

Brücken über die Mosel (Teil-1)

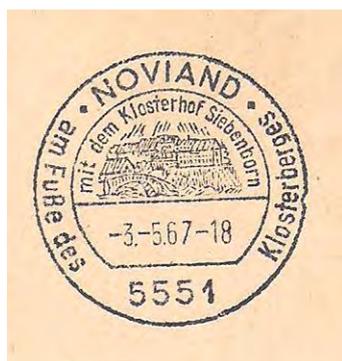
Reinhard Velten,

2. Vorsitzender der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.

Es gibt mehrere Publikationen über die Brücken an der Mosel. Auf den folgenden Seiten wird versucht die Geschichte einzelner Brücken zu beschreiben und auch einen Blick auf die Gegenwart und die Zukunft zu richten. Belege aus der Philatelie, Ansichtskarten, alte Fotos und neuere eigene Aufnahmen illustrieren das Thema.

Inhaltsübersicht

Die Mosel	02 - 03
Die Balduinbrücke	03 - 05
Eisenbahnstrecke Koblenz-Trier	5
Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel	5
Die Moseltalbrücke	6
Die erste feste Verbindung zwischen Treis-Karden	7
Cochem	08 - 09
Alf-Bullay und Zell	10
Hangviadukt Pünderich	11
Die Moseltalbahn	12
Die Moselkanalisierung	12
Traben-Trarbach	13
Kinheim, Löslich, Zeltingen	14
Die neue Hochmoselbrücke	15
Die Hängebrücke in Wehlen	16
Bernkastel-Kues	17
Piesport	18
Trittenheim	19
Schweich	20
Thörnich und Quint	21
Trier	22 - 23
Bruttig-Fankel	24
Brückenliste	25
Zusammenfassung	26



Hier ist keine Moselbrücke zu sehen dafür eine kleine
Steinbogenbrücke
über die Lieser in Noviant kurz bevor diese in die Mosel
mündet.

Die Mosel

Die Mosel ist mit 544 Kilometern der längste Nebenfluss des Rheins. Sie entspringt am Col de Bussang, in den französischen Vogesen. Nach 278 Kilometer durch Frankreich trifft sie im Dreiländereck, bei Schengen, auf Luxemburg und Deutschland. Auf 36 Kilometern bildet sie die natürliche Grenze zwischen diesen beiden Ländern. Die alte Römerstadt Trier ist die erste wichtige Station auf deutschem Boden. Ab hier trennt die Mosel Eifel und Hunsrück voneinander, bis sie in Koblenz in den Rhein mündet.

Die Mosel gilt als eine der abwechslungsreichsten und schönsten Flussregionen in Mitteleuropa. Von Frankreich bis Trier reicht die Obermosel. Von Trier bis etwa Briedel spricht man von der Mittelmosel und von dort bis zur Mündung nennt man sie Untermosel; heute auch gerne *Terrassenmosel* genannt.

Als die Römer, unter Cäsar, in den gallischen Kriegen immer weiter vorrückten, besetzten sie auch die Moselregion. Trier wurde im Jahre 16 vor Chr. von Kaiser Augustus als „*Augusta Treverorum*“ gegründet. Trier gilt damit als älteste Stadt auf deutschem Boden. Zahlreiche Bauwerke wie z.B. die Porta Nigra, die Kaiserthermen und die Römerbrücke sind Zeugen dieser Zeit.

DR Nr. 736



Die Römer betrieben rege Landwirtschaft und vor allem intensiven Weinbau. Entlang der Mosel hinterließen sie viele Spuren. Als einer der wichtigsten archäologischen Hinweise gilt das Neumagener Weinschiff. Als Meister der Baukunst errichteten die Römer natürlich auch Brücken. Eine dieser Brücken ist in Trier, in wesentlichen Teilen, noch erhalten.



