. Thosti, München

Kosten (insgesamt) 3.455.000 DM
Baukosten 2.790.000 DM
Planung 272.000 DM
Grunderwerb 393.000 DM

Finanzierung
70% staatlicher Zuschuss der förderfähigen Ausgaben.

IMPRESSUM

Auftraggeber: Landkreis Dingolfing-Landau
Redaktion: Heinrich Trapp, Marco Gambel
Gesamtkonzeption, Texte und Bildauswahl: Heinrich Trapp
Layout & Titelfoto: dot Werbeagentur, Marco Gambel
Fotos & Quellen: Landratsamt Dingolfing-Landau, gemeindliche und staatliche Archive, Georg Rettenbeck, Hans Schmid und Thomas Kieslinger, Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Floßunfälle noch und nöcher...

Der rege Floßverkehr auf der Isar führte zu zahlreichen Unfällen, bei denen Brücken beschädigt und zerstört wurden - und Menschen ums Leben kamen. Die „Unfallstatistik“ ist unvollständig und meist nur dann belegt, wenn der Vorfall „gerichtsmässig“ wurde. Man kann davon ausgehen, dass jedes Jahr Flöße an der Zeholfinger Brücke scheiterten, in manchen Jahren sogar mehrmals.

Beispiele:

Am 19. September 1735 fuhr der Landauer Fischer Jakob Wintersperger mit zwei aneinander „gehefteten“ Flößen auf der Isar herab unter der Zeholfinger Brücke durch. Das leere hintere Floß, auf dem sich sein Floßknecht befand, prallte an ein Joch. Zwei Joche wurden dadurch ins Wasser gerissen und der Floßknecht auf dem hinteren Floß von der einstürzenden Brücke erschlagen.

Die Brückengemeinschaft Zeholfing verlangte vom Fischer 200 Gulden Unkostenbeitrag für die Wiedererrichtung der Brücke. Dem hielt der Fischer entgegen, die Brücke wäre nicht umgeworfen worden, wenn sie sich in einem guten Zustand befunden hätte. Sie sei jedoch mit „liederlichen Stricken und Widen verbunden und verknüpft gewesen“. Er sei unschuldig und verlange seinerseits 10 Gulden für den Schaden, der ihm entstanden sei. Im Zuge gerichtlicher Ermittlungen sagte Johann Georg (53), Bürger und Floßknecht zu Tölz, aus, er sei im laufenden Jahr neun- bis zehnmal unter der Zeholfinger Brücke „mit größter Sorge durchgefahren“.

Es sei die schlechteste Brücke auf dem ganzen Isarstrom. Es sei unverständlich, wie sich die Bauern getrauten, darüber zu fahren, da die ganze Brücke wackelig und rechterseits merklich eingesunken sei. Einheimische Bauern (Thomas Rehrenbeck aus Poldering, der drei Stunden vorher „mit einem Fartl Heu“ die Brücke passiert hatte, sowie Andreas Auer aus Kothingeichendorf und Jakob Steinberger aus Zeholfing) bestätigten, dass sie ein ungutes Gefühl hatten, wenn sie über die Brücke mussten.

Der Streit endete damit, dass die Zeholfinger Brückenbetreiber von der Klage freigesprochen wurden. Sie mussten aber den entstandenen Schaden gut machen und für das Seelenheil des getöteten Floßknechts 10 Gulden (für Messen etc.) aufbringen. Die Brücke sollten sie „fürderhin“ in besserem Zustand halten.



Ordinari-Flöße - ein beliebtes Verkehrsmittel. In den kleinen aufgesetzten Häuschen wurde gekocht.

