

HEINZ CÜPPERS

Eine römische Straßenbrücke über die Enns

Nach allgemeiner Auffassung wird der Verlauf der Limesstraße Linz–Lorch¹–Ennsdorf–Albing im Zuge der heutigen Bundesstraße, Alte Landstraße, Stadelgasse und Mauthausenerstraße bis zum nordöstlichen Fuß des Georgenberges angenommen. Von hier biegt sie nach Ostnordost ab und führt direkt nach Ennsdorf. Von Ennsdorf folgt die Limesstraße wieder dem Zuge der Bundesstraße in südöstlicher Richtung, während eine Abzweigung nach Albing führt.

Der Verlauf der Straße ist gesichert: 1. durch verschiedene Bodenaufschlüsse, die die Reste älterer Straßen erbrachten², 2. durch Gräberfelder und Einzelbestattungen, die entlang der Straße beobachtet wurden³.

Der im Zuge der Limesstraße zu erwartende Ennsübergang wird, wenngleich genauere Beobachtungen und Unterlagen fehlen, durch kurze Nachrichten bezeugt, wonach 'alte Brückenjoche rund 120 m bis 170 m von der Eisenbahnbrücke von links nach rechts stromaufwärts im Jahre 1812 und um 1900 im heutigen Ennsbette und auch im rechten Ufer angetroffen worden waren'⁴.

Das Legionslager Lauriacum liegt – mit einer kurzen Verbindungsstraße, die von der Porta decumana in südwestlicher Richtung verläuft – nördlich der beschriebenen Limesstraße zwischen Bleicherbach und Enns. Es ist zur Mündung der Enns in die Donau hin gerichtet. Die im Nordosten des Lagers durch die Porta praetoria führende Straße ist nur auf eine kurze Strecke außerhalb des Lagers festgestellt und sonst nie beobachtet worden⁵. Daß nun die Limesstraße als wichtigste Verbindung für Angriff und Verteidigung das Lager nicht berührt habe, ja sogar das Lager umging, ist sehr unwahrscheinlich und widerspricht den am Rheinlimes wie auch anderwärts gemachten Beobachtungen.

Wie aus verschiedenen Funden zu schließen ist, mußte auch aus dem Nordost-Tor des Lagers eine Straße geführt haben. In der oben beschriebenen Limesstraße hat man eine zweite, jüngere und veränderte Trasse zu erkennen.

Nordöstlich vom Lager liegt das Gräberfeld Steinpaß, weitere Gräber kamen an der westlichen und östlichen Seite des Bahnübergangs über die Westbahn und jenseits der Enns in Ennsdorf-Nord zutage (Bild 1)⁶.

¹ Zu Lauriacum vgl. RE XII 1, 1017. – R. Noll, Röm. Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns. RLiÖ 21, 1958, 46 ff. – Forschungen in Lauriacum zu Albing. RLiÖ 19, 1949, 7.