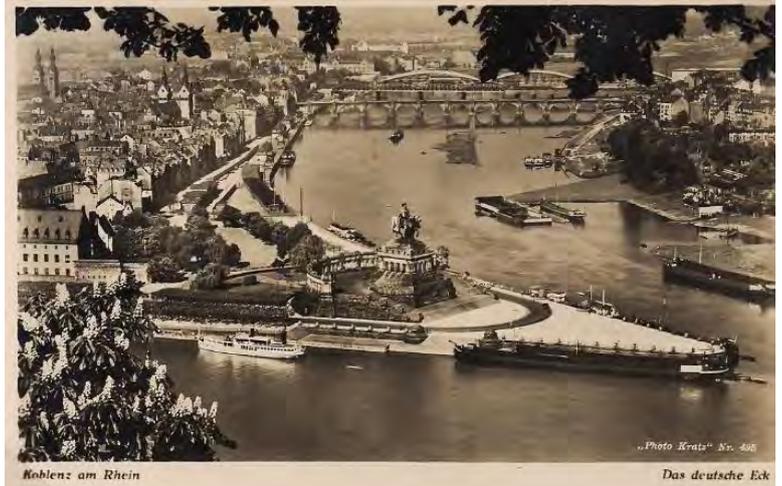
Burg Eltz an der Mosel aus der Dauerreihe Burgen und Schlösser (Nr. 915)

Die Mosellandschaft ist geprägt durch die Höhenzüge von Eifel und Hunsrück, durch Burgen und Klöster, durch enge Täler und steile Hänge. Mäanderartig windet sich die Mosel durch die Landschaft und bildet zahlreiche enge Schleifen. Der Weinbau ist allgegenwärtig. Liebliche Orte schlängeln sich zwischen der Mosel und den Weinbergen. Weltbekannte Weinlagen reihen sich aneinander. Winzer, Weinkeller und Wein-feste locken jährlich viele Besucher in Orte wie Berncastel-Kues, Traben-Trarbach, Cochem und viele andere.

Auch Koblenz gehört zu den ältesten Städten in Deutschland und blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück. Die Römer bauten erste Brücken über Rhein und Mosel. Wahrzeichen von Koblenz ist das Deutsche Eck, am Zusammenfluss von Mosel und Rhein.

Erste Brücke über die Mosel ist die Balduinbrücke, es folgt die Moseleisenbahnbrücke der Rheinstrecke, die 1858 gebaut wurde, danach die Europabrücke und die Kurt-Schumacher-Brücke.

Die Staustufe Koblenz ist die letzte vor der Mündung in den Rhein und die älteste Anlage im Zuge der Moselkanalisierung. Sie wurde 1951 fertig gestellt. Sie ist mit einem Walzenwehr, zwei Schleusen für Großschiffe, einer Bootschleuse, einem Wasserkraftwerk und einer Fischtreppe ausgestattet. Über die gesamte Anlage führt ein Stahlsteg für Fußgänger.



Bund Nr. 1583

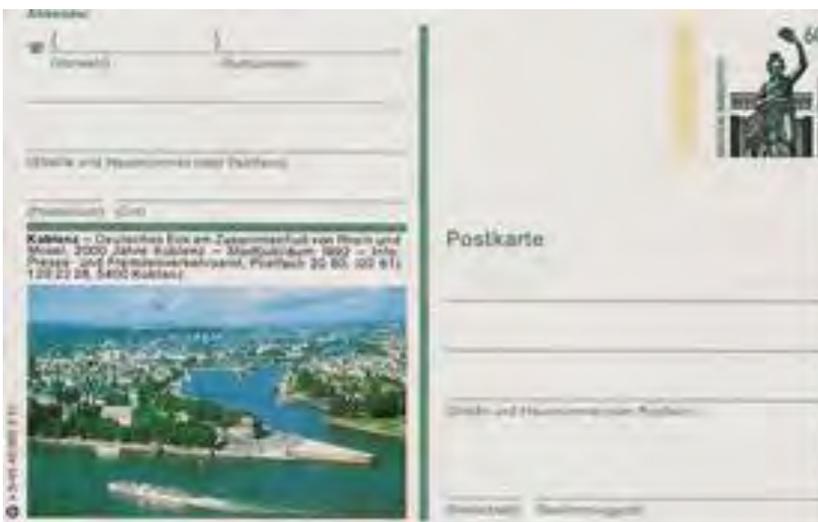
Die Sondermarke „2000 Jahre Koblenz“ gehört zu den bei Sammlern bekanntesten Marken der BRD, da ein ganz kleiner Teil der Auflage ohne Fluoreszenz gedruckt wurde. Im Vordergrund das Deutsche Eck, im Hintergrund die Stadtsilhouette mit der Balduinbrücke

Wesentlichen Einfluss auf die Brückenbauten der neueren Zeit, hatten neben den technischen Möglichkeiten, der Eisenbahnbau ab 1850, der Ausbau für die Großschifffahrt ab 1958, der Ausbau des Autobahnnetzes in den 1970er Jahren und das stetig steigende Verkehrsaufkommen.

