

Brücken über die Mosel (Teil-3)

Reinhard Velten,
2. Vorsitzender der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.

Trittenheim

Einige Besonderheiten weist die Brücke in Trittenheim auf. Im Jahre 1909 löste die erste Brücke, den seit etwa 1829 bestehenden Fährbetrieb ab. Beim Neubau der jetzigen Brücke, 1992/93, einer Spannbetonkonstruktion mit unterschiedlich langen Bögen, wurde der alte ortseitige Brückenbogen aufwendig restauriert und somit als Baudenkmal erhalten. Grund dafür, war auch die Tatsache, dass eine äußerst seltene und unter Naturschutz stehende Fledermauskolonie hier ihre Heimat hat.

Das rotgefasste und schiefergedeckte Gebäude von 1909 diente zur Erhebung des Brückenzolls. Zwischen dem Fährturm und dem Brückenhaus hat man sich eine bequeme Verbindung gebaut.

Auf beiden Seiten der Brücke stehen auch noch die alten, historischen Fährtürme.

Im Zusammenspiel mit dem als Baudenkmal erhaltenen Vorlandbogen der alten Brücke, den historischen Fährtürmen beiderseits des Flusses, entstand ein unverwechselbares ortsprägendes Ensemble.



Heute dient der alte Brückenkopf als Ruhezone und Aussichtsplattform. Außerdem hat das Standbild des *Johannes Trithemius*, bekanntester Sohn des Ortes, hier seinen Platz gefunden.



Johannes Trithemius, geboren am 1. Feb. 1462 in Trittenheim, gestorben am 13. Dez. 1516 in Würzburg; Abt im Kloster Sponheim, Gelehrter und Humanist.

Minheim



An der Brücke in **Minheim** steht, auf der einen Seite eine Statue des Hl. Johannes und auf der anderen Seite, eine Statue des Hl. Nikolaus.



Schweich

Zur Stadtwerdung am 30. Mai 1984 hat Schweich einen Sonderstempel verwendet, der auf dieses Ereignis hinweist. Die Moselbrücke ist darauf abgebildet. Mit aktualisierter PLZ war dieser Stempel bis Ende 1995 unverändert in Gebrauch.



Am 1. Oktober 1906 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Sie war 278 m lang und 8,40 m breit. Die Gemeinde erhob zur Deckung der Kosten einen Brückenzoll.

Im Frühjahr 1945, beim Rückzug deutscher Truppen, wurde sie gesprengt. Wegen der Wichtigkeit der Brücke, wurde zügig mit dem Wiederaufbau begonnen (ab 1. Okt. 1946). Die beiden Flusspfeiler, die drei Strombögen und die drei Öffnungen auf dem rechten Ufer mussten neu errichtet werden. Auch wurde die Brücke breiter angelegt. Die Bögen wurden als Halbbögen an Land fertig betonierte (22m lang) und von einem schwimmenden Kran an Ort und Stelle gebracht. Die Schweicher Brücke war eine der ersten die aus Stahlbeton-Fertigteilen erbaut worden ist. Am 29. November 1948 wurde die Brücke eingeweiht.

Die Zeit der über 60 Jahre alten Brücke läuft wohl langsam ab. Mittelfristig wird sie wohl durch einen Neubau ersetzt. Die Brücke wurde mehrfach von den größer werdenden Schiffen gerammt.

Da kann auch die Statue des Hl. Christophorus und die Inschrift auf dem Sockel nicht helfen:

Auf einem Notgeldschein ist der alte Fährort und ein Teil der Brücke abgebildet. Mehr Informationen darüber sind bei Hans-Joseph Kirsch, Trier zu haben.

Die zweitgrößte Brücke über die Mosel wurde 1974 im Zuge der Autobahn A 1 zwischen Schweich und Longuich fertiggestellt. Die Spannbeton-Balkenbrücke hat eine Gesamtlänge von 986,5 m; eine längste Stützweite von 192 m und eine Höhe von 20,03 m.



„Trag auch uns im Strom des Lebens“

Zur Verbandsgemeinde Schweich gehört auch der Ort Thörnich



Auch hier wurde eine Betonbalkenbrücke errichtet und 1963 dem Verkehr übergeben.

Thörnich ist die Einzige Gemeinde die die Brücke auch im Ortswappen abgebildet hat.



