

bulletin municipal



www.grevenmacher.lu

www.wellen-mosel.de

Eine viel genutzte Verkehrsader



Mit dem ersten Spatenstich am Freitag dem 30. April erfolgte in Grevenmacher offiziell der Beginn der Bauarbeiten zur Erneuerung der Moselbrücke in Präsenz von Herrn Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und Herrn Jürgen Häfner, Staatssekretär im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz.

Die bestehende Spannbetonbrücke wurde 1955 erbaut. Sie verbindet das Zentrum Grevenmachers mit der Ortschaft Wellen und ist eine viel genutzte Verkehrsader.

Überlegungen zu zustandserhaltenden Maßnahmen beziehungsweise einer Erneuerung mussten geführt werden, nachdem bei regelmäßig durchgeführten Inspektionen wesentliche Mängel an den Vorspannkabeln, wichtiger Bestandteil der Stabilität der Brücke, festgestellt wurden. Provisorische Maßnahmen mussten deshalb bereits 2002 während einer mehrwöchigen Brückensperrung ergriffen werden; langfristig gesehen konnte jedoch nur eine Erneuerung der Brücke eine dauerhafte Lösung darstellen.

Die Planung und die Ausführung der neuen Brücke erfolgen unter der Federführung von Luxemburg im Einvernehmen mit den deutschen Behörden. Das Abkommen zum Bau und Unterhaltung der Grenzbrücke, welches am 21. Oktober 2010 vom Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland unterschrieben und in der Folge ratifiziert wurde, ebnete den Weg für das grenzüberschreitende Projekt.

Um den Straßenverkehr während des Baus so lange wie möglich aufrechtzuerhalten, fiel die Wahl auf eine stählerne Struktur, die zum großen Teil im Hafen von Mertert vormontiert werden konnte. Dies ermöglicht es, die Brückensperrung auf eine Dauer von 4,5 Monaten zu beschränken. Die Verkehrsführung läuft während der Vollsperrung hauptsächlich über die benachbarten Brücken, so wie dies bei den vorherigen Erhaltungs-

maßnahmen der Grenzbrücken in Wormeldingen und Remich auch schon der Fall war.

Neben der bedeutenden Verbesserung für den grenzüberschreitenden Verkehr wird die neue Moselbrücke wesentliche Vorteile für die Schifffahrt bringen. Der reibungslose Ablauf in der Planung, die in enger Abstimmung mit den deutschen Behörden durchgeführt wurde, unterstreicht die hervorragenden Beziehungen zwischen beiden Nachbarländern. Nach Fertigstellung der Brücke wird die grenzüberschreitende Mobilität nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für die Fußgänger und Radfahrer wieder in vollem Umfang gewährleistet sein.

Ich danke allen Partnern dieses Projektes für ihre Arbeitsvorbereitung und ihren Einsatz, vorab den zwei Ortsgemeinden Grevenmacher und Wellen, sowie der Luxemburger Straßenbauverwaltung und dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz. Mein Dank gilt auch den umliegenden Gemeinden und deren Bewohnern, die uns trotz der damit verbundenen Unannehmlichkeiten unterstützend und hilfreich zur Seite stehen.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Claude Wiseler

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

Weil Brücken freundschaftliche Verbindungen schaffen...



"Brücken verbinden" – diese Feststellung hört man oft in Ansprachen gelegentlich der Eröffnung von Brücken.

"Déi nei Bréck", die im Entstehen ist, wird erneut die beiden Ortschaften Grevenmacher und Wellen miteinander verbinden. Und darüber hinaus unsere beiden Länder. Und somit die Großregion.

Die neue Brücke, die sich zwischen unseren beiden Ortschaften über die völkerverbindende Mosel „erstrecken“ wird, dürfte das Stadtbild von Grevenmacher und das Ortsbild von Wellen sowie in einem gewissen Sinne auch das Moseltal architektonisch entscheidend prägen. In der Tat, diese Brücke, deren Umrisse an die "Harbor Bridge" in Sidney erinnern, verleiht dem ehemaligen „Grenzübergang“ einen neuen, nie gekannten Glanz. Des Weiteren steht der Spannbogen des imposanten Bauwerks für eine gewisse Symbolik.

Oft waren und sind Brücken leider immer noch Zeitzeugen von unseligen Spannungen zwischen Ländern, Völkern und Gemeinschaften.

Die erste, relativ unbekannte Brücke über die Mosel zwischen Grevenmacher und Wellen war Ende des 18. Jahrhunderts für kurze Zeit und ausschließlich für militärische Zwecke errichtet worden. Die zweite Verbindung (1881-1944) diente sowohl zur Überquerung der Mosel, als auch zur Kontrolle, insbesondere zur Zollkontrolle. Diese Brücke wurde am Nachmittag des 29. September 1944 im Rahmen der Wirren des Zweiten Weltkrieges durch Einschläge von Panzergranaten zerstört. Somit war die Verbindung zwischen unseren Ortschaften für einen längeren Zeitraum abgeschnitten.

Doch die Einwohner von Grevenmacher und Wellen wollten diese geographische Unterbrechung nicht einfach so hinnehmen. Bereits bevor 1953 die neue Grenzbrücke beschlossen wurde, funktionierte ab dem 1. Februar 1952 eine Fährverbindung. Damit war zumindest eine provisorische Verbindung zwischen unseren beiden Ortschaften gewährleistet.

Heute ist der Übergang zwischen Wellen und Grevenmacher eine der Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen zwischen Deutschland und Luxemburg und somit eine der Hauptschlagadern der Großregion. Täglich überqueren 15.000 Pendler, die in Luxemburg arbeiten, die Brücke. Auch haben viele Luxemburger die Wahl getroffen, sich im nahen deutschen Grenzgebiet niederzulassen.

Die Verantwortlichen der beiden Ortschaften sind stolz auf den neuen Brückenbau und bedanken sich bei den Behörden für die Umsetzung dieses zukunftsorientierten Projekts.

Dieser neue Brückenbau sollte denn auch ein Anlass mehr sein, um die Kooperation zwischen unseren beiden Ländern zu vertiefen, sei es im Arbeits- oder Mobilitätsbereich oder im sozialen und kulturellen Leben. Auch wenn wir, geographisch bedingt, Brücken brauchen, um die Mosel zu überqueren – die Frage nach weiteren Verbindungen, z. B. über den Hafen von Mertert oder betreffend den sogenannten „Moselaufstieg“ kommt immer wieder auf – so sollte unser Denken und Handeln über diese Brücken hinweg reichen.

Dieses erste gemeinsame Gemeindebulletin beweist es: Wir sind befreundete Nachbarorte. Ja, wir sind die Großregion und wir sind Europa!