Die Kilometrierung der Mosel erfolgt fluss-aufwärts. Unsere Betrachtungen auf die Brücken beginnen deshalb kurz hinter der Mündung.

Die Balduinbrücke

gehört zu den ältesten Brücken in unserem Land. benannt ist sie nach ihrem Erbauer, Erzbischof Balduin von Luxemburg (1285-1354); eine Steinfigur erinnert an den Kurfürsten.



Mit dem Bau wurde 1343 begonnen. Nach 86-jähriger Bauzeit wurden die Arbeiten mit dem letzten Torbogen 1429 beendet. Die 14 Bögen der Brücke auf 13 Pfeilern bestanden aus Grauwacke und Basaltlava.



Im Laufe der Jahrhunderte wurde das Bauwerk oft verändert. Am 7. März 1945 wurden drei Bögen auf Koblenzer Seite beim Rückzug deutscher Truppen gesprengt. Beim Wiederaufbau 1949 wurden die neuen Gewölbe, aus Stahlbeton mit Natursteinverblendungen, ausgeführt. Im Zuge der Kanalisierung der Mosel wurden 6 historische Gewölbe abgebrochen und für die Schifffahrt durch eine 96 m lange Spannbeton-Rahmenkonstruktion ersetzt. Nach langer Bauzeit wurde 1975 die umgebaute und restaurierte Brücke vollendet. Die Fußgängerstege aus preußischer Zeit wurden wieder entfernt und die historischen steinernen Brüstungsmauern wieder hergestellt.



Balduinbrücke mit Festung Ehrenbreitstein



Bundesposthalter-Konferenz



Etappenziel Prinz Heinrich-Flug 1913

Heute überspannt die Balduinbrücke auf einer Länge von 246 m mit 6 Gewölben auf der Altstädter Seite, 3 Gewölben auf der Lützeler Seite und der Spannbetonbrücke die Mosel. Mit Nord- und Südrampe beträgt die Gesamtlänge des Brückenzuges 475 Meter.

Am 12. Februar 2013 wurde mit umfangreichen Sanierungsarbeiten begonnen. Umwelteinflüsse und Dauerbelastung haben deutliche Spuren hinterlassen.



15. 6. 2013 - 50 Jahre Städtepartnerschaft
Links die Loire-Brücke von Nevers und rechts die Balduinbrücke



Statue des Erbauers Balduin von Luxemburg auf der Brückenmitte



Die Balduinbrücke hat für die Stadt Koblenz große Bedeutung. Nicht überraschend also, dass es zahlreiche philatelistische Belege gibt. Der Verein für Briefmarkenkunde Koblenz ist auch bei diesem Thema sehr engagiert.

Viel mehr Informationen über die Balduinbrücke sind dem Buch „Steinbrücken in Deutschland“ vom Beton-Verlag und in vielen anderen Ausgaben über Koblenz zu entnehmen.

Auf dieser Abbildung ist die Brücke noch nicht für die Großschifffahrt umgebaut

Über Jahrhunderte hinweg waren die Brücken in Trier und Koblenz die einzigen festen Übergänge. Landwirte und Winzer nutzten Boote und Fähren um die jeweils andere Uferseite zu erreichen. Die sehr unterschiedlichen Wasserstände erschwerten, in vielen Zeiten, einen gefahrlosen Übergang. Die Entwicklung der Eisenbahn brachte einen Umschwung.

Gleich neben der Balduinbrücke wurde 1858 eine Eisenbahnbrücke gebaut. Diese diente dem Zugverkehr auf der Rheinstrecke. Heute nennt man sie Moseleisenbahnbrücke.

Der Bau der Eisenbahnstrecke von Koblenz nach Trier,

in den Jahren 1874 bis 1879, führte zum Bau von fünf Eisenbahnbrücken. Die Strecke war Teil der Verbindung Berlin – Metz, welche aus starken wirtschaftlichen und militärstrategischen Gründen gebaut wurde.

Kurz nach Koblenz führt die Strecke mit der **Gülser Eisenbahnbrücke** (1878) erstmals über die Mosel. Die Brücke überspannt mit drei Bögen, in einer Länge von 226 Metern die Mosel.

