

1716-1718

Ein Beispiel für den Umgang mit antiker Architektur
in der frühen Neuzeit

PONS EGO VI BELLI PRISCA DE SEDE REVULSUS
RESTITUTUOR SEDI SEDE VACANTE NOVUS
A GRATIOSO CAPITVLO AEDIS METROPOLITANÆ
TREVIRENSIS. [Chronogramm 1716]

*Ich Brücke, durch des Krieges Gewalt vom uralten Sitz gerissen
Werde wieder in den Sitz neu eingesetzt bei erledigtem (Bischofs)Sitz
Vom gnädigen Kapitel der Trierer Bischofskirche. (Keune 1928, 5)*

Mit diesen Worten verkündet eine heute am Gartentor der Kurie von der Leyen (Domfreihof 5) befindliche, 1729 am stadtseitigen Tor der Römerbrücke angebrachte Inschrift den Wiederaufbau der Brücke. Die hervorgehobenen Buchstaben verweisen als römische Ziffern in Form eines Chronogramms gelesen, auf das Jahr 1716, in dem nach der Zerstörung von 1689 die bis 1718 währenden Bauarbeiten unter der Leitung des kurtrierischen Hofbaumeisters Johann Georg Judas (um 1655-1726) begannen. Dabei galt das Interesse der Forschung an der Brücke, die als einziger der Trierer Römerbauten noch heute ganz selbstverständlich ihrem ursprünglichen Zweck dient, lange Zeit vor allem der antiken Baugeschichte. Auch die umfassende Monografie von Heinz Cüppers musste verständlicherweise ihren Schwerpunkt auf die Antike legen und noch die jüngsten Diskussionen um die Rekonstruktion der ursprünglichen hölzernen Fahrbahnkonstruktion der Mitte des 2. Jahrhunderts (nach zwei Vorgängerbauten) errichteten Brücke zeigen, dass sich bislang vor allem Archäologen mit dem Bau befasst haben. Doch auch der frühneuzeitliche Wiederaufbau ist eine unbedingt beachtenswerte Baumaßnahme, da er in besonderem Maße den Umgang mit antiker Bausubstanz in dieser Zeit dokumentiert, der bei der Brücke keineswegs nur rein technisch-praktischen Motiven folgte, sondern auch von der dem Bauwerk beigemessenen historischen Bedeutung geprägt war. Diese Besinnung auf die eigene, ruhmreiche Vergangenheit fällt dabei bezeichnenderweise gerade in eine Zeit, in der die Stadt Trier einen der absoluten Tiefpunkte ihrer Geschichte erreicht hatte: Lag ihre Einwohnerzahl 1625 noch bei etwa 5500 Einwohnern, so sank sie bis 1695 auf 2800 ab, um erst langsam über 3700 (1702) wieder auf 4200 im Jahre 1719 zu steigen. Gründe

für diesen traurigen Zustand waren vor allem die zahlreichen kriegerischen Ereignisse des 17. und frühen 18. Jahrhunderts: Belagerungen, Einnahmen, Rückeroberungen und mehrjährigen Besetzungen durch französische Truppen wechselten einander ab und führten zu einem wirtschaftlichen Niedergang, den Missernten und Seuchen weiter verschlimmerten. Hiermit einher ging der Verlust an politischer Bedeutung, da die Trierer Kurfürsten ihre Residenz zunehmend nach Koblenz beziehungsweise Ehrenbreitstein verlegten.

Baugeschichte

Ein 1670 in den „Antiquitates Trevirenses“ der Jesuiten Christoph Brower und Jacob Masen veröffentlichter Kupferstich [Abb. 1] ist die beste Quelle für das Aussehen der Brücke vor der Sprengung 1689, da er im Gegensatz zu den bekannten druckgrafischen Ansichten der Stadt äußerst detailreich und als Illustration einer genauen Beschreibung der Brücke gedacht ist.

Man erkennt sowohl das unterschiedliche Steinmaterial der römischen Brückenpfeiler und der wahrscheinlich im 14. Jahrhundert entstandenen mittelalterlichen Einwölbung als auch die Gestaltung der Tore auf dem westlichen Brückenkopf sowie auf Pfeiler 2 und 7. Bemerkenswert sind zwei kleine Gebäude auf den Vorköpfen der Pfeiler 4 und 6. Sie dürften jedoch mit der in Quellen des 16. Jahrhunderts erwähnten Möglichkeit zusammenhängen, die Schifffahrt auf der Mosel durch eiserne Ketten zu sperren, da sich unter Bogen 5 und 6 die Schifffahrtsrinne für die Talfahrt befand, wie die Trierer Schifferzunft dem Stadtrat bei den Verhandlungen über die Sprengung der Brücke mitteilte.



1

Trier, Römerbrücke.

Ansicht der Oberstromseite.