Das Ordinari Floßunglück bei Zeholfing

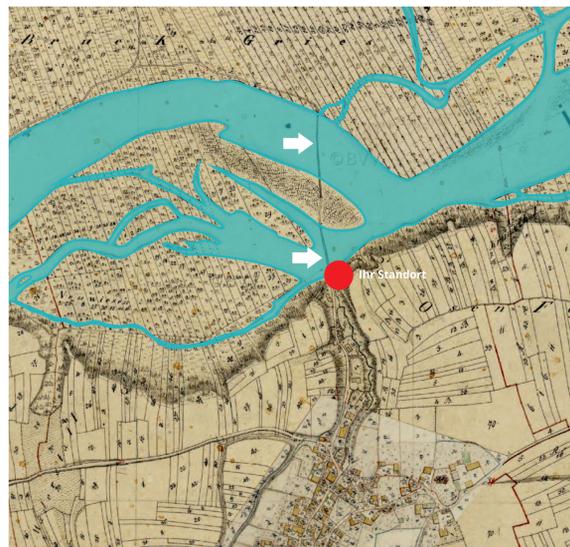
Überregionale Aufmerksamkeit verursachte ein Floßunglück, bei dem am 23. April 1845 das Ordinari-Floß, das auf der Strecke von München nach Wien unterwegs war, an der Zeholfinger Brücke scheiterte, drei Reisende ums Leben kamen und hoher Schaden durch Frachtverlust entstand. Am 21. April war nach der Winterpause die erste (fahrplanmäßige) Ordinari des Jahres gestartet. Es war eine Floßkolonne von sieben Flößen unter der Leitung des Floßmeisters Kaspar Hohenwieser. Die Flöße waren teils mit Personen besetzt, teils mit Gütern im Wert von 60.000 Gulden beladen, die von Lindauer Handelshäusern an Kunden in Passau, Linz und Wien geliefert werden sollten.

Als die Ordinari am 23. April mittags bei Zeholfing ankamen, war der Fahrtrichtungszeiger so ausgerichtet, dass die Flößer annehmen mussten, sie könnten Zeholfing nicht auf dem Hauptstrom passieren, sondern müssten auf einen neuen, von der Isar gerissenen kleineren Seitenarm ausweichen. Die Brücke über diesen Seitenarm befand sich kurz hinter einer unübersichtlichen Flussbiegung, wo das erste, wegen der dortigen Strömung schwer steuerbare Floß gegen das Brückenjoch fuhr. Das unmittelbar folgende zweite Floß kollidierte wegen der jetzt zu engen Durchfahrt mit alten Jochpfählen, die nicht aus dem Fluss entfernt worden waren und scheiterte ebenfalls. Die nachfolgenden Flöße waren inzwischen gewarnt und konnten am Ufer anlanden.

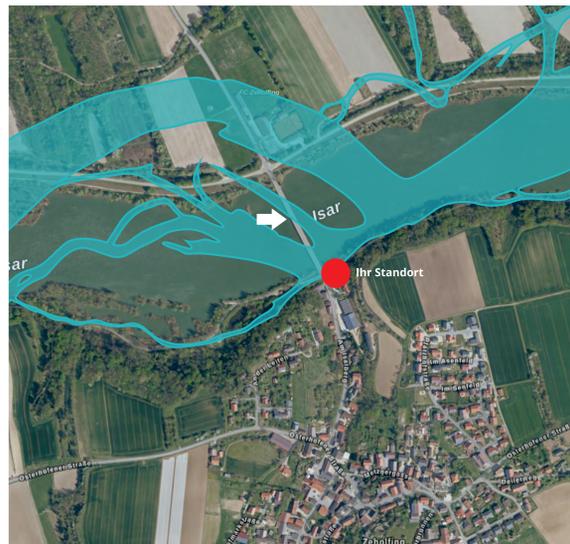
Bei dem Unfall waren drei Menschenleben zu beklagen: Ein Handwerksbursche, „eine Weibsperson aus Landau“ und der Floßknecht Joseph Bauer aus München. Außerdem fiel die gesamte Ladung der ersten beiden Flöße ins Wasser und schwamm davon. Die Bewohner der Gegend sammelten Frachtstücke ein und behielten sie als Pfand für die Reparatur der Brücke.

Die Flößer hingegen fühlten sich an dem Unglück nicht schuldig. Das Zeichen, das ihnen die Umleitung wies, war ihrer Meinung nach nicht gestattet, weil an der Brücke über den Hauptarm der Isar keine Reparaturen stattfanden, sondern der Hauptstrom mit Schiffsmühlen verstellt war.

Die Isar damals & heute



Auszug aus der Flurkarte von ca. 1827 mit dem damaligen Isarverlauf.



Der Flussverlauf (blau) von 1827 auf einem aktuellen Luftbild zum Vergleich. Die Isar wurde in ein zentrales Flussbett gezwungen.

Unfälle an den Isarbrücken sind für Zeholfing für folgende Jahre dokumentiert:

10. September 1845:
Ein Floß verunglückt an der Zeholfinger Brücke. Großer Schaden an den Waren.

13. Mai 1846:
Ein Flößer wird bei der Karambolage schwer verletzt. Stirbt später an den Folgen der Verletzungen. Die Ware geht verloren. Es folgte ein Prozess gegen die Zeholfinger Brückenbetreiber.

