

# Beitrag zur neueren Geschichte der Isarbrücke in Freising

Von Josef Bogner

Einen Übergang über den Isarfluß erwähnt eine Freisinger Urkunde um das Jahr 1300, und 1318 den Kauf eines nahe der Moosach gelegenen Hauses, wobei der Name »Herbruck« gebraucht wird.<sup>1</sup> Anno 1390 verkauft ein Münchener Bürger seinen Anteil am Brückenzoll zu Freising an Bischof Berchtold um zehn Pfund Regensburger Pfennige.<sup>2</sup> In einem Reisebericht von 1562 erscheint der Isarfluß mit einer hölzernen Brücke unterhalb der Schloßmauern des Domberges<sup>3</sup> (vor 1890 bestanden die meisten Brücken, ausgenommen in großen Städten, aus Holzkonstruktionen).

Im Dreißigjährigen Krieg wurde die Freisinger Isarbrücke mehrmals demoliert, zuletzt 1648. Zu jener Zeit riskierten schwerbeladene Flöße wegen der niedrigen Brücken bei Rudlfing und Hummel und auch wegen der im Wasser befindlichen alten Holzstümpfe große Gefahren, weshalb der Pfleger zu Kranzberg angewiesen wurde, zuständige Leute zu verpflichten, die für sichere Durchfahrt der Flöße zu sorgen hatten.<sup>4</sup>

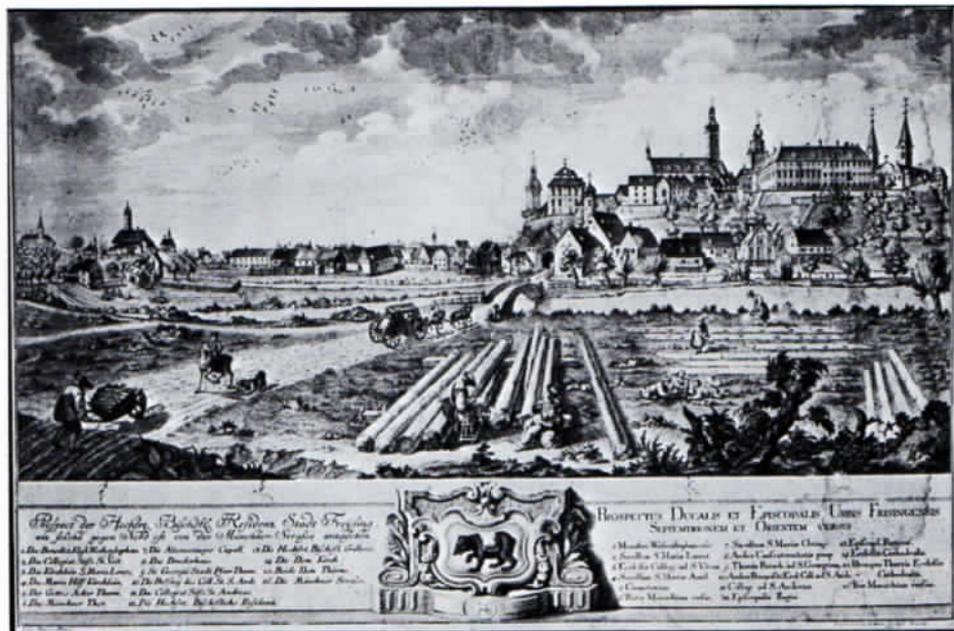
Aus einer späteren Flußkarte des Jahres 1858 ersieht man den Weg zur Isarhauptbrücke: Vom Freisinger Isartor in südlicher Richtung an der Schießstatt vorbei zum Übergang über die Moosach und anschließend zur Isar(haupt)brücke. Vom jenseitigen Ufer führte die Verkehrsstraße in östlicher Richtung nach Erding, nach Süden die Straße nach München.<sup>5</sup>