Von hier bis Cochem verläuft die Strecke ca. 55 km auf der linken Moselseite. Bei Cochem beginnen die ersten engeren Moselschleifen. Von Cochem bis Ediger-Eller verkürzt der *Kaiser-Wilhelm-Tunnel* den Weg der Eisenbahn um ca. 23 Kilometer durch den *Cochemer Krampen*. Gleich hinter dem Tunnel quert die Strecke mit der Eisenbahnbrücke Ediger-Eller (1877) wieder den Fluss.

Auf der rechten Moselseite folgt ein weiterer Tunnel bevor in Bullay (1878) wieder auf die linke Moselseite gewechselt wird. Von hier aus führt die Strecke durch die Eifel und erreicht in Schweich wieder die Mosel. Es folgen die Eisenbahnbrücken Trier-Pfalzel (1878) und Konz (1861).



Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel,



zwischen Cochem und Ediger-Eller ist der wohl bekannteste Kunstbau der Moselbahnstrecke. Er ist 4205 Meter lang und war bis 1985 der längste Eisenbahntunnel in Deutschland. Erbaut wurde er in den Jahren 1874 bis 1877. Das nördliche Portal liegt im Stadtgebiet von Cochem. Das südliche Ende liegt im Ellerbachtal.

Die Belüftung des Tunnels stellt an die Ingenieure immer größere Anforderungen. Auch sind umfangreiche Sanierungen in der Tunnelröhre von Nöten. Deshalb wurde Anfang 2010 mit dem Bau einer zweiten parallelen 4242 Meter langen Tunnelröhre begonnen. Diese soll 2016 fertig gestellt werden. Danach wird die alte Röhre generalsaniert.

Mehr Informationen:

„Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel“, Udo Kandler,
Eisenbahnjournal 08/1991 und “100 Jahre Cochemer
Tunnel“, Hansjürgen Wenzel, Eisenbahnkurier, Heft 05/1979

Die Moseltalbrücke

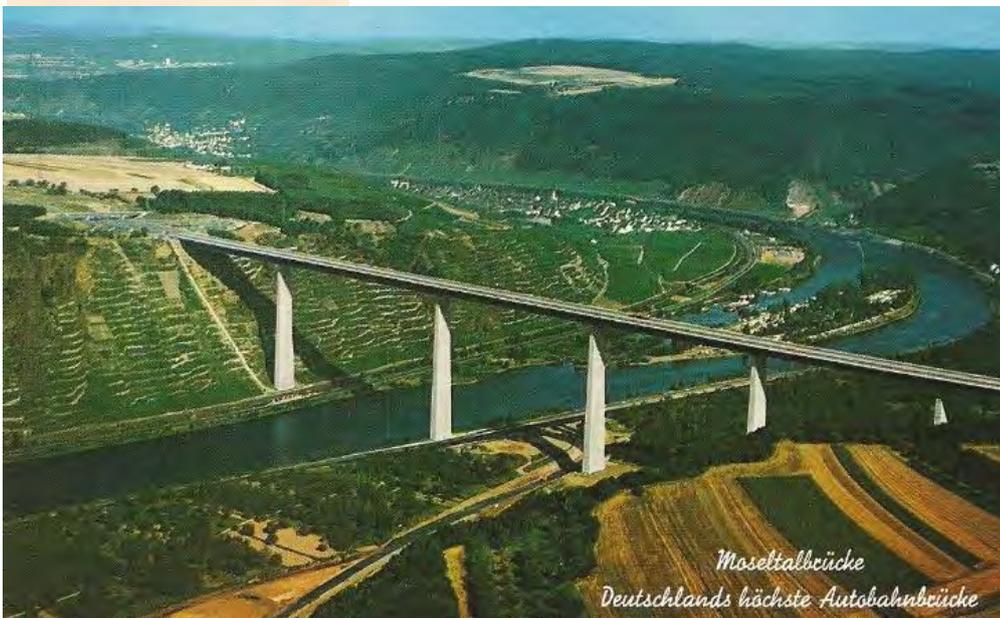
der A 61 ist die höchste und größte Brücke an der Mosel und gehört seit ihrer Verkehrsfreigabe im Dezember 1972 zu den höchsten europäischen Brücken.

Sie überquert die Mosel und das Moseltal zwischen den Orten Winningen und Dieblich und führt die Autobahn A 61 von der Eifel in den Hunsrück.

