

Originalbilder der ehemaligen Saurer-Brücke und der Starkenbacher Brücke, sowie schriftliche Hinweise aus Archiven, veranlassten zu einem geschichtlichen Rückblick. Beiträge von Univ. Prof. Dr. Josef Thurner und OSR. Josef Fink

## Die Saurer Innbrücke

### Allgemeine Gesichtspunkte:

Brücken sind lebendige Adern der Wirtschaft und sehr wohl auch pulsierende Verbindungen für das gesellschaftliche Zusammenkommen von Menschen. Brücken sind zweckbetonte ökonomische Notwendigkeiten, führen zueinander und so ist wohl auch die ehemalige, 1937 abgebrochene Saurer Innbrücke, von ihrem geschichtlichen Hintergrund her gesehen zu verstehen. Sie stellte für lange Zeit die einzige Verbindung zwischen den Gemeinden Saurer-Schönwies, Mils und Imsterberg zur am linken Innufer verlaufenden Landesstraße dar. Sie folgte der um Christi Geburt von den Römern gebaute Heerestrasse Via Claudia Augusta und hatte wahrscheinlich einen Vorläuferpfad aus Illirischer Zeit. Die Saurer Innbrücke gab somit für die Siedler den Weg frei nach Osten und nach Westen und war daher eine Art Verbindung zur „großen weiten Welt“.

Nun die große Frage?

Was wissen wir über die erstmalige Besiedelung der Gegend um Saurer-Schönwies, Mils und Imsterberg und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit zur Errichtung einer Brücke über den Innfluss. Wir wissen nichts! Geschichtliches Dunkel deckt alles zu. Es gibt nur eine vage Notiz aus dem 14. Jahrhundert, in der eine Brücke genannt wird, die den Ort Saurer mit der am Fuß des Sonnberges verlaufenden Reichsstraße verbunden haben soll. Eine sichere zeichnerische Handhabe haben wir erst aus der Zeit des berühmten Kartographen Peter Anich. Er dokumentierte 1760 die Saurer Innbrücke eindeutig als den Inn querende Verbindung zwischen der Ansiedlung Saurer und der nordseitig des Inns verlaufenden Landesstraße.



Bild: Die Urmappe von 1856 im Gemeindeamt Schönwies zeigt die Saurer Innbrücke

Wir möchten aber mehr wissen. Wie alt ist die Saurer Brücke? Gab es hier schon zur Römerzeit eine Brücke oder geht eine solche vielleicht bis in die Epoche der Illyrer zurück? Bislang sind hierüber keine archäologische Funde aufgetaucht. Wir sind auf Vermutungen angewiesen. Sie seien mit Verlaub, angedeutet.

## Eine hypothetischer Blick in das geschichtliche Dunkel:

Die zur Zeit nicht zu beantwortende Frage stellt sich bezüglich der Saurer Innbrücke so dar: Gab es bereits in alten vorchristlicher Zeit (Illyrer, Römer) bei Saur einen Flussübergang? Bei Starkenbach querte in der Römerzeit schon eine schmale Holzbrück den Inn und zwar im Verlauf der damals gebauten Via Claudia Augusta, die vom rechten Innufer auf die linke Seite des Flusses wechselte. Aber diese alte Römerbrücke bei Starkenbach war für die Siedler von Saur (Schönwies gab es damals noch nicht) nicht erreichbar.