Im Spanischen Erbfolgekrieg wurde 1704 die alte, noch aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts stammende Isarholzbrücke niedergebrannt. Johannes Franziskus

Ecker von Kapfing (1647–1727), Bischof und des Heiligen Römischen Reiches Fürst von Freising bemerkte mit Schreiben vom 7. Februar 1705 an den kurfürstlichen Geheimen Rat: »Es ist Uns bekannt, auf was für eine schimpfliche und verderbliche Weise Uns die allhiege Isarbrücke durch die kurfürstliche Miliz abgebrannt und dergestalt vernichtet wurde, daß fast alle eichenen Jochstecken und Enzbäume [= Trag- und Stützbalken] zugrunde gerichtet wurden und nicht eintausend, sondern mehrere tausend Gulden aufgewendet werden müssen, um eine solche Brücke wieder in den vorigen Stand zu setzen.«

Entgegen dem Hilfeversprechen des Kriegsrates geschah trotz mehrfachen Erinnerns nichts, weshalb der Fürstbischof den Landesfürsten um Abgabe einer ergiebigen Anzahl tauglicher Eichen aus den unweit Freising liegenden Gehölzen oder Forsten bat und ihm (dem Bischof) mit der Scharwerk (Holzfuhren) an die Hand zu gehen.

Bereits im Juli 1704 bemühte sich der kurfürstliche Geheime Rat um das Anliegen des Fürstbischofes, ließ aber nun wissen, daß den im Rentamt Landshut gelegenen Gerichten kein Befehl gegeben werden könne, nachdem jetzt nicht mehr Seine Kurfürstliche Durchlaucht, sondern die kaiserliche Gewalt bestimme; der Fürstbischof möge sich an die Regierung in Landshut wenden. Unterdessen hatte sich bei der Isarbrücke viel Gries (Steinschutt) angesammelt, »das Wasser laufe mit ungemainer Gewalt auf die Stadt Freising zu«. Vorderhand



Johann Deyrer: Freising mit Domburg. Blick von der Münchner Straße. 18. Jahrhundert. Im Vordergrund Ganterplatz für die Flöße.

Foto: Dombibliothek Freising

behalf man sich mit dauernden Reparaturen und mit Auswechseln schadhafter Brückenteile.<sup>6</sup> Im Jahre 1717 unterrichtete die Kurfürstliche Hofkammer den Fürstbischof von der kurfürstlichen Absicht, die für Ungarn bestimmten Truppen einschließlich des Kurprinzen und des Herzogs Ferdinand samt Bagage und Pferden auf dem Wasser zu befördern. Zuvor mußten aber einige Brückenjoche und im Wasser stehende Holzstrünke entfernt werden.<sup>7</sup>

Freising erhielt 1722 von der kurfürstlichen Verwaltung etliche Eichenstämme, doch war mit bloßen Reparaturen auf die Dauer kein bleibender Erfolg zu erzielen. Endlich kam Ende September 1722 durch allerhöchste Anordnung – von der Hofkammer ausgehend, unter Einschaltung des Obersten Jägermeisteramtes und der Forstmeisterämter Dürnbuch und Neustadt – die Auslieferung von 100 Eichen für den neuen Brückenbau in Bewegung, doch verfloß bis zur Fällung und Lieferung



Isarübergang bei Freising im Jahre 1810. Ausschnitt aus dem Katasterblatt.