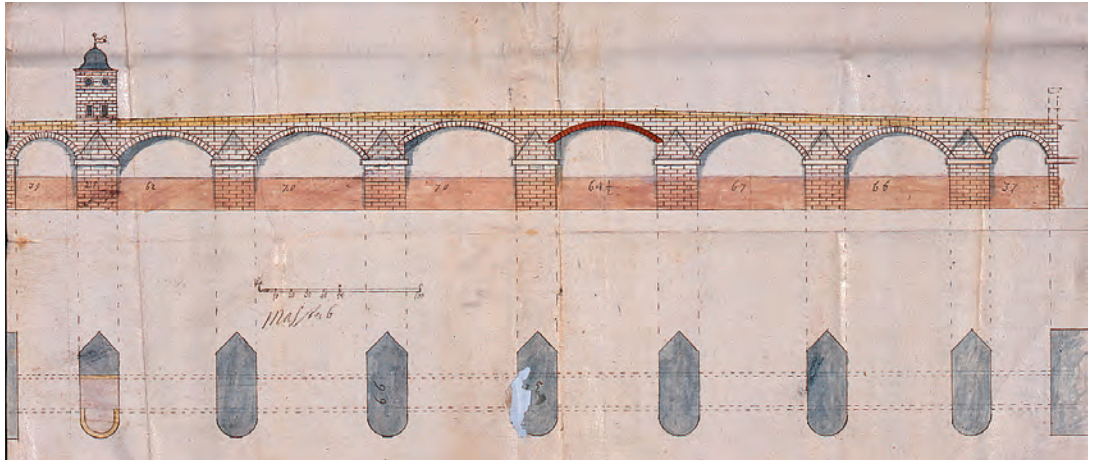
Kupferstich, vor 1669/70.

Nach der Besetzung der Stadt Trier 1688 begannen die französischen Truppen nämlich am 7. April 1689 mit der Zerstörung der Brücke im Rahmen von (wegen der veralteten Befestigung der Stadt eher symbolischen) Entfestigungsmaßnahmen, wobei zunächst drei der Brückenbogen erhalten werden sollten. Der Trierer Stadtrat versuchte noch, über den Kardinal von Fürstenberg eine Eingabe an Ludwig XIV. zu richten, um die vier mittleren Brückenbogen zu erhalten, was jedoch keinen Erfolg hatte. Der Stadtrat sollte mitteilen, welche zwei Brückenbogen erhalten werden sollten und die Schifferzunft erteilte die Auskunft, dass „*der dritte undt vierte Bogen [= 5 und 6 von Westen] ab Seithen der Stadt die bequemst zu Niederfahrt undt der zweite zu Seiten des Feldes [= 2] zur Auffahrt*“ geeignet seien. Es ging hierbei also vor allem darum, zu verhindern, dass die ins Wasser stürzenden Trümmer die Schifffahrt unmöglich machten.

Erfolg war diesen Bemühungen jedoch nicht beschieden, denn am Ende hatten die französischen Mineure „*die Brück ganz demolirt undt sogar die Steine zerschlagen, zersprengt und ins Wasser geworffen*“, wie es der Trierer Stadtschreiber in seinem Bericht über den Abbruch ausdrückt. Zwar existiert eine als Kupferstich vervielfältigte Ansicht der Stadt Trier, auf der die Brücke als Ruine, aber mit erhaltenem Bogen 7 zu erkennen ist – doch gibt es keinerlei Hinweise in den so ausführlichen Quellen über den Wiederaufbau, aus denen hervorginge, dass größere Teile der alten Einwölbung oder gar ein ganzer Bogen die Zerstörung überstanden hätten. Daher wird man dieser, ansonsten ohnehin sehr ungenauen Ansicht – unter Anderem zeigt sie noch den 1636 zerstörten Turmhelm der Liebfrauenkirche – keinen Glauben schenken dürfen.

Während der französischen Besatzungszeit bis 1698 und auch noch nach dem Abzug der Franzosen wurde der Verkehr über die Mosel mit Hilfe einer Fähre (Gierponte) bewältigt, die der Trierer Schiffer Emmerich Grell betrieb. Im April 1700 unternahm der Stadtrat einen ersten Vorstoß zu einem möglichen Wiederaufbau der Brücke.

Der Stadtrat verhandelte zu diesem Zeitpunkt bereits mit verschiedenen Bauunternehmern und Architekten, die für einen Wiederaufbau in Frage kamen, nämlich „*mit einem und anderen Bawmeistern, in Spec. [= Specialia] mit Hrn.[= Herrn] Fröllinger bawmeistern im Dhomb undt mit einem Franzosen*“. Damit ist ohne Zweifel der Frankfurter Bildhauer Johann Wolfgang Frölicher gemeint, der zu dieser Zeit mit der Errichtung des prachtvollen Marmoraufbaues im Ostchor des Trierer Domes beschäftigt war, aber wenig später verstarb. Zur Finanzierung der Baumaßnahme wurde eine Sondersteuer „*zu erbawung der trierischen Moselbrück undt einiger Nothwendigkeiten der Statt Coblentz*“ ausgeschrieben, von der zwei Drittel dem Trierer Brückenbau zugute kommen sollten.



