

Eine Brückengeschichte in Ansichtskarten

Hundert Jahre Trittenheimer Brücke

Motive von Ansichtskarten wirken besonders dann nachhaltig, wenn sie „auf einen Blick“ das Markante vor Augen führen. Ansichtskarten von Trittenheim werden geprägt durch den Moselbogen und - die ihn querende Moselbrücke. Genau genommen muss man von *den* Brücken sprechen, die seit hundert Jahren die Bildseite schwarzweißer oder farbiger Ansichtskarten zieren. Dieses hundertjährige Jubiläum bietet den Anlass, in einem Querschnitt die Geschichte des ersten Brückenbaus in Trittenheim zu betrachten – und das entlang von ausgewählten Ansichtskarten.

Dem Moseltouristen unserer Zeit dürfte es nicht schwerfallen, zwischen Koblenz und der deutsch-französischen Grenze die Mosel zu überqueren - rund 50 Brückenbauwerke machen ihm das möglich.¹ Wollte aber jemand um 1900 das gleiche tun, fiel ihm das viel schwerer. Denn feste Moselüberquerungen gab es zwischen Koblenz und Trier neben den seit der Römerzeit bzw. dem Mittelalter bestehenden Brücken in Koblenz und Trier nur in Bullay (1875), Bernkastel (1874) und Traben-Trarbach (1899). Im Übrigen war man auf Fährn angewiesen, wollte man trockenen Fußes das andere Moselufer erreichen. Nicht anders erging es den Menschen in Trittenheim. Zwar konnten sie auf eine alte Fährtradition zurückschauen², aber die üblichen Einschränkungen bei Trockenheit, Eis oder Hochwasser erschwerten den Alltag. Der Bau der Moseltalbahn, der das Moseltal zwischen Trier und Bullay in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts erschloss, brachte wichtige Impulse für den überregionalen Waren- und Personenverkehr. Aber nicht nur das: diese wurde auch zum Anlass, eine Reihe von Brücken zu bauen. In Schweich machte der Bau der Bahn 1902 die Niederlegung des rechten Fährturms notwendig. Der unterbrochene Fährverkehr an dieser wichtigen Moselquerung brauchte Ersatz und fand diesen in Gestalt der 1906 eröffneten Brücke. Auch in Mehring hatte die Fährtradition durch den Bau der Bahn einen solchen Einschnitt erhalten, dass 1904 eine Brücke den Ausgleich schuf. Alte Fotos zeigen, dass sie in ihrer Gestalt der Schweicher Brücke ähnlich war. Die Bausausführung beider Brücken lag bei der Liebold & Co. AG aus Holzminden. Ihr Können hatte diese Firma schon bei der Errichtung der Kunstbauten der Moseltalbahn in Leiwen 1902 zeigen können. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte die Holzmindener Firma³ vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des Baustoffs Beton entwickelt. Besonders im Brückenbau mit an die Geländebedingungen angepassten Bauwerken, die Gewölbespannungen bis zu 50 m haben konnten, zeichnete sich die Firma aus. Rund 1000 Brücken gehen auf ihr Konstruktion und Baukunst zurück.

Mit dem Bau der Moselbahn erhielt auch Trittenheim einen Haltepunkt auf der rechten Moselseite. Die am Berghang entlang geführten Gleisanlagen konnten auf den Kunstbauten so angelegt werden, dass der Fährturm am rechten Ufer erhalten blieb und der Fährbetrieb uneingeschränkt möglich war. Der örtliche Bahnanschluss bot seit 1903 besonders den in Trittenheim angesiedelten Weinhändlern eine gute Möglichkeit, sich am überregionalen Handel zu beteiligen. Dass aber die Bahnstation auf der rechten Moselseite lag, erschwerte den unmittelbaren Nutzen, denn alle Transportbehälter mussten erst einmal mit der Fähre zeitaufwendig und witterungsabhängig „verschifft“ werden, bevor sie auf die Bahn verladen werden konnten. So lag es nahe, den Beispielen von Schweich und Mehring zu folgen.

