

Aus der Chronik der Steyrer Brücken

Von Josef Ofner

Am 9. Dezember 1961 wurde die neue Ennstalbrücke dem Verkehr übergeben. Aus diesem Anlass erscheint es angezeigt, ein wenig in der Chronik der alten Stadtbrücken zu blättern.

Schon zur Römerzeit dürfte nach H. Jandaurek eine von Ost nach West führende Straße im Raume der Rederinsel die Enns übersetzt haben. Falls diese Annahme richtig ist, war der Übergang jedenfalls nur durch eine Furt möglich.

Wann die ersten Brücken über die beiden Stadtflüsse erbaut wurden, ist nicht überliefert. Zu den ältesten Flussübergängen im Stadtgebiet zählt wahrscheinlich die große Brücke über die Steyr, deren Errichtung gleichzeitig mit dem Bau der Stiraburg in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts erfolgt sein könnte.

Den Bestand von Brücken bezeugt erstmals das Privilegium Albrechts I. aus dem Jahre 1287, das den Brückenmeister erwähnt, der von den Benützern des öffentlichen Metzenmaßes zur Instandhaltung der Brücken einen Pfennig einzuheben hatte. Ob damals auch schon die untere Ennsbrücke vorhanden war, konnte noch nicht nachgewiesen werden.

Der Bau der Neutorbrücke, auch obere Ennsbrücke oder Neubrücke genannt, wurde erst im Jahre 1524 in Angriff genommen. Diese drei Hauptbrücken bildeten von Norden und Osten her die wichtigsten Zugänge zur inneren Stadt. Sie mündeten daher am stadtseitigen Ufer in mächtige Tore, wie das noch heute bei der Neutorbrücke der Fall ist.

Die alten Holzbrücken, auch wenn sie noch so gut mit Eisenbeschlägen armiert waren, vermochten einem größeren Hochwasser nicht Widerstand zu leisten, und Überschwemmungen, die sie völlig oder teilweise zerstörten, hat es im Laufe der letzten Jahrhunderte mehrmals gegeben (1567, 1572, 1598, 1605, 1670, 1705, 1736, 1761, 1787, 1821, 1829). An die größte Hochwasserkatastrophe, die Steyr je erlebte, erinnert noch heute eine lateinische Inschrift am Neutor. Am 8. Juli 1572 überschwemmten die Fluten der Enns Enge und Stadtplatz und brachten viele Häuser am linken Ennsufer zum Einsturz. Georg Mauritius, der damalige Rektor der Lateinschule, berichtet hierüber:

„Montags früh um sechs Uhr ungefehr,
die Brucken kamen geflossen her,
vorm grausamen der Balcken Gewalt,
der in der gantzen Stadt erschalt,
wie auch denselben gantzen Tag
mit vieler Herzenleid und Klag
Städl, Hämmer, Heuser kamen geflossen,
die jämmerlich waren umgestossen“

Solche Naturereignisse verursachten nicht nur, großen Sachschaden, sie hemmten in empfindlicher Weise auf längere Zeit auch den Verkehr zwischen der Innenstadt und den Vorstädten.

Bereits im Spätmittelalter suchte Steyr den Holzbedarf für die Brücken sicherzustellen. Am 10. August 1360 bewilligte Herzog Rudolf IV. (1358 - 1365) den Bürgern der Stadt den unentgeltlichen Holzbezug für Ennssporne und Streubäume aus den Wäldern der Herrschaft Steyr.

Wie unangenehm sich die Vernichtung der Ennsbrücken durch Hochwasser vor etwa dreihundert Jahren auswirkte, berichten die Ratsprotokolle des Jahres 1670. Anstelle der "abweckgerissenen" Brücken mussten Überfuhren errichtet werden. Hierzu benötigte man Zillen und Überfuhrseile, Naufergen und Knechte. Die Seile lieferten die Seilermeister Kaspar Lumpberger, Hans Haymüller, Hans Müller und Matthias Neuhofer. Für den Transport der Pferde und Wagen hatte der Schiffmeister Georg Wilhelm eine besondere Zille herzustellen. Vom Magistrat beauftragte Einnehmer hoben das Überfuhrgeld ein, das für Bürger zwei Pfennig, für Fremde einen, für Mann und Ross vier Kreuzer betrug. Fuhrwerke hatten an Gebühren zu erlegen: "Ein geladener Wagen mit 1 Pferd 1 ß d (ß = Schilling, d = Pfennig), mit 2 Rossen 15 Kreuzer, ein vierrössiger 30 Kreuzer, ein Wagen mit 3 Rossen 20 Kreuzer, ein

ungeladener mit 4 Rossen 15 Kreuzer". Ansuchen um Ermäßigung oder Erlassung des Überfuhrgeldes wies die Stadtobrigkeit zurück.

Das zum Brückenbau erforderliche Holz wurde zum Teil aus den Enns-Auen (Schöfau, Au zu Winklern, Staining-Au, Freindlau, Ernsthofer-Au), wo angeschwemmte Reste der Brücken noch zu finden waren, zusammengetragen, zum Teil von der Herrschaft Steyr bezogen.

Laut Aufstellung des Stadtzimmermeisters Hans Kriechbaumber, der für die Brückenarbeit wöchentlich zwei Gulden erhielt, wurden für die Wiedererrichtung der Brücken 238 Baumstämme, meist Lärchen und Eichen, 12 Sparbäume und 42 Ennsbäume benötigt.

Am Rande sei bemerkt, dass der mit vielen Schwierigkeiten verbundene Ausfall mehrerer Brücken manchmal auch Zwistigkeiten in der Bürgerschaft und in der Ratsstube zur Folge hatte.

Aber nicht allein Naturkatastrophen, sondern auch Kriegseignisse führten mehrmals aus strategischen Gründen zur Vernichtung der Flussübergänge. Am 13. September 1741, als französisch-bayrische Truppen gegen Steyr vorrückten, wurden die Hauptbrücken abgetragen und die Brückenjoche zerstört. Zur Zeit der Franzosenkriege ließ der österreichische General Nordmann am 4. Mai 1809 die Ennsbrücken in Brand stecken, um den Vormarsch der anrückenden Franzosen unter Marschall Lannes zu verzögern. Der Marschall, der mit etwa zehntausend Mann in Steyr einmarschierte, gab, obwohl die Enns damals Hochwasser führte, den Befehl zum sofortigen Bau einer Schiffbrücke. Sie wurde von der Bürgerschaft oberhalb des Neutores innerhalb kurzer Zeit errichtet, so dass sie schon am 5. Mai passierbar war.

Erst im 19. Jahrhundert ging man allmählich von dem herkömmlichen Brückenbau ab. So erhöhte man nach dem großen Eisgang des Jahres 1830, der fünf Joche der unteren Ennsbrücke vernichtet hatte, die Brückenköpfe, reduzierte die sieben Holzjoche der Ennsbrücken auf vier und ersetzte sie schließlich durch Steinjoche. In den Jahren 1835 bis 1837 erhielten solche die Steyrbrücke, 1862 die untere Ennsbrücke. Bereits in den Sechzigerjahren war von einem Neubau der Hauptbrücken die Rede. Er wurde in den Jahren 1891/92 durchgeführt. Die vor siebzig Jahren erbauten Eisenbrücken, die das mittelalterliche Stadtbild schwer beeinträchtigen, spielen noch gegenwärtig im städtischen Verkehr eine wichtige Rolle.

Dr. Josef Ofner