Foto: Bayer. Landes-Vermessungsamt, München

der Eichenbäume noch einige Zeit.<sup>8</sup> Hinsichtlich der für die geplante Brückenerhöhung notwendigen Scharwerksleistung (je Dorfschaft mit 10 fl 30 kr in Geld) baten Marzling, Ober- und Niederhummel um Erlaß des Scharwerkes und der Androhung militärischer Exekutive (im Nichtleistungsfall).<sup>9</sup>

Österreichische Truppen ruinierten 1744 die Isarbrücke erneut völlig. Für die Dauer des Wiederaufbaues hielt eine Notbrücke den Verkehr aufrecht. Am 14. November 1744 erteilte Kaiser Karl VII. (vorher Kurfürst Karl Albrecht von Bayern) der Münchener Flößerzunft den Befehl für die Armee vom Rheinland her große Artilleriemunition, Kanonenkugeln, Bomben und anderes Material nach Vilshofen (Ndby.) zu transportieren, wogegen die Floßleute wegen der an manchen Brücken aufgestauten Bäume und der alten Holzstrünke im Wasser auf die beträchtlichen Gefahren für schwere Fuhren hinwiesen.

Die kaiserliche Hofkammer erachtete den Erlaß eines Patentes für dringend erforderlich, das allen kaiserlichen Gerichten, Maut- und Zollämtern, Klöstern, Hofmarken, Städten und Märkten befiehlt, in Tag- und Nacharbeit die Wasserpassage sicher zu machen. 1745 meldete Brückenhauptmann *Paur* dem Landesherrn nach einer mit sämtlichen Floßmeistern durchgeführten Visitation der Brücken zwischen München und Plattling, daß unter allen die Isarbrücke zu Freising am gefährlichsten zu passieren sei, weil hier der Fluß nicht gerade, sondern schräg daherfließe. – Im übrigen konnte erst nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg der Aufbau einer neuen hölzernen Brücke fortgesetzt werden. Diese hölzerne Bogenbrücke war aber für Jahrzehnte eine Notlösung. Mit Rescript vom 16. September 1803 genehmigte Kurfürst Max IV. Joseph die Flußbegradigung durch die Freisinger Isarauen. Zur Förderung der Arbeiten an der Isarbrücke zu Freising schlug die Generalwasserbaudirektion die Erhebung einer doppelten Isarwährsteuer für die Besitzer von Gründen am Isarfluß vor. Nach Angabe der genannten Behörde gehe die Geschichte dieser Steuer bis auf das Jahr 1426 zurück.

Nach Meinung der Generalwasserbaudirektion vom Jahre 1804 sollten die Brückenbau- und Unterhaltskosten dem Freisinger Stadtmagistrat auferlegt werden, wogegen der Staat für die Wasserbauten aufkäme. Die Isarwährsteuer solle jährlich pro Tagwerk Wiese auf einen Gulden, pro Tagwerk Moosanger auf 20 Kreuzer angesetzt werden. Wegen der leidigen Kostenübernahme für Brückenbauten bestanden (wie auch anderswo) zwischen dem bayerischen Staat und der Stadt Freising gegensätzliche Auffassungen, was ein entsprechender Schriftwechsel beweist.<sup>10</sup>

Ein Gesuch des Freisinger Magistrates um Weiterverwendung des Bierpfennigs wurde abgewiesen, »weil jede Stadt die Wege, Stege und Brücken unterhalten muß und das Erträgnis des Bierpfennigs nicht einmal zum Unterhalt, wieviel weniger zur Herstellung der Isarbrücke reiche«. Der Kurfürst ordnete am 5. April 1805 – gegen Einziehung des Bierpfennigs und Anlegung eines Brückenzolles – die Übernahme der Kosten für die Moosach- und Isarbrücke durch den Staat an.

Baumeister *Heigl* informierte das Rentamt Freising im August 1806 über den täglich schlechter werdenden Bau-