¹ Nach einer Zusammenstellung des Wasser- und Schifffahrtsämter Koblenz und Trier und des Service de la Navigation du Nord-Est, Subdivision de Metz sind es bis 2006 insgesamt 132 Brücken für Autos, die Bahn oder Fußgänger.

² Vgl. Chr. Schmitt, "Hol über". Trittenheimer Fähr(turm)geschichte. In: Die Fährtürme von Trittenheim. Trittenheim 2003, S. 3-16.

³ Vgl. hierzu Max Liebold, Beitrag zur Geschichte der Firma B. Liebold&Co. AG Holzminden und der Firma Habermann&Guckes-Liebold AG. In: Jahrbuch für den Landkreis Holzminden 10/11 (1992/1993) 50-67, bes. S. 60f.

Der Brückenbau lag aber nicht nur im Interesse der Weinhändler, sondern sollte jedem Acker- und Weinbergbesitzer einen mühe- und gefahrloseren Weg auf die rechte Moselseite möglich machen.

Nicht nur die Brücken von Schweich und Mehring wurden zum Vorbild genommen, auch die dort mit dem Bau beauftragte Holzmindener Firma erhielt den Zuschlag für den Bau, der 1907 begann.

Die Brücke war natürlich nicht umsonst zu haben, sondern als gemeindeeigenes Bauwerk selbst zu finanzieren. Zur Finanzierung der Kosten von 250.000 Mark für den Grunderwerb und die Baukosten erhielt die Gemeinde vom Landkreis Trier, zu dem sie damals gehörte, einen Zuschuss von 10.000 Mark, denn der Bau würde ja auch einen gewissen überlokalen Wert für den Verkehr haben – diesen sollte man aber erst später genauer wahrnehmen. Den Rest finanzierte die Gemeinde über eine Anleihe von 240.000 Mark bei einem Zinssatz von $3\frac{1}{3}\%$ bei der Kreisspar- und Darlehenskasse in Trier. Ab 1910 tilgte die Gemeinde durch eine jährliche Zahlung von 10.000 Mark diese Anleihe; in der Schulchronik für das Jahr 1909 wird berichtet, man habe erwartet, dass „auf diese Weise [...] im Jahre 1951 die ganze Summe getilgt sein“ wird. Zur Refinanzierung wurde ein Brückengeld vorgesehen. Dazu wurde beim Bau ein eigenes Brückenhäuschen errichtet: „Jede einheimische Familie zahlt als Brückengeld 10 M jährlich. Das einmalige Überschreiten kostet sonst für jede Person 5 pf, für einheimische Fuhrwerke müssen 40 pf, für fremde 60 pf gezahlt werden. Ab 1.4.19 wurde das Brückengeld für Familien auf 5 M herabgesetzt.“ Die Gemeinde sah sich aber aufgrund einer günstigen Einnahmeentwicklung der Gemeindekasse schon im Oktober 1919 in der Lage, die Gesamtschuld zu tilgen.



[Abb. 1: Brückenhäuschen der Moselbrücke für Trittenheim – 1909/1910]

Die Baumaßnahme erfolgte in den Jahren 1907 und 1908, dem Verkehr übergeben wurde die Brücke am 1. Juni 1909.

Das Interesse am Bau dieser Brücke spiegelt sich auch in der Herausgabe von Ansichtskarten wider. Noch während der Bauzeit bringt der Trierer Paul Wegner - „Lichtpausanstalt und Architekturphotograph“ – eine „Compositionsaufnahme“ heraus, die den Aufdruck „Im Bau begriffene Moselbrücke bei Trittenheim“ trägt⁴: dabei wurde in ein Foto aus der Zeit um 1903 (die Bahngleise sind zwar schon vorhanden, das Hotel Trithemius – heute Hotel Krone – ist aber noch nicht gebaut) eine Brücke hineinretuschiert. Diese flussabwärts gerichtete Perspektive auf die Brücke lässt nicht nur pylonenartige Aufbauten oberhalb der Pfeiler erkennen, sondern zeigt auch eine variierende Ausführung des ortsseitigen Bogens.