Auf fünf schlanken Pfeilern ruht der Stahlhohlkasten. Die Gesamtlänge beträgt rund 1000 Meter, die Höhe über dem Wasserspiegel der Mosel beträgt 136 Meter. Baubeginn war im März 1969, die Fertigstellung im Dezember 1972. Stützweiten: 110 – 134 – 146 – 170 – 218 – 147 m; Länge des Überbaus: 935 m.

Für Durchreisende ist ein kurzer Halt auf dem nördlichen Rastplatz empfehlenswert. Eine Aussichtsplattform ermöglicht einen tollen Blick in das Moseltal und auf die Brücke.

Literaturhinweis: Bundesautobahn Krefeld-Ludwigshafen, Bundesanstalt für Straßenwesen.

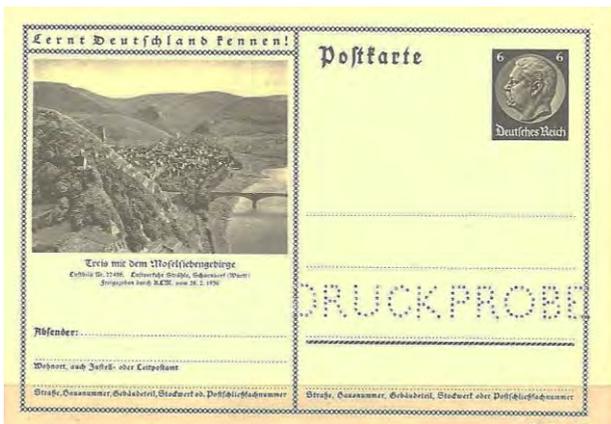


Nach der Autobahnbrücke folgen die Moselgoldbrücke in Kobern-Gondorf und die Brücke zwischen Alken und Löff.

Die erste feste Verbindung zwischen Treis und Karden

wurde 1925 errichtet – sie wurde aber nur 20 Jahre alt. Durch deutsche Soldaten wurde die Brücke im März 1945 zerstört. Zahlreiche Bombenangriffe hatte sie überstanden.

Mit dem Wiederaufbau wurde Anfang Juli 1946 begonnen. Wie bei vielen Brückenbauten in dieser Zeit gab es viele Schwierigkeiten. Trümmer der alten Brücke waren nicht vollständig geräumt. Rheinkies war zu grob, aber Moselkies war noch nicht verfügbar. Die Arbeitsleistung von 150 abgestellten deutschen Kriegsgefangenen war gering. Gerät und Material standen nicht immer bei Bedarf zur Verfügung. Eine Behelfsbrücke, aus Holz und Stahlprofilen, ca. 100 m oberhalb der Baustelle, wurde von einem Hochwasser zerstört.



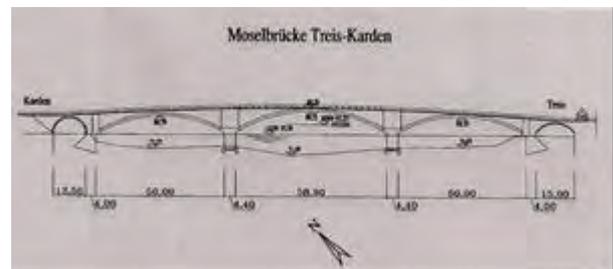
BPK 236

Die Nr. 37-102-1-B6 und 37-95-1-B9 sind bildgleich



Statt Dreigelenkbögen wurden massive Gewölbe errichtet, da geeignetes Fachpersonal fehlte. Ende September 1946 beschädigte ein Sturm, Teile des Lehrgerüsts. Bis Mitte November gelang es die Bögen fertig zu stellen. Im Dezember wurde eine Bailey-Brücke eingebaut, die das Passieren der Brücke ermöglichte.

Die Wintermonate ließen einen zügigen Baufortschritt nicht zu. Im April 1947 wurde die Bailey-Brücke wieder entfernt und bis Mitte Mai die Fahrbahnplatte betoniert. Im August 1947 rollte dann wieder der Verkehr. Die offizielle Übergabe erfolgte am 19. April 1948, nachdem auch ein provisorisches Holzgeländer durch ein Stahlgeländer ersetzt worden war.



Von Passanten der Brücke wurde ein Brückengeld erhoben: 1 Groschen pro Person und Übergang.



Die Stahlbetonbrücke hat eine Länge von 195,10 Metern. Feldweiten: 12,50 – 50,00 – 58,90 – 50,00 – 15,00 Meter.