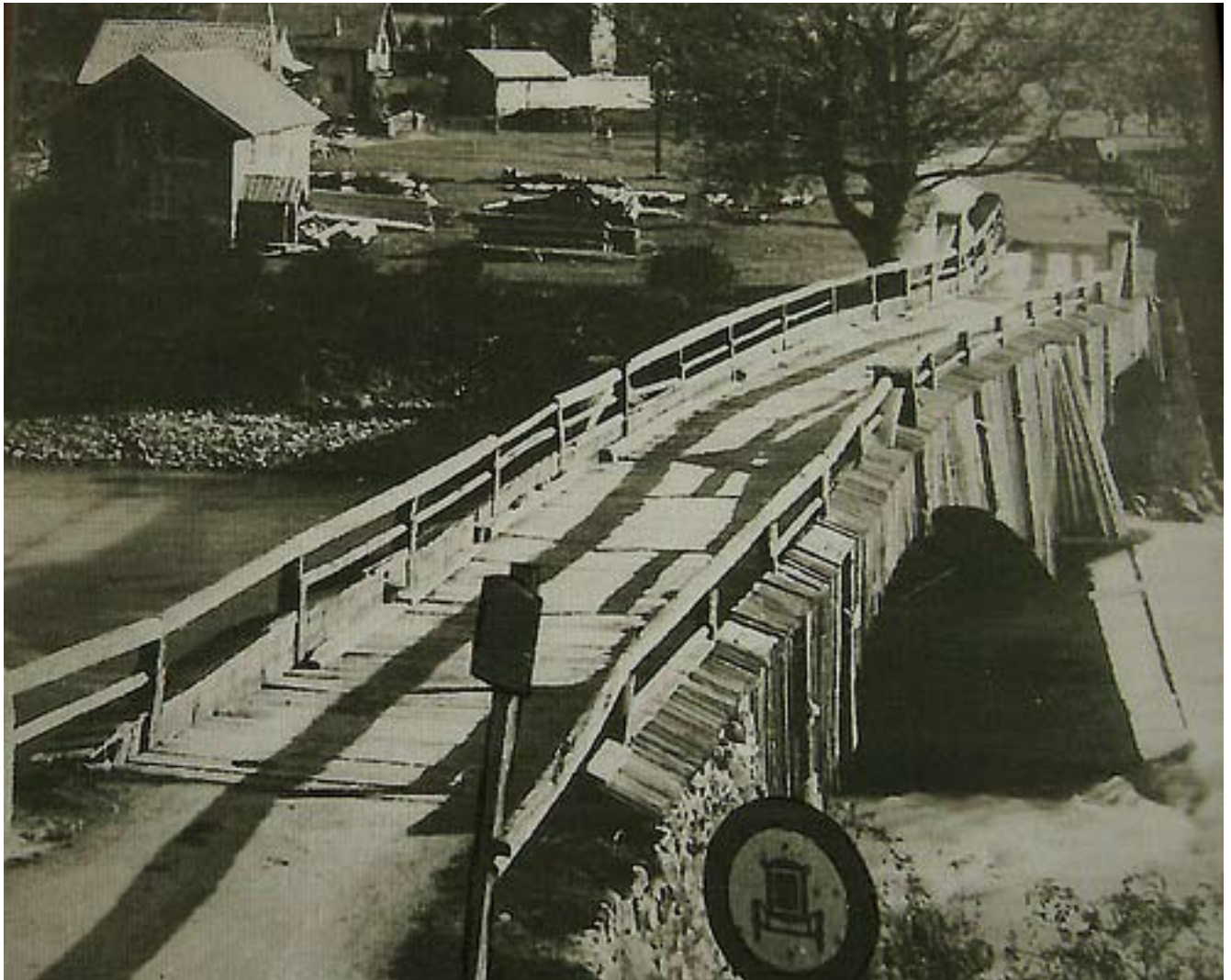


Diese neuzeitliche Fotografie aus den 30iger Jahren des vorigen Jahrhunderts (Bildnachweis: Plangger aus Landeck) zeigt die Starkenbacher Brücke bevor sie dem Hochwasser des Inns im Sommer 1940 nicht mehr standhalten konnte.

## Warum?

Vergegenwärtige Dir die damalige Landschaftsgestaltung. Heute schlängelt sich von Schönwies-Oberhäuser nach Kronburg hin (die damals noch nicht existierte) ein breiter Fahrweg. Außerdem verläuft hier die Bahntrasse zum Arlberg. Zur Römerzeit aber war die Strecke zwischen Schönwies und der Bahnunterführung zur Kronburg hin unpassierbar. Der hier zu Tage tretende Felsen fiel steil und unbegehrbar zum Innfluss ab. Diese Situation bedeutete für die Ureinwohner von Saur, dass sie rundum von der großen Durchzugsstraße (der Via Claudia Augusta) abgeschnitten waren und die wirtschaftliche Existenz dieser Menschen zwangsläufig auf dem Spiel stand.

Abhilfe bot in dieser Notlage nur ein Brückenschlag über den Inn in Dorfnähe. So mögen wohl die Überlegungen, die Gedankengänge, der Ureinwohner von Saur, der Illyrer, gelautet haben, um Handel mit den Neuankömmlingen zu treiben und ökonomisch zu wachsen. Auf diesem wirtschaftlich-geschichtlichen Hintergrund betrachtet, ist der Schluss erlaubt, dass die Errichtung von einem einfachen Vorgängerbau in diese historisch-dokumentarisch leere Zeit zurückgeht, die Saurer Brücke aber im Laufe der Zeit zu einem respektablen hölzernen Bau heranwuchs, wie er uns in der beiliegenden Fotografie aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts vor Augen tritt.