Hans Dostert

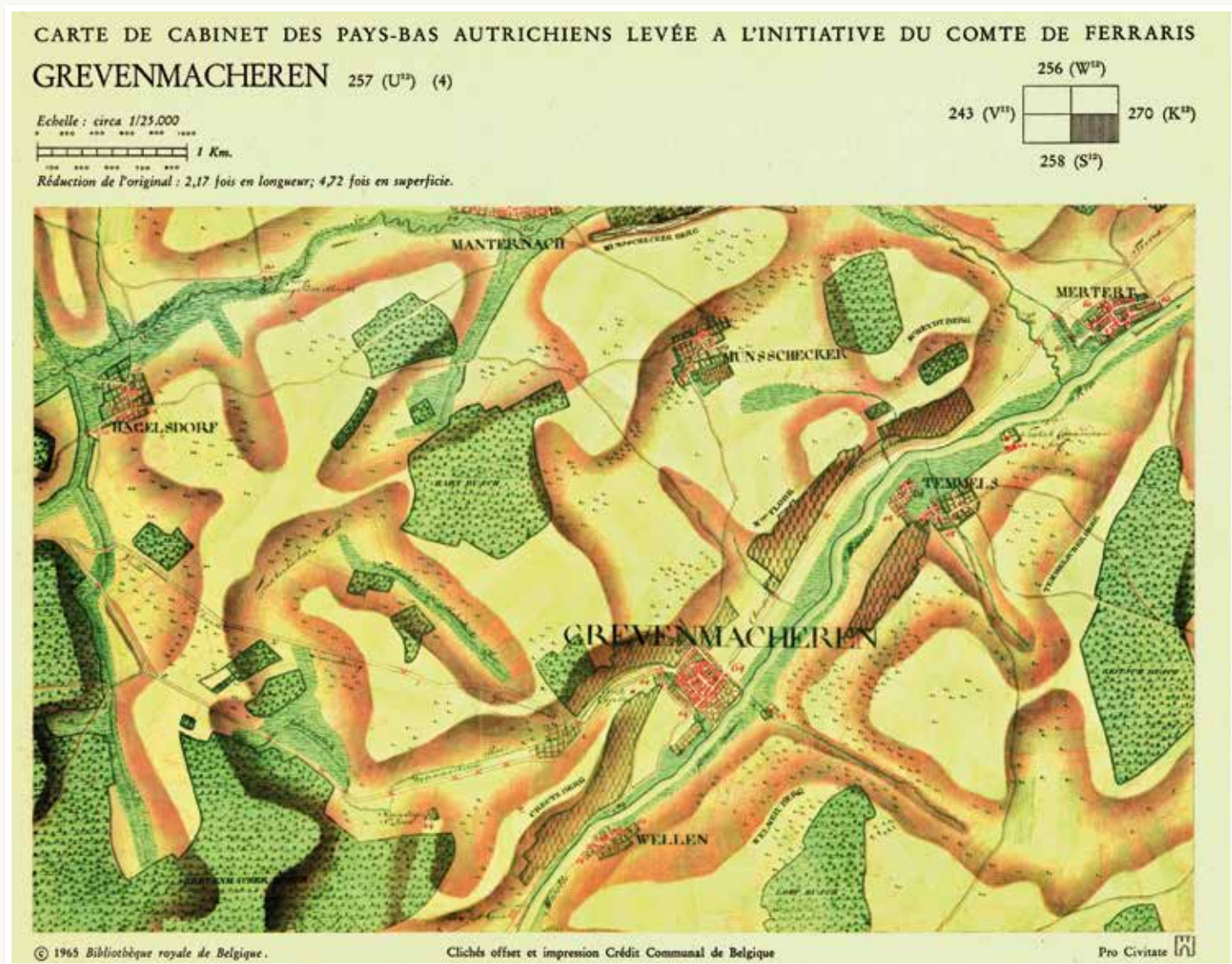
Ortsbürgermeister von Wellen



Léon Gloden

Député-Maire der Stadt Grevenmacher

Die Ferraris-Karte von „Grevenmacheren“



Der österreichische Feldmarschall in den Niederlanden, Joseph Johann Graf von Ferraris (1726-1814), erstellte in den Jahren 1771 bis 1777 zu militärischen Zwecken ein topographisches Kartenwerk der österreichischen Niederlande, zu denen damals auch das Herzogtum Luxemburg und das Fürstbistum Lüttich gehörten. Den Auftrag dazu hatten Kaiserin Maria Theresia und Kaiser Franz II. ihrem Feldmarschall erteilt.

Die 275 handkolorierten Blätter im Maßstab 1:11.520 sind etwa 85 cm x 135 cm groß und wurden durch 12 Bände mit militärischen und wirtschaftlichen Kommentaren ergänzt. Besonderer Wert wurde bei diesem Kartenwerk auf die Darstellung der Verkehrswege gelegt.

1777 und 1778 erschien eine 25 Blätter umfassende Fassung im Maßstab 1:86.400, die für die Öffentlichkeit bestimmt war. Je eines der drei handgefertigten Exemplare der Originalkarte befindet sich heute in Österreich, in den Niederlanden sowie in Belgien,

nämlich in der „Bibliothèque royale de Belgique“.

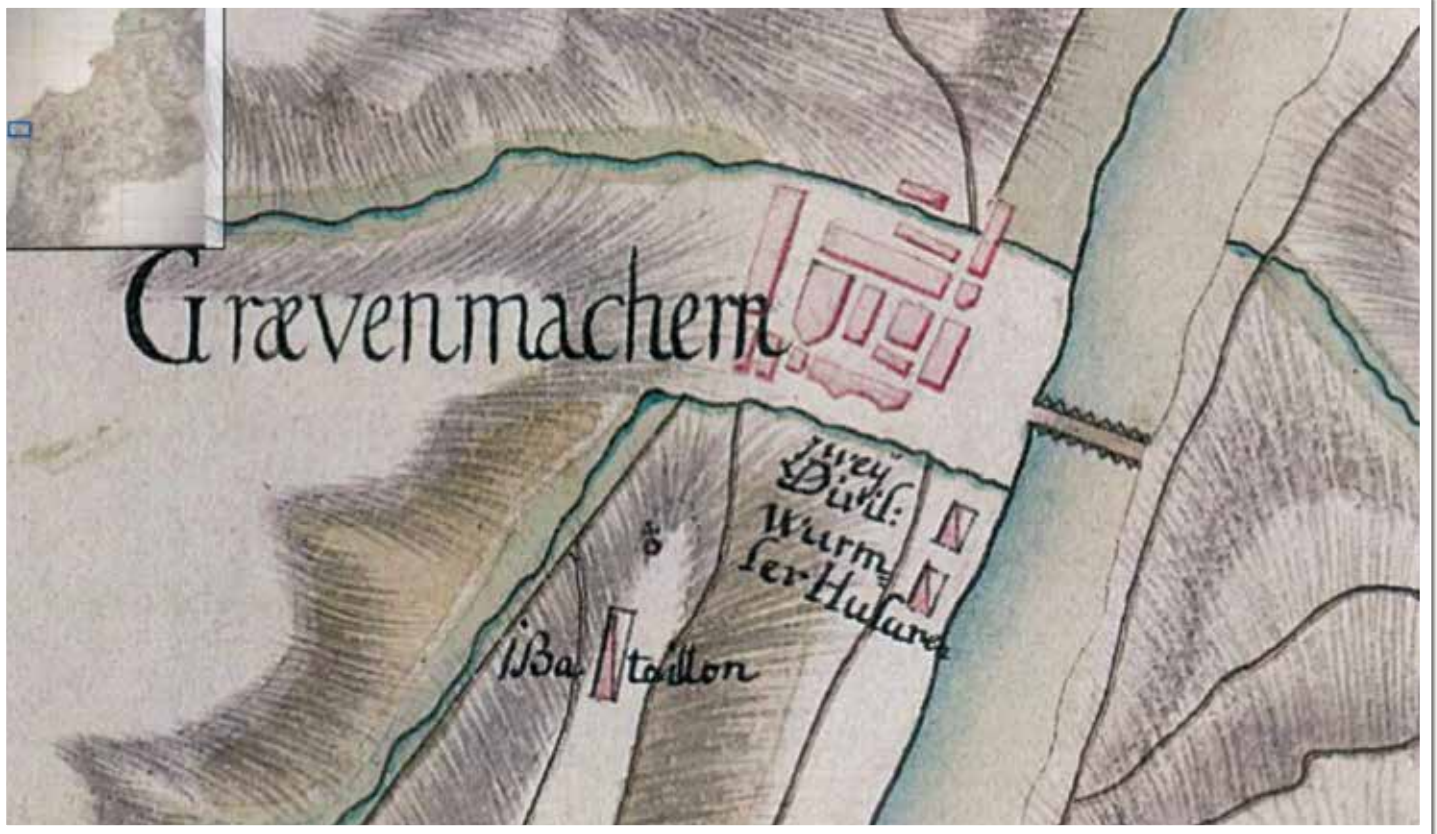
1965 veröffentlichten die „Bibliothèque royale de Belgique“ und die „Editions Pro Civitate Bruxelles“ zusammen mit dem „Crédit communal de Belgique“ verkleinerte Reproduktionen der „Ferraris-Karte“ im Maßstab: 1:25.000.