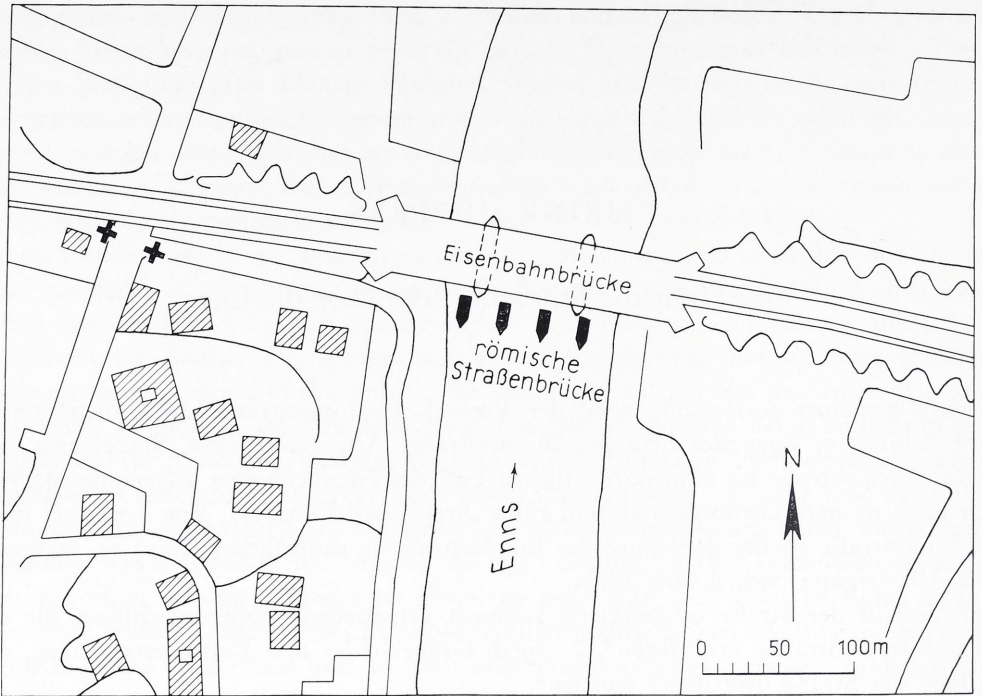
² RLiÖ 17, 1933, 117 ff.

³ RLiÖ 21, 1958, 48. – Forschungen in Lauriacum. A. Kloiber, Die Gräberfelder von Lauriacum, Ziegelfeld. Beilagenkarte.

⁴ RLiÖ 17, 1933, 104 Anm. 14.

⁵ RLiÖ 7, 1906, 39 ff.

⁶ Vgl. auch A. Kloiber, Die Gräberfelder von Lauriacum, Ziegelfeld. Kartenbeilage Nr. 21–23. 25.

