

b. **Betrachtungen über die aufgefundenen Ueberreste einer muthmaßlichen
Römerbrücke im Flussbette der Mosel bei Coblenz.**

Vorausgesetzt, dass die tiefste Stromrinne der Mosel, schon zur Zeit der Römerherrschaft, nahe an dem damaligen rechtsseitigen Ufer gelegen hat, auf welchem das römische Castell Confluentes am Zusammenfluss der Mosel und des Rheins gestanden hat, das Flussbett vor dem linken Ufer dagegen — das ebenfalls, wenn auch nur mit Wohn- und Landhäusern auf dem ansteigenden Bergabhange der jetzigen Veste Franz bebaut gewesen sein mag — gewiss sehr seicht und flach, im Sommer vielleicht sogar in grosser Breite ganz trocken gewesen sein wird, in welchem man, beim niedrigen Wasserstande, bis zum höheren Uferrande, mit grössern Schiffsgefässen zum Uebersetzen der Truppen und Wagen etc. unmöglich hat gelangen können, haben sich ohne allen Zweifel gewiss auch die Römer schon nothgedrungen gesehen, vor allen Dingen erst eine Fährüberfahrt zur Herstellung einer möglichst bequemen Verbindung zwischen den beiderseitigen Ufern einzurichten.

Denke ich mir dabei aber eine stromabwärts gerichtete Rampe nach dem Wasser, vor dem äusseren Thore des auf dem rechten Ufer der Mosel aufgeführt gewesenen römischen Castells, und richte alsdann meinen Blick auf die, vor dem stark versandeten linken Ufer aufgefundene Längenfahrlreihe — jener Rampe gerade gegenüber — ohne dabei die kurzen Pfahlreihen (Jochpfähle) zwischen jener längern Uferbefestigung (Bohlwerk) und dem weit zurückliegenden, sanft ansteigenden höhern Terrain zu übersehen, die höchst wahrscheinlich unter dem Boden landwärts noch weiter fortlaufen, so möchte ich wohl die Ueberzeugung aussprechen,

dass vor dem untern (nördlichen) Theile des römischen Castells zwischen dem rechten, und dem durch Pfahlbauten befestigten und erhöhten, sehr flachen ansteigenden linksseitigen Moselufer eine Fährüberfahrt stattgefunden hat.

Um aber von jener äussern Pfahlwand, — die nur etwas über dem mittlern Wasserstande hervorgeragt haben wird, weil man sonst beim niedrigen Wasserstande mit Schiffen nicht hätte daran anlegen können, — über das flache, gewiss oft überschwemmt gewesene Vorland nach dem weit zurückgelegenen höhern Terrain trockenen Fusses zu gelangen,

muss wenigstens ein leichter, auf einzelnen einfachen Pfahlreihen ruhender, bei Hochwasser und im Winter mit geringer Mühe in sehr kurzer Zeit abzubrechender Brückenzugang unentbehrlich gewesen sein, von welchem denn auch 2 Joche, jedes aus drei Pfählen bestehend, in einer Brückenweite von 22 Fuss vorgefunden worden sind, die man sich nur fortgesetzt und mit einer Brückenbahn, aus Balken und Bohlen bestehend, zu denken braucht, um den von dem äussern Bohlwerke nach dem entfernten höhern Uferlande führenden Brückenzugang im Geiste zu sehen.

Erst später, nachdem das Bedürfniss eingetreten und fühlbar geworden sein mag, die Mosel auch bei höhern Wasserständen mit Trupenzügen ohne Zeitverlust zu passiren, dürfte der Plan zur Anlage einer festen Brücke aufgefasst und zur Ausführung gekommen sein, und zwar unmittelbar vor dem nördlichen Aussenthore des römischen Castells, zur Verbindung der von Mainz und Trier kommenden und nach Cöln gehenden Römerstrasse; denn eine Römerstrasse zwischen Trier und Coblenz, auf dem linken Moselufer, hat wegen der zu überschreitenden tiefen Querthäler nie bestanden.

Die Einrammung der zu einer hölzernen Brücke nöthigen, wahrscheinlich bis über das Hochwasser hervorragenden Pfähle für die einzelnen Brückenpfeiler, hatte in dem seichten Wasser und der geringen Strömung vor dem linken Moselufer gar keine Schwierigkeit. Und da die nahe gelegenen dichten Wälder die stärksten und längsten Eichen zu den Pfählen und Balken in unbeschränkten Massen lieferten, so kann es gar nicht auffallen, dass die Brückenpfeiler, vor dem linken Ufer, welche auch dem Eisgange Widerstand leisten sollten, in enormen Dimensionen angelegt worden sind, besonders wenn man annimmt, dass nicht allein die Oberflächen der mächtigen Mittelpfeiler, sondern auch die überaus breite Brückenbahn zwischen denselben, mit Brustwehren und sonstigen fortificatorischen Anlagen als Vertheidigungsthürmen, zur Beherrschung des Flusses versehen gewesen sein mögen.

Ganz anders verhielt es sich aber bei dem Bau der hölzernen

Brückenpfeiler in dem viel tiefern eigentlichen Flussbette und in der bei weitem stärkeren Wasserströmung vor dem rechten Ufer. Denn hätte man auch dort solche starke Mittelpfeiler anlegen wollen, so würde dem Hochwasser und dem Eisgange ein so gewaltiges Hinderniss in den Weg gelegt worden sein, dass die ganze Brücke bei den ersten Hochfluthen und starken Eisgängen rettungslos hätte untergehen müssen. Aus diesem Grunde werden sich die in der Baukunst wohl erfahrenen Römer denn auch wahrscheinlich damit begnügt haben, in der starken Wasserströmung und in dem tiefern Flussbette vor dem rechten Ufer, nur eine, damals allgemein übliche, gewöhnliche Bockbrücke aufzustellen, die vor der Beziehung des Winterquartiers im Castell bald abgetragen, und im Frühjahr vor dem Beginn des neuen Feldzuges ebenso bald wieder aufgeschlagen werden konnte. Um dieses Abbrechen und Wiederaufstellen aber noch mehr zu erleichtern, ist es gar nicht unwahrscheinlich, dass man die Grundpfähle zu den einzelnen Bockbrückenjochen nicht bloss stehen liess, sondern von vorn herein als Pfahlroste für die darauf zu stellenden Böcke construirte, wobei die langen Pfeilerspitzen zum Brechen des Grundeises gewiss nicht vergessen sein werden.

Dass von diesen Pfahlrosten (mit Ausnahme der in dem ersten rechtsseitigen Mittelpfeiler jetzt nur vorhandenen einzelnen Pfahlreihen und in anderen Pfeilern nur noch existirenden einzelnen Pfähle) nichts mehr vorzufinden ist, kann nicht auffallen, wenn man bedenkt, dass dieselben im Fahrwasser der Schiffe gestanden haben, der Ausübung der Schifffahrt daher — besonders beim niedrigen Wasserstande — sehr hinderlich gewesen sein müssen, und deshalb in dem langen Zeitraume von 1500 Jahren nach und nach herausgezogen und beseitigt worden sind. Die Pfähle in den linksseitigen Brückenpfeilern und in dem seichten, zur Ausübung der Schifffahrt nicht geeigneten Flussbette waren dagegen nicht hinderlich und sind deshalb seit ihrer Einschlagung auch unbemerkt und unbeachtet so lange stehen geblieben, bis man vor einigen Jahren beim Ausbaggern und Vertiefen der neu angelegten, durch ein massives Parallelwerk auf der Flussseite begrenzten Hafenbucht vor dem linken Moselufer, auf die grosse Pfahlgruppe des 3ten sehr starken und ausserordentlich langen, höchst wahrscheinlich mit einem Befestigungsthurme versehenen linksseitigen Mittelpfeilers stiess und dort mit dem Ausziehen der Grundpfähle sofort den Anfang machte, ohne zu ahnden, dass dieselben von einer uralten Brücke herrühren könnten. Letzteres wurde erst bei dem überaus niedrigen Wasserstande im vorigen

Herbste bei der Ausschachtung der grossen Kiesbank in der erwähnten Hafengebucht erkannt und gleichzeitig das Räthsel gelöst, warum die quer durch die Hafengebucht streichende Kiesbank, nicht gleich den übrigen Kiesmassen oberhalb und unterhalb derselben trotz der dazu angelegten Strombaubeschränkungswerke vom strömenden Wasser war mit fortgerissen worden.

Wenn nun gleich durch den alljährlichen Abbruch der Bockbrücke im tiefen Flussbette für den Abfluss des Hochwassers und für den Durchgang der Eismassen ein recht ansehnliches Fluthprofil gelassen resp. rechtzeitig geschaffen sein mochte, so ist doch nichts desto weniger mit Sicherheit anzunehmen, dass die überaus starken Mittelpfeiler vor dem linken Ufer, trotz der Seichtheit des Flussbettes, ein gewaltiges Aufstauen des Hochwassers und des Eises verursachen mussten und gewiss auch verursacht haben, wodurch das Flussbett zwischen den mächtigen Pfeilern nothwendig mehr oder minder tief ausgerissen worden ist und selbst die eingerammten Brückenpfähle theilweis unterwaschen sein mögen, wovon die in den Brückenöffnungen dicht neben einander stehenden fast unzähligen Pfähle das sicherste Zeugnis geben. Ja, man kann sogar behaupten, dass diese Vertiefungen und Auskolkungen im seichten Flussbette, in der ersten und 3ten linksseitigen Brückenöffnung (der aufgedeckten Stelle) am stärksten gewesen sein müssen, weil in diesen beiden Flussöffnungen die ausgedehntesten Arbeiten zur Wiederherstellung und Befestigung des Brückenherdes zur Ausführung gebracht sind.

Nach meinem unmaassgeblichen Dafürhalten unterliegt es nämlich gar keinem Zweifel, dass jene entstandenen Auskolkungen zur Abwendung der vorhandenen und künftig wieder zu erwartenden Gefahr mit dicht neben einander gestellten Pfählen ausgerammt und zwischen den Pfählen, noch mit den vorgefundenen Bruchsteinen ausgepackt worden sind, wie dieses vielfach auch noch später bei der Befestigung der Brückenherde in den Oeffnungen der Flussbrücken geschehen ist und zwar in der Regel in der Höhe der Fluss- und Terrainsohle.

Um aber die colossalen hölzernen Brückenpfeiler gegen den Eisgang noch stabiler zu machen, und selbst gegen das Ausheben und Fortschwemmen durch die Hochfluthen zu schützen, sind dieselben, — ausser den vielleicht darauf angebracht gewesenen Brustwehren und Vertheidigungsthürmen — höchst wahrscheinlich mit vorgefundenen gewaltigen Steinmassen — die von allen Seiten ohne Auswahl zusammengebracht sein mögen — belastet worden. Dieselben sind bei der Zer-

störung und dem Einsturze der Brücke nothwendig in das Flussbett gefallen und ist ein Theil derselben theils zwischen, theils an den Spitzen der Pfeiler jetzt wieder aufgefunden worden, während der grössere Theil gewiss schon früher als die Schifffahrt hindernd, mit den Pfählen ausgehoben worden ist.

Dass alle Brückenpfähle, sowohl in den Pfeilern als in den Brückenöffnungen selbst, jetzt ziemlich in einer und derselben gleichen Höhe gestanden haben, kann aus dem Grunde wieder nicht auffallen, weil alle eingerammten Pfähle überhaupt dicht über dem Erdboden, am ersten faulen und am leichtesten abbrechen, und weil ferner die Pfähle zur Befestigung des Flussbettes (Brückenheerd) in den ausgekolkten gewesenenen Brückenöffnungen die jetzige Höhe des niedrigsten Wasserstandes von vornherein mögen gehabt haben.

Unter diesen Annahmen und Voraussetzungen und ferner in Erwägung, dass das rechtsseitige Moselufer vor dem römischen Castell, welches letztere unbedingt dicht am damaligen Uferrande gestanden haben wird, seit der Römerzeit bedeutend weiter vorgeschüttet sein muss und der rechtsseitige Landpfeiler der alten Brücke daher in dem jetzigen hohen Terrain des Stadtwerftes oder des Florinsmarktes gestanden haben wird, haben die vor dem jetzigen rechtsseitigen Ufer vorgefundenen Pfahlreihen unstreitig zu dem ersten rechtsseitigen Mittelpfeiler gehört, wogegen der linksseitige Landpfeiler gewiss sehr weit hinter den letzten aufgefundenen Pfählen landeinwärts gelegen haben wird. Wie viele Mittelpfeiler in dem jetzt bebauten hohen Terrain des linksseitigen Ufers gestanden haben, ist daher nicht zu ermitteln.

Ohne die ganze Länge der alten Römerbrücke auch nur annähernd angeben zu wollen, habe ich doch die Ueberzeugung gewonnen, dass dieselbe aus mindestens fünf sehr starken und aus fünf schwächern Mittelpfeilern bestanden hat, von denen die ersteren eine Stärke von 31 bis 34 Fuss gehabt haben, während die Stärke der letzteren nicht zu ermitteln ist, nach dem ersten rechtsseitigen Pfeiler jedoch zu urtheilen, auf etwa 14 Fuss anzunehmen sein dürfte.

Indem nun diese zehn Mittelpfeiler zusammen eine Flussbreite von nahe 230 Fuss ausfüllen, die dazwischen und daneben liegenden elf Brückenöffnungen aber ein etwa 650 Fuss breites Fluthprofil würden offen gelassen haben, so könnte die alte Römerbrücke mit elf Durchlassöffnungen wohl eine Gesamtlänge von nahe 880 Fuss zwischen den beiderseitigen Landpfeilern gehabt haben.

Da jedoch die jetzt bestehende, im 14. Jahrhundert gebaute hiesige massive Moselbrücke, einschliesslich ihrer zwölf, im Durchschnitt 18 Fuss starken steinernen Mittelpfeiler, schon eine Länge von 900 Fuss zwischen ihren beiden Stirnpfeilern hat, und mit Rücksicht darauf, dass zur Römerzeit die Mosel auf ihrem linken Ufer unmöglich so weit vorgeschoben gewesen sein kann, als dies in neuerer Zeit unter der jetzigen Landes-Regierung durch die Aufschüttung von Strassendämmen und Deichanlagen geschehen ist, und zwar zu dem Zwecke um die Umfluthung von Lützel-Coblenz und die Ueberströmung der dahinter und darunter liegenden Felder und Fluren bei jedem Hochwasser zu verhüten, so darf man auch wohl mit Gewissheit annehmen, dass die Römerbrücke mehr als elf Durchflussöffnungen gehabt und sich viel weiter über das frühere sehr flache linksseitige Vorland bis zum damaligen wasserfreien hohen Terrain hingezogen haben muss, als deren Pfahlgruppen bis jetzt aufgegraben und aufgefunden worden sind.

Coblenz, den 1. Februar 1866.

Der Strombau-Director

Nobiling!