Eine der Reproduktionen der „Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens et de la Principauté de Liège“, ein vierteiliges Blatt mit der Nummer 257, auf dem „Grevenmacheren“ mit Umgebung dargestellt ist, befindet sich in den Grevenmacher Gemeindearchiven.

Interessant ist, dass auf dieser Karte wohl die Moselortschaft Wellen (samt Wellener Berg) vermerkt ist, jedoch keine Brücke über die Mosel sichtbar ist, obwohl diese Verbindung nur wenige Jahre später ein wichtiger Verkehrsweg, wenn auch nur zu Militärzwecken, sein wird.

m.h.

Die „Situations Carten“ aus den Jahren 1793 und 1794



Diese beiden Kartenausschnitte stammen einerseits aus der „Situations Carte von der Gegend um Trier und den deutschen und französischen Positionen. An(no) 1793 und 1794 (Rückseite von Art. Capt. (Johann Heinrich) Haas und L(u)diwig Lyckner gezeichend 1796), und andererseits aus der „Situations Carte von der deutschen und französischen Position an der Mosel und Saar in der Gegend von Trier und Saarbürg im Jahr 1793 und 1794. Aufgenommen und gezeichend durch einen Officier von der deutschen Armee. Copirt durch L(u)diwig Lyckner 1796“.

Die beiden Karten im Maßstab „ungefähr 1:30.400“, die zu den digitalen Sammlungen der Universitäts- und Landesbibliothek Darmstadt gehören, unterscheiden sich durch geringfügige Änderungen.

Auffällig auf den Kartenausschnitten, auf denen die Verbindungsbrücke über die Mosel deutlich zu sehen ist, sind beispielsweise:

- 1) Die Schreibweise von „Graevenmachern“, die so kaum bekannt ist,
- 2) die Tatsache, dass die Nachbarortschaft Wellen auf diesen Karten nicht vermerkt ist, derweil „Demels“ (Temmels) und „Nild“ (Nittel?) sehr wohl eingezeichnet sind.

Erwähnt sei, dass zu dieser Zeit und infolge der Französischen Revolution, nachdem die französischen Truppen 1792/1793 bis zum Rhein vorgerückt waren, der sog. Feldzug zwischen Rhein und Saar (1793) stattfand, Ereignisse, die zu dieser „Situations Carte“ Anlass gaben.

Ein Wort zu Ludwig (Jakob Friedrich Wilhelm) von Lyncker und zu Johann Heinrich Haas: Ludwig Lyncker wurde in Pirmasens am 20. August 1780 geboren und starb als Generalmajor und Generalquartiermeister am 21. Juli 1844 in Bad Homburg. 1794 zog er nach Darmstadt um. Dort fand Lyncker in dem Artillerieoffizier und späteren Oberstleutnant Johann Heinrich Haas (1758-1810), einen tüchtigen Lehrer, besonders in Sachen Zeichnen und Mathematik, was erklärt, dass er bereits in sehr jungen Jahren an solchen „Situationskarten“ mitarbeitete, bzw. bestehende Karten kopierte, was die geringfügigen Änderungen erklären könnte.

m.h.



Grenzbrücke(n) über die Mosel bei Grevenmacher

Verbindung Grevenmacher (L) -Wellen (D)



Kurzbeschreibung

A) Die erste „offizielle“ Moselbrücke

Baujahr: 1881

Bogenbrücke / 29,70 m + 145 m + 29,25 m = 203,95 m

Zerstört: 1944

B) Die Moselbrücke nach dem Zweiten Weltkrieg

Wiederaufbau: 1953-1955/56

Spannbeton-Balkenbrücke über 5 Felder

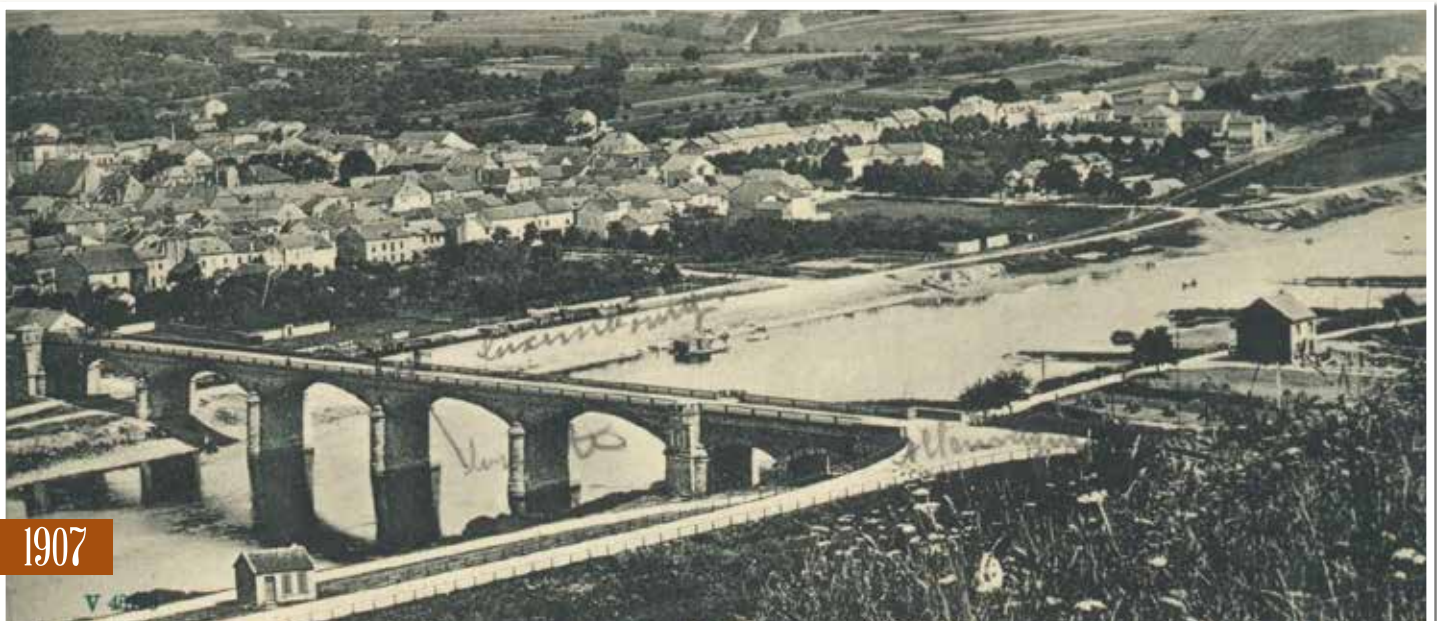
38 m + 46 m + 46 m + 46 m + 38 m = 214 m

Sanierung: 2002

Vorbemerkung

Bereits auf Kriegskarten aus den Jahren 1793-1794 ist bei Grevenmacher eine Brücke über die Mosel eingezeichnet. Sie diente lediglich zu militärischen Zwecken und bestand nur vorübergehend, bestimmte wohl aber den Standort der späteren Moselbrücke voraus.

Als die Eisenbahnlinie Luxemburg-Wasserbillig im Jahre 1861 eröffnet wurde, lag Grevenmacher abseits des überörtlichen Verkehrsnetzes. Am 25. November 1891 wurde wohl die 6,16 Kilometer lange Kantonalbahn Wasserbillig-Grevenmacher im Prinz-Heinrich-Netz in Betrieb genommen, (die bis zum 22. Mai 1954 verkehrte). Jedoch fuhren bereits seit dem 15. Mai 1878 Züge auf der deutschen Seite der Mosel. Von Grevenmacher aus erreichte man die Bahnstation Wellen (beschwerlich) mit der Fähre. Eine bequemere Verbindung via Brücke drängte sich demnach sozusagen auf.