Der Ausbau der B 416 führte zu leichten Veränderungen an der Brücke z. B. zum Versetzen des Treppenaufgangs für Fußgänger.

Cochem

Ist heute Kreisstadt des Landkreises Cochem-Zell.

Die weithin sichtbare Reichsburg über der Stadt wurde erstmals 1130 erwähnt. 1151 zur Reichsburg erklärt und 1689 zerstört. Ein Berliner Kaufmann erwarb sie 1868 und baute auf den Ruinen eine Burg im neugotischen Stil.



Stadtansicht von Cochem auf der Nr. 649. Sonderstempel zur 350-Jahrfeier des Postamtes Cochem am 21. Sept. 1970.

Die Burg, der historische Stadtkern und die Moselpromenade locken ganzjährig tausende Besucher an. Viele von ihnen wandern auch über die Moselbrücke und genießen den tollen Ausblick auf die Stadt.



Eigene Aufnahme von der Burg mit der Nordbrücke im Hintergrund.

Die Moselbrücke wurde am 23. Januar 1927 eingeweiht und „Skagerrak-Brücke“ genannt. Die dreibogige Brücke ist aus Stahlbeton und wurde mit Naturstein verkleidet. Die Bogenweiten betragen 2 x 48,80 m und 1 x 64,20 m. Am 24. 12. 1944 wurde sie bei einem Bombenangriff zerstört. Bis zur Übergabe der wiederhergestellten Brücke, am 28. Sept. 1949, ermöglichte eine Behelfsbrücke den Übergang.



5590 Cochem
4 x MOSEL-URLAUB: Wein – Wald – Romantik – Thermen
Prosp.: Verkehrsamt, Endertplatz, Tel.: (0 26 71) 39 71

179
(Absender) Dr. Dittorf Sasse
Seligenstädter Str. 46
(Postfach oder Postfachnummer) 0656 Weiskirchen
- Tel. 06106-5118
(Postleitzahl) (Ort)



G 12/189 1.79

Es gibt auch die BPK x 2/28 2.93 (80 Pf) hier ist ein Bogen der Brücke auf der Conder Seite zu sehen.

Die 1993 errichtete Nordbrücke diente auch dazu den Durchgangsverkehr von der alten Brücke fernzuhalten und die engen Straßen zu entlasten.

In der neueren Zeit wurden auch die Straßen der Innenstadt, so weit wie möglich, angepasst und die Brücke verlängert. Die Strombrücke hat eine Länge von 183 m, die Gesamtlänge des Brückenzuges beträgt 330 m.



Der Name der Brücke geht zurück auf die Seeschlacht im Skagerrak im Jahre 1916. Einen Bezug zu Cochem konnte ich nicht ermitteln. Warum dies auch heute noch der offizielle Name ist liegt sicher auch daran, dass sie in Cochem Moselbrücke und im Sprachgebrauch nur „De Bröck“ heißt.

P 236

Brückengeld in Cochem



Bekanntlich wurde an vielen Moselbrücken ein Brückengeld erhoben. So auch in Cochem.

Der Tarif war bereits ab dem 1. Dezember 1926 gültig – die Brücke wurde eingeweiht am 23. Januar 1927.



Die Brückenscheine mit den Nominalen Rpf und Pfennig stammen wohl aus der Zeit nach 1935 bis 1945. Durch Erlass vom 6. Dezember 1935 durch den Oberpräsidenten der Rheinprovinz war die Schreibweise von „C“ in „K“ geändert worden. Offiziell wurden die beiden Ortsnamen 1950 wieder mit „C“ geschrieben. Die französischen Besatzer und auch die Stadtverwaltung schrieben aber schon nach 1945 wieder in der alten Schreibweise.

Aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stammt der ockerfarbige Brückenschein mit der Nominale 2 Mk. Die Scheine fanden, auch mit dem Druckfehler „Coud“ statt „Cond“, bis Ende 1949 Verwendung. Ab 1.11.1949 wurde die Erhebung von Brückenzoll für das gesamte Land Rheinland-Pfalz aufgehoben.



BPK P 189

Der Blick geht vom südlichen Sehl auf die Mosel und die Reichsburg. Die Moselbrücke ist nicht im Bild.

Auf dieser Ansicht ist die Verlängerung der Brücke erkennbar.

