

## Die Trierer Martinsmühle im Mittelalter

---

Unter dem Motto „Stadt am Fluss“ stellt die Stadt Trier seit einigen Jahren Überlegungen an, die Mosel wieder stärker in die urbane Entwicklung einzubeziehen. Erörtert wird die Aufwertung des Moselufers, aber auch eine stärkere Vernetzung der am Flussufer liegenden Stadtteile mit der Innenstadt. In den 1960er Jahren wurden Mosel und Altstadt durch die Errichtung eines Hochwasserschuttdammes und den Bau der vierspurigen Moseluferstraße fast gänzlich voneinander getrennt. Seit diesen einschneidenden Maßnahmen hat sich die Bedeutung, welche die unmittelbare Lage am Fluss einst für Trier besaß, grundlegend verändert.

Schon als die Stadt in römischer Zeit gegründet wurde, war die Lage am Fluss von entscheidender Bedeutung. Mit der Errichtung der ersten Moselbrücke in den Jahren 18/17 v. Chr. an einer strategisch günstigen Stelle wurde nicht nur ein fester Übergang über den Fluss geschaffen, sondern gleichzeitig eine Verbindung der Hauptverkehrswege vom Mittelmeer an den Rhein hergestellt. Mit diesem ersten Brückenbau hängen Gründung und Ausbau der neuen Stadt eng zusammen. Noch heute trägt die jüngste der drei römischen Brücken mit ihren Steinpfeilern aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. den modernen Verkehr.

Auch im Mittelalter sicherte die Lage an der Wasserstraße Mosel der Stadt Trier am Kreuzungspunkt von Fernhandelswegen den Fortbestand als Wirtschaftsstandort und Warenumschlagplatz. Eine entscheidende Rolle spielten dabei die weiterhin nutzbare „Römerbrücke“, aber auch der mittelalterliche Hafen vor dem Örentor sowie der vor dem Kranentor liegende ältere Verladekran aus dem Jahr 1413. Darüber hinaus wurde jetzt auch die Wasserkraft der Mosel für den Betrieb von Mühlen ausgenutzt. Am Flussufer vor dem Kloster St. Martin lagen verschiedene Mühlen, zu denen aus Hölzern gebaute Wehre und Stege gehörten. Zu diesen besonderen technischen Anlagen liegen dendrochronologische Daten vor, die Ernst Hollstein zu Beginn der 1960er Jahre mit historischen Quellen und älteren Stadtansichten kombinieren konnte. Da die Ergebnisse einen interessanten Beitrag zur Geschichte des Stadtbildes an diesem Ort leisten, sollen die dendrochronologischen Befunde sowie ihre Interpretation – auch als Beitrag zur aktuellen Diskussion – hier zusammenfassend vorgestellt werden.

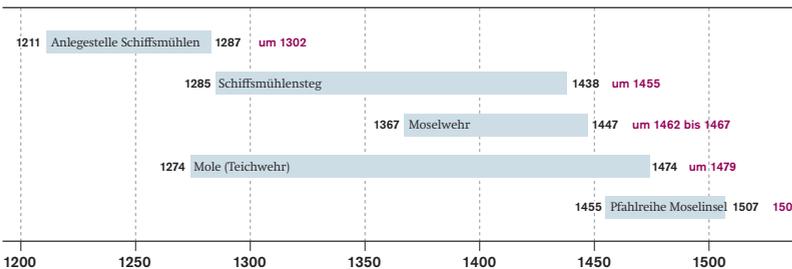
Bei den Baggerarbeiten, die im Winterhalbjahr 1962/63 zur Neugestaltung des Moselufers begonnen wurden, kamen in der sogenannten Pferdemosel, dem stadtseitigen Flussarm bei der Insel, über 700 Eichenpfähle zutage [Abb. 1]. Ernst Hollstein, der vom Rheinischen Landesmuseum mit den dendrochronologischen Untersuchungen beauftragt wurde, konnte unter schwierigsten Bedingungen – teilweise bei Eis und unter Wasser – knapp hundert Hölzer vermessen und beproben.

Die jahringanalytische Auswertung erbrachte für alle Pfähle eine Datierung in das Spätmittelalter. Anhand der Ergebnisse konnten insgesamt fünf Bauphasen ermittelt werden [Abb. 2]. Darüber hinaus ließen sich die Holzfunde dank ihrer sorgfältigen Kartierung und unter Auswertung historischer Quellen verschiedenen Bauwerken zuordnen [Abb. 3].