Brückenplanung

Am 9. Januar 1876 schlug die Regierung vor, eine Kommission aus deutschen und luxemburgischen Ingenieuren einzusetzen, damit sie Pläne und Kostenanschläge vorlege. Alsdann könnten Entscheidungen getroffen werden.

Die „neue“ Brücke sollte einen besseren Zugang zum Bahnhof Wellen ermöglichen und zugleich in zentraler Lage zur Stadt Grevenmacher liegen.

Zwei Positionen wurden damals in Betracht gezogen:

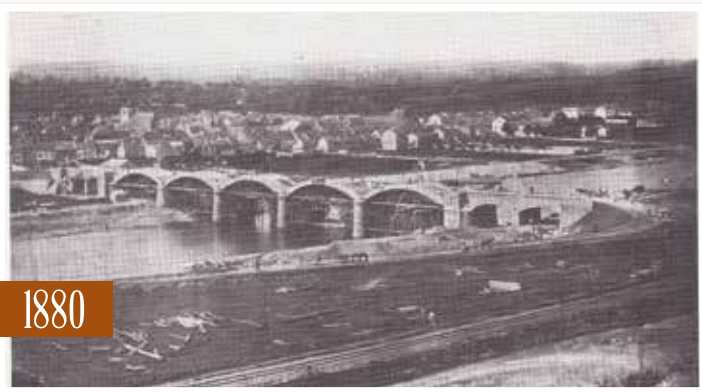
- a) Die Brücke als Verlängerung des damaligen „mittleren Moselweges“ – die heutige „rue Victor Prost“. Unweit von dieser Stelle verkehrte einst die von Preußen betriebene Nachenfähre Klautermühle.
- b) Zur Diskussion stand ebenfalls der heutige Standort der Brücke.

Am 17. Juni 1876 wurde die Brückenplanung von Beamten beider Seiten an Ort und Stelle erörtert.



der Stadt Grevenmacher sei. Des Weiteren lehnten die Gemeinden Temmels, Wellen, Nittel, Köllig und Onsdorf es ab, sich an den Baukosten der Brücke zu beteiligen. Der Kreis Saarburg schloss sich diesen Gemeinden an. Damit war der Kampf um die Finanzierung leider noch nicht abgeschlossen. Erst 1879, bzw. Anfang 1880, kam es zu einer Einigung.

Am 9. Februar 1880 schrieb der Grevenmacher Gemeinderat in den örtlichen Tageszeitungen die Bauarbeiten aus. Am 14. März 1880 wurde der Brückenbau einer Firma aus Colmar-Berg zugestanden.



Alsdann galt es, die Frage „Stein oder Eisen?“ zu klären. Der von der Regierung genehmigte Plan sah eine steinerne Bogenbrücke vor. Veranschlagte Baukosten: 267.000 Fr. In der Gemeinderatssitzung vom 1. Oktober 1878 entschied sich der Grevenmacher Gemeinderat für diese Bauart, trotz eines – allerdings teureren – Konkurrenzprojektes aus Eisen seitens eines Eisenbahningenieurs, was diesen dazu bewog, ein neues, viel billigeres Konzept vorzulegen (80.000 Fr.). Also wurde der erste Beschluss rückgängig gemacht und am 23. Oktober 1878 eine eiserne Brücke genehmigt. Dieser Beschluss zog bereits am 4. November 1878 eine Bürgerinitiative nach sich. Nun musste eine Kommission entscheiden – und zwar zu Gunsten einer Brücke aus Stein.

Brückenbau

Am 8. August 1877 beschloss der Grevenmacher Gemeinderat, die Brücke zu bauen, wenn Luxemburg und Preußen zwei Drittel der Baukosten übernehmen würden. Allerdings vertrat die Luxemburger Regierung die Auffassung, dass der Brückenbau Sache



Am 9. Juli 1881 wurde in einem Festakt der Schlussstein in dem zuletzt fertiggestellten mittleren Gewölbebogen gesetzt. In den ersten Tagen des Jahres 1882 konnte die neue Brücke dann dem Verkehr übergeben werden.

Grenzbrücke(n) über die Mosel bei Grevenmacher



Brückenzoll

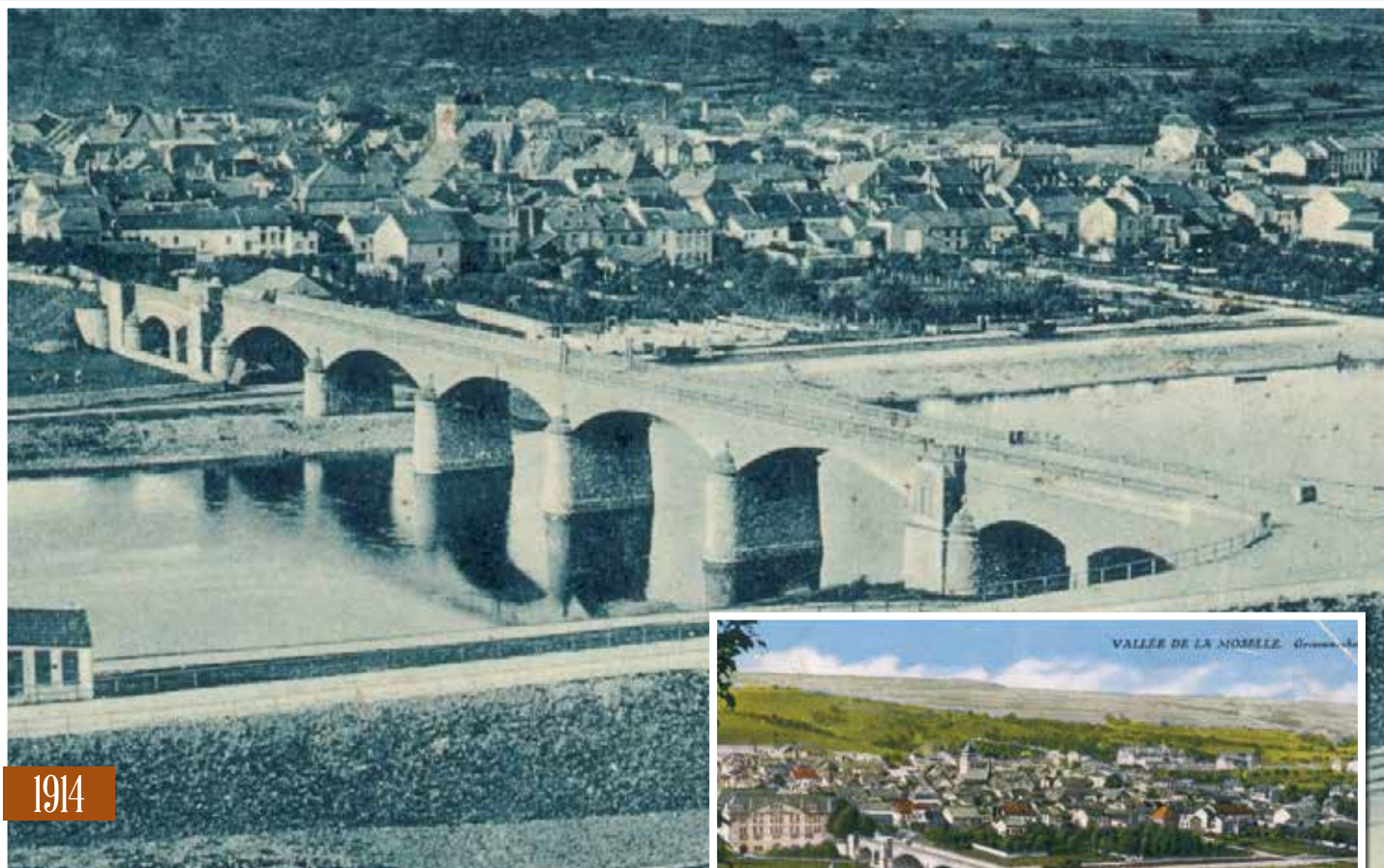
Bereits 1881, am 18. September, hatte der Grevenmacher Gemeinderat beschlossen, die Landesregierung zu bitten, der Stadt Grevenmacher die Ermächtigung zu erteilen, ab 1. November 1881 Brückengeld zugunsten der Gemeindekasse zu erheben. Am 4. Januar 1882 gab König-Großherzog Wilhelm III. diesem Gesuch statt. (Memorial No 4. – Samstag, 14. Januar 1882.)



