

Heimatbund TÖGING

Beiträge zur Heimatgeschichte

JOSEF STEINBICHLER

Die Mühldorfer Maximiliansbrücke

Die unzähligen Verwüstungen der Mühldorfer Innbrücken sind ein Beispiel für die zerstörende Kraft der Naturgewalten, aber noch mehr ein Symbol der Kriegszerstörungen. Im Jahr 1809 war es wieder einmal soweit, dass die Mühldorfer Innbrücke zerstört wurde, diesmal von den Österreichern, die vor den verbündeten Bayern, Franzosen und Württembergern flüchteten. Die Brücke setzte man vorerst notdürftig in stand; vier Jahre später erbaute man etwa 30 Meter oberhalb die auf steinernen Pfeilern ruhende Wiebeking'sche Bogenbrücke, so benannt nach dem Chefingenieur Karl-Friedrich von Wiebeking (1762-1842). Doch so schön wie diese erste monumentale Brücke aussah, so schlecht war sie gebaut. Es kam sogar so weit, dass immer nur ein einzelner Wagen die Brücke passieren durfte.

Der Mühldorfer Magistrat tat sein Möglichstes, einen Neubau zu erreichen, doch es dauerte bis zum 12. Oktober 1851, dass eine neue Brücke feierlich eingeweiht werden konnte. Der Erbauer dieser Gatter- oder Fachwerkbrücke war der königliche Bauinspektor Karl Kärner (1804-1869). Natürlich sollte die neue Brücke auch einen repräsentativen Namen bekommen, weshalb man bei der bayerischen Regierung nachsuchte, sie auf den Namen des Königs, Maximilian II. taufen zu dürfen. Am Zugang zur Maximiliansbrücke von der Stadt her stellte man wieder, wie schon bei der Wiebeking'schen Brücke, den hl. Nepomuk und den hl. Florian auf. Sie waren beide ursprünglich nicht dafür bestimmt. Der heilige Nepomuk stand bis 1813 auf einer Zugbrücke beim ehemaligen Rentamt, dem heutigen Finanzamt, den Marktwächter von 1659 ernannte man kurzerhand zum hl. Florian.

Kaum war die neue Brücke vier Monate in Benutzung, kam von der Bauinspektion Rosenheim schon die erste Verordnung: Wenn die Bauern mit ihren Odelfässern auf die Felder fuhren, wurde die Brücke „von Odelfässer in schlechten Fässern auf eine sehr unangenehme und unanständige Weise verunreinigt“. Man ersuchte die „inseitige Behörde“, dafür zu sorgen, dass die Bauern ihre Jauche in gut verschlossenen Fässern über die Brücke führten. (Es ist heute kaum mehr vorstellbar, dass im Stadtbereich, also links des Inn, Bauernhöfe waren.)

Erst 15 Jahre nach Vollendung der Maximiliansbrücke dachte man an eine Beleuchtung; man kann sich vorstellen, dass nachts in der 120 Meter langen, überdachten Brücke eine Finsternis herrschte, die ängstliche Gemüter die Schritte beschleunigen ließ.

Die Maximiliansbrücke war der Stolz der Mühldorfer, denn allzu viele Erinnerungen verbanden sich mit diesem außergewöhnlichen Bauwerk. Bei Regenwetter konnte man sich unterstellen und die Bauern konnten bei einem plötzlichen Regenschauer schnell ihr Fuder Heu in die überdachte

Brücke fahren. Doch im Winter, wenn die Bauern mit ihren Schlittenfuhrwerken unterwegs waren, ärgerten sie sich jedes Mal an der Brücke, weil wegen der Überdachung kein Schnee auf der Fahrbahn lag.

Speziell den Buben hatte es die Brücke angetan, denn es war ihnen ein besonderes Vergnügen, durch den Brückenkasten zu kriechen, eine Mutprobe, die sich von einer Bubengeneration auf die andere vererbte. Hans Prähofer schildert in seinem Buch „Die Drachenschaukel“ seine Brückenerlebnisse.

Den Mühldorfern war es nicht vergönnt, das hundertjährige Bestehen ihrer geliebten Maximiliansbrücke zu feiern. Sechseinhalb Jahre vorher,

am 2. Mai 1945, sind die Amerikaner in Mühldorf einmarschiert. Die Stadt war wie leergefegt, Bürgermeister Hans Gollwitzer stand vor dem Rathaus, eine weiße Fahne in den Händen, um die Stadt den Besatzern zu übergeben. Zum Zeitpunkt der Übergabe flog mit einem ohrenbetäubenden Knall die Maximiliansbrücke in die Luft. Zurückflutende deutsche Soldaten wollten damit den Vormarsch der Amerikaner erschweren. Die wirr durcheinander liegenden und in sich verkeilten rotbraunen Balken und das herabhängende, aufgerissene Blechdach boten einen gespenstigen Anblick.

Das wievielte Mal im Laufe der Jahrhunderte wird es wohl an diesem zweiten Mai des Jahres 1945 gewesen sein, dass die Mühldorfer Brücke von Men-

schenhand zerstört wurde? Schon vor Beginn des Ersten Weltkrieges meinten verständige Leute, im aufgeklärten 20. Jahrhundert werde es keinen Krieg und keine Zerstörung mehr geben. Sie irrten sich gewaltig. Dieser zweite Mai wie auch die vergangenen Jahre zeigten deutlich, dass die Geschichte keine nachhaltigen Lehren zu vermitteln vermag. Und so standen die Mühldorfer Bürger wieder einmal vor den Trümmern ihrer Brücke und konnten nicht hinüber ans andere Ufer.

Ein städtischer Angestellter hatte in weiser Voraussicht schon vorher alles für eine Seilfähre vorbereitet; als Standort wählte man das Innufer beim Friedhof. Die amerikanischen Pioniere erbauten in knapp drei Wochen eine Notbrücke, die sechs Jahre lang schlecht und recht ihren Zweck erfüllte. Sie war nur einspurig befahrbar, so dass der Verkehr von Posten mit Winkerkelle geregelt werden musste.

Als 1945 die Maximiliansbrücke gesprengt wurde, flogen auch die beiden Brückenheiligen mit in die Luft. Der hl. Florian bekam, nachdem fehlende Teile ergänzt wurden, seine alte Funktion wieder und steht heute am Münchner Tor als Marktwächter. Der Nepomuk hat, nachdem sein Rumpferst 1953 aus dem Flussbett geborgen wurde, neben der neuen Brücke einen Platz gefunden.



Schon immer hat dieses architektonisch reizvolle und interessante Brückenbauwerk Zeichner, Maler und Fotografen zur Wiedergabe angeregt. Franz Neulingers Gemälde von 1961 zeigt in einer beschaulichen Szene die Maximiliansbrücke von der rechten Innseite