17. Juli 1846:
Die Brücke wird von Peter Gank aus Landau mit einem Floß zusammengefahren.

28. März 1847
Ein leeres Floß scheitert an der Brücke und zerstört zwei Joche.

Als Haupthandelsweg für tausende (Lasten- und Personen-) Flöße zwischen München und Wien waren Hindernisse im Flussbereich der Isar Ursachen für die zahlreichen Unfälle. Auf wiederholte Klagen der Flößer erstattete der Königliche Wegmeister Häfle am 2. Juli 1841 Anzeige, worauf der Landauer Landrichter Dr. Reber ein deutliches Urteil sprach: **Die drei „ungehorsamen“ Gemeinden Frammering, Zeholfing und Ettling** hätten es versäumt „ohngeachtet der Androhung von Amtszwang und Strafe“ ihre Brücken in Ordnung zu halten.

1581

Erste urkundliche Erwähnung einer Brücke bei Zeholfing. Grund: Verbotener Viehtrieb zur Maut-Vermeidung. Die stabileren Brücken bei Oberpörling und Landau waren mautpflichtig.

1623

Regelmäßige Frachtflöße (von München) nach Wien. Ab 1640 regelmäßiger Verkehr von Personenflößen nach Wien (5 bis 7 Tage). Halbiert die Reisezeit gegenüber Pferdegesspannen.

1648

In den letzten Monaten des 30-jährigen Krieges zerstören schwedische Truppen die Brücke.

1670

Errichtung einer Bruckhütte. (Einlagerung von Balken und Holz für Reparaturen und Neubau). Für jede Brücke ist ein Bruckmeister beschäftigt, der mit seinen Leuten die Brücke instand halten und oftmals wieder aufbauen muss.

1700

Die Knechte des Pfarrers fahren mit zwei Fuhrwerken gleichzeitig auf die Brücke. Die Brücke hält den Belastungen nicht stand und bricht ein. Exemplarisch für 100 andere Unglücksfälle.

1709

1701 ist die Isar zugefroren, Eisstöße zerstören aber die Brücke nicht. Zwei Müller bergen ein Holzkreuz, das zwischen den Eisschollen schwimmt. Sie stellen es auf der Brücke auf. Es wird vom Volk mit großer Ehrfurcht verehrt. Bei den Eisstößen 1709 wird die Brücke von den herabströmenden Eisscheiben weitgehend zerstört. Verschont blieb nur der Teil der Brücke, wo das Bildnis aufgestellt war. Das schien für die Menschen damals ein Wunder zu sein. Das „**Brückenwunder von Zeholfing**“.

1735

Am 19. September fährt der Flößer Jakob Wintersperger aus Landau zwei Joche weg. 3 Menschen kommen ums Leben.

1829

Isar von der Mündung bis nach Moosburg zugefroren. Eisstöße zerstören Brücken.

1845

Bei der Saison-Eröffnungsfahrt des Ordinari-Floßes nach Wien rammen die ersten beiden (der sechs) Floße die Zeholfinger Brücke (3 Tote).

1856

1856-57: Verlegung der Zeholfinger Isarbrücke (150 Meter flussaufwärts) aufgrund der mäandrierenden Isar.

1859

1859-60 Rückverlegung der Brücke an den alten Standort (Kosten 4050 Gulden 45 Kreuzer).

1861

Die Regierung erlaubt der Gemeinde Zoll für die Brückenbenutzung zu erheben, um die hohen Kosten halbwegs decken zu können (bis 1909).

1875

Beginn der Isarkorrektion: bis 1909. Die Isar fließt nicht mehr in mehreren Armen, sondern wird begradigt und bekommt ein festes Flussbett.

1942

Ein Eisstoß reißt zwei Joche weg. Beim Versuch, die Schäden zu reparieren, kommen am 13. März 1942 drei Wasserbauarbeiter (Ludwig Stich, Ludwig Schreiner und Lambert Ringer aus Kleegarten) ums Leben. Ein vierter Arbeiter (Ludwig Alzinger) verstirbt 1948 an den Spätfolgen.

