

TOURISMUSKOMMISSION SCHÄRDING NEU GEWÄHLT

In der Vollversammlung des Tourismusverbandes Schärting wurde die Tourismuskommission Schärting sowie der Vorstand des Tourismusverbandes Schärting neu

gewählt. Geführt wird das neue Vorstandsteam auch in den nächsten 4 Jahren von Kapitän Manfred Schaurecker, der zum Vorsitzenden wiedergewählt wurde.



Die neu gewählte Tourismuskommission Schärting:

1. Reihe v.l.: GF Bettina Berndorfer, Max Hofbauer, Gabriele Schneeberger, Franz Haslehner, Franz Rathwallner
2. Reihe v.l.: GeneralDir. Rudolf Breidt, Bürgermeister Ing. Franz Angerer, Kpt. Manfred Schaurecker, Mathias Herrmann, Ernst Tischler, Günter Unger.

EIN RÜCKBLICK – DIE ALTE INNBRÜCKE

Oft wird ihr Alter diskutiert und aus den Geschichtsbüchern lässt sich nicht genau sagen, wie alt die Innbrücke ist, sie ist jedoch sicher **älter als 700 Jahre**. 1297 gab es auf der bayrischen Seite eine „schwimmende Brücke“ (vermutlich zur Errichtung der Granitpfeiler auf den „Scheren“ – große Steinablagerungen am Fluss).

Die Brücke wurde auf den noch heute stehenden 14 Pfeilern errichtet, als Fahrbahn diente natürlich eine Holzkonstruktion – Länge 270 m, Breite ca. 4 m. So manche Kriegswirren und Hochwässer beschädigten die Tragwerke – die Pfeiler aber hielten Stand. 1899 wurden die gesamten Holztragwerke mit den Aufbauten weggerissen und eine Seilfähre des Militärs ersetzte den Übergang (2 Jahre Bauzeit!)

1928/1929 kam es zum „größten Eisstoß“ auf dem Inn – Länge 49,2 km (von Passau bis teilweise Obernberg)- aber auch dieser konnte auch den Pfeilern nichts anhaben. Die Eisstärke auf der Pram betrug 1 m, die Temperatur -32,7 °C. Am 2. Mai 1945 wurden von der deutschen Wehrmacht noch 2 Joche gesprengt, (und ab Juni wurde 1 Holzsteg für den Personenverkehr eingerichtet – Passage nach Neuhaus für Erwachsene nur mit dem viersprachigen Ausweis möglich!

Von 1946 bis 1947 wurden die Brückentragwerke mittels 110 cm dicken Eisenträgern der VOEST errichtet, die Fahrbahn war vorerst nur aus Holz. Im Juli 1954 kam das Katastrophen-Hochwasser mit einem Pegel von 11,34 m, die Fahrbahn war überflutet, nur die Geländer ragten aus dem Flussbett! Die Granitpfeiler hielten wieder stand.

In den 70er Jahren wurden von der Fa. Lestin Brückenuntersuchungen, Ausbesserungsarbeiten z. T. mit Tauchern durchgeführt. Tenor der Arbeiter: Eine solch genaue Bauausführung vor nahezu 700 Jahren – da ja nur Handarbeit – war eine Sonderleistung!

Unsere Unterlagen zu diesem Bericht stammen aus der „Schärdinger Chronik“, dem Schifffahrtmuseum Rosenheim und der Stadt Neuötting.

*Für die IG „Inn – Donau – Schifffahrtmuseum Schärting“
Helmut Praschl*