zustand der Moosach- und Isarbrücke, die weder befahren noch durch Reiten passiert werden könne; die Brücke müsse durch eine neue, bessere ersetzt werden. Und im Oktober 1806 erklärte das Landgericht Freising dem Ministerialbüro für Wasser- und Brückenbauten: »Obwohl vom Landgericht und vom Rentamt Freising mehrmals über Baumängel berichtet wurde, erfolgte keine Verfügung. Mit der Stadt Freising bestünden wegen des eingezogenen Bierpfennigs noch immer Differenzen und solange die Frage der Kostenübernahme nicht entschieden sei, sollte man keine Hand an das Werk legen.« Auf Anfrage der Flußbauinspektion München bestätigte aber das Rentamt Freising, daß der Dompropsteihof und die alte Domkirche nebst den Kreuzgängen auf dem Residenzberg, ferner die St.-Veit-Kirche zur Demolierung bestimmt seien und ein Teil der dadurch gewonnenen Bausteine für die Herstellung der Brücken-Widerlager verwendet werden könnte. 1807 ordnete König Max Joseph I. von Bayern die Neuerbauung der »dermal äußerst schadhafte« Isarbrücke zu Freising in drei Bogen (je 110 Schuh breit) an. Bis aber die Geldmittel verfügbar und die technischen Fragen geklärt waren, dauerte es noch eine Weile<sup>11</sup> und abermals half eine Notbrücke aus. Bauinspektor Johann Nepomuk *Ott* von der Münchner Bauinspektion gab an, die bisherige Moosachbrücke habe drei Joche und eine Länge von 95 Schuh gehabt, die eigentliche Isarbrücke 15 Joche und eine Länge von 587 Schuh.

Am 24. September 1807 führte die kgl. Regierung den bayerischen Bieraufschlag wieder ein und forderte für die Zukunft eine straffere Eintreibung. Zum neuen Brückenbau stellte das Forstamt Freising aus den umliegenden Staatsforsten 406 Fichten- und Eichenstämme zur Verfügung. Schon am 1. Februar 1808 meldete Werkmeister *Heigl* die Freigabe der Moosach- und Isarbrücke für den öffentlichen Verkehr, wobei die Abtragung der alten Brücken ungesäumt vorangehe. Die Landesdirektion Bayern bezifferte die tatsächlichen Kosten für beide Brücken auf 10273 fl. – Nachdem das Rentamt Freising wegen eines Defizits die fälligen Löhne nicht auszahlte, kamen insbesondere die Tagelöhner in wirkliche Not. Schließlich sprang das Rentamt Passau für Freising ein.<sup>12</sup> Schon nach relativ kurzer Zeit machte sich an der neuen Isarbrücke eine Absenkung bemerkbar, weswegen Baumeister *Heigl* aufgrund »Abhauens von Schrauben« gerügt wurde. Über die technischen Ursachen entstand zwischen Generaldirektor des Wasser-, Straßen- und Brückenbaues von *Wiebeking* und den Baudirektoren *Huschberger* und *Pigenot* zuletzt ein erbitterter Streit. Von *Wiebeking* bemühte sogar die »Münchner Nationalzeitung« (Ausgabe vom 28. November 1808) und ruhte nicht, bis die beiden Baudirektoren nach auswärts versetzt wurden.<sup>13</sup>

Am 15. April 1809 verbrannten bayerische Truppen, »denen der Feind im Rücken stand«, die neue Freisinger Isarbrücke, weshalb Freising wieder in derselben Lage war, wie im Jahre 1704. Zur erneuten Wiedererrichtung dienten die Straßenbaugelder der Rentämter Starnberg, Weilheim, Tölz und Werdenfels; für den Notbrückenbau die Baumaterialiangelder der Rentämter Freising, Erding, Moosburg und Landshut.

Nach Wunsch der Generaldirektoren sollte die Einwoh-



Die Freisinger Isarbrücke  
um 1867.

Foto: Fotohaus Werkmeister, Freising

nerschaft Freising zum Scharwerken herangezogen werden, doch erklärte das dortige Landgericht, ohne allerhöchsten Befehl keinen Zwang ausüben zu können. Ein öffentlicher Aufruf zur Scharwerksleistung im »Freisinger Wochenblatt« brachte keinen Erfolg. Offensichtlich wollten sämtliche Pferdebesitzer solange kein Holz fahren, bis ihre alten ausstehenden beträchtlichen Forderungen bezahlt sind.