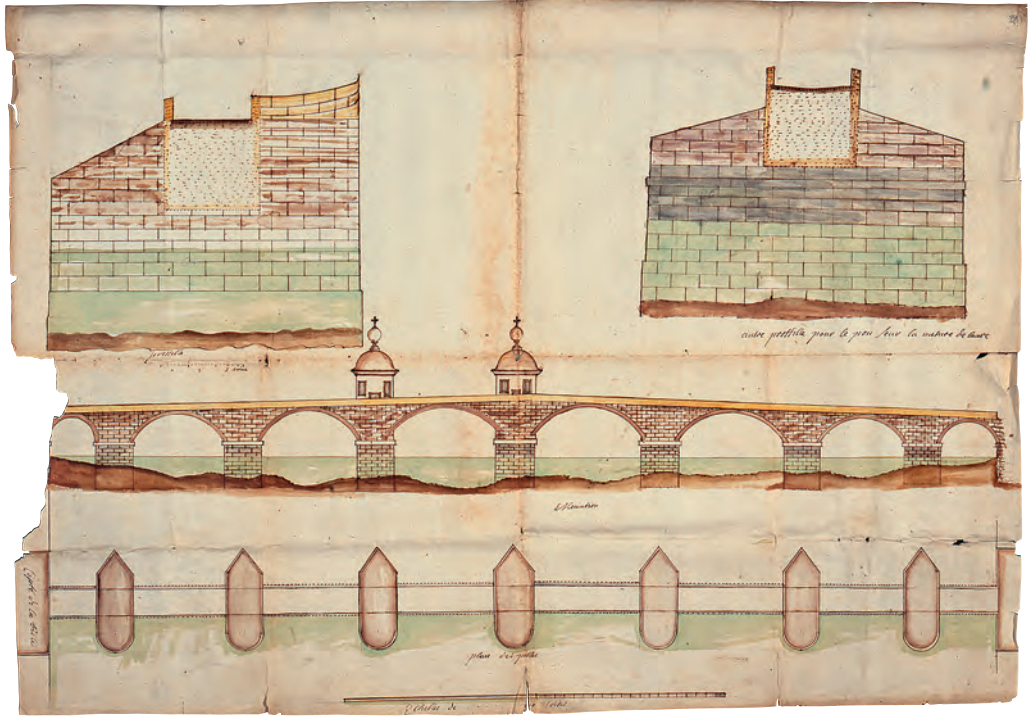
Immerhin wurden insgesamt mindestens fünf unterschiedliche Entwürfe vorgelegt, die an dieser Stelle nicht alle besprochen werden können. In einem Brief an den Kurfürsten Johann Hugo von Orsbeck berichtete der Trierer Statthalter Carl Caspar von Kesselstatt eingehend über die Schwierigkeiten, die bei der Einholung der Angebote aufgetreten waren: Der Kurfürst wünschte zwar eine bevorzugte Vergabe des Auftrages an einheimische Bauunternehmer, doch außer den beiden Steinmetzen Veit Daniel und Franz Neisius Kuckeisen, die mit einem gemeinsamen Angebot auftraten, sah sich kein Trierer Handwerker im Stande, den Auftrag zu übernehmen. Kuckeisen und Daniel legten einen recht originellen Entwurf vor, indem sie die Einwölbung der Brücke teilweise mit Rund- teilweise mit Segmentbögen ausführen wollten [Abb. 2].

Von Kesselstatt äußerte jedoch in seinem Schreiben erhebliche Zweifel an der technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit der beiden Unternehmer, denn es erschien ihm fraglich ob sie „wissenschaft genug haben das werck zu vollführen, daran wirdt sehr gezweifelt angesehen der einer, welcher sich Frantz Kuckeisen ernennet der jeniger ist, welcher den Maximiner Kirchen und Closter Baw verdorben hatt es hatt alle welt ein geringes Vertrauen zu ihm so dann werden sie mit der Caution auch nicht auffkommen“. Er empfahl dagegen, das Angebot der beiden Unternehmer Claude Clier und Joseph Motte aus Saarlouis anzunehmen. In seiner Antwort stimmte der Kurfürst ihm zu, regte jedoch an, nicht den gesamten Bau auf einmal in Auftrag zu geben, sondern lediglich einen Bogen, um dann, je nach dem welche finanziellen Mittel zur Verfügung stünden, weitere Teile ausführen zu lassen. Als Grundlage sollte der von Clier und Motte vorgelegte Plan [Abb. 3] dienen.

2

Trier, Römerbrücke.

Wiederaufbauentwurf von
Veit Daniel und Franz Neisius
Kuckeisen, 1700.



3
Trier, Römerbrücke.
Wiederaufbauentwurf von
Claude Clier und Joseph Motte,
1700.

Orsbeck versprach, seinen Hofzimmermann Judas nach Trier zu schicken, da dieser „auch etwa gute Vorschläg zu geben wissen [würde], wie die Maschinen [= Kräne] zu Erhebung der großen Steinen aus dem Wasser, undt die Verfertigung der Gerüste für die großen Bogen ahm dienlichsten undt nützlichsten Einzurichten seyen“. Judas besichtigte in der Tat die Brückenruine – doch weitere Maßnahmen erfolgten nicht mehr, da der Statthalter wegen der Gefahr einer erneuten Besetzung Triers durch französische Truppen die Stadt verlies.