[Abb. 2: Im Bau begriffene Brücke – ca. 1907]

Eine mit dem Datum vom „10. Juli 1909“ versehene Postkarte, die eine „Totalansicht mit neuer Brücke“ behauptet, zeigt den Ort in nordwestlicher Richtung und das inzwischen errichtete Hotel Trithemius⁵; doch auch hier ist noch die Brücke als Zeichnung nachträglich eingefügt. Zwar lässt sich kein Rückschluss auf den Fotografen ziehen, aber zweifellos geht die Abbildung auf die gleiche Vorlage zurück wie die vorgenannte Karte.



[Abb. 3: Trittenheim Totalansicht mit neuer Brücke – ca. 1907/08]

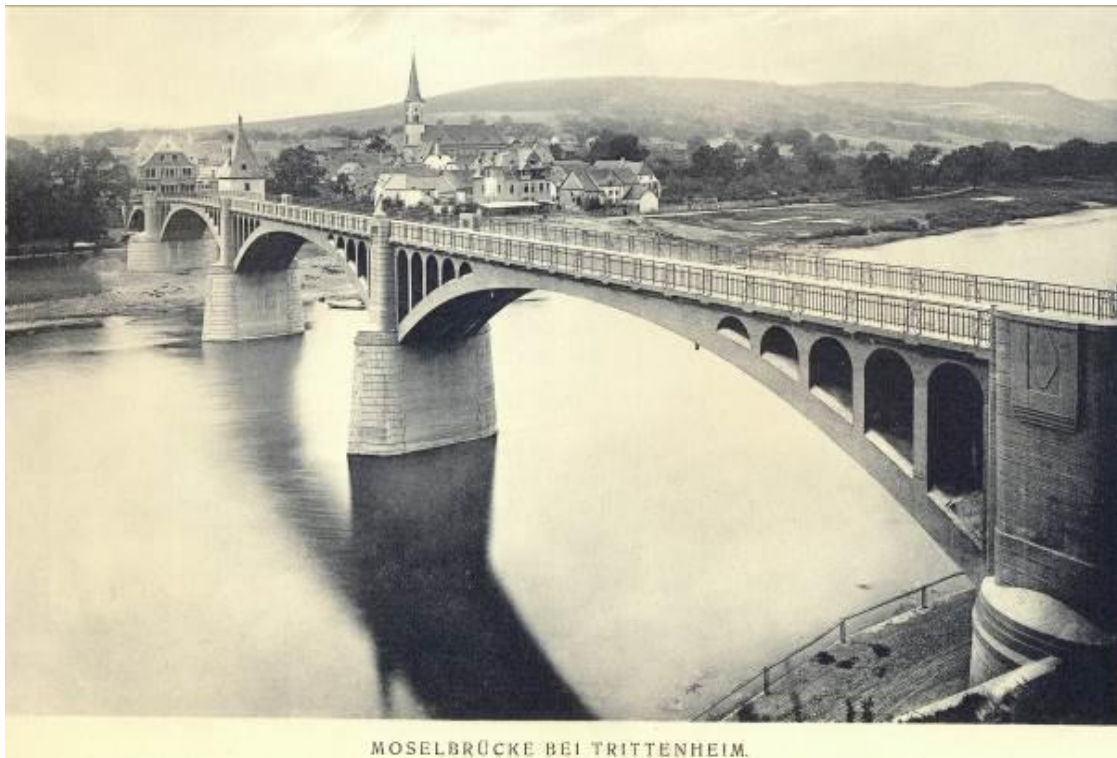
Eine Aufnahme mit der realisierten Brücke findet sich in der von der „B. Liebold & Comp. A.G. Holzminden a. W. – Berlin – Schöneberg und Cassel“ herausgegebenen Mappe „Unsere Bauausführungen im Jahre 1909/10“, deren Hülle das „Brückenhäuschen der Moselbrücke für Trittenheim“ (s.o.) ziert.⁶ Sie zeigt die Brücke mit den drei Flussbogen und dem ortsseitigen Landbogen, an dessen nördlicher Seite das Brückenhäuschen erbaut ist.⁷ Auf dem rechten Flusspfeiler ist die vom Trierer Bildhauer Hoas geschaffene und am 5. September 1909 enthüllte Statue Johannes Trithemius (1462-1516)⁸ zu erkennen.