Ingenieur Aurelius Rief zeigte der Generaldirektion am 8. März 1810 die Befahrbarkeit der Isarnotbrücke an, deren Baukosten das Staatsärar übernommen hatte. Im Zusammenhang mit der Kostentragung stellte das Generalkommissariat des Isarkreises fest, daß das Brückenbauwesen bis 1772 der Stadt Freising, dann dem dortigen Hofbauamt, nach diesem dem Stadtmagistrat und zuletzt dem Freisinger Stadtsyndikat unterstand.<sup>14</sup>

Dem Wiederaufbau einer neuen ständigen Jochbrücke stellten sich die üblichen finanziellen Hindernisse entgegen.

Infolge Erschöpfung der ratifizierten Etatsumme des Rentamtes Freising ruhten vorerst die Arbeiten. Im ganzen gesehen nahmen die Brückenreparaturen und die wegen Hochwassereinbrüchen nötigen Ufersicherungs- und Dammschutzarbeiten kein Ende. Solche Einbrüche geschahen 1806 bei Oberhummel, 1810 bei Aschering, 1817 bei Freising und 1827 in der Volkmannsdorfer Au. In Freising's Umgebung traten 1824 und 1828 verheerende Hochwasserschäden auf und andere ereigneten sich (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) in den Jahren 1840, 1842, 1879, 1894, 1899 und 1905/06.<sup>15</sup>

Als Folge des schadhaften Brückenbelages brach ein vier-spänniges Gefährt durch und ein andermal ein Reitertrupp des in Freising kasernierten Ulanenregiments – glücklicherweise ohne ernste Schäden. Bauinspektor Johann Nepomuk Ott erhielt Anweisung, die Reparaturen an der Freisinger Isarbrücke baldmöglichst fertigzustellen.<sup>16</sup> Gleich der Isarbrücke war der Zustand der stei-



Die im Jahre 1945 zerstörte  
Freisinger Isarbrücke von 1894.

Foto: Fotohaus Werkmeister, Freising

nernen Moosachbrücke beklagenswert und auch hier wiederholte sich 1818 ein längeres Hin und Her um die Kostenübernahme. Etwa 1842 (!) war die Reparatur auf Staatskosten beendet.<sup>17</sup>

Das Landgericht Freising vertrat 1830 den Standpunkt, die Gerichtsuntertanen sollten künftig wieder die Unterhaltskosten für beide genannten Brücken übernehmen, wogegen sich der Stadtmagistrat heftig sträubte. Drei Jahre später regte er an, für die Dauer der Bauzeit den Verkehr über die neue Jochbrücke in Richtung Erding für dreieinhalb Monate zu unterbrechen.

Gemäß allerhöchstem Befehl vom 5. Februar 1835 wurde der Abbruch der alten Isarbogenbrücke zu Freising und der Bau einer neuen Jochbrücke noch in diesem Etatsjahr bewilligt. Demzufolge erschien in der Lokalpresse der Termin der öffentlichen Versteigerung an den besten Bieter. Laut Protokoll vom 7. März 1835 erhielt unter den anwesenden Zimmermeistern Johann Blüm mit einem Gebot von 5600 fl den Zuschlag.<sup>18</sup>

Im Jahre 1839 stellte das Bauamt Freising einen eigenen »Wöhrmeister« an, um die Isar »immer in ihren Schranken« zu halten, was das trotzdem auftretende Hochwasser nicht hinderte, einen Teil des linken Uferschutzdammes zu zerstören.

Die hölzerne Isarbrücke aus dem Ende der 1830er Jahre war nur bis zu einem Gewicht von 80 Zentnern belastbar und wurde 1866 umgebaut, damit Getreide-, Mehl- und Torfransporte passieren konnten.