1945

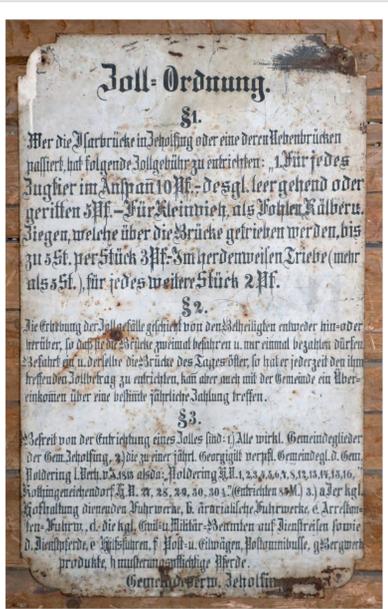
29. April: Die deutsche Wehrmacht will den Vormarsch der amerikanischen Truppen aufhalten und sprengt alle Isarbrücken. Die amerikanische Militärregierung gestattet ab Mai 1945 einen Fährbetrieb (zunächst für Personen) über den Fluss. Im benachbarten Oberpörling (8 km flussabwärts) ertrinken am 12. Mai 1945 12 Menschen, als die Fähre wegen Überladung kentert.

1952

Die Gemeinde errichtet nach Jahren der Notlösungen eine Brücke. Es ist eine Bailey-Brücke für den einspurigen Verkehr (3,30m breit) mit einer Tragkraft von 3 Tonnen.

1982

Der Landkreis Dingolfing-Landau, der Baulastträger für die Straße (DGF 24) geworden ist, errichtet für 3,45 Mio. DM eine moderne Brücke.



Zoll-Ordnung von 1861. Die Tafel wurde in den 1970er Jahren von Franz Hölzl aus Reisbach bei Sotheby's in Edinburgh (Schottland) für 20 Pfund ersteigert.



Sie möchten noch mehr erfahren?

Ausführlichere Informationen und weitere Fotos finden Sie online.



Brückenzoll

Neue Zollgebühren von 1861-1909

Nachdem die Zeholfinger Brücken fast jedes Jahr stark beschädigt wurde und auch „fast alle drei Jahre neu gebaut werden musste“, beantragte die Gemeinde Zeholfing 1861 bei der Königlichen Regierung, für die Überquerung der Isarbrücke einen Brückenzoll erheben zu dürfen. Die Gemeinde legte dar, dass die 408 Schuh lange Brücke (=102 Meter) im zehnjährigen Durchschnitt zwischen 650 und 700 Gulden pro Jahr kostete. 47 Gulden und 5 Kreuzer brachten davon die 20 Gemeindeglieder auf, die die „Georgigilt“ entrichteten mussten, einen ähnlichen Betrag mussten 18 Landwirte aus Poldering und Kothingeichendorf entrichten. Den Rest der Belastung hatte die Gemeinde Zeholfing zu tragen, die seit dem Gemeindegeld von 1818 bestand.

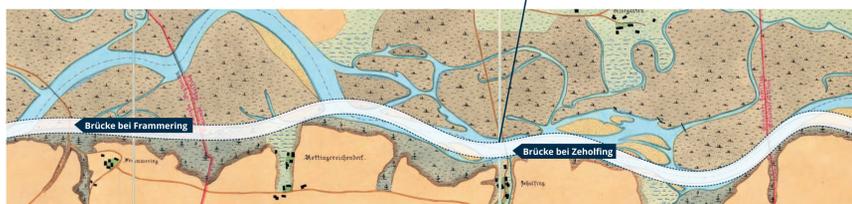
Eine Gebührentafel, die heute in Niederreisbach ein Großraumbüro schmückt, zeigt auf, was die Benutzung der Zeholfinger Brücke(n) kostete:

- Jedes Zugtier im Anspann: 10 Pfennige
- Zugtier leer gehend oder geritten: 5 Pfennige
- Kleinvieh (Fohlen, Kälber, Ziegen): 3 Pfennige (bis 5 Stück)
- Herdenweise Triebe (mehr als 5 Stück) 2 Pfennige für jedes weitere Tier

Die Benutzung der Brücke war frei für alle Einwohner von Zeholfing und die Bewohner von Poldering und Kothingeichendorf, die eine jährliche Georgigilt zahlten. Fuhrwerke der königlichen Hofhaltung, des Militärs und der Verwaltung, Post- und Eilwägen, musterpflichtige Pferde (sie mussten von den Landwirten ans Militär ausgeliehen werden) waren ebenfalls von der Mautpflicht befreit.

Isarkorrektion 1875 - 1895

Geplantes neues Flussbett auf der Karte von 1875



Die hölzerne Isarbrücke, die am 29. April 1945 von deutschen Truppen gesprengt wurde.



Die Notlösung aus dem Jahr 1952: eine Bailey-Brücke mit einer Tragkraft von 3 Tonnen.



Verkehrsübergabe am 4.10.1952 durch Landrat Dr. Adolf Dassler und Bürgermeister Josef Geier.



Brückenweihe aus einem Auto heraus.