**Die Saurer - Brücke in den 30iger Jahren des vorigen Jahrhunderts  
Bildnachweis: Heinrich Rokita, Palmersbachweg 28 in Imst**

Ein schwankender „Ausritt“ in die Vergangenheit sei noch gestattet. Der Name Saur geht - wie schon erwähnt - auf eine vorrömische Sprachwurzel, das Illyrische zurück und bedeutet soviel wie „feuchtes Land oder feuchte Gegend“ (Finsterwalder). Die Illyrer, ein eigener Volksstamm, siedelte vor Christi Geburt in unserer Gegend. Der Ortsname Saur hat sich bis heute erhalten. Jetzt allerdings nur mehr als Fraktionsbezeichnung des ab 1754 eingeführten übergeordneten Gemeindefamens Schönwies. Trotz aller vorzubringenden Vorbehalte, kann man auch den etymologischen Hintergrund in die Deutung bei der Errichtung der Saurer Innbrücke heranziehen. Es bleibt aber bei einem „Ausritt“ in hypothetischer Schlussfolgerung, um nicht zu sagen in irrealer geistiger Konstruktion.

## Die Saurer Brücke in geschichtlich fassbarer Zeit:



**Bild: Die Saurer Brücke - ein Gemälde von C. Jele um 1850 - Pfarrkirche Schönwies**

Wie erwähnt, tritt die Saurer Innbrücke erstmals 1760 in PETER ANICH'S geographischer Karte der gefürsteten Grafschaften Tirol aus dem geschichtlichen Dunkel heraus und ist in dieser Strichzeichnung dokumentiert. Es ist anzunehmen, dass die Brücke damals schon aussah, wie in der neuzeitlichen Photographie dargestellt. Man erkennt eine zweckmäßige und funktionsgerechte Holz-Konstruktion aus Lärchenstämmen gefertigt und zwar in der in Tirol üblichen Bauweise.

Aus Archivunterlagen geht hervor, dass die durch Mils und weiter gegen den Arlberg hin führende alte und baufällige Landessraße wegen des zunehmenden Personen- und Waren-Verkehrs 1783 auf 5 Meter verbreitert werden muss. Die wirtschaftliche Einbindung der Saurer Brücke in diesen Hauptverkehrsweg gewann zunehmend an Bedeutung. Außerdem rückte sie in das allgemeine politische und militärische Blickfeld, als hier 1809 die Saurer Frauen auf die fliehenden französisch-bayerischen Truppen etliche Steinlawinen niedergehen ließen.



**Bilder: Zur Erinnerung an die Saurer Frauen wurde diese Gedenktafel von den Schönwieser Schützen im Jahre 2009 bei der ehemaligen Saurer Brücke aufgestellt.**

Auch die Gemeinde Mils wurde zum Erhalt der Saurer Brücke angehalten. Dies geht aus einem Vertrag aus dem Jahr 1862 hervor. Er besagt, dass Mils für den Neubau 12 Lärchenstämme bereit stellen und „weltewig“ für die Benutzung der Brücke einen Obulus von 16 Fierer (fr) pro Jahr der Schönwieser Gemeindegasse zu überweisen habe. Eine Bestätigung hierfür stammt aus dem Jahr 1870. Außerdem erhielt die Gemeinde Schönwies 1871 von der übergeordneten staatlichen Behörde die Genehmigung eine Brücken-Maut einzuheben. Vereinbarte Tarife:

- 1.) Für ein Klafter Holz (kurze oder lange Scheiter) war ein Betrag von 10 bzw. 20 Kreuzer fällig.
- 2.) Gewichtsbeschränkungen: Fahren mit zwei Pferden durften maximal 20 Zentner Ladung haben.

Im Jahre 1911 musste die Gemeinde Mils erneut 12 Lärchenstämme für die Restaurierung der Saurer Brücke liefern. 1923 beantragte die Gemeinde Schönwies, die Saurer Brücke zu einem selbständigen Konkurrenzobjekt zu erklären. Dieses Ansinnen wurde abgelehnt, da dies für die Gemeinde Mils auch Beiträge zur Brückenerhaltung bedeutet hätte.