Die Münchner Bauinspektion II wollte über das Landgericht Freising erreichen, daß nicht alle Bürger über die Isarhauptbrücke, sondern über die anderen Nebenbrücken im Schritt fahren oder reiten und Fuhrwerke nicht in drängender Anzahl, sondern die Brücke einzeln passieren, daß ferner das Publikum nicht auf der Brücke verweile oder sich in dichtem Gedränge postiere.<sup>19</sup>

Ein neuer Typ der künftig modernen Steinbrücke über die Isar entstand 1893 mit einem Kostenaufwand von 200000 Mark und wurde am 13. Oktober 1894 der Öffentlichkeit übergeben; eine 1912 vorgenommene Verlängerung gegen das südliche Ufer erforderte nochmals 104000 Mark. Diese Freisinger Isarbrücke bildete bis 1945 das Grundmodell.<sup>20</sup>

Wie so vieles, wurde auch die Freisinger Isarhauptbrücke vom Jahre 1894 noch kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges sinnlos zerstört. Am 29. April 1945, knapp vor dem Eintreffen der amerikanischen Truppen, sprengten Angehörige einer SS-Einheit die Brücke, wobei die zwei linken Flußöffnungen und der linke Brückenpfeiler total zerstört wurden.

Unter der Aufsicht des Straßen- und Flußbauamtes München begann 1946 unter wirtschaftlich schwierigsten Bedingungen der Wiederaufbau. Der Deutschen Bergwerk- und Hüttenbau GmbH in Traunstein oblag die Fertigung der Entwürfe und der Brückenverbreiterungspläne. Mit dem Brückenneubau betraute Freising die Firma Kunze & Co. Auch hier hielt für die Dauer des Neubaus (bis Mitte November 1947) eine hölzerne Notbrücke die Verkehrsverbindung aufrecht.<sup>21</sup>

Am 16. Januar 1949 – einem kalten, unfreundlichen Sonntag – feierten einige tausend Freisinger Bürger die Einweihung der noch 1948 fertig gewordenen und 150 Meter langen »Dreigelenks-Bogenbrücke«. Es wurde, wenn auch im kleineren Umfang, eine Art Volksfest.

#### Anmerkungen:

<sup>1</sup> Reg. Boica V/392.

<sup>2</sup> Ebenda X/268 f.

<sup>3</sup> OA 93 (1971) 32.

<sup>4</sup> BayHStA, OBB (Oberste Baubehörde) 1773.

<sup>5</sup> Ebenda Flußkarte 1094 v. 1858. – StA München, RA 1482/2.

<sup>6</sup> BayHStA, HL Freising 353.

<sup>7</sup> Ebenda Fasz. 392, Bd. 2.

<sup>8</sup> Ebenda Fasz. 645.

<sup>9</sup> Ebenda, wie Anm. 7.

<sup>10</sup> Ebenda, M Fin 18343/1.

<sup>11</sup> Ebenda, M Fin 18343/2.

<sup>12</sup> Ebenda, OBB 1962.

<sup>13</sup> Ebenda, wie Anm. 11.

<sup>14</sup> Ebenda, M Inn 56663.

<sup>15</sup> Ebenda, HL Fasz. 440. – StA München, RA 1333–1340.

<sup>16</sup> StA München, RA 1482/1.

<sup>17</sup> Ebenda, RA Fasz. 92 Nr. 1543.

<sup>18</sup> Ebenda, RA 1482/2.

<sup>19</sup> Ebenda, RA wie Anm. 18.

<sup>20</sup> StadtArch. Freising, Akte o. Sig., Neubau der Isarbrücke 1890 f.

<sup>21</sup> Ebenda, Akte o. Sig., Wiederaufbau der Isarbrücke 1945–1948. – Anton Wandinger: Freising 1945–1950, Neuer Verlag GmbH München 1950.

Anschrift des Verfassers:

Josef Bogner, Alfred-Schmidt-Straße 26, 8000 München 70



Die 1948 erbaute Freisinger Isarbrücke.

Foto: Stadtarchiv Freising