Eigene Aufnahme

Eigene Aufnahme



Der Quinter Viadukt

Der **Eisenbahnviadukt Quint** ist zwar auch keine Moselbrücke, er hat aber über viele Jahre das Bild der Landschaft geprägt. 1917 wurde mit dem Bau begonnen um die Verbindung Richtung Saar und Lothringen weiter zu verbessern. 1919 wurden die Arbeiten eingestellt. 1922 wurde der Viadukt aber fertig gestellt obwohl die Strecken-erweiterung schon verworfen worden ware. Erst 1979 wurde der Viadukt abgerissen. Der Raum wurde für den Ausbau der B53 benötigt. Mit den Rest wurde u.a. ein lang gestreckter Uferdamm errichtet.

Die erste Trierer Brücke nach Schweich ist die **Straßenbrücke Ehrang**. Die Brücke, erbaut 1968, ist ein wichtiger Teil der Pendlerstrecke Richtung Luxemburg und deshalb sehr stark frequentiert. Schon 2005 wurden erhebliche Schäden festgestellt. Neue Untersuchungen ergaben neue Mängel. Über einen Neubau wurde nachgedacht⁶. Jetzt hat man sich für eine Sanierung entschieden. Mit den Vorarbeiten wurde 2013 begonnen.

Die **Eisenbahnbrücke Pfalzel** wurde am 15. Mai 1878 eröffnet. 1880, 1914-1917 wurde die Brücke auf vier Gleise ausgebaut. 1945 zerstört und 1957 wieder aufgebaut. Heute hat die Brücke vier statt acht Bögen, zwei Gleise und einen Fußweg.

Die Namen der bald folgenden Trier Brücken, Konrad-Adenauer-Brücke, Kaiser-Wilhelm-Brücke und Römerbrücke spiegeln auch einen Teil der deutschen Geschichte wider.

Hinter Trier ist die **Konzer Eisenbahnbrücke** die letzte Moselbrücke mit zwei deutschen Ufern. Die Konzer Brücke wurde zwischen 1855 und 1875 errichtet und in den Jahren 1946 bis 1953 wieder aufgebaut. In den 1990er Jahren wurde ein Gleis abgerissen. Den frei gewordenen Raum nutzt man als Radweg.

Die Römerbrücke in Trier

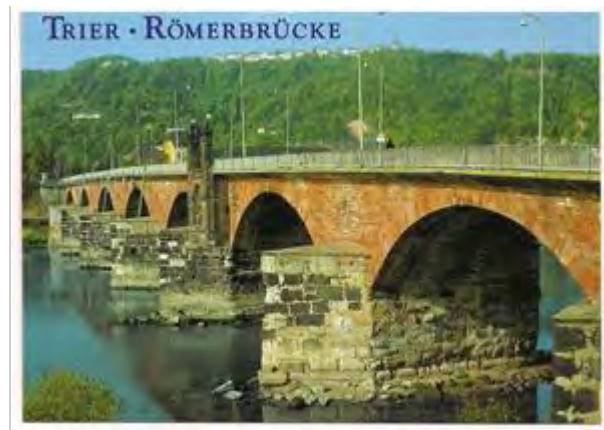
Die Trier Römerbrücke, bzw. die erhaltenen Pfeiler aus der Römerzeit, stellen den ältesten erhaltenen römischen Brückenbau nördlich der Alpen dar. Auch heute noch ist die Brücke, von ihren Ausmaßen und ihrer Stabilität her, dem modernen Verkehr gewachsen.

Die Brücke hätte eine höhere Aufmerksamkeit verdient, steht jedoch etwas im Schatten von Porta Nigra, Kaiserthermen und vielen anderen Spuren aus der Römerzeit, die in der über 2000 Jahre alten Stadt Trier zu entdecken sind.

In römischer Zeit hatte die Brücke drei Bauphasen zu verzeichnen. Die Dritte, heute noch genutzte Brücke, entstand in der Zeit von 144 bis 157 nach Christus. Die römischen Pfeiler haben bis heute alle späteren Brücken an dieser Stelle getragen. Über 1000 Jahre bis ins hohe Mittelalter war die Römerbrücke der einzige feste Flussübergang zwischen Metz und Koblenz.

Die römischen Brücken waren meistens Holzkonstruktionen. Die erste Steinbrücke stammt aus der Zeit zwischen 1190 und 1490. Erste steinerne Bögen entstanden vermutlich unter Kurfürst und Erzbischof Balduin von Luxemburg (1307-1354).