Ab dem 1. April 1882 wurde dieses Brückengeld dann auch erhoben. (Überfahrtspreis: ein halber Sous, Brückengeld: 1 Sous pro Person.) Bis zum 22. März 1884 erhob die Gemeinde das Brückengeld in eigener Regie. Am 23. März 1884 wurde das Erhebungsrecht erstmals zeitbefristet öffentlich meistbietend versteigert. Zum letzten Mal wurde das Erhebungsrecht des Brückengeldes für das Jahr 1939 am 3. Dezember 1938 verpachtet.

1895 war die Fahrbahn der Moselbrücke am rechten Ende höher gelegt worden. Im Ersten Weltkrieg wird die Brücke wohl, wie alle anderen Grenzbrücken, von deutschen Wachmannschaften besetzt gewesen sein. Allerdings war die Brücke, von den Kriegereignissen nicht weiter betroffen, wenn man einmal von der ungewöhnlichen Beanspruchung durch die Militärkolonnen absieht.

Weil das Großherzogtum nach dem Ersten Weltkrieg aus dem Deutschen Zollverein ausgeschieden war, wurden Mosel, Sauer



1914

und Our wieder Zollgrenze. Auch auf der Moselbrücke Grevenmacher wurden auf beiden Seiten Zollbeamte postiert, welche Personalien kontrollierten und den Warenverkehr überwachten.

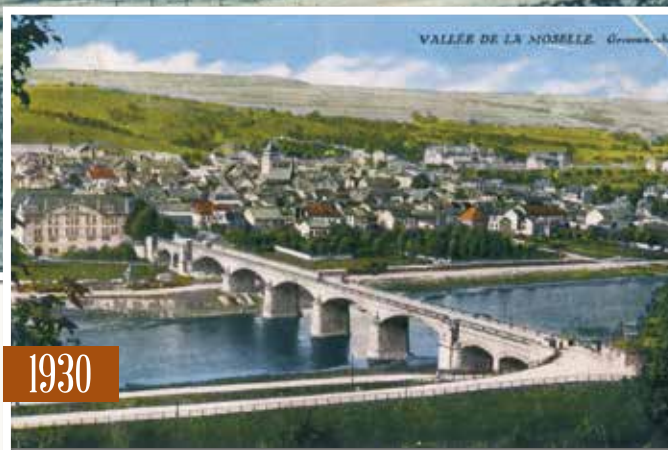
Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges sperrte das Großherzogtum Luxemburg die Grenzbrücken, um so auf seine Neutralität aufmerksam zu machen.

Sprengung der Grenzbrücke

Am Nachmittag des 18. September 1944, um 15.30 Uhr, schlugen im Bereich der Grevenmacher Brücke die ersten Panzergranaten ein. Damals hoffte man in Grevenmacher inbrünstig, dass doch eine einzige Granate die gut gefüllte Pulverkammer der Brücke treffen möge, um die am selben Morgen durch Ortskommandant Kains angekündigte Evakuierung („Zwangsrekrutierung“) unmöglich zu machen.

Am 29. September 1944 wurde die Brücke dann zerstört. „Gegen 5 Uhr nachmittags traf eine schwere Granate die Pulverkammer der Moselbrücke, die unter der Gewalt der ungeheueren Sprengladung gänzlich zerstört wurde“, schreibt Michel Gitzinger.

Erst 1948/49 wurden die Trümmer, welche die Mosel sperrten, beseitigt.



1930



1945

Grenzbrücke(n) über die Mosel bei Grevenmacher



Am 1. Februar 1952 wurde die als Hochseil-Pontenfähre eingerichtete Fährverbindung zwischen Grevenmacher und Wellen in Betrieb genommen, nachdem die Gemeinde Grevenmacher ein Fährboot gekauft hatte.

Wiederaufbau der Grenzbrücke

Erste Projektpläne zum Wiederaufbau der Brücke Grevenmacher/Wellen wurden 1953 erstellt. Bei der Gestaltung des Bauwerks war den Erfordernissen der in Aussicht stehenden Moselkanalisierung, (beschlossen 1956 in einem Dreiländerabkommen), Rechnung getragen worden.

Der 1. Juni 1953 war in Luxemburg – nach internationaler Ausschreibung – der Submissionstermin. Am 16. Juni 1953 fassten die Schöffenräte der Moselgemeinden Grevenmacher, Wormeldingen, Remich und Remerschen in Grevenmacher den Beschluss, auf ihre Eigentumsrechte und auf Kriegsentschädigungen zu verzichten, wenn der Staat die Moselbrücken Grevenmacher, Wormeldingen, Remich und Schengen übernehme. Diese Eigentumsübertragung wurde am 9. Juli 1953 durch großherzoglichen Beschluss gebilligt.

Am 28. Dezember 1954 wurde dann das Eigentumsrecht der Brücke Grevenmacher durch notariellen Vertrag auf das Großherzogtum Luxemburg übertragen.

Nachdem am 8. September 1953 mit dem Abriss der Überreste der alten Brücke begonnen worden war, konnte im Frühjahr 1954 der Bau der Pfeilerfundamente für die neue Brücke erfolgen. Im August 1954 standen die Pfeiler.

Die Grevenmacher Grenzbrücke wurde schließlich am 15. Dezember 1955 für den Verkehr freigegeben.

Im Frühjahr 1956 wurden dann die Zollhäuser an den beiden Brückenenden gebaut.

Die Moselbrücke Grevenmacher

Aus einem Heimatkundeheft (1952/53)

Sie wurde erbaut in den Jahren 1880-1881. (Die Bausumme betrug 323.500 Franken, zu Lasten der beiden Länder Luxemburg und Deutschland.) Da die Bausumme noch nicht völlig getilgt war,



1925

wurde noch immer der Brückenzoll erhoben. In den Brückenpfeilern waren Pulverkammern eingebaut.

Im September 1944 traf eine amerikanische Granate einen Zünder von dieser Pulverlagerung. Dadurch wurde die Brücke größtenteils zerstört.

Eine hölzerne Fähre („eng Pont“) mit elektrischem Getriebe diente provisorisch dem Grenzverkehr für Personen und Wagen.

Der Aufbau der neuen Brücke hat begonnen im August 1953. Die Firma Nennig von Luxemburg betrieb die Arbeiten zu Lasten des Staates. Der Kostenpunkt belief sich auf ungefähr 22 Millionen Franken.

Bekanntmachung
den Neubau
 einer
festen (steinernen)
Moselbrücke
 betreffend.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Erbauung einer festen Moselbrücke bei der **Stadt Grevenmacher, (Luxemburg)** werden auf dem Submissionswege **unter Vorbehalt der Genehmigung und der Wahl des Unternehmers,** vergeben.