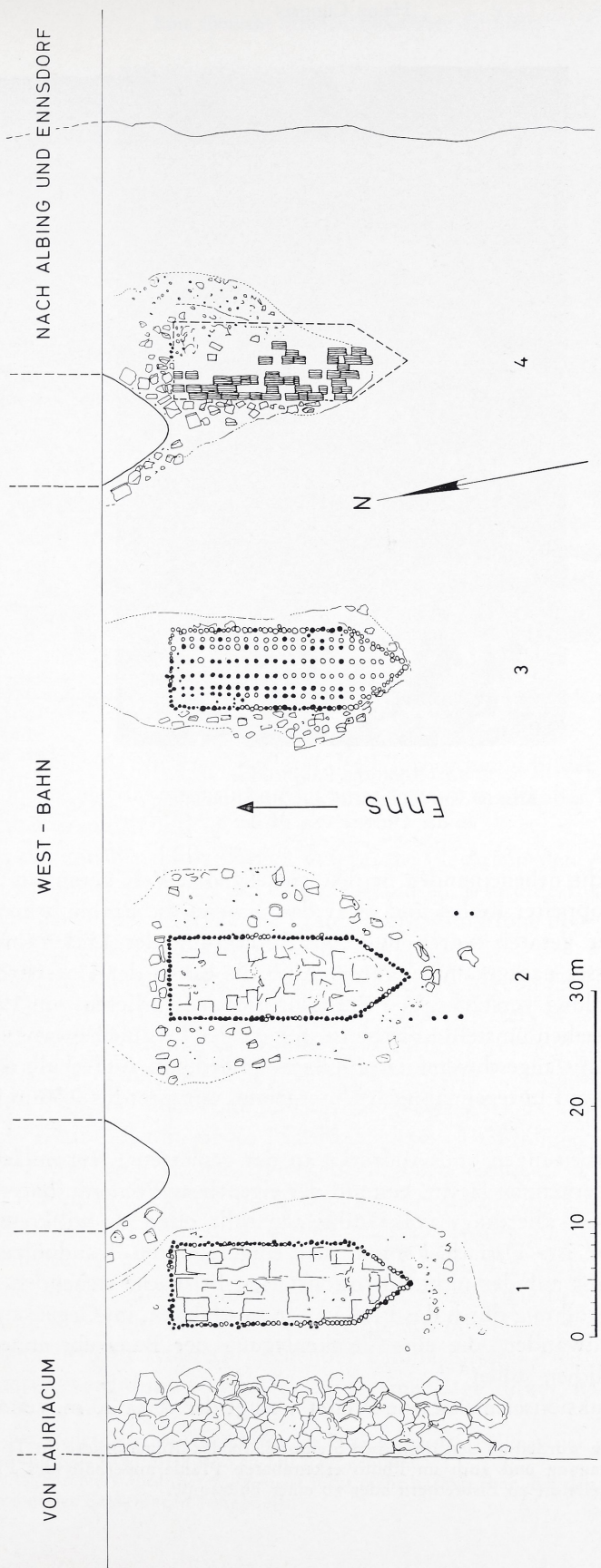


1 Lageskizze der Pfeilerreste der römischen Ennsbrücke südlich der Eisenbahnbrücke Enns-Ennsdorf. + Römische Grabstellen. – Maßstab 1 : 5000.

Durch eine zufällige Beobachtung können der wohl ältere Verlauf der Straße wie auch der zugehörige Flußübergang rekonstruiert werden. Da die lokale wie auch die zusammenfassende Fachliteratur diesen Übergang nicht erwähnen, sei es gestattet, den Befund hier vorzulegen⁷.

In der Verlängerung des schmalen Fahrweges, der vom Übergang über die Westbahn in östlicher Richtung zur Enns führt, stehen – etwa 6 m südlich der Eisenbahnbrücke – die Reste von vier Pfeilern im Flußbett, die zu einer Brückenkonstruktion gehören und durch die Art ihrer Bauweise als römische Brückenreste zu erkennen sind (Bild 1–2). Etwa 4–5 m östlich der modernen, aus großen Felsbrocken geschichteten Uferböschung und noch etwa 3 m westlich vom ersten Steinpfeiler der Eisenbahnbrücke, steht eine Holzpfähling, die eine Pfeilerfläche von $6,60 \text{ m} \times 15,50 + 4,60 \text{ m}$ (Achse Pfeilerspitze) einfaßt (Bild 3–5). Daß es sich um einen Pfeiler handelt, ergibt sich aus der im Photo erkennbaren Umrißlinie mit der stumpfen Seite nach Unterstrom, der Spitze nach Oberstrom (auf dem Bild durch die starke optische Verkürzung sehr stumpf gebildet). Die Pfähling besteht aus runden, nicht bearbeiteten Eichenpfählen, die bis zu 0,60 m Höhe über den Flußgrund vorstehen. Wo die Pfähle durch Geröll geschützt sind, haften an ihnen auch noch die Reste der Rinde.

⁷ RLiÖ 21, 1958, 49. – RLiÖ 17, 1933, 102 ff. und Anm. 14. – Anlässlich eines kurzen Besuches im Juni 1963 mit H. v. Petrikovits in Lauriacum, Enns und Albing ergab sich unvorhergesehen die Möglichkeit, die hier wiedergegebenen Photos und die genauen Maße von Pfeiler 1 und 2 aufzunehmen. Eine Untersuchung der Pfeiler 3 und 4 konnte wegen des schnell ansteigenden Wassers nicht erfolgen. Die Planauftragung Bild 2 wurde photomechanisch durchgeführt. Kleinere Maßabweichungen sind für die Abstände zwischen den einzelnen Pfeilern zu erwarten, da die Wasserverhältnisse ein Abstecken der Fluchten und die genaue Einnessung unmöglich machten. Der Plan wurde durch P. J. Tholen umgezeichnet.