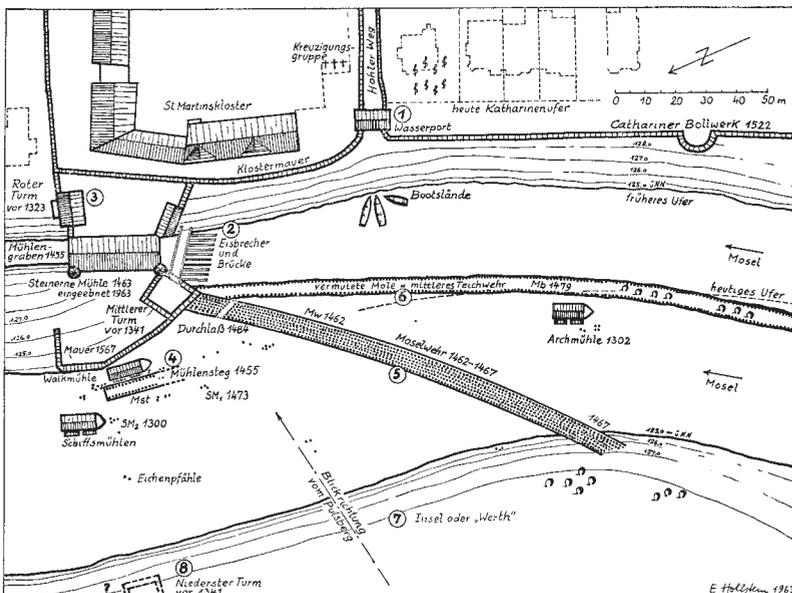
In das frühe 14. Jahrhundert datieren Pfähle, die sich mit verschiedenen Anlageplätzen für Schiffsmühlen in Verbindung bringen lassen. In den Trierer Urkunden des 14. Jahrhunderts werden verschiedentlich Schiffsmühlen genannt. So ist unter anderem der Kauf der sogenannten Arckmühle für das Jahr 1302 belegt. Eine kleine Pfahlgruppe datiert exakt in diese Zeit und dürfte somit den Liegeplatz dieser Schiffsmühle bezeichnen.



1  
Trier, St. Martin.  
Die Mosel bei Niedrigwasser mit sichtbaren Eichenpfählen der Wasserbauten, 1963.



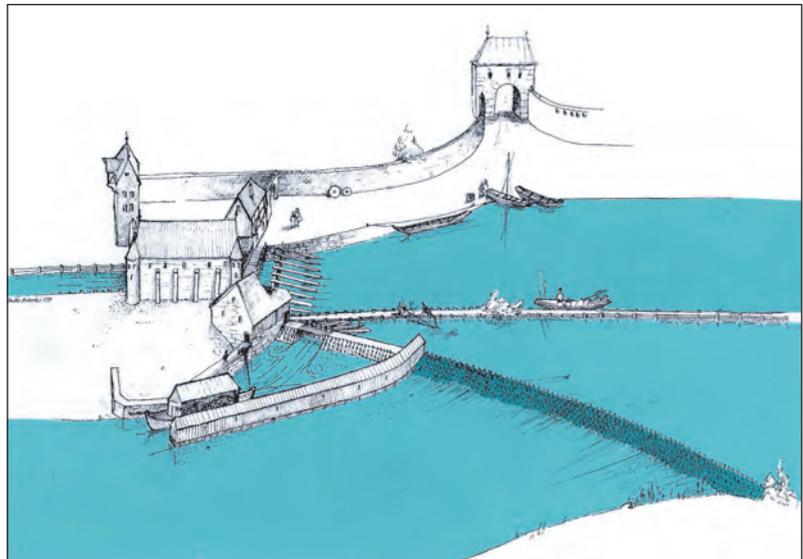
2  
Trier, St. Martin.  
Zeitliche Zuordnung der spätmittelalterlichen Wasserbauten.



3  
Trier, St. Martin.  
Lageplan der Mühlen und Wehranlagen.  
Rekonstruktion nach Aufmaß und Stromkarte.

Im Zusammenhang mit den Schiffsmühlen sind auch die zugehörigen Türme anzusprechen. Dabei geht aus den Urkunden hervor, dass Turm und Schiffsmühle sachlich und juristisch meist als Einheit aufgefasst wurden. Die Türme dienten wohl zum Schutz der durch Hochwasser und Eisgang gefährdeten Mühlen.