Die Submissionen müssen das Angebot — in Prozenten auf die Einheitspreise — ausdrücken und bis zum **1. März d. J.** auf dem Bürgermeisterei-Amt zu Grevenmacher, versiegelt, mit folgender Aufschrift abgegeben sein:

„Submission zur Uebernahme der Arbeiten und Lieferungen, die Erbanung einer festen Moselbrücke bei Grevenmacher betreffend“.

Pläne, Vertragsbedingungen und Kostenanschlag im Betrage von 225 000 Franken, liegen beim Autor des Planes, Herrn **Bezirks-Ingenieur Hartmann in Diekirch,** zur Einsicht offen.

Grevenmacher, den 9. Februar 1880. 449

Die Stadtverwaltung.

Die Brücke wurde für den Verkehr freigegeben im Sommer des Jahres 1956. Eine Zollstation befindet sich an der Grenze für die Kontrolle des Handels.

Zusammenstellung: Monique Hermes

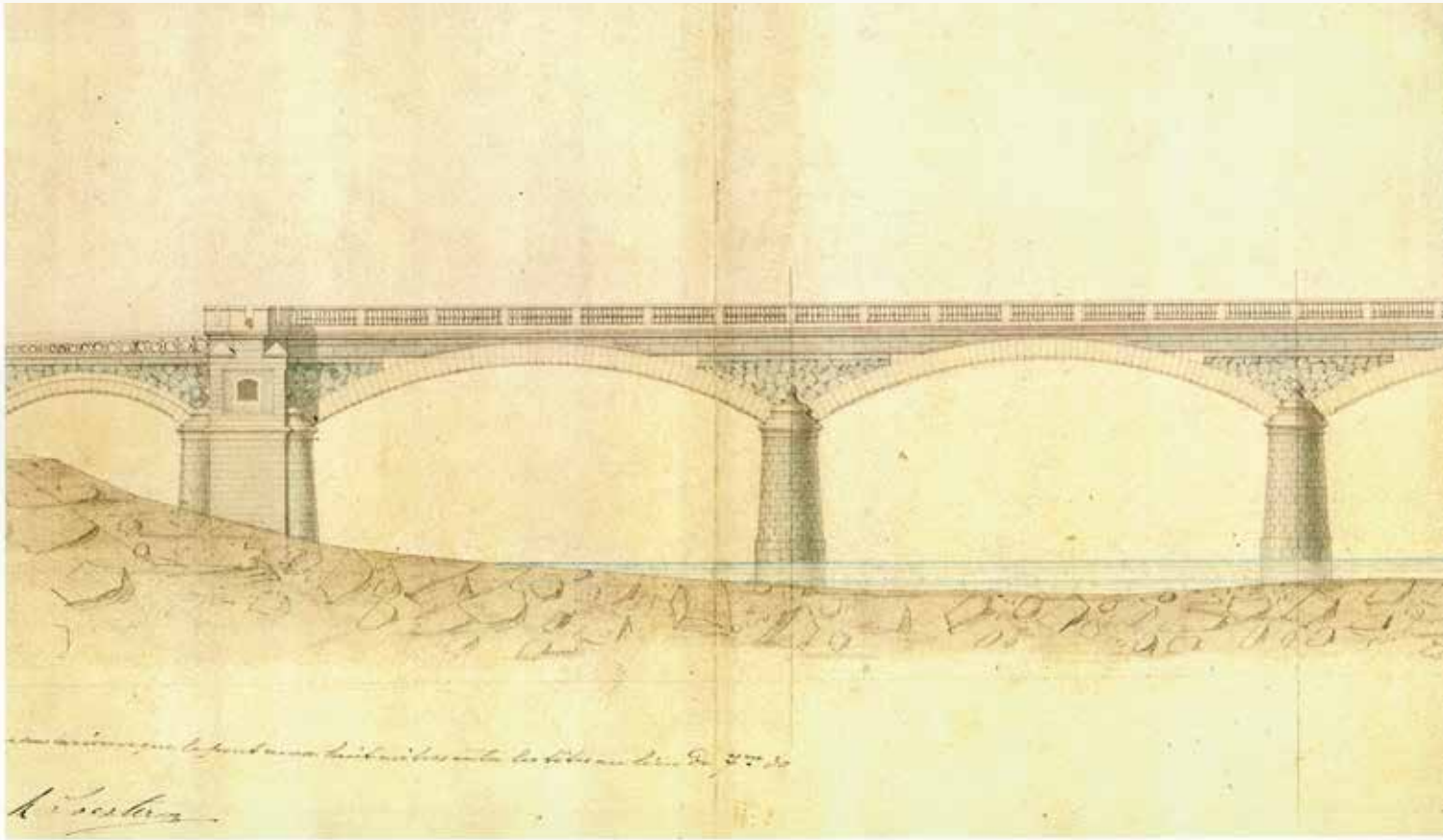
Quellenangabe:

- „Brücken über die deutsch-luxemburgische Grenze“, von Heinrich Theodor Weber – Gollenstein, 1997.
- „Grevenmacher aus den 1880er Jahren – Die Brücke“ in „Contact – Organe officiel de la Confrérie Saint Cunibert No 25-1986“.
- „Die Zerstörungen in Grevenmacher im Jahre 1944“, von Michel Gitzinger, in „Chorale Municipale Grevenmacher 1848-1973“.

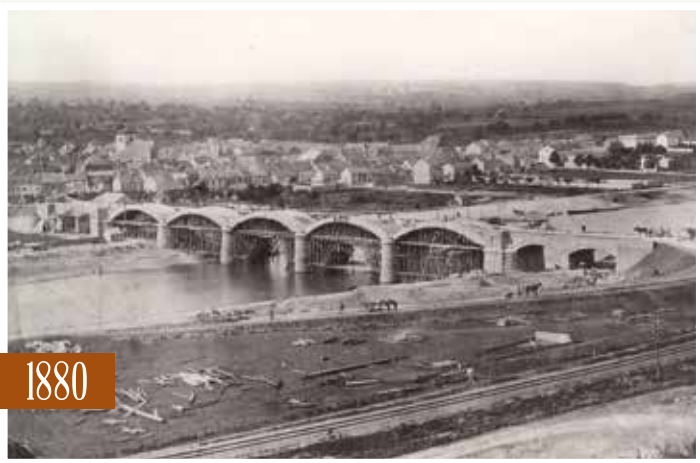
Anmerkung:

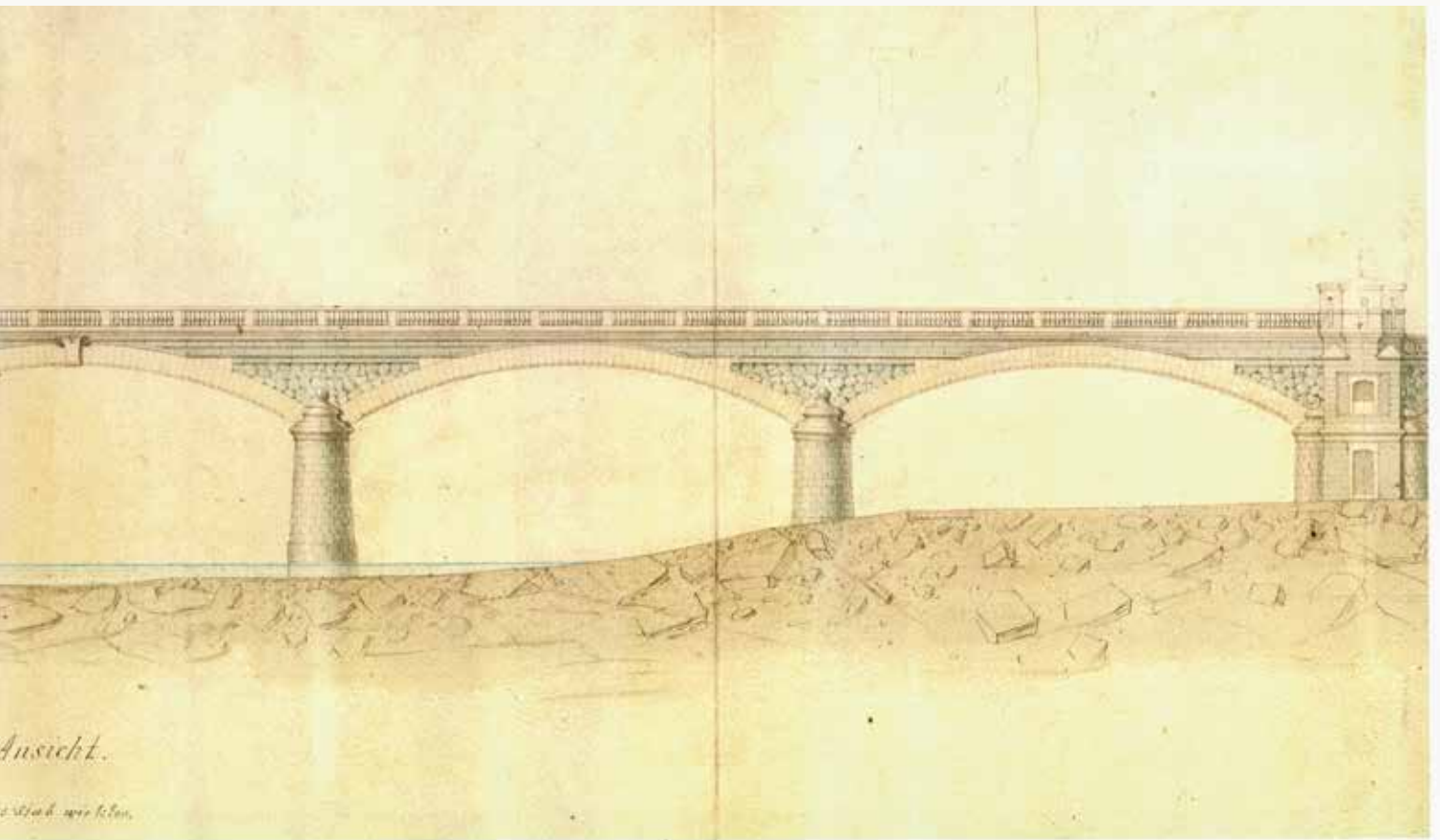
Ausführlich befasste sich Will Reuland (1920-1997) aus Grevenmacher im Jahre 1970 in einem Beitrag mit dem Titel „Der Bau der ersten Brücke von Grevenmacher begann vor 90 Jahren“ in der „Lëtzebuerger Revue“ mit der „ersten“ Brücke Grevenmacher-Wellen.

Die Brücke von 1880/81



Dieser wertvolle 36 x 195 cm große Plan im Maßstab 1:200, der im Besitz der Stadt Grevenmacher ist, trägt die Aufschrift: „Project zur Erbauung einer festen Moselbrücke bei der Stadt Grevenmacher. Entworfen u. gez. Nach dem Programm der Revisionscomission vom 21. April 1879, durch A. Hartmann Bezirks Ingenieur. Diekirch am 25ten Mai





1879.“ Auf dem Plan sind des Weiteren die Genehmigungen des damaligen Gemeinderates um Bürgermeister Jos. Keifer (1880-1883) vom 8. Juli 1879 sowie des damaligen Generaldirektors des Innern, Herrn Kirpach, vom 6. Februar 1880 zu lesen.



Die Kosten des Moselbrückenbaus

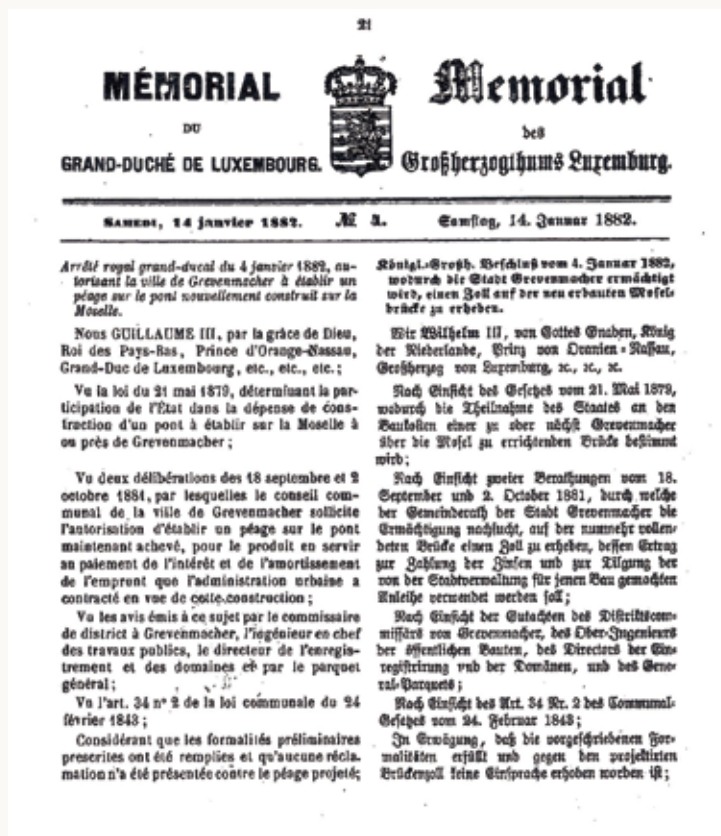


| | |
|---------------------------------|----------------------|
| I. Unternehmer | 292.153,95 |
| II. Überwachung des Baues | 9.000 |
| III. Ankauf von Terrain | 18.163,30 |
| IV. Prozesskosten | 3.021,23 |
| V. Nebenkosten | 1.161,30 |
| VI. Verlust an der Nationalbank | 47.460,03 |
| | 370.959,81 (Franken) |

Aufgestellt zu Grevenmacher, am 15. Oktober 1891.
 Erbaut in den Jahren 1880-1881.



Der Ertrag des Moselbrückenzolls

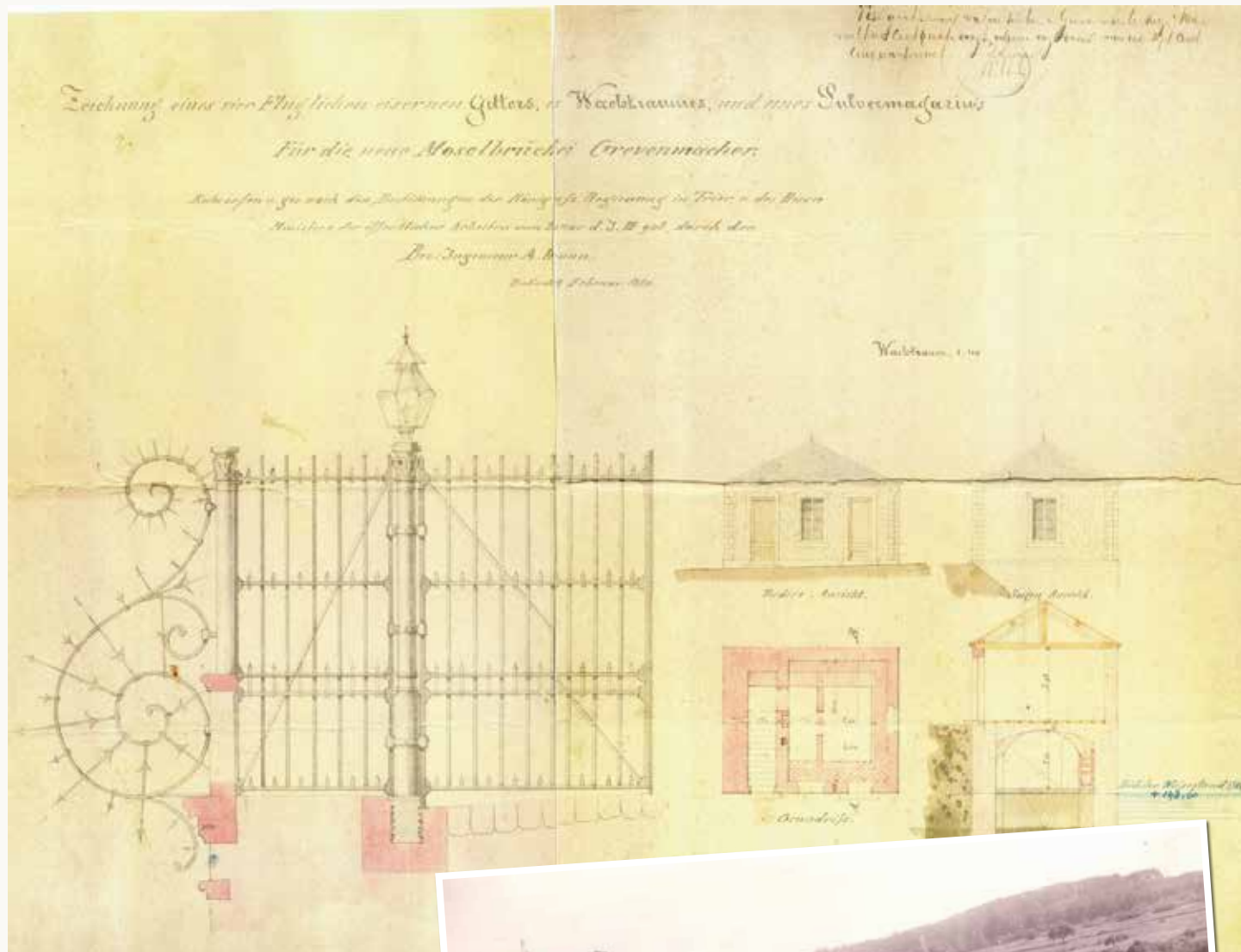


| | |
|---------------------------------------|----------|
| 1882 – 9 Monate in Regie der Gemeinde | 3.847,29 |
| 1883 – in eigener Regie | 4.560 |
| 1884 – 23/3 | 5.025 |
| 1885 – 22/3 – auf 2 Jahre | 5.220 |
| 1887 – 6/3 | 6.250 |
| 1889 – 11/3 | 4.700 |
| 1892 – 11/2 | 4.575 |
| 1895 – 28/2 auf 3 Jahre | 4.760 |
| 1898 – 7/2 | 5.500 |
| 1901 – 29/11 | 6.480 |
| 1905 – auf 4 Jahre | 7.040 |
| 1909 – 18/12 | 9.520 |
| 1912 – 30/11 | 5.540 |

Anmerkungen: Bei den angegebenen Summen handelt es sich jeweils um Franken.

Weitere Angaben, wie Datum, Unterschrift, usw., fehlen auf dem Dokument.

Das Brückengitter



Oben: Bei diesem Dokument handelt es sich um die „Zeichnung eines vier Flüglichen eisernen Gitters, eines Wachtraumes, und eines Pulvermagazins – Für die neue Moselbrücke bei Grevenmacher. Entworfen u. gez. nach den Bestimmungen der Königl. Preuß. Regierung in Trier, u. des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Januar d. J. III 908, durch den Bez: Ingenieur A Hartmann. Diekirch den 24. Februar 1880“: Das Gitter – das zu Verteidigungszwecken gedacht war, wie aus verschiedenen Briefen hervorgeht – ist im Maßstab 1:20 gezeichnet. Die „Verdinggabe der Lieferung einer schmiedeeisernen Pforte auf der Moselbrücke“ erfolgte im August 1892 durch die „Stadt-Verwaltung Grevenmacher“.



Anekdoten zur Grenzbrücke



Grevenmacher, den 28. April 1896

Am Samstagabend kamen Comödianten von Remich her und wollten hier mit 3 Wagen über das preußische Ufer fahren, ohne den Brückenzoll zu erlegen. Der Pächter hielt deshalb die Pferde an. Gleich fielen 4 oder 5 Kerle über den Mann und schlugen ihn. Einer muss dabei ein Stück Holz oder Eisen gebraucht haben, denn unser Brückenzollpächter erhielt einen wuchtigen Hieb über den Kopf, dass das Blut herunter rann und der Arzt die Wunde zunähen musste.

Jemand lief den Kerlen nach, um dieselben der preußischen Behörde anzuzeigen. Zufälligerweise saß der preußische Gendarm unweit der Brücke beim Wirte Henkel und war schnell zur Hand die Sache zu Protokoll zu nehmen. Mehr aber konnte nicht geschehen, da der Fall sich noch auf der diesseitigen Hälfte der Brücke, also auf Luxemburger Boden abspielte. Unsere Gendarmen haben aber von ihren preußischen Kollegen die Namen der Missetäter erfahren und die Sache nach Luxemburg gemeldet. Dechmann soll die Comödienfamilie heißen, die sich auch noch mit Schirmflickeerei abgibt, und während des letzten Sonntags zu Temmels lagerte.

Grevenmacher, den 4. August 1896

Ein waghalsiger Velocipedist aus Luxemburg setzte am Festival-Nachmittag sein Rad auf die Steinrampe (die Brüstung, das Geländer) der Brücke und legte die Strecke von der Kriegspforte (das eiserne Gitter) bis zum preußischen Ufer in raschem Tempo glücklich zurück. Nur das Abspringen fehlte ihm und riss die Plunderhose entzwei.

(Quelle: Broschüre Sapeurs-Pompiers Grevenmacher 1827-1977, S. 92 und S. 99)

Impressum:

Arbeitsgruppe: Hans Dostert, Horst Fantes, Léon Gloden, Jean Goedert, Monique Hermes.

Fotos, Dokumente, Karten: Gemeindearchiv Grevenmacher, Sammlung Raymond Sterba, digitale Sammlungen der Universitäts- und Landesbibliothek Darmstadt, Privatarchive von Horst Fantes, André Ney und Jean-Pierre Urwald. Camille Nies, Tom Schartz, Fotoclub „Flash“, INCA Ingénieurs Conseils Associés.

Herausgeber: Gemeinden Grevenmacher und Wellen, mit der Unterstützung des Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, Luxemburg.

Layout und Druck: Presss s.à.r.l.

Die Brücke im Krieg 1914-1918



Wellen, Freitag, den 31. Juli 1914

Mit Beginn des Kriegszustandes traf am 31. Juli 1914 ein Wachkommando mit einem Offizier und 36 Mann vom Infanterieregiment 161 aus Trier in Wellen ein, besetzte die Moselbrücke und stellte Wachposten an der Fähre sowie am Tunnel auf. Das 10. Rheinische Infanterie Regiment war in der Gneisenau-Kaserne in Trier stationiert.

1. August 1914

Die am 20. Januar 1880 gestellten Bedingungen der preußischen Regierung zur Baugenehmigungen der Moselbrücke besagt, dass für den Fall einer Mobilmachung oder des Kriegszustandes in dem anstoßenden deutschen Gebiete das Recht jederzeitiger militärischer Besetzung und eventueller Sperrung oder Zerstörung der Brücke ohne Entschädigung vorbehalten wird.

Die Brücke, bzw. der preußische Teil derselben, ist durch eine eiserne Gittertür abzugrenzen, desgleichen sind die preußischerseits gelegenen Pfeiler mit Sprengkapseln zu versehen, und ein kleiner Wachturm auf dem preußischerseits zu erbauenden Landpfeiler anzulegen.

Am Vormittag des 1. August 1914 wurde die Moselbrücke gesperrt, indem man die verlