

Aus dem Steyrer Geschäfts- und Unterhaltungskalender von 1949

Die Stadttore von Steyr¹

Von Gregor Goldbacher

Die Stadt hatte im 15. Jahrhundert infolge der ständigen inneren Kämpfe der Regierenden und der anstürmenden Hussiten, Magyaren und Türken ihren Wohlstand eingebüßt und konnte sich nur durch starke Befestigungen vor dem Eindringen der fremden Soldateska schützen; daher rühren die meisten Wehrbefestigungen aus dieser Zeit her. Durch Ringmauern und Tore wurden alle Zugänge geschützt, sodass mit Ende des Jahrhunderts nicht weniger als 15 in die starken Ringmauern eingebaute Tore, bzw. Tortürme vorhanden waren von denen heute nur mehr 5 stehen, während die übrigen der Ausdehnung des Gemeinwesens und dem gesteigerten Verkehr weichen mussten.

In dem ausgezeichneten, unten angeführten Artikel des Ing. Berndt wird zum ersten male das Befestigungswesen in Steyr gründlich und anschaulich dargeboten. Die Steyrdorfer Befestigung endete beim Ortstor in der Schlüsselhofgasse (abgebrochen 1891) und enthielt auch das Brittingertor über der Kirchengasse (Apotheke Dunkl). Es wurde 1843 abgerissen. Im selben Jahre fielen auch die Tore über der Gleinkergasse beim Gasthof „Stern“, ferner jenes über der Schuhbodengasse (früh. Bruchboden), wo am Wieserfeldplatz ein halbrunder Turm noch daran erinnert, und endlich das über die Sierningerstraße gespannte Frauentor unweit der noch heute daran erinnernden Frauenstiege. Zwei mächtige Brückentore über die Steyr und über die Enns sperrten in Zwischenbrücken den Zugang zur Stadt. Auf dem Ennstor waren die beiden Ritter abgebildet, an die sich die Gründungssage der Stadt knüpft. Diese Tore fielen in den Sechzigerjahren mit der Stadtmauer am Kai. Über der Haratzmüllerstraße (früher Langegasse) wölbte sich neben einer

¹ Es wird auf den Artikel „Die Wehrbefestigungen der Stadt Steyr“ in der seinerzeitigen Volksstimme (1942) von Ing. Fritz Berndt verwiesen

Hufschmiede das Schmiedtor und die Johannesgasse war vom gleichnamigen Tor abgeschlossen, welches im zweiten Weltkrieg, 1944, durch Bomben beschädigt und trotz der Erklärung des Baumeisters Stohl, es ausbessern zu können, niedergelegt wurde. Das größte und seltsamste der alten Torbauten war das aus Pfarrtor und Garstnertor bestehende St.-Gilgen-Tor, das sich eng an die Stadtpfarrkirche anschloss. Stadtmauern und Stadtgraben reichten von da bis zum Schlossgraben. Der letzte Rest dieses Tores wurde 1848 geschleift; der größte Teil des Stadtgrabens (hinter dem Holubhaus ist noch ein Stück erhalten) wurde durch Zuschüttung zur heutigen Promenade.

Nun aber zu den fünf noch „lebenden“ Stadttoren. Zu den ältesten derselben zählt das „Tor über der Badgasse“, an welchem der Fallgitterschlitz noch bis zur Überbauung sichtbar war. Diese Gegend hieß einst am „Schauerstein“; wir steigen aber hinauf zum lieblichsten der Stadttore, dem Schnallentor, das kein Wehrtor ist, sondern die Schnalle (Maut) enthielt. Es zeigt die Jahreszahl 1612, ist mit schönem Sgraffito geschmückt und erlebte seinen stolzesten Tag am 25. September 1732, als Karl VI., der Vater Maria Theresias, hier seinen feierlichen Einzug hielt. Der Weg bis in die Stadt war neu gepflastert worden, alle Häuser geschmückt, die tausend Mann starke städtische Miliz war zwischen Stadlmayr und dem Tor aufgestellt. Kaiser Karl kam mit Gefolge vormittags beim Tore an, der Stadtschreiber hielt die Begrüßungsrede, der Bürgermeister überreichte die vergoldeten Stadtschlüssel. Dann fuhr der Hof durch die prächtig geschmückte Stadt zur Hirschjagd in das Lambergsche Revier „Kaiser in der Saß“, wo noch heute an dem ehemaligen, mit Bildern reich geschmückten Gasthaus eine Gedenktafel daran erinnert, dass Kaiser Karl damals 80 Stück Hochwild erlegte. Im Jagdhaus wurde Rast gehalten, dann zur Übernachtung in das Benediktinerstift Garsten gefahren. Über die Enns war eigens eine Schiffbrücke gebaut worden, weil der hohe Gast am Damberg eine „Kloppürsch“ veranstaltete. Die Steyrer Bürger stellten sich auf dem Felde beim „Mayr zu Paumgarten“ auf und empfingen den Kaiser bei der Rückkehr mit Musik.

Rechnen wir noch den gotischen Steinbogen beim Aufgang zum Schlossberg zu den Toren, so erübrig sich nur mehr eine kurze Betrachtung des Neutores u. des Kollertores im Ennsdorf. Die Schmiede- und Holzkohle war ein begehrter Artikel für die Kleineisenindustrie in Steyrdorf. Da aber die Neubrücke erst im Jahre 1524 erbaut wurde, mussten die Kohlenführer mit ihren hochbeladenen „Kohlkrippen“ den Umweg durch das gotische „Kollertor“ (erbaut 1480) in die Kollergasse machen, wo die lustigen „Kohlbauernbuam“ unter lautem Peitschenknallen bei den „Drei Hacken“ (heute Hotel Nagl), einem großen, behäbigen Einkehrghasthof, einen Morgentrunk nahmen und ihre alten Lieder sangen. Heute sind die Kohlenmeiler in den Wäldern an der Eisenstraße schon recht selten geworden, denn alle Schmiedefeuere in Steyrdorf sind längst erloschen und nur die Kollergasse und das Tor erinnern noch an die lustigen „Kohlbauernbuam“. Eines der stimmungsreichsten Plätzchen der Stadt, eingeschlossen von wuchtigen Bauten des 16. und 17. Jahrhunderts, dem Doppeltor „Neutor“ und dem sgraffitogezierten Renaissancebau des „Innerberger Kornspeichers“ verdankt seine Eigenart der größten Hochwasserkatastrophe, welche die Stadt jemals betraf. Am 8. Juli 1572 stürzten hiedurch das kleine alte Neutor und die ganze Häuserreihe bis zur Dominikanerkirche ein. Der Magistrat berief nun den berühmten Tiroler Wasserbaumeister Hans Gasteiger, der den 80 Kilometer langen Schiffweg bis Großreifling erbaute, um einen Schutzwall gegen künftige Hochfluten der Enns zu erhalten. So entstand, aus mächtigen Quadern gefügt, das Neutor im Jahre 1573. An der Ostseite hat Rektor Mauritius des evangelischen Gymnasiums (heute Hauptpostamt) eine diesbezügliche lateinische Inschrift anbringen lassen. Beim Südtor beginnt der alte Schiff- oder Treppelweg, auf dem die im Innerberger Speicher (heute Museum) eingelagerten Lebensmittel mittels des „Schiffzuges“ für die Bergknappen nach Eisenerz befördert wurden. Jahrhunderte dauerte dieser Betrieb, bis die Eisenbahn durch das Ennstal (1868) diese äußerst mühsame und anstrengende Beförderungsart lahmlegte.