Ab dem Jahr 1935 wurde die Bundesstraße mit Umfahrung von Mils über Schönwies nach Starkenbach, neu geplant und mit zwei neuen Betonbrücken über den Inn auch gebaut. Die Saurer Holzbrücke hatte nun ihre Funktion verloren und wurde 1937 abgetragen. Der Verfasser dieses Berichtes, damals ein 9 jähriger Bub, war bei diesem Spektakel als neugieriger Zuseher dabei, ist somit Zeitzeuge des „Untergangs“ eines Bauwerkes, der Saurer Brücke, die eine lange geschichtliche Epoche repräsentiert hatte. Die Brücke ruhte an beiden Ufern des Inns auf in das Flussbett vorkragenden Widerlagern. Sie waren aus großen, grob zugehauenen Bruchsteinen aufgeführt worden. Zusätzlich war ein Mittelpfeiler vorhanden. Er bestand aus mehreren, senkrecht stehenden, in das Flussbett eingetieften Lärchenstämmen. Die zusätzliche Verankerung der Stämme in Flussmitte bewirkten grossen Kalksteine, die in Form eines Kranzes auch als Wellenbrecher dienten. Zusätzlich beschützten diesen hölzernen Brückenpfeiler kielförmig angeordnete, die Strömung teilende Bretter.

Der Abbruch der Saurer Innbrücke erfolgte im Jahr 1937. Er ging so vonstatten: Der Wirtschaftshof des Zammer Klosters besaß einen starken, Diesel-betriebenen Raupenschlepper. Er wurde ausgeliehen, einen Steinwurf von der Brücke entfernt, flussaufwärts postiert. Um die Saurer Brücke wurde ein Stahlseil geschlungen und am Raupenschlepper festgemacht. Sein Motor brüllte auf (so klang es in meinem Ohr) und spannte mit aller Kraft das Stahlseil. Dabei wühlte sich die Raupe tief in die Schotterbank ein. Die Saurer Brücke stemmte sich vergebens gegen die rohe Kraft des Raupenschleppers. Die Saurer Brücke neigte sich allmählich ächzend zur Seite, geriet schließlich in bedenkliche Schiefelage und stürzte endlich krachend zu Boden bzw. in den Fluss. Die eine Hälfte lag auf der Schotterbank, die andere Hälfte trieb flussabwärts und strandete schließlich an großen Steinen an der Mündung des Larsenbaches. Einheimische Holzfischer warteten schon.

Aus der Saurer Holzbrücke wurde Brennholz. Das Ende einer Jahrhunderte währenden Epoche, auch ein Symbol unserer Zeit.

Beitrag verfasst von:

Univ. Prof. Dr. Josef Thurner aus Mils bzw. Innsbruck, Juli 2011

Folgende Nachweise über die Saurer Brücke und der Starkenbacher Brücke wurden aus Archiven von OSR. Josef Fink, Chronist in Schönwies, zusammengetragen.

## Die alte Saurer Brücke

Die „Saurer Brugge“, wie sie im Volksmund genannt wurde, reicht weit in die Geschichte zurück. Sie überspannte den Inn bei der heutigen Säge und war für diejenigen Ortsteile der Gemeinde, rechtsufrig, die einzige Anbindung zur damaligen Verkehrsstraße und daher von eminenter Wichtigkeit.

Der erste schriftliche Nachweis einer Brücke findet sich im Zammer Weistum aus dem 15. Jahrhundert, das auch für die Untergemeinde Saur's Gültigkeit hatte. Darin heißt es wörtlich: „Item es sullent auch Saur's die gemain strass machen von Saurer prugken unz her auf in Sterkpach, und auch die prugk über Sterkpach“.

Im „ATLAS TYROLENSIS 1774“ von Peter Anich und Blasius Hueber querte neben der Saurer Brücke eine weitere Brücke nach der Mündung des Starkenbach den Inn.



Bild: Die Urmappe von 1856 im Gemeindeamt Schönwies zeigt die Starkenbacher Brücke.