⁵ Es sei nicht unerwähnt, dass das Hotel auf eigenen Ansichtskarten und Anzeigen die Nähe zur Brücke hervorhob.

⁶ Die Abbildungen sind auf Blättern mit der Abmessung 273x212mm gedruckt.

⁷ Auch auf Aufnahmen der alten Brücke von Schweich findet sich eine solche Einrichtung.

⁸ Vgl. dazu Chr. Schmitt, [Artikel] TRIT(H)EMIUS, Johannes. In: Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon Band XIX (2001) Sp. 1446-1454.



[Abb. 4: Liebold-Baumapfe]

Die dem Verfasser bislang als älteste bekannte Ansichtskarte mit der realisierten Brücke nahm der Trierer Fotograf Kron auf; ganz ähnlich ist das Motiv der Ansichtskarte der „Postagentur, Manufaktur-, Kurz- und Colonialwarenhandlung von Georg Pfrang“, die der Trierer Fotograf und Verleger Noel Molitor herausgab. Auf beiden fehlt die 1909 aufgestellte Trithemiusstatue. Die undatierte Ansichtskarte aus der Sammlung einer amerikanischen Familie zeigt die Brücke zu einem Zeitpunkt, als das Haus an der Brücke noch nicht erbaut ist oder vielleicht gerade im Bau steht.



[Abb. 5: Dampfer vor Brücke – vor 1909]

Von der östlichen Seite aufgenommen existiert ebenfalls eine Ansichtskarte mit dem Gasthof Matthias Josef Clüsserath; auch hier fehlt noch die Trithemiusstatue und das Haus an der Brücke.



[Abb. 5a: Postkarte mit neuer Brücke – gelaufen 1912 mit Bahnpost]

Die Ansichtskarte wie das Firmenbild geben einen Blick auf die Flusspfeiler frei. Sie zeigen sich hier als gleichförmige und schlanke Pfeilerkonstruktionen.

Wer noch die Pfeiler der letzten Brücke vor Augen, erinnert sich an zwei ungleiche Flußpfeiler.



[Abb. 6: Trittenheim a. d. Mosel – nach 1925]⁹

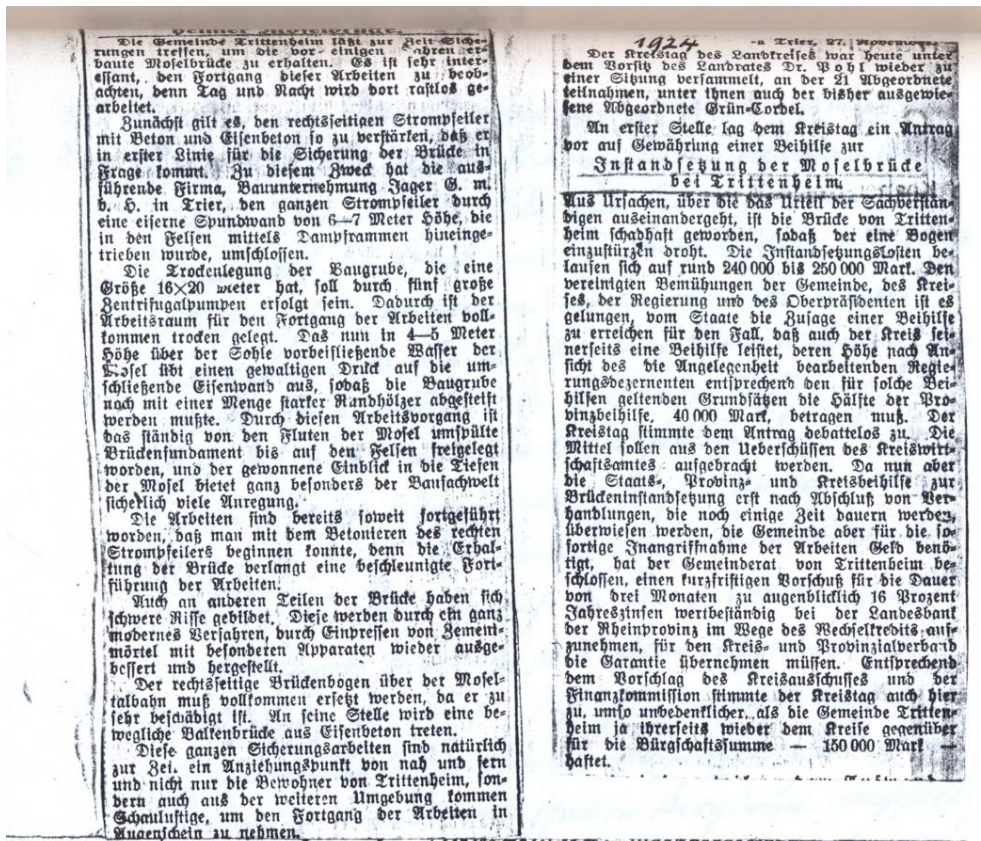
Schon im November 1924 hatten Bauarbeiten an der Brücke begonnen, waren aber wegen Hochwasser eingestellt worden. Ein in der Schulchronik eingeleiteter Zeitungsbericht vom Ende des Jahres 1924 berichtet:

„Die Gemeinde Trittenheim lässt zur Zeit Sicherungen treffen, um die vor einigen Jahren erbaute Moselbrücke zu erhalten. Es ist sehr interessant, den Fortgang dieser Arbeiten zu beobachten, denn Tag und Nacht wird dort rastlos gearbeitet.

Zunächst gilt es, den rechtsseitigen Strompfeiler mit Beton und Eisenbeton so zu verstärken, dass er in erster Linie für die Sicherung der Brücke in Frage kommt. Zu diesem Zweck hat die ausführende Firma, Bauunternehmung Jäger G.m.b.H. in Trier, den ganzen Strompfeiler durch eine eiserne Spundwand von 6-7 Meter Höhe, die in den Felsen mittels Dampfrahmen hineingetrieben wurde, umschlossen. Die Trockenlegung der Baugrube, die eine Größe 16x20 Meter hat, soll durch fünf große Zentrifugalpumpen erfolgt sein. Dadurch ist der Arbeitsraum für den Fortgang der Arbeiten vollkommen trocken gelegt. Das nun in 4-5 Meter Höhe über der Sohle vorbeifließende Wasser der Mosel übt einen gewaltigen Druck auf die umschließende Eisenwand aus, sodaß die Baugrube noch mit einer Menge starker Randhölzer abgesteift werden mußte. Durch diesen Arbeitsvorgang ist das ständig von den Fluten der Mosel umspülte Brückenfundament bis auf den Felsen freigelegt worden und der gewonnene Einblick in die Tiefen der Mosel bietet ganz besonders der Baufachwelt sicherlich viele Anregung. Die Arbeiten sind bereits soweit fortgeführt worden, daß man mit dem Betonieren des rechten Strompfeilers beginnen konnte, denn die Erhaltung der Brücke verlangt eine beschleunigte Fortführung der Arbeiten. Auch an anderen Teilen der Brücke haben sich schwere Risse gebildet. Diese werden durch ein ganz modernes Verfahren, durch Einpressen von Zementmörtel mit besonderen Apparaten wieder ausgebessert und hergestellt.

⁹ Eine Ansichtskarte des Gasthauses Bollig-Pfrang

Der rechtsseitige Brückenbogen über der Moseltalbahn muß vollkommen ersetzt werden, da er zu sehr beschädigt ist. An seine Stelle wird eine bewegliche Balkenbrücke aus Eisenbeton treten. Diese ganzen Sicherungsarbeiten sind natürlich zur Zeit ein Anziehungspunkt von nah und fern und nicht nur die Bewohner von Trittenheim, sondern auch aus der weiteren Umgebung kommen Schaulustige, um den Fortgang der Arbeiten in Augenschein zu nehmen.“



Ein weiterer Zeitungsartikel informiert im Zusammenhang eines Antrags zur Gewährleistung einer Beihilfe durch den Kreistag:

„Aus Ursachen, über die das Urteil der Sachverständigen auseinandergeht, ist die Brücke von Trittenheim schadhaft geworden, sodaß der eine Bogen einzustürzen droht. Die Instandsetzungskosten belaufen sich auf rund 240 000 bis 250 000 Mark. Den vereinigten Bemühungen der Gemeinde, des Kreises, der Regierung und des Oberpräsidenten ist es gelungen, vom Staate die Zusage einer Beihilfe zu erreichen für den Fall, dass auch der Kreis seinerseits eine Beihilfe leistet, deren Höhe nach Ansicht des die Angelegenheit bearbeitenden Regierungsbeamten entsprechen den für solche Beihilfen geltenden Grundsätzen die Hälfte der Provinzbeihilfe 40 000 Mark betragen muß. Der Kreistag stimmte dem Antrag debattelos zu. Die Mittel sollen aus den Ueberschüssen des Kreiswirtschaftsamtes aufgebracht werden. Da nun aber die Staats-, Provinz- und Kreisbeihilfe zur Brückeninstandsetzung erst nach Abschluß von Verhandlungen, die noch einige Zeit dauern werden, überwiesen werden, die Gemeinde aber für die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten Geld benötigt, hat der Gemeinderat von Trittenheim beschlossen, einen kurzfristigen Vorschuß für die Dauer von drei Monaten zu augenblicklich 16 Prozent Jahreszinsen wertbeständig bei der Landesbank der Rheinprovinz im Wege des Wechselkredits aufzunehmen, für den Kreis- und Provinzialverband die Garantie übernehmen müssen. Entsprechend dem Vorschlag des Kreisausschusses und der Finanzkommission stimmte der Kreistag auch hier zu, umso

unbedenklicher als die Gemeinde Trittenheim ja ihrerseits wieder dem Kreise gegenüber für die Bürgschaftssumme – 150 000 Mark – haftet.“

1927 begann der Bau der Mittelmoselstraße, die die Moselgemeinden zwischen Schweich und Neumagen erschließen sollte. Die Baumaßnahme erfolgte auf der linken Moselseite und sollte bis Neumagen gehen. *„Hier ist ein Brückenbau geplant und vorgesehen, der die Verbindung mit der rechtsseitigen Straße und damit den Anschluß an die bestehende Koblenzer Strecke herstellen soll. Zunächst – die allgemeine Lage zwingt dazu den Brückenbau bis auf bessere Zeiten zurückzustellen – wird diese Trier-Koblenz-Verbindung über die Trittenheimer Brücke hergestellt, die allerdings dem stärksten Verkehr auf die Dauer nicht gewachsen sein dürfte, weil die Brücke durch den sogenannten Trittenheimer Bergrutsch in Mitleidenschaft gezogen wird. Von der rechtsseitigen Moselseite bei Trittenheim führt ein gut erhaltener Gemeindeweg moselabwärts, der in die Provinzialstraße Neumagen-Koblenz mündet. Nach der Inbetriebnahme der Mittelmoselstraße, die für den Anfang des zweiten Vierteljahres 1933 vorgesehen ist, wird der Durchgangsverkehr demnach zunächst über diese Wegführung geleitet. Nach dem Brückenbau in Neumagen wird dann auch der Wegeteil Trittenheim-Neumagen der Mittelmoselstraße in die Linienführung Trier-Koblenz einbezogen werden. [...]“*



[Abb. 7: Trittenheim-Mosel – um 1935]

Da die Mittelmoselstraße durch die Ortsmitte verlief, die bisherige Brückenstraße aber von der Brücke ausgehend durch die heutige Olkstraße verlief, entschloss man sich, einen unmittelbaren Zuweg zu schaffen – die heutige Brückenstraße. Dazu war es notwendig, ein Wirtschaftsgebäude, das noch auf älteren Ansichtskarten zu erkennen ist, niederzulegen.

Mit der Eröffnung der Mittelmoselstraße 1933, dem Jahr, als die Nationalsozialisten an die Macht kamen, kam der Gemeindebrücke nun auch eine regionale Bedeutung zu.

Auch 1934 kam es wieder im Herbst zu einer größeren Baumaßnahme, über die die Tageszeitungen berichteten:

1934 96.

Die Trittenheimer Moselbrücke

Interessante Einzelheiten über den Stand der Ausbesserungsarbeiten

Die Moselbrücke in Trittenheim wurde im Jahre 1907 erbaut. Sie ist als Betonbrücke mit ungefähr 50 Meter weit gespannten Bögen errichtet. Im Verlauf der letzten Jahre zeigten sich am rechten Uferpfeiler der Brücke ernste Rissbildungen, die im Hinblick auf die gefahrlose Durchführung des Verkehrs recht bedeutend waren. Aufgabe der Gemeinde war es also, den Gefahrenzustand an der Brücke zu beseitigen. Um dies zu erreichen, waren zunächst vorbereitende Maßnahmen nötig. So ist seit etwa zwei Jahren die Kreisbauverwaltung damit beschäftigt, durch Feinmessungen bei verschiedenen Temperaturen, durch chemische Untersuchungen, durch Versuchsbohrungen usw. einwandfreies Material für die Beurteilung des tatsächlichen inneren und äußeren Kräfteverlaufs zu schaffen. Als Ergebnis dieser Untersuchungen konnte festgestellt werden, daß sämtliche Zerstörungsercheinungen auf eine ganz geringe Verdrehung des rechten Uferpfeilers zurückzuführen sind.

Erst nachdem man zu dieser Erkenntnis gelangt war, konnte man an die Ausarbeitung eines zweckmäßigen Projektes gehen. Als einfachste Lösung ergab sich die Lieferführung des im Frage kommenden Fundamentes auf den gesunden Fels. Aus technischen Gründen nahm man hier vor und hinter dem Uferpfeiler Betonstützen bis auf den Fels. Der unter dem Uferpfeiler befindliche schlechte Boden wird durch diese Stützen vollständig entlastet. Es war hier zu berücksichtigen, daß ein Ausweichen des Uferpfeilers noch möglich war. Zunächst mußte also der Uferpfeiler sowohl vorne wie auch hinten durch schwere eiserne Säulen abgestützt werden, die imstande sind, sämtliche im Pfeiler vorhandenen Kräfte, und das 1700 T., gefahrlos solange abzulasten, bis die beiden Betonstützen vollständig fertig sind.