Erst 1716, als das Domkapitel während der Sedisvakanz nach dem Tode des Kurfürsten Karl Joseph von Lothringen die Regierung innehatte, wurde die Angelegenheit wieder in Gang gebracht. Die Initiative ging wiederum vom Trierer Stadtrat aus, der sich wegen des Brückenbaues an das Kapitel wandte. Dieses erließ im Juli 1716 einen „gnädigsten befelch“ in dem es den Stadtrat aufforderte „zu einrichtung der gemein passage undt zu hebung des fast zu Grundt gegangenen Commercj [...] einen Ahnfang mit Erbauung hiesiger StattBrücken zu machen“. Der Rat beschloss daraufhin, „den Maister Hans Görg Hoffzimmermann von Coblenz anhero zu beschreiben undt mit demselben als deß verständig wohl zu überlegen“. Dass hier, wie auch im Folgenden, der Stadtrat besonders aktiv in Sachen des Brückenbaus vorging, ist nicht verwunderlich, denn auch wenn der Unterhalt der Brücke Landessache war, so hatte natürlich die Bürgerschaft Triers aus wirtschaftlichen Gründen großes Interesse an dem Bau. Hinzu kam, dass der Stadtrat zugleich das sogenannte Direktorium, das heißt den geschäftsführenden Ausschuss der obererzstiftlichen Landstände bildete und damit für die Überwachung und Organisation des Brückenbaues mitverantwortlich war.

Judas kam in der Tat nach Trier, und erklärte sich bereit, den Bau als Bauleiter zu übernehmen, wenn man ihm das nötige Material und entsprechende Arbeitskräfte zur Verfügung stelle. Er wollte zunächst die aus der Mosel zu bergenden Steine verwenden und könne bis zum Winter noch drei Brückenpfeiler wiederherstellen. Seitens des Rates sagte man zu, er wog aber nach wie vor, den Brückenbau insgesamt einem Unternehmer zu übertragen, wie dies bereits 1700 geplant war. Doch der Entwurf eines Unternehmers aus Metz, Monsieur L'Eglise, wurde abgelehnt. Inzwischen hatte Judas die Baustelle eingerichtet und mit der Bergung der Steine begonnen, so dass man am 29. August die feierliche Grundsteinlegung begehen konnte.

Die Bauarbeiten waren so organisiert, dass Judas die Oberleitung innehatte, Steinmetzen und Maurer aber im über dem üblichen Tarif liegenden Tagelohn beschäftigt wurden. Ein jährlicher Lohn wurde für die Schiffer festgelegt, die bei der Einwölbung herangezogen werden sollten. Hinzu kamen noch Anwohner aus den umliegenden Gemeinden, die Frondienste, insbesondere Transportarbeiten, zu leisten hatten. Im September 1716 wurde nach den Stadtratsprotokollen „M. Convers zum Aufseher undt Antreiber der ahn der Brücken arbeitenden Tagelöhner“ eingestellt. Dieser französische Militäringenieur, dessen Vorname leider nie in den Quellen genannt wird, hatte schon 1700 einen Entwurf für den Wiederaufbau der Brücke vorgelegt. Er lies sich später in Trier nieder, wo er 1731 verarmt starb.

Von Convers signiert ist eine in der Stadtbibliothek befindliche, sorgfältig ausgeführte, großformatige Zeichnung (130 x 47 cm), die wiederholt als Entwurfsplan für den Wiederaufbau der Brücke angesprochen wurde [Abb. 4].

Dies kann jedoch nicht zutreffen, da die Zeichnung eine Beschriftung trägt, in der die Bauzeit der Brücke (wenn auch nicht korrekt) angegeben wird:

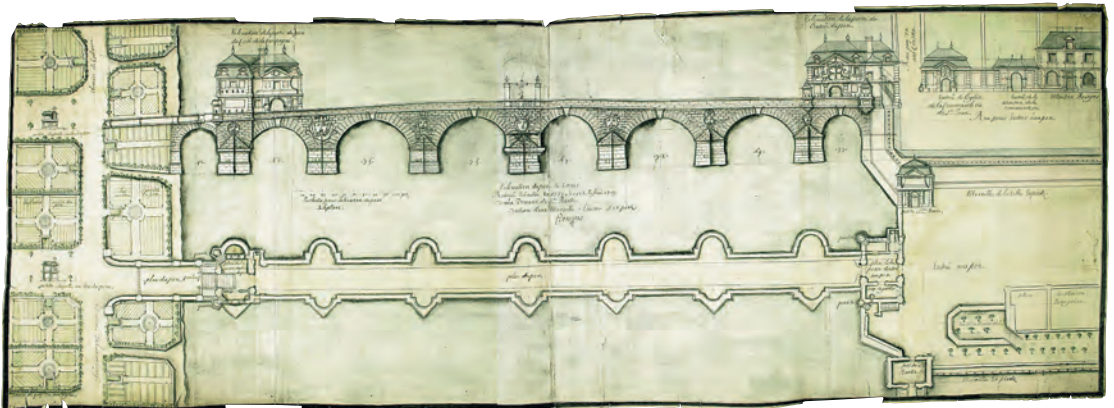
„Elevation dupon de Treves. Relevé Esbastie en 1717 de 1718. Esfni 1719. Vue venant de Ste. Barbe d'une Muraille a l'autre 680 pieds. Convers“ – Aufriss der Brücke zu Trier. Entworfen und gebaut 1717 und 1718, fertiggestellt 1719. Gesehen von St. Barbara aus, Länge von einer Ufermauer zur anderen 680 Fuß.

4

Trier, Römerbrücke.

Grund und Aufriss

(Oberstromseite) von Convers, 1719 oder später.



Da diese Beschriftung jedoch, wie an Tintenfarbe und Schriftduktus erkennbar, nicht nachträglich angebracht wurde, muss die Zeichnung als solche erst nach der Fertigstellung entstanden sein. Sie zeigt allerdings einige Unterschiede zu dem ausgeführten Bau wie die Position des Brückenkreuzes oder die Struktur des Mauerwerks. Interessant ist die Provenienz des Blattes: Es stammt aus dem Besitz der Familie von Kesselstatt und wurde erst Anfang des 19. Jahrhunderts durch Franz Graf von Kesselstatt der Stadtbibliothek übergeben (Wytenbach 1826, 17). Vermutlich handelt es sich daher um eine repräsentative Kopie des ursprünglichen, aber nicht in allen Details ausgeführten Bauplans, die der Trierer Statthalter Carl Caspar von Kesselstatt als Erinnerung an den während seiner Amtszeit ausgeführten Brückenbau nach dessen Fertigstellung anfertigen lies.

Der Bau ging scheinbar weitgehend unbehindert voran. Zwar klagte Judas über Mangel an Arbeitskräften und die Arbeiten wurden mitunter durch Hochwasser behindert, im Großen und Ganzen scheint es jedoch keine erheblichen Schwierigkeiten gegeben zu haben.

Am 5. Oktober 1718 konnte der Stadtrat daher mit dem Trierer Bildhauer Johannes Matthias Müller (1662-1737) den Vertrag über das Kruzifix oberhalb von Pfeiler 5 abschließen. Müller hatte sich bereits am 22. September an den Rat gewandt und gebeten, man möge ihm Befreiung von bürgerlichen Lasten gewähren, wenn er „noch nötige sechs Statuas“ für die Brücke liefere. In dem endgültigen Vertrag ist die Rede von „ein doppeltes Cruzifix, die Bildnussen Sti. Petri et Nicolai, auch auf nöthigen Fall die Bildnussen Sti. Joannis et B.M. Virginis oder an deren Platz die Kugeln undt Flammen“.

Ausgeführt wurde aber nur das Kruzifix [Abb. 5] mit der Statue des Hl. Nikolaus unterhalb in einer Nische über dem Pfeilervorkopf [Abb. 8]. Bei der Verbreiterung der Brücke 1931 wurde das Kruzifix durch eine – wie der Vergleich mit Fotografien belegt, sehr genaue – Kopie ersetzt.



5

Trier, Römerbrücke.

Kruzifix von Johannes Matthias
Müller, Foto vor 1931.

Am 31. Oktober 1718 beriet der Stadtrat über Entschädigungszahlungen an die Eigentümer der während des Brückenbaus für den Betrieb der Baustelle genutzten, nun aber geräumten Gärten. Am 21. November heißt es in den Ratsprotokollen, die Brücke sei „*nun Gottseylob [...] in sicheren Stand gesetzt*“, weswegen man Judas nun „*zu recompense undt recognition*“ noch 100 Reichstaler auszahlte. Am gleichen Tag wurde über die Beschaffung der Läden und Fenster für die Brückentore verhandelt, so dass der Bau fertig gewesen sein dürfte. Auch die Rechnungen wurden nun geschlossen, insgesamt kostete der Wiederaufbau 37 256 Reichstaler 53, Albus und 3 Denare, die durch Sondersteuern aufgebracht worden waren.

Baubeschreibung

Während die teilweise bis zur Wasserlinie beschädigten Pfeiler in der Tat offensichtlich mit dem aus der Mosel geborgenen Altmaterial ausgebessert wurden, verwendete man für die Erneuerung der Einwölbung roten Sandstein, der in der Nähe des Siechenhauses St. Jost bei Biewer gebrochen wurde. Die Quader wurden hierbei lageweise wechselnd verarbeitet: entweder glatte oder bossierte. Die Einwölbung wurde nach dem Beschluss des Trierer Stadtrates breiter als die mittelalterliche ausgeführt und besaß ursprünglich eine Breite von knapp acht Metern. In die Bogenzwickel wurden oberhalb von flammenden Kugeln (Granaten?) liegende Masken mit grotesken Darstellungen eingelassen, die Brüstung der Brücke war ursprünglich geschlossen und in gleicher Struktur wie das übrige Mauerwerk gestaltet. Die beiden Brückentore, eines auf Pfeiler 1 und ein weiteres auf dem stadtseitigen Brückenkopf waren zweistöckige Bauten mit Mansarddach. In Bogen 1 lag ursprünglich eine Zugbrücke, die jedoch bereits 1776 aufgegeben und vermauert wurde. Da das landseitige Widerlager gemeinsam mit dem Tor auf Pfeiler 1 und dem ersten Bogen 1805/06 abgebrochen und erneuert wurde, bildet die bereits erwähnte Zeichnung von Convers die beste Quelle für das Aussehen dieser Bauteile. Das stadtseitige Brückentor ist immerhin durch eine vor der ersten Verbreiterung der Brücke 1868 aufgenommene Fotografie überliefert [Abb. 6].



6

Trier, Römerbrücke.
Stadtseitiges Brückentor, abgebrochen 1869, Foto vor 1868.

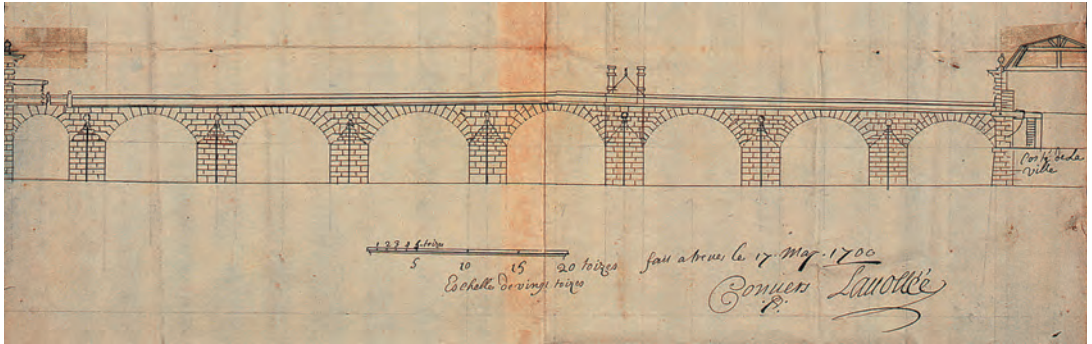
Das sicherlich ungewöhnlichste Bauteil – im frühneuzeitlichen Brückenbau in dieser Form ohne Parallele – ist jedoch sicher das von zwei Zierpfeilern flankierte Kreuz auf Pfeiler 5. Ursprünglich, was heute durch die zweite Verbreiterung der Brücke 1931 kaum noch nachvollziehbar ist, trat der gesamte Aufbau deutlich vor die Stirnwand der Einwölbung und war mit der Brüstung durch zwei seitliche Balustraden verbunden [Abb. 8]. Kruzifixe mit zwei Corpi, also auf der Vorder- und Rückseite, sind relativ selten anzutreffen. Im Volksglauben der Zeit spielte bei der Fertigung solcher Kreuze die Vorstellung einer Gefahrenabwehr nach beiden Seiten eine Rolle. In Trier wird jedoch eher die Möglichkeit einer Betrachtung sowohl vom Ufer beziehungsweise einem Schiff und der Fahrbahn maßgeblich gewesen sein. Der Heilige Nikolaus als Patron der Schiffer unterhalb des Kreuzes ist durch die Lage der Fahrinnen beiderseits des Pfeilers leicht erklärbar: Noch um 1900 pflegten die Trierer Schiffer auf Talfahrt im je nach Wasserstand nicht ungefährlichen Augenblick der Durchfahrt ihre Mütze abzunehmen und ein kurzes Gebt an den Heiligen zu richten (Marx 1919, 40 Anm. 1. – Laven 1850, 267). In diesem Zusammenhang gehört auch, dass die Trierer Schifferzunft sich der Pflege der Figur widmete. So ist überliefert, dass ein Schiffer zur Strafe wegen einer Übertretung der Zunftordnung einen Neuanstrich des Heiligen Nikolaus bezahlen musste.

Würdigung

Für die Bewertung des Brückenwiederaufbaues ist es notwendig, sich die Wahrnehmung der Brücke und ihrer Vergangenheit zu vergegenwärtigen:

„*Initium deplorabilis interitus vetustissimae urbis Treverorum*“ – Anfang des beklagenswerten Untergangs der uralten Stadt Trier.

So überschrieb der Trierer Stadtschreiber seinen Bericht über die Sprengung der Brücke und die Schleifung der Stadtmauern. Neben wirtschaftlichen Gründen spielte auch die Wahrnehmung der Brücke als eines den Charakter Triers als Stadt unterstreichenden Gebäudes eine Rolle. Doch noch stärker war das Bewusstsein um das hohe Alter der Brücke bei den Zeitgenossen verankert: Selbst bei dem so banalen Ereignis wie dem Abschluss eines Vertrages über den Fährverkehr als Ersatz für die Brücke, wurde von der „*gewalthätige[n] feindliche[n] überwerfung hiesiger uhralter Stadt Brücken*“ gesprochen. Die zeitgenössische Historiografie griff dabei vor allem auf die mittelalterliche Überlieferung der *Gesta Treverorum* zurück, nach der die Brücke vom legendären Stadtgründer Trebeta, dem Sohn des Assyrenkönigs Ninus erbaut worden sei. Zwar verwarfen etwa Brower und Masen diese Überlieferung als unzutreffend und plädierten stattdessen für die Identifizierung mit einer bei Tacitus erwähnten Brücke über die Mosel, doch im Bewusstsein der Allgemeinheit war die Trebeta-Legende nach wie vor präsent:



1685 entstanden nicht nur eine Kopie des sogenannten Trebeta-Bildes mit einer Darstellung des Stadtgründers für das Trierer Rathaus (heute im Stadtmuseum Simeonstift) sondern auch die Fassade des „Roten Hauses“ mit der allseits bekannten Inschrift ANTE ROMAM TREVERIS STETIT ANNIS MILLE TRECENTIS, in der auf die sagenhafte Gründung der Stadt 1300 Jahre vor Rom verwiesen wird.