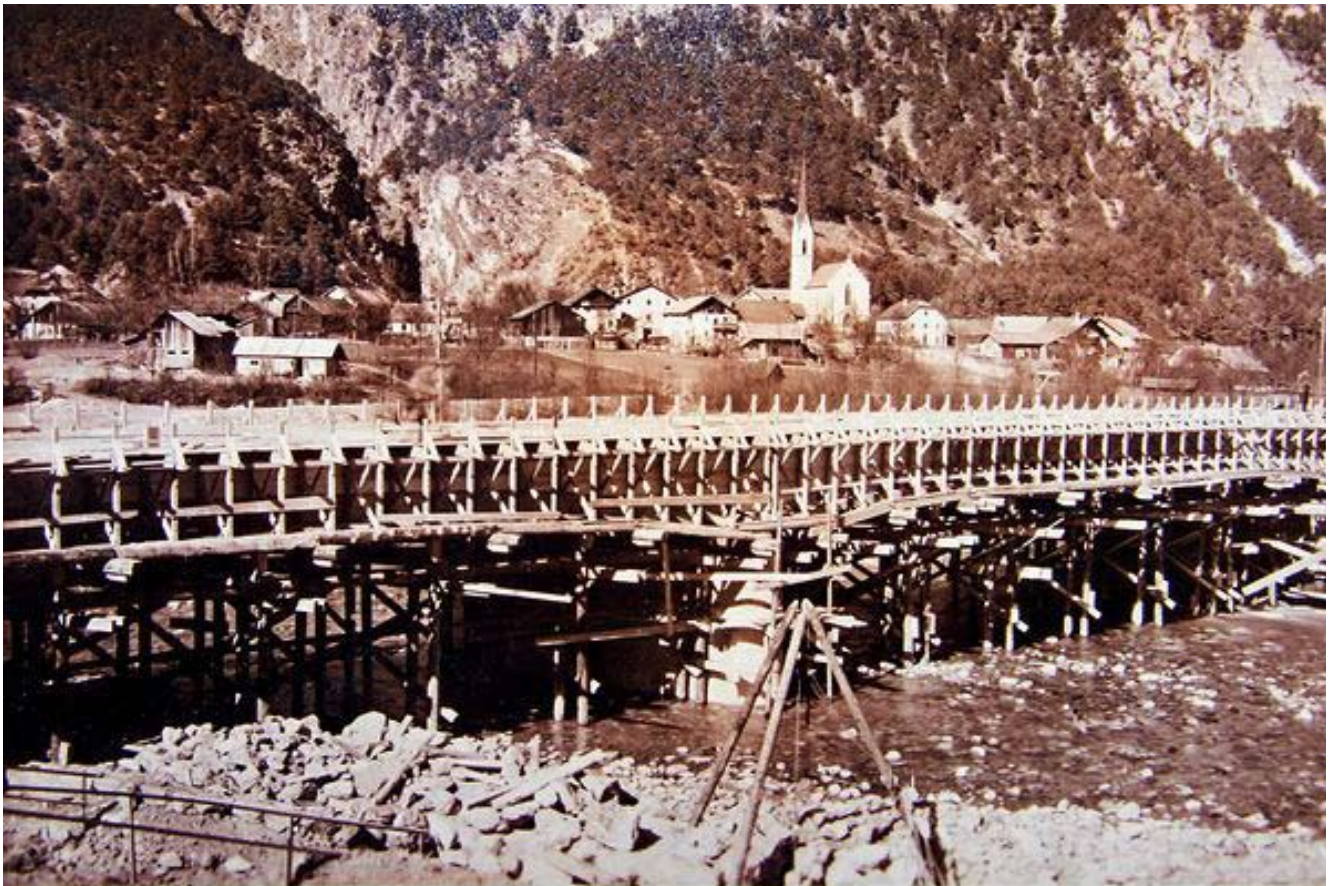
Diese Starkenbacher Brücke hatte lokale Bedeutung, wie aus Streitakten (1596, 1829 - 1845) zu entnehmen ist: Als die Starkenbacher 1834 eine Brücke neu errichteten, weigerten sich die Schönwieser, Obsaurer und Untersaurer diese zu bezahlen, da ihnen die Hauptbrücke vollkommen genüge. Von 1789 bis 1819 gab es dort überhaupt keine Brücke.

Die Brücken über den Inn waren einer ständigen Gefahr durch Hochwasser ausgesetzt. Besonders erwähnt und ihrer Niederschlag in einem neuen Archvertrag haben die Hochwasser vom Juli 1762 und Juni 1764 gefunden, die außerordentliche Schäden an Brücken, Archten und Grundstücken entlang des Innstroms verursachten.

2 Neubauten der Saurer Brücke werden in der Kölle-Chronik erwähnt: 1830 wurde die Brücke neu errichtet, wofür ein Betrag von 994 Gulden und 20 1/2 Kreuzer an Material- und Arbeitskosten aufzubringen war. In dieses Jahr fällt auch ein großer „Muhbruch“ des Risselbaches, der 4 Personen das Leben kostete. Von November 1872 bis März 1873 wurde die letzte Saurer Brücke errichtet. nachdem ein Hochwasser die vorherige fast ganz vernichtete.