Französische Truppen sprengten 1689 die mittelalterlichen Steinwölbungen. Um 1718 wurden die Wölbungen wiederhergestellt und zwei der ursprünglich neun Brückenpfeiler aus dunklen Basaltblöcken erneuert. Auf dem 5. Pfeiler wurde eine Statue des Hl. Nikolaus aufgestellt. 1864 wurden die Brückentore und Türme abgetragen. Geländer und Bürgersteige wurden immer wieder verändert.



Die Brücke wurde im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört und war im weiten Umkreis von Trier der einzige passierbare Moselübergang. Seit 1964 passiert der Schiffsverkehr die Brückenbögen. Beim Ausbau der Mosel wurden die Pfahlgründungen zum großen Teil zerstört. Die Pfeiler zwei, drei und vier, innerhalb der Fahrrinne, wurden bis zu den Fundamenten freigelegt, mit Beton verfüllt und ummantelt.



Das äußere Bild der heutigen Moselbrücke hat sich im Lauf der Jahrhunderte mehrfach stark verändert. In der ursprünglichen Form bestanden 9 Steinpfeiler, die mit einem hölzernen Sprengwerk-Überbau versehen waren.

Die Brücke in ihrem heutigen Zustand, hat eine Gesamtlänge von 198 Metern und besteht aus 8 Kreissegmentbögen mit einer lichten Weite von bis zu 21,25 Metern. Die Pfeiler bestehen aus unterschiedlichem Steinmaterial. Es handelt sich um Blaustein, schwarzem Basalt und Sandstein. Die Bogen aus rotem Sandstein.

Die Kanalisierung der Mosel führte zu einigen Baumaßnahmen. In den Jahren 1957/58 wurde z.B. das Bogentragwerk verstärkt. 1980 erfolgte wegen starker Auswaschungen eine Betonummantelung der Pfeiler unterhalb der Wasserlinie.

**Für mehr Informationen zur Römerbrücke empfehle ich:
Die Trierer Moselbrücke, Heinz Cüpper, Verlag Philipp von Zabern, 1965
Steinbrücken in Deutschland, Beton-Verlag**

Von ca. 1970 bis 1994 kamen in Trier Werbeeinsätze bzw. Maschinenwerbbestempel mit vielen kleinen Varianten zur Anwendung.



Die Abbildung zeigt die Römerbrücke zwischen der Porta Nigra und dem Hafenkran.



100 Jahre Kaiser-Wilhelm-Bücke

Am 14. Oktober 1913 hat Kaiser Wilhelm II., höchst selbst, die nach ihm benannte Moselbrücke eingeweiht. Die mit Natursteinen verblendete Eisenbetonkonstruktion wurde 1912/13 von der Firma Dyckerhoff & Widmann, nach einem Entwurf von *Prof. Paul Meißner*, errichtet. Eine ursprünglich auf einem Pfeiler geplante Kaiserstatue wurde nicht realisiert. Auch die Balustrade war mit dem ortsüblichen Sandstein verkleidet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fahrbahn verbreitert und die Balustrade durch eine Metallkonstruktion ersetzt, welche heute grün gestrichen ist. Die sehr schöne Bogenbrücke mit einer Länge von 307 m feierte 2013 ihr 100jähriges Jubiläum.

Prof. Paul Meißner (1868-1939), Architekt, lehrte in Darmstadt und erbaute 1929 den Opel-Turm in Rüsselsheim.

Für weitere Informationen empfehle ich das Handbuch „Postgeschichte des Trierer Landes“, von Ernst Meier.

Auch Bruttig - hat einen Hinweis verdient

Bruttig-Fankel ist mehr bekannt durch die Schleuse. Sie gehört zu den größeren an der Mosel und wird zurzeit auf zwei Kammern ausgebaut.



Aber es gibt in Bruttig auch eine bauliche Besonderheit: **Der Bahndamm**. Der Ort wird durch einen Bahndamm durch-schnitten der mal wie eine Stadtmauer und dann wieder wie ein Viadukt aussieht. Insgesamt 12 bogenförmige Durchlässe überspannen die ihn querenden Straßen und Gassen.

Über den Bahndamm fuhr jedoch nie ein Zug. Ab 1916 wurde an einer rechtseitigen Bahnstrecke gebaut. Ein wichtiger Teil war der Treiser Tunnel mit einer Länge von 2565 Metern zwischen Treis und Bruttig. Der Tunnel wurde 1923 fertig gestellt obwohl

schon seit 1918 klar war das die rechtsseitige Strecke wohl nicht realisiert würde. Der Bahndamm in Bruttig war auch wichtig für den Tunnelbau.