Studiert man die seit dem 16. Jahrhundert überlieferten Beschreibungen der Brücke, so heben die Forscher neben den gewaltigen Quadern der Brückenpfeiler auch und gerade zwei noch zur antiken Substanz gehörende Zierpfeiler auf Pfeiler 5 hervor. So berichten Abraham Ortelius und Johannes Vivianus in ihrem „Itinerarium per nonnullas Galliae Belgicae partes“ (1584), nachdem sie die unerhörte Größe der für die Pfeiler der Brücke verwendeten Quader bewundert haben:

„Ad arcuum commissuras columnae sunt semiquadratae ex singulis lapidibus altero alteri superposito, quae paullum exstant supra pontis marginem; in his deorum olim fuisse simulacra referebant“ – An den Stellen, wo die Bögen zusammenkommen befinden sich halb quadratische Pfeiler, aus lauter Einzelsteinen übereinander gesetzt, die etwas über den Brückenrand hinausragen. Dort sollen einst Götterbilder gestanden haben (Ortelius/Vivianus 2000, 123).

Ähnliche Äußerungen finden sich auch bei Alexander Wiltheim in dessen Manuskript über die Altertümer des Trierer und Luxemburger Landes, wobei er von der Überlieferung berichtet, dass auf den Zierpfeilern einst Kristallkugeln gestanden hätten. Der Kupferstich bei Brower und Masen [Abb. 1] bildet die Pfeiler genau ab.

In diesem Zusammenhang kann es kein Zufall sein, dass man ausgerechnet dieses Detail beim Wiederaufbau der Brücke rekonstruierte, auch wenn gerade einmal die beiden untersten Steinlagen der Zierpfeiler die Sprengung überstanden hatten. Schon bei den ersten Planungen zum Wiederaufbau im Jahr 1700 zeigen drei Entwürfe die wiederhergestellten Zierpfeiler [Abb. 7], wobei der vom Kurfürsten genehmigte Entwurf [Abb. 3] diese interessanterweise nicht vorsieht. Und selbst die Überlieferung von den Kristallkugeln wurde nicht unbeachtet gelassen: Die wiederhergestellten Zierpfeiler erhielten Kugelabschlüsse [Abb. 5].

7

Trier, Römerbrücke.
Wiederaufbauentwurf von
Convers und Lavoüe, 1700.



8 Trier, Römerbrücke.
Ansicht der Oberstromseite,
1866/67.

Auch ein anderes Merkmal, in dem sich die Trierer Brücke von anderen zeitgenössischen Brückenbauten unterscheidet, dürfte historisch motiviert gewesen sein: Üblicherweise wurden bei barocken Brücken Vor- und Hinterköpfe der Pfeiler bis auf Fahrbahnhöhe aufgemauert und somit eine optische Verbindung zwischen Ober- und Unterbau (also Fahrbahn und Pfeilern) geschaffen. Als Beispiel sei hier die sicher prominenteste deutsche Brücke des 18. Jahrhunderts erwähnt, die fast zur gleichen Zeit von Matthäus Daniel Pöppelmann umgebaute Dresdner Augustusbrücke. In Trier aber verzichtete man hierauf – auch wenn der 1700 vom Kurfürsten genehmigte Entwurf dies zumindest als Möglichkeit vorsah. Damit erscheint die barocke Einwölbung gewissermaßen auf den älteren Pfeilern zu „schweben“ [Abb. 8]. Auch in der Bearbeitung des Steinmaterials mit abwechselnd glatten und bossierten Quadern setzte man sich deutlich vom älteren Bestand ab, so dass alt und neu unterscheidbar blieben.

Dabei kannte man auch zeitgenössische Bauformen, wie die beiden Brückentore beweisen: Ihre Mansarddächer gehören zu den ersten in Kurtrier und belegen, dass die Rückgriffe auf älteres Formengut in der kurtierischen Architektur dieser Zeit nicht auf Unkenntnis neuer Formen zurückzuführen sind.

Die Römerbrücke galt beim Wiederaufbau des 18. Jahrhunderts als ein Denkmal der ruhmreichen Vergangenheit ihrer Stadt, der die traurige Gegenwart so gar nicht entsprach. Es erscheint daher nachvollziehbar, dass man gerade in einer für die Stadt Trier so schwierigen Phase auf die Vergangenheit verweisen wollte. Umso mehr wäre es wünschenswert, dass die Römerbrücke endlich auch in der Gegenwart wieder einen prominenten Stellenwert im Bewusstsein der Öffentlichkeit erhalten würde. Ein durch Bürger- und Expertenworkshops vorbereiteter Ideenwettbewerb zur Neugestaltung der Brücke und ihres Umfeldes mag 2012 vielleicht Ideen für eine Verbesserung des Erscheinungsbildes liefern. Genannt seien hier nur das unpassende Stahlrohrgeländer statt einer geschlossenen Brüstung, die unpassenden Laternen und hässlichen Leiterstege an der Oberstromseiten, deren Entfernung Heinz Cüppers schon 1969 gefordert hatte. Auch wenn diese Maßnahmen angesichts der derzeitigen finanziellen Situation sicher nicht leicht umzusetzen sind, so sei doch an die Verantwortlichen appelliert, der Brücke und ihrer Vergangenheit die gleiche Aufmerksamkeit zu widmen, die ihre Vorgänger im Trierer Rat in ungleich schwierigerer Situation (und mit finanzieller Unterstützung durch den Landesherren!) für dieses Bauwerk aufbrachten.

Dieser Beitrag stellt eine kurze Zusammenfassung des einschlägigen Kapitels der Dissertation des Verfassers dar: „Johann Georg Judas, ‚Chur. Trierischer Baw-Meiser‘ (um 1655-1726). Zur Architektur eines geistlichen Kurfürstentums an Rhein und Mosel im späten 17. und frühen 18. Jahrhundert“. Für diese Arbeit wurde er 2011 mit dem Dr.-Heinz-Cüppers-Preis des Rheinischen Landesmuseums Trier ausgezeichnet. Für ausführliche Quellennachweise sei auf die in Vorbereitung befindliche Veröffentlichung verwiesen.

Quellen

Stadtarchiv Trier

Ta 100/14: Stadtratsprotokolle 1691-1705.

Ta 100/16: Stadtratsprotokolle 1715-1721.

L2/31: Rechnungen zum Bau der Trierer Moselbrücke 1717/18 (1717: Ausfertigung für die Generaleinnehmer; 1718: Ausfertigung für die Generaleinnehmer und Ausfertigung für die Landstände).

Landeshauptarchiv Koblenz

Best. 1C Nr. 7263: Wiederaufbau der Moselbrücke zu Trier und der Beitrag der Landstände hierzu.

Best. 702 Nr. 7302-7310: Entwürfe für den Wiederaufbau der Trierer Moselbrücke, 1700.

Literatur

C. Brower/J. Masen, *Antiquitatum et annalium Trevirensium libri XXV* (Lüttich 1670). – D. Bühler, *Brücke*. Enzyklopädie der Neuzeit II (Stuttgart 2005) 449-446. – H. Bunjes/R. Brandts, *Die weltlichen Kunstdenkmäler der Stadt Trier*. [Die Kunstdenkmäler der Stadt Trier 2]. (Typoskript, ca. 1940). Stadtbibliothek Trier, LS VI 512-13,2. – L. Clemens, *Tempore Romanorum constructa*. Zur Nutzung und Wahrnehmung antiker Überreste nördlich der Alpen während des Mittelalters. Monographien zur Geschichte des Mittelalters 50 (Stuttgart 2003). – H. Cüppers, *Die Trierer Römerbrücken*. Trierer Grabungen und Forschungen V (Mainz 1969). – J. Fachbach, *Zur Baugeschichte der Trierer Römerbrücke nach 1718*. Kurtrierisches Jahrbuch 47, 2007, 383-416. – K.-P. Goethert, *Der Idealentwurf der Trierer Römerbrücke*. Konstruktion und Rekonstruktion des Sprengwerkes. Trierer Zeitschrift 69/70, 2006/07, 103-125. – G. Kentenich, *Der Meister des Kreuzifixes auf der alten Trierer Moselbrücke*. Trierer Zeitschrift 1, 1926, 32-33. – G. Kentenich, *Der Trierer Stadtplan in Dom Calmets Lothringischer Geschichte*. Trierer Zeitschrift 1, 1926, 138-139. – G. Kentenich, *Eine seltene Trierer Stadtansicht*. Trierische Heimat 4, 1927/28, 69-72. – J. B. Keune, *Geschichte und Geschehnisse der Römerbrücke zu Trier*. Trierische Heimat 4, 1927/28, 169-174; 5, 1928/29, 1-8. – R. Laufner, *Die Landstände von Kurtrier im 17. und 18. Jahrhundert*. Rheinische Vierteljahrsblätter 32, 1968, 290-317. – Ph. Laven, *Trier und seine Umgebungen in Sagen und Liedern* (Trier 1851). – P. Marx, *Von der Römerbrücke zu Trier*. Kur-Trier 3, 1919, 38-40. – M. Matheus, „Stadt am Fluss“. Kranen, Kranenmeister und Schiffer im spätmittelalterlichen Trier. Kurtrierisches Jahrbuch 22, 1982, 34-59. – A. Neyses, *Ein Wiederherstellungsversuch der um 150 n. Chr. erbauten Moselbrücke in Trier*. Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 54, 2007 (2010) 471-496. – A. Ortelius/J. Vivianus, *Itinerarium per nonnullas Galliae Belgicae partes*. Der Reiseweg durch einige Gebiete des belgischen Galliens von Abraham Ortelius und Johannes Vivianus. Übersetzt und kommentiert von K. Schmidt-Ott. Europäische Hochschulschriften III 841 (Frankfurt 2000). – H. Tintelnot, *Brücke*. Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte II (Stuttgart 1948) 1228-1260. – J. H. Wyttenbach, *Historisch-antiquarische Forschung über das Alter der Moselbrücke zu Trier*. Programm der öffentlichen Prüfungen der Gymnasial-Schüler zu Trier am Ende des Schuljahres 1826 (Trier 1826) 1-20.

Abbildungsnachweis

- Abb. 1** nach: Brower/Masen 1670 I 97 (Th. Zühmer, RLM Trier, Foto ME 1995,55/3).
Abb. 2-3; 7 Landeshauptarchiv Koblenz, Best. 702 Nr. 7302; 7306; 7305 (Fotos: Landeshauptarchiv).
Abb. 4 A. Runkel, Stadtbibliothek Trier, Grafiksammlung.
Abb. 5 RLM Trier, Foto C 3953.
Abb. 6 P. Krapp, Stadtarchiv Trier, Fotosammlung.
Abb. 8 Amt für Kirchliche Denkmalpflege Trier, Fotothek.