

Der Bau der „Neuen Brücke“

Am 13. Oktober 1913 wurde die neuerbaute Kaiser-Wilhelm-Brücke in Trier eingeweiht. Zu diesem Anlass kam Kaiser Wilhelm II. persönlich nach Trier. Es handelte sich um den ersten Brückenbau seit der Römerbrücke, deren erste Version wohl 16 v. C. errichtet worden war. Notwendig wurde die neue Brücke, weil sich die Bevölkerung um ein Vielfaches vergrößert hatte, und sich zahlreiche Industriebetriebe in und um die Stadt angesiedelt hatten. Dabei bestanden allerdings mindestens zwei Planungsvarianten, der Bau einer Südbrücke, die die Arbeiterviertel in Trier-Süd mit dem Walzwerk in Euren verbunden hätte, und eine Nordbrücke, die das Zurlaubener Ufer mit Pallien und dem Naherholungsgebiet im Weißhauswald verbinden sollte.¹



Am 31.07.1910 preschte der Palliener Verein zur Wahrung örtlicher Interessen vor und lud zu einer Bürgerversammlung im Gasthaus Roth ein, an der etwa 300 Menschen teilnahmen. Es fanden sich annähernd 300 Personen. Am 19.07.1911 beschloss die Stadtverordnetenversammlung die Auftragsvergabe an die Firma Dyckerhoff. Das Auftragsvolumen betrug insgesamt 1,4 Millionen Reichsmark, die laufenden Kosten sollten durch ein von den Nutzern der Brücke zu erhebendes Brückengeld finanziert werden.

Die Brücke sollte nicht nur den Namen des Kaisers tragen, sondern auch mit einem Standbild des Kaisers versehen werden, vergleichbar der Hohenzollernbrücke in Köln. Der Kaiser nahm am 14.10.1913 an der Einweihung teil, auf die

¹ Grundlegend für Inhalt und Material siehe: http://www.mpg-trier.de/is/geschi/geschi_ind.htm
Siehe auch: Hundert-Jahre Kaiser-Wilhelm-Brücke Trier, hrsg. von Udo Köhler im Auftrag des Vereins Trierisch, Trier 2014

Errichtung des Reiterstandbildes hatte er bereits im Vorfeld der Planungen verzichtet.

Eine deutlich militärische Dimension hatte die Brücke im preußischen Trier allerdings. Die Lage im gegenüber Frankreich rückwärtigen Raum ließ die Brücke besser kontrollieren als die alternativ geplante Südbrücke. Die Brücke ermöglichte auch den Anschluss an das Straßennetz nach Köln über Bitburg, nach Koblenz über Wittlich und nach Mainz und Saarbrücken über den Hochwald. Die Brücke ergänzte als Verkehrsverbindung die Eisenbahnbrücke von Trier nach Pfalzel (erbaut 1878), die Truppenverschiebungen über Trier Richtung Frankreich ermöglichte. Das Stadtbild Triers war damals ohnehin von einer Mehrzahl von Kasernen bestimmt.² Auch für den unwahrscheinlichen Fall einer Eroberung Triers durch französische Truppen sorgte die Bauplanung vor und ließ im vierten Pfeiler der Brücke eine Minenanlage einbauen, um im Kriegsfall die Brücke sprengen zu können.



Die Kaiser-Wilhelm-Brücke wurde lange Zeit nur als die „Neue Brücke“ bezeichnet. Für die Infrastruktur der Stadt Trier war sie bald unverzichtbar.

Gesprengt wurde die Brücke tatsächlich im Zweiten Weltkrieg 1945. Beim Wiederaufbau erhielt die Brücke dann eine Verbreiterung, die zwei Fahrbahnen nebeneinander erlaubte.³

² Siehe: http://www.mpg-trier.de/d9/trier_14_18/index.htm

³ [https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser-Wilhelm-Br%C3%BCke_\(Trier\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser-Wilhelm-Br%C3%BCke_(Trier))

Ferner: StA Trier Tb 01/136, Tb 01/137 und Tb 1/110

Bilder vor und nach dem Bau der Brücke: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/Trier_1900.jpg
sowie Stadtarchiv Trier Fotosammlung

Materialteil:

Text 1: Nachfrage beim Künstler

An
Herrn Bildhauer Killer
Hochwohlgeboren
München

Mit Bezug auf Ihre Verhandlungen mit Herrn Professor Meissner teile ich Ihnen mit, dass ich bei der Stadtverordnetenversammlung für die Ausführung einer Reiterfigur Kaiser Wilhelms II. nach Ihrem Modell beantragen werde und diese Vorlage nach besten Kräften vertreten will, wenn Ihr Modell von einer Künstler-Kommission, bestehend aus den Herren: Geheimer Oberbaurat Professor Hofmann, Darmstadt, Professor Meissner, Darmstadt, Baurat Grassel und Bildhauer Exzellenz von Miller, München, und Stadtbaurat Schilling, hier, mir zur Ausführung empfohlen wird. Eine Gewähr für einen diesbezüglichen Beschluss kann ich selbstverständlich nicht im Voraus übernehmen. – Für Ihre Bereitwilligkeit, auf Ihre Gefahr ein Modell anzufertigen, spreche ich Ihnen den besten Dank aus.

(Unterschrift)

Text 2: Kaiserliche Antwort

Abschrift:
Der Minister des Innern
Berlin, den 15. September 1913
(Eingangsstempel der Stadt Trier: 22. September 1913)
An den
Herrn Regierungspräsidenten
in Trier

Seine Majestät der Kaiser und König haben die Benennung der im Bau begriffenen neuen Moselbrücke in Trier als „Kaiser Wilhelm-Brücke“ gern zu genehmigen geruht. Dagegen wünschen Seine Majestät, dass von der geplanten Errichtung Allerhöchstihres Reiterstandbildes auf der Brücke Abstand genommen werde. Abgesehen davon, dass die Entwürfe nicht ganz Allerhöchstihren Beifall gefunden haben, besonders der hohe, schornsteinartige Sockel, wollen Seine Majestät an dem Grundsatz festgehalten wissen, nicht schon bei Allerhöchstihren Lebzeiten Standbilder zu errichten. Wo dies, wie auf der Eisenbahnbrücke in Köln, genehmigt sei, hätten besondere, eine Ausnahme rechtfertigende Gründe vorgelegen.

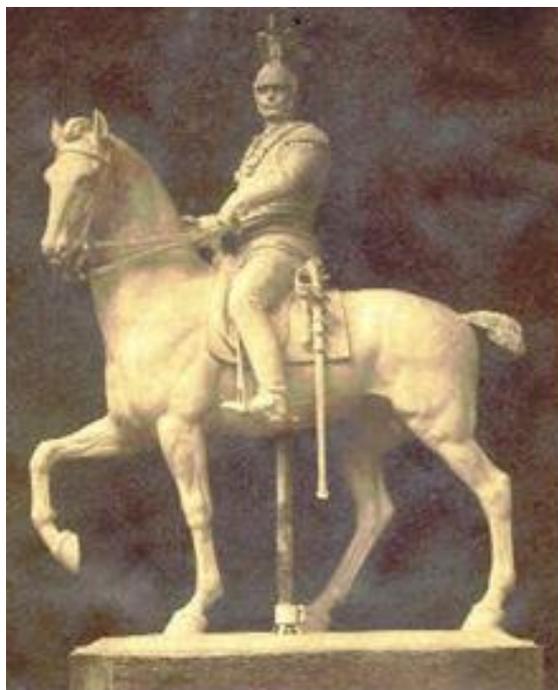
Seine Majestät stellen aber anheim, falls auf der Brücke ein Bildwerk errichtet werden solle, mit demselben lieber an die historische Vergangenheit Triers anzuknüpfen.

Eure Hochwohlgeboren ersuchen wir ergebenst, hiernach das Weitere zu veranlassen. Die von dem Oberbürgermeister in Trier durch Vermittlung des Herrn Oberpräsidenten in Koblenz vorgelegte Fotografie für das Reiterstandbild ist ebenfalls wieder beigefügt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten:
gez. von Breitenbach

Der Minister der geistlichen und
Unterrichtsangelegenheiten:
im Auftrage gez. Schmidt

Der Minister des Innern: i. V. gez. Holtz



Bildnachweis (Standbild) sowie Nachweis zu den Texten 1 und 2: Stadtarchiv Tb 01/137