Aus zwei Pfahlreihen stammen Hölzer, die um 1455 geschlagen wurden und zum Bau eines Schiffsmühlensteges dienten. Eine weitere Gruppe von Pfählen wurde zwischen 1462 und 1467 geschlagen und belegt die Anlage eines großen Wehres. Aus dem Jahr 1479 stammen Hölzer, die einer Mole zugewiesen werden können. Die Daten folgen dicht aufeinander und belegen verschiedene Bauvorhaben, die im Abstand von nur wenigen Jahren realisiert worden sind. Hilfreich für die Interpretation dieser Befunde ist die „Kosmographie“ Sebastian Münsters von 1548. Die darin enthaltene Stadtansicht von Trier entspricht wohl dem tatsächlichen Bild der Zeit (Hollstein 1964, 34). Die bei Münster en miniature gezeigte topografische Situation der Mühlen bei St. Martin hat in Verbindung mit der Auswertung der dendrochronologischen Daten zu einer anschaulichen zeichnerischen Rekonstruktion geführt [Abb. 4]. Um 1455 reifte im Rat der Stadt Trier, die nun seit mehreren Generationen die Türme und Schiffsmühlen in ihrem Besitz hatte, der Plan zu einer großen Umgestaltung der Mühlenbetriebe auf der Mosel. Geplant war der Bau einer steinernen Mühle, zu der auch die Anlage eines Moselwehres gehörte. Für dieses Projekt musste als Erstes wohl die Schiffsmühle, die bis dahin beim „Mittleren Turm“ lag, einen neuen Liegeplatz bekommen. Sie wurde unmittelbar vor die neue Martinsmühle verlegt. Durch den Mühlensteg, der den Jahrringdaten zufolge 1455 gebaut wurde, war sie zur Mosel hin gesichert. Der Steg bestand aus eingerammten Pfählen und war mit Planken begehbar eingerüstet.



4

Trier, St. Martin.  
Rekonstruktion der Mühlen  
und Wehranlagen.

Für den Bau der steinernen Mühle wurde zunächst der Mühlengraben ausgehoben und mit dem Erdaushub das Ufer aufgeschüttet. Anschließend begannen offenbar die Arbeiten für das Wehr. Die dendrochronologischen Daten der Pfähle weisen auf eine Bauzeit zwischen etwa 1462 und 1467 hin. Dieser Wehrbau war nötig, um dem nach links zur Palliener Seite drängenden Fluss dauernd große Wassermengen abzugewinnen, um diese nach rechts zur Stadtseite zu lenken, wo die große Mühle entstand. Das Wehr begann bei dem „Mittleren Turm“ vor dem Martinskloster und durchschnitt die Flussbiegung in langgezogener Krümmung. Die Pfähle waren untereinander durch Flechtwerk verbunden und bildeten Reihen, deren Zwischenräume mit Steinpackungen ausgefüllt waren. Hochgerechnet dürften mehrere Tausend Pfähle verbaut worden sein. Nach den Römerbrücken handelt es sich um das größte historische Wasserbauwerk in Trier. Aufgrund der Jahrringdaten konnte bewiesen werden, dass der Bau dieses Wehres in Zusammenhang mit dem Mühlenneubau von 1455 steht.

Nur zwölf Jahre nach der Errichtung der großen Wehranlage entstand im Jahr 1479 das Teichwehr beziehungsweise die Mole. Aus den Quellen ist wiederum bekannt, dass die Schiffsmühle zwischenzeitlich von den Wollwebern gepachtet worden war und nicht mehr als Korn-, sondern als Walkmühle diente. Durch den Bau des großen Moselwehres reduzierte sich für die Betreibung dieser Mühle, welche unter dem Wehr lag, die erforderliche Wassermenge. Es muss wohl zum damaligen Zeitpunkt im Trierer Stadtrat zwischen den Bäckern und Wollwebern zu Kontroversen gekommen sein. Man kämpfte um das Wasser beziehungsweise das Wehr. Der Streit endete offenbar mit dem Sieg der Wollweber. Um die Funktion der Walkmühle zu garantieren, wurde 1479 eine Mole mit einem Durchlass gebaut, um eine größere Wassermenge konzentriert an einer Stelle auf die Walkmühle zu lenken. Der Kompromiss, den Moselarm in zwei Hälften zu teilen, brachte jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Die Strömungsverhältnisse der Mosel, aber auch die Wassermengen, änderten sich zuungunsten der Korn- oder Martinsmühle, ohne der Walkmühle wesentliche Vorteile zu bringen. So verlor die Mole nach kurzer Zeit ihre Funktion und wurde spätestens im 17. Jahrhundert aufgegeben.