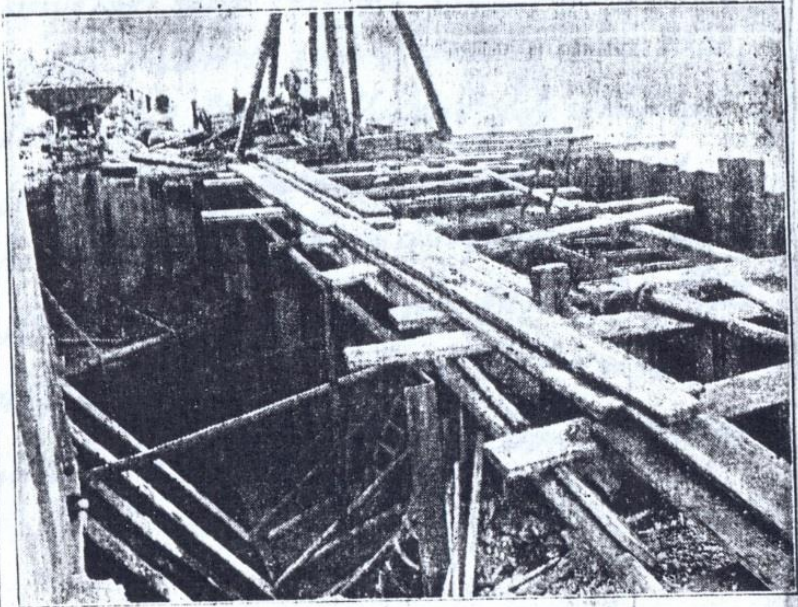
Die Durchführung der Arbeiten selbst erfordert sehr große Sorgfalt. So muß die Baugrube mit eisernen Spundwänden gegen Wasser geschützt werden. Die Baugruppe selbst ist bis zu elf Meter tief. Die Betonarbeiten müssen zur Verhinderung der gefährlichen Saugwirkung auf den schlechten Untergrund beim Pumpen unter dem Grundwasser des Berges und der Mosel ausgeführt werden.

Der Bahnkörper der Moseltalbahn mußte unterbrochen werden, da die hintere Baugrube unter demselben liegt.

Zur Aufrechterhaltung des Betriebes wurde deshalb für die Moseltalbahn eine besondere Notbrücke gebaut. Diese Notbrücke ist mit einer Eisentruckonstruktion an der Moselbrücke aufgehängt. Durch diese sorgfältig überlegten Maßnahmen wird sowohl eine Beseitigung der Gefahr während der Bauausführung als auch eine genügende und dauernde Sicherung des Gesamtbauwertes erreicht. Besondere Aufmerksamkeit ist auch auf die Zusammenfügung des

Die Arbeiten sind am 15. Oktober dieses Jahres begonnen worden. Wegen der Möglichkeit des Eintretens winterlichen Wetters werden die Bauarbeiten in Zwei- bzw. Dreischichtenbetrieb durchgeführt. Durchschnittlich werden 30 Arbeiter beschäftigt. Die Kosten betragen 66 000 RM.

Es kann jetzt schon mit absoluter Sicherheit angenommen werden, daß die theoretischen Voraussetzungen der hinzugezogenen In-



Teilansicht der Brückenausbesserungsarbeiten

zu verwendenden Betons gerichtet worden, um die aggressive Wirkung des kohleensäurehaltigen Bergwassers aufzuheben. Für die Durchführung der Arbeiten ist eine größere Zahl von Baumaschinen notwendig, um unvorhergesehene Gefahren, die sich durch Hochwasser, Bergbruch usw. entstehen könnten, mit größter Sicherheit und schnellstens entgegenzutreten.

genieure richtig sind, und daß die Sicherungsarbeiten bis zum Februar nächsten Jahres zu einem guten Ende gebracht werden können.

Die Brücke war bisher das Schmerzenskind der Trittenheimer. Die Gemeinde hofft nunmehr zuversichtlich, daß die augenblicklichen Arbeiten die Schäden endgültig und für alle Zeit beseitigen.

Am Ende der nationalsozialistischen Diktatur 1945 kam auch das Ende der ersten Brücke: ein deutsches Sprengkommando zerstörte am 13. März 1945 Trittenheims erste Moselbrücke. Bis 1948 galt es zu warten, bis wieder eine neue Brücke die Ufer verband – aber dies ist eine neue Geschichte.

Christoph Schmitt