Eine Besonderheit im Oberland waren die „Winterbrücken“ - Stege also, die bei Niedrigwasser des Inn angelegt und immer Wegabkürzungen bedeuteten. Im Frühjahr wurden diese dann wieder abgetragen. Eine solche Brücke über den Inn - „Lasalter Steg“ genannt - wurde letztmalig 1889 errichtet.

Das Ende der beiden Holzbrücken kam im vorigen Jahrhundert mit dem Bau der heutigen Bundesstraße (1935 - 1937) , die zur damaligen Zeit eine Meisterleistung darstellte. Neben zwei schwierigen Straßenabschnitten in steilen Felsgelände - „Milser Gstoag“ sowie bei den „Tearlen“ - wurden drei Betonbrücken errichtet: die Innbrücke bei Mils, die Innbrücke bei Starkenbach und die Bogenbrücke über den Starkenbach.



**Bild: Bau der Innbrücke bei Mils im Jahre 1936**



**Bild: Bau der Bogenbrücke über den Starkenbach, Bildnachweis: Foto Plangger, Landeck**



**Bild: Fertiggestelltes Straßenstück mit Innbrücke im Bereich Schönwies-Starkenbach**





Somit hatten beide alten Brücken an Bedeutung verloren: Über die Saurer Brücke wurde im Gemeindegtag vom 11. April 1937 beraten. Hierzu heißt es im Protokoll: „Da bezüglich Abbruch der Saurer-Innbrücke keine einheitliche Auffassung zu erzielen war, wurde dieser Pkt. vorläufig vertagt.“

Soweit mir von Erzählungen bekannt ist, wurde die Brücke öffentlich versteigert. Die Schönwieser, die den Zuschlag erhielten, gaben die Brücke an einem Zammer Geschäftsmann weiter, der sie vom Klosterverwalter, der über einen Raupenschlepper verfügte, abreißen ließ:

Die Starkenbacher Brücke überlebte die Saurer Brücke nur um wenige Jahre. Die in den Jahren 1923/24 erbaute Brücke konnte einem Hochwasser im Sommer 1940 nicht mehr standhalten und schwamm in zwei Teilen Innstrom abwärts. Der kleinere Teil wurde in der Nähe von Lasalt, den Rest in Roppen an Land geschwemmt.

Somit haben zwei landschaftsprägende und von Zimmermannskunst zeugende Bauwerke ein jähes Ende gefunden. Bestrebungen, die Saurer Brücke als Fußgängerbrücke neu zu errichten, können nur begrüßt werden.

Brücken waren im Laufe der Geschichte stets neuralgische Punkte, an denen auch Geschichte geschrieben wurde. Besonders waren es kriegerische Handlungen, die sich dort abgespielten:

Geschichtlich bekannt sind der Einfall der Appenzeller 1406, der Durchzug bayrischer Soldaten 1703 und besonders der Rückzug der bei der Pontlatzer Brücke geschlagenen bayrischen und französischen Soldaten am 9. August 1809 (siehe Dorfbuch Schönwies)

Erwähnt sei hier ein erfreuliches Ereignis, das sich 1881 ereignete und beide Gemeinden - Mils und Schönwies - berührte.

Pfarrer Johann Kölle berichtete darüber: „Am 12. August 1881 vormittag wurde etwas unterhalb der Saurer Brücke gegen Grieshaus, der bei seiner Rundreise durch Bayern, aus Landeck kommende Kaiser Franz Josef I. von der Gemeinde Schönwies, der sich auch die Gemeinde Mils anschloß, und von der Geistlichkeit beider Gemeinden, vor einem errichteten Bogen feierlich begrüßt. Die Schulmädchen waren weiß gekleidet mit Kränzen auf dem Haupte. Seine Mayestät stieg aus dem Wagen, und nachdem er zuerst von Schulmädchen mit ganz kurzen Verslein und mit der Übergabe eines Straußes von einem Mädchen begrüßt worden war, verkehrte er eine kurze Zeit mit dem Herrn Kuraten, Abraham Linser, und der Gemeindevertretung und fuhr dann nach Imst weiter.“

Drei Jahre später - 20. September 1884 - war Kaiser Franz Josef I. nochmals zu Besuch. Mit einem Sonderzug von Innbruck nach Bludenz fahrend eröffnete er höchstpersönlich die Alrbergbahn.

Beitrag verfasst von:

OSR. Josef Fink - Chronist in Schönwies, im Juli 2011