Eine Pfahlreihe am Nordwest-Ufer im Bereich der Moselinsel datiert 1507. Sie stand nicht in Zusammenhang mit den Mühlenbetrieben, sondern diente möglicherweise der Sicherung des Schiffsverkehrs auf der Mosel.

Die Martinsmühle sowie das Wehr erfüllten ihre Funktion bis in das ausgehende 19. Jahrhundert. Immer wieder haben sich Landschaftsmaler, darunter auch reisende Engländer, von der Martinsmühle inspirieren lassen. Beispielhaft erscheint ein Gemälde von George Clarkson Stanfield aus dem Jahr 1858. Eindrucksvoll zu erkennen sind die Mühle und das Stauwehr, durch das der Bach in das Innere der Mühle floss, wo er ein übermannshohes Rad antrieb [Abb. 5]. 1876 wurde die Mühle abgerissen. Die Nachfolgebauten, zunächst die Hupperschwiller Färberei, danach das Martinsbad, wurden 1963 für die neue Verkehrsregulierung am stadtseitigen Kopf der Kaiser-Wilhelm-Brücke geopfert.

5

Trier, Martinsmühle.  
 Ölbild von George Clarkson  
 Stanfield, 1858.  
 RLM Trier, Inv. 1989,6.



Für das von der Stadt Trier initiierte Projekt „Stadt am Fluss“ könnte auch das Martinsufer eine ebenso herausfordernde wie lohnende Aufgabe sein. Hier würde sich – wie sonst nur im Bereich der antiken „Römerbrücke“ – die Chance bieten, die historische Dimension des mittelalterlichen Trier in seiner unmittelbaren Lage direkt an der Mosel als wirtschaftlicher Lebensader dem Zeitgenossen des 21. Jahrhunderts erfahrbar werden zu lassen.

#### Literatur

D. Gräf, Schiffmühlen auf europäischen Flüssen. In: Reliquiae Gentium. Festschrift für Horst Wolfgang Böhme zum 65. Geburtstag I. Hrsg. von C. Dobiak (Rahden 2005) 155-168. – E. Hollstein, Moselwehr und Mühlensteg. Eine jahrringchronologische Untersuchung der Wasserbauten bei St. Martin in Trier. Neues Trierisches Jahrbuch 1964, 26-45. – E. Hollstein, Mitteleuropäische Eichenchronologie. Trierer Grabungen und Forschungen 11 (Mainz 1980) 167. – R. Hüttel, Die Martinsmühle in Ansichten von William Clarkson Stanfield und George Clarkson Stanfield. Neues Trierisches Jahrbuch 1995, 253-260. – G. Kentenich, Geschichte der Stadt Trier (Trier 1915) 396 ff.; 407 ff. – G. Kentenich, Zur Geschichte des Flussbildes der Mosel bei Trier. Trierer Zeitschrift 2, 1927, 131-135. – G. Kentenich, Eine Walkmühle der Trierer Wollenweber. Trierische Chronik 5, 1908/09, 64. – E. Maschke/J. Sydow (Hrsg.), Die Stadt am Fluß. Stadt in der Geschichte 4 (Sigmaringen 1975). – M. Matheus, „Stadt am Fluß“. Kranen, Kranmeisterei und Schiffer im spätmittelalterlichen Trier. Kurtrierisches Jahrbuch 22, 1982, 34-59. – A. M. Zander, Die Mühlen zu Pallien. Neues Trierisches Jahrbuch 1973, 74-78.

#### Abbildungsnachweis

- Abb. 1** H. Thörnig, RLM Trier, Foto RD 1962,150.  
**Abb. 2** Verfasserin.  
**Abb. 3** nach: E. Hollstein 1964, 35.  
**Abb. 4** H. Backes, RLM Trier, 1996.  
**Abb. 5** Th. Zühmer, RLM Trier, Dia.