Text 3: Bau einer Minenanlage

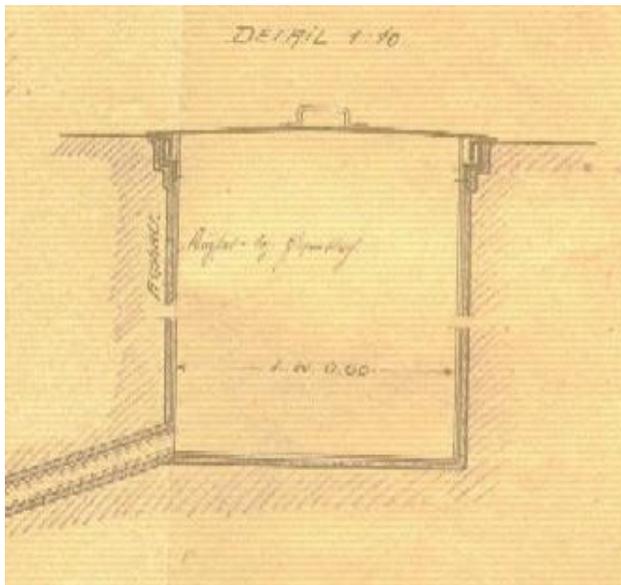
Der Regierungspräsident
Trier, den 24. Juni 1912
(Eingangsstempel: Stadt Trier 27. Juni 1912)

Zum Bericht vom 16. des Monats – Geheime
Tagebuchnummer VI. –
Geheim!

Eigenhändig!

Euer Hochwohlgeboren übersende ich hiermit
abschriftlich eine nähere Anweisung über die
Ausführung der Minenanlage in der neuen
Moselbrücke bei Trier, sowie über die
Anschaffung der Ladekästen, usw. zu weiteren
Veranlassung ergebenst.

In Vertretung
(Unterschrift)



Text 4: Meldung des Vollzugs der Baumaßnahme

Widmann AG
Biebrich am Rhein
Baubüro Trier, den 4. September 1913

An den
Oberbürgermeister der Stadt Trier
Abteilung VI

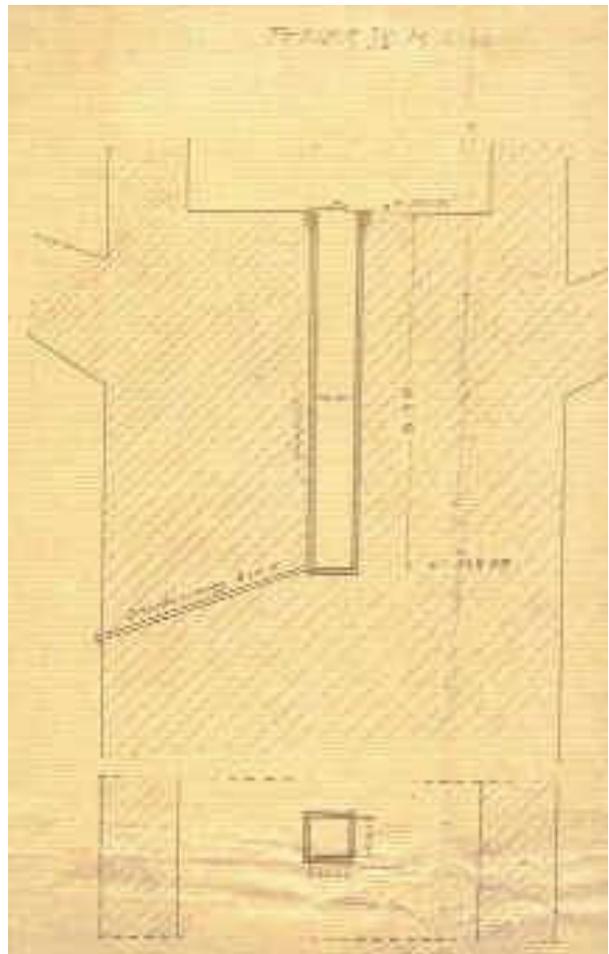
Hier
Geheim!

Wir übersenden Ihnen im Anschluss die Akten
betreffend Minenanlage für die Baustelle
Moselbrücke Trier mit dem Bemerkung zurück,
dass wir einen Einsteigeschachtdeckel in
Profileisen anfertigen lassen werden, da ein
passendes Modell in Gusseisen mit Lichtweite
75/75 cm nicht handelsüblich ist.

Hochachtungsvoll
für Dyckerhoff und Widmann
Aktiengesellschaft
Baubüro Trier
(Unterschrift)

Aufgaben:

1. Nenne Gründe, die zweite Trierer Brücke im Norden Triers zu bauen!
2. Rekonstruiere die Geschehnisse zwischen Stadt, Bildhauer und den preußischen Behörden im Briefwechsel bezüglich Namenswahl und Reiterstandbild!
3. Erkläre, warum in die Brücke eine Minenanlage eingebaut wurde. Informiere Dich in diesem Zusammenhang über die Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich seit 1870!



Texte 3 und 4 sowie Bilder:
Stadtarchiv Trier Tb 1/110