Die Bevölkerung hat sich das Bauwerk zu Nutzen gemacht. Zahlreiche Häuser wurden am Bahndamm errichtet er dient als Stützmauer, Einfriedung und Parkplatz. Zeitweise wurde auch Wein auf dem Bahndamm angebaut.

Nun nagt der Zahn der Zeit an der Ruine, Steine fallen herab und das Mauerwerk löst sich. Was tun mit dem Bahndamm?

Eigentümer der ca. 6000 Quadratmeter großen Fläche ist die Bahn. Es wird schwierig eine vernünftige Lösung zu finden. Es ist zu hoffen dass das Bauwerk den Beteiligten die nötige Zeit dazu lässt.



Zum Abschluss ein relativ aktueller Sonderstempel der Deutschen Philatelisten-Jugend mit einem Rebstock und einer netten Winzerin.

Nr.	Ort	Name	Mosel-km	Baujahr	Verkehrsart	Typ	Stützw.	GL	Besonderes
1	Koblenz	Balduinbrücke	1,00	1429	Straße	Betonb./Steinb.	20	325	
2	Koblenz	Eisenbahnbrücke	1,25	1858	Eisenbahn			270	
3	Koblenz	Europabrücke	1,40	1934	Straße	Betonbalkne	123	400	
4	Koblenz	Kurt-Schumacher-Brücke	4,00	1990	Straße			355	
5	Koblenz	Moselweiß/Güls	5,80	1878	Eisenbahn/Weg		64	266	
6	Dieblich	Moseltalbrücke	13,50	1972	Autobahn A 61	Stahlkasten	218	935	Höhe 136 m
7	Kobem-Gondorf	Moselgoldbrücke	18,14	1977	Straße	Stahlkasten	140		
8	Alken-Löf		25,35	1972	Straße	Betonbalken	132	164	
9	Treis-Karden		39,98	1925/	Straße		35/45	?	
10	Cochem	Nordbrücke	50,40	1993	Straße			245	
11	Cochem	Skagerrak-Brücke	51,18	1926	Straße	Betonbogen	64,20	330	Freigabe 23.1.1927
12	Bruttig-Ernst	Peter Altmeier-Brücke	57,50	1974	Straße	Betonbalken	105	?	
13	Nehren-Senheim		68,40	1967	Straße	Betonbalken	80	?	
14	Ediger-Eller		74,05	1877	Eisenbahn	Stahlbalken	90	281	
15	Bremm-Neef		77,50	1971	Straße	Betonbalken	103	?	
16	Alf-Bullay		82,74	1878/1947	Straße/Eisenbahn	Fachwerkbalken	72	314	zweigeschossig
17	Zell		87,14	1950	Fußgängerbr.				
18	Zell		88,33	1955	Straße	Betonbogen	42		
19	Briedel-Reil		97,36	1953	Straße	Stahlkasten	39		
20	Traben-Trarbach		106,97	1898/99	Straße		58		Brückentor
21	Traben-Rissbach			im Bau	Straße				
22	Traben-Trarbach-Wolf		110,66	1963	Straße	Betonbalken	73	240	
23	Kinheim		115,84	1965	Weg	Betonbalken	81		
24	Lösnich		117,36	1968	Straße	Betonbalken	79		
25	Zeltingen/Ürzig	Hochmoselbrücke	120,80	im Bau	Autobahn	Betonbalken		1702,40	Höhe 158 m
26	Zeltingen		122,62	vor 1935	Straße	Betonbogen	63		
27	Wehlen		125,68	1915	Straße	Hängebrücke	132	207	einzig Hängebrücke
28	Bernkastel-Kues		129,41	1874/1933/1947	Straße	Stahlbalken	74	220	1947/48
29	Lieser-Mühlheim		134,84		Straße	Stahlbalken	80		
30	Minheim		144,80	1979	Straße	Betonbalken	155		
31	Piesport-Niederemmel	Müsterter Brücke	147,00	1922/1949/1979	Straße	Stahlbalken	57	258	
32	Piesport	Piesporter Brücke	147,87	1912/1949	Straße	Betonbalken			
33	Neumagen-Dhron		151,79	1964	Straße	Betonbalken			
34	Trittenheim		156,16	1909/1993	Straße	Betonbalken	123,70	259	
35	Thörnich		163,77	1963	Straße	Betonbalken	84		
36	Mehring		171,52	vor 1930	Straße	Stahlbalken	98		
37	Longuich		176,00	vor 1910	Straße	Stahlbalken	49		
38	Schweich	Moseltalbrücke	177,72	1974	Autobahn A 1	Betonbalken	192	987	Höhe 20,03 m
39	Schweich		178,11	1906/1948	Straße	Betonbogen	49		
40	Trier-Ehrang		183,87	1968	Straße	Betonbalken	123	600	
41	Trier-Pfalzel		187,56	1878/1957	Eisenbahn	Stahlkasten	51		
42	Trier	Kaiser-Wilhelm-Brücke	191,69	1911/1913	Straße	Steinbogen		307	
43	Trier	Römerbrücke	193,15	2.Jh.	Straße	Steinbogen	14		
44	Trier	Konrad-Adenauer-Brücke	194,55	1973	Straße	Betonbalken	135	330	
45	Konz	Konzer Moselbrücke	200,34	1861/1953	Eisenbahn	Betonbalken	38	217	

Zu guter Letzt

Auf den vorherigen Seiten gab es viele Informationen über die Brücken an der Mosel zwischen Trier und Koblenz. Vieles konnte auch nur skizzenhaft dargestellt werden. Einige Informationen und Daten habe ich mir noch gewünscht aber trotz intensiver Recherchen nicht ermitteln können.

Brücken werden in unserer Zeit ganz selbstverständlich zur Überquerung von Flüssen genutzt. Sperrungen durch Sanierungsarbeiten führen zu Protesten wegen Umwegen und Zeitverlust. Das drastisch gestiegene Verkehrsaufkommen verkraften viele Bauwerke nicht. In vielen Orten müssen auch die An- und Abfahrten zu den Brücken angepasst werden. Die Ortskerne können in manchen Fällen den Verkehr nicht mehr aufnehmen. Hinzu kommen die größeren Schiffe auf der Mosel die mancherorts schon zu Kollisionen geführt haben. Viele Sanierungen sind angelaufen, weitere Reparaturen werden wohl folgen müssen. Der Wunsch nach einer neuen Brücke, etwas außerhalb der Orte, oder nach etwas größeren Brücken wird immer wieder geäußert. In Mainz wird auch schon darüber nachgedacht die Verbandsgemeinden neu zu organisieren und zu größeren Einheiten zusammenzulegen. Viel Stoff für Diskussionen.

Ob die Hochmoselbrücke zur Entlastung beiträgt bleibt abzuwarten. Sie wird wohl Fernverkehr vom Rhein bis nach Belgien anziehen und auch zusätzliche Touristen anlocken. Viele Brückenliebhaber werden sich das Bauwerk von allen Seiten ansehen wollen. Spätestens bei der Verkehrsübergabe erscheinen sicherlich auch neue philatelistische Belege oder auch eine Sondermarke mit dieser 158 Meter hohen Brücke

Quellen und Literatur:

Entlang der Mosel, 1880-1920, Karl-Josef Gilles, Sutton-Verlag, 2004
Das Moseltal, 1920-1950, Karl-Josef Gilles, Sutton-Verlag, 2005
Bernkastel-Kues, Heinz Grundhöfer, Geiger-Verlag
1946 - Wiedergeburt der Moselbrücke Treis, Werner Pellio,
Die Moselbahn Trier-Bullay
Beton Prisma, 1995, Nr. 68
Heimatjahrbuch Cochem-Zell, verschiedene Jahrgänge
Bauingenieur, Nr. 9, 1994
Steinbrücken in Deutschland (West), Beton Verlag
Der Kaiser-Wilhelm-Tunnel, Udo Kandler, Eisenbahnjournal 08/1991
100 Jahre Cochemer Tunnel, Hansjürgen Wenzel, Eisenbahnkurier 05/1979
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesautobahn Krefeld-Ludwigshafen
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Die Trierer Moselbrücke, Heinz Cüpper, Verlag Philipp von Zabern
Die Chronik von Schweich, Artur Gemmel, 1960,
Cochem – Geschichte und Gegenwart, 1982, Stadt Cochem
Bernkastel-Kues, Bilder aus vergangenen Tagen, Heinz Grundhöfer, 1988
Brückengeld in Cochem, Gerd Bayer, Der Geldscheinsammler 5/90
Mitteilungsblätter der Motivgruppe Ingenieurbauten e.V.
Die Tageszeitungen der Region wie Rhein-Zeitung, Koblenz und der Volksfreund, Trier gedruckt und aus dem Internet.
Wikipedia.de, Structurae.de, Brueckenweb.de
Moseltalbahn und viele Seiten von den Eisenbahnfreunden