2 Römische Ennsbrücke. Planauftragung der beobachteten Pfeilerfundamente mit 'Pfahlspundungen' und Pfahlrost (Umzeichnung nach photomechanischer Übertragung). - Maßstab 1 : 600.



3 Römische Ennsbrücke.
Ansicht von Süden auf die 'Pfahlspundung'
an der Ostseite von Pfeiler 1.

Die Pfähle sind dicht nebeneinander in den anstehenden Fels gerammt, stellenweise stehen sie auch in doppelter Reihe, und zwar dann, wenn die Pfähle beim Einrammen zu weit auseinander geraten waren und zur Abdichtung der Lücke ein Pfahl von kleinerem Durchmesser nachgerammt wurde. Auch die Ecken der Unterstromseite sind durch doppelte Pfählung verstärkt. Die Pfahldurchmesser variieren von 19 bis 30 cm. Die durch die Pfahlreihen umstellte Fläche ist, soweit der Fels uneben war, gleichmäßig geglättet und heute mit angeschwemmten Flußkieseln bedeckt. Außerhalb der Pfählung liegen die Flußkiesel auf unregelmäßigem Untergrund, mitunter bis 0,50 m über Innenfläche des Pfeilers.

Wie schwache Ausarbeitungen und Abdrücke an der geglätteten 'Innenfläche' und der Befund an Pfeiler 4 erkennen lassen, bestand der eigentliche Pfeileraufbau aus Quadermauerwerk, das heute allerdings vollständig abgerollt oder als willkommenes Baumaterial verschleppt ist. Danach kommt den eingerammten Rundhölzern nur die Funktion zu, die einst auf der nicht korrosionsfreien Felsfläche stehenden Steinpfeiler vor Aus- und Unterkolkung durch das Flußwasser zu schützen, im Gegensatz zu Fangedämmen und Spundwänden, die eine Trockenlegung der Baugrube innerhalb einer Wasserfläche ermöglichen sollen⁸.

Die gleichen Konstruktionselemente wie Pfeiler 1 zeigt der etwa 20 m weiter östlich im

⁸ Derartige Spundwände wurden an den römischen Steinpfeilern der 'Römerbrücke' in Trier beobachtet. Die in der Planauftragung und auch im Photo erkennbaren Pfähle außerhalb des Pfeilers 2 nach Oberstrom gehören vielleicht zu Eisbrechern oder zu einer Baurampe.



4 Römische Ennsbrücke. Pfeiler 1.

Ansicht von Süden auf die 'Pfahlspondung'. Im Vordergrund Pfahlreste an der Pfeilerspitze.

Fluß liegende Pfeiler 2. Noch im Vorland der Uferböschung, bildet der anstehende Fels die Begrenzung gegen die eigentliche Flußrinne und war offenbar bei niedrigem Wasserstand nicht überspült (Bild 6).

Auch hier ist die von den Holzpfeilern umgrenzte Fläche, in den Abmessungen ebenso groß wie bei Pfeiler 1, geglättet, um eine gleichmäßige Bausohle für den Steinpfeiler zu gewinnen. Wie bei Pfeiler 1 stehen die Pfähle bis 0,50 m Höhe über den Grund vor und schützen noch heute die Pfeilerfläche vor Auskolkung.

Ganz anders ist die Fundamentgründung des Pfeilers 3 gebildet (Bild 7), der weitere 20 m nach Osten in Mitte des heutigen Flusses und der stets Wasser führenden Flußrinne steht. Um die Errichtung des Pfeilerfundaments zu ermöglichen, verzichtete man darauf – sei es aus Mangel an Zeit oder an Erfahrung –, Fangedämme oder Spundwände zu errichten, um die Fundamentgrube dieses Pfeilers trockenlegen und zu glätten. Man behalf sich mit einem Pfahlrost, dessen Pfahlreihen in Stromrichtung in einem Abstand von etwa 1,20 m (westl. Pfeilerbegrenzung dicht gerammter Pfähle), 0,60 m (westl. Doppelreihe), 1,10 m, 1,10 m, 1,10 m, 0,60 m (östl. Doppelreihe), 1,10 m (östl. Pfeilerbegrenzung) zueinander stehen, während in der Süd-Nord-Richtung (Verlauf und Breite der Straße) Abstände von etwa 1,10 m die Norm sind. Die Pfeilerbegrenzungen aus dicht nebeneinander gerammten Pfählen (wie bei den übrigen Pfeilern 1, 2, 4) sind an der West- und Nordseite (Unterstromseite) noch vollständig erhalten. Auf diesen soliden Rost senkrecht stehender Pfähle, dessen Zwischenräume mit Stein und Tonmaterial verdichtet wurden⁹, wurde eine Lage dicker Balken verlegt¹⁰, die,

⁹ Bei dem Pfahlrost der älteren Holzbrücke in Trier wird das Füllmaterial zwischen den einzelnen Pfählen aus dicht gepackten Steinbrocken mit Ton gebildet.

¹⁰ Diese Balkenlage ist verständlicherweise meist nicht mehr nachweisbar. Bei den Baggerarbeiten in Trier wurden Reste dieser Balkenlagen festgestellt.



5 Pfeiler 1.



6 Pfeiler 2.

Römische Ennsbrücke.
Aufsicht von der Eisenbahnbrücke.

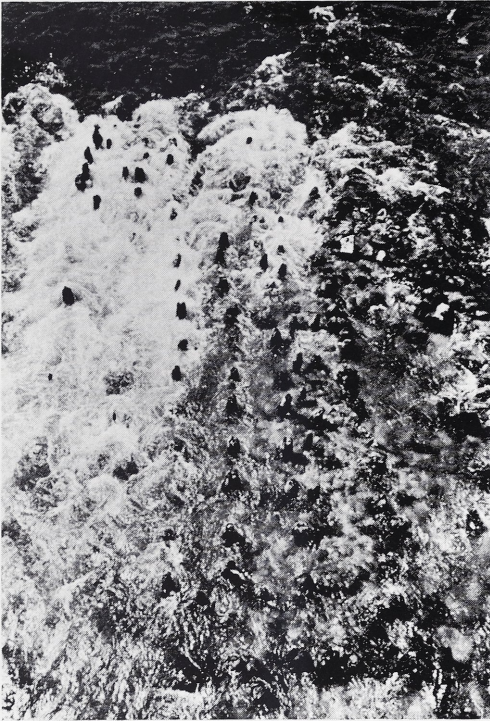
schon über Oberkante des normalen Wasserspiegels gelegen, mit dem Pfahlrost durch Nägel und Dübel verbunden war. Auf dieses Fundament, das nur in extrem trockenen und langanhaltenden Sommern die Gefahr statischer Veränderungen in sich barg, wurde das Quadermauerwerk des Pfeileraufbaus geschichtet.

Ein 4. Pfeiler, der allerdings schon wieder wie Pfeiler 1 und 2 auf der etwas höher und jenseits der Flußrinne gelegenen östlichen Uferzone errichtet wurde, befindet sich dicht östlich neben und vor dem 2. Pfeiler der Eisenbahnbrücke (Bild 8). Dieser Pfeiler entspricht in seiner Ausführung den Pfeilern 1 und 2, hat jedoch, da er offenbar bei niedrigem Wasserstand nicht so leicht erreicht werden konnte, noch die untere Quaderlage des Pfeilerfundaments bewahrt (Bild 8). Sowohl an der Westseite wie auch in Pfeilermitte, liegen langrechteckige Läuferquader, die – bei unterschiedlicher Länge – etwa 0,60 m breit sind¹¹.

Der aus den hier mitgeteilten Beobachtungen erkennbare Aufbau der Brückenpfeiler macht es wahrscheinlich, daß die Fahrbahn, die eigentliche Straße, von einem hölzernen Sprengwerk getragen wurde. Eine Steinwölbung ist bei einem Pfeilerabstand von etwa 20 m und einer Pfeilerbreite von nur 6,60 m ausgeschlossen.

Die wenigstens zur photographischen Aufnahme günstigen Verhältnisse boten die Mög-

¹¹ Da der Pfeiler beidseitig durch tiefere Wasserrinnen unerreichbar war, konnten genaue Maße nicht ermittelt werden.



7 Pfeiler 3. Pfahlrostfundament.



8 Pfeiler 4. Fundamentquaderlage mit Resten der 'Pfahlpundung'. Im Vordergrund rechts moderne Quaderanschüttung.

Römische Ennsbrücke.
Aufsicht von der Eisenbahnbrücke.

lichkeit, diese Bestandsaufnahme zu geben¹². Im Gegensatz zu Brückenbauten in südlichen Ländern weist die Ennsbrücke jene Besonderheiten auf, die größeren Brückenbauten im Norden des Römerreiches gemeinsam sind. In der Verbindung der Pionierbauweise des Holzrostes mit der soliden und dauerhaften Konstruktion der Steinpfeiler stellen die selten gut erhaltenen Reste der Ennsbrücke ein wichtiges Zeugnis für die Kenntnis der antiken Brückenbaukunst dar. Außer den Brücken von Köln, Koblenz und Mainz, deren Pfeilergründungen mehr oder weniger stark zerstört waren und über deren Aufgehendes fast nichts bekannt ist, wurden in Palzem-Stadtbredimus (Obermosel) und in Trier 1963, anlässlich der fortschreitenden Arbeiten an der Moselkanalisierung, die Reste älterer Holzbrücken in vergleichsweise gutem Erhaltungszustand freigelegt und aufgenommen. Die zahlreichen römischen Straßenbrücken wurden oft unter Beibehaltung der Straßenfluchten im Mittelalter erneuert, eingewölbt und überbaut, noch öfter aber im Laufe der letzten hundert Jahre bei Flußregulierungen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen unbeobachtet zerstört. Daher hat die Ennsbrücke in ihrem jetzigen, zwar für den Besucher kaum erkennbaren Erhaltungszustand den Rang eines wertvollen technischen Großbaues, den zu schützen günstige Wasserhältnisse übernommen haben.

¹² Die abgebildeten Übersichtsaufnahmen und Detailansichten wurden mit einer Kleinbildkamera aufgenommen. Bild 5-8 wurden von der Eisenbahnbrücke her aus etwa 15 m Höhe aufgenommen.

Wenn auch die Brückenköpfe dieses Flußübergangs hier nicht nachgewiesen werden können, und die Frage, ob weitere Brückenpfeiler unter den modernen Uferdämmen liegen, nicht beantwortet werden kann, so ergibt sich aus Richtung und Länge der einzelnen Pfeiler, daß fast parallel zur heutigen Eisenbahnbrücke eine Römerstraße von etwa 12–15 m Breite verlief, die eine direkte Verbindung zwischen dem Lager Albing und dem älteren, später überbauten Lager Lauriacum, westlich der Enns, hergestellt hat. Die geforderte ältere Limesstraße wird wahrscheinlich zunächst in nordöstlicher Richtung das Lager Lauriacum verlassen haben und erreichte etwa im Verlauf der Westbahn und deren Dammaufschüttung in östlicher Richtung die Enns. Wenige Meter südlich der Eisenbahnbrücke führte sie über die Enns nach Ennsdorf-Nord, von wo aus sie dem Zug der Straße nach Albing oder der Bundesstraße folgt.

Dieser Verbindungsweg, die ältere Limesstraße, erklärt auch die sonst unverständliche Lage und Ausrichtung des Lagers von Lauriacum und der Zivilsiedlung.

Nach Auflassung des Lagers Albing oder aber durch Zerstörung der Brücke bedingt, wurde der Ennsübergang später weiter nach Süden in die Nähe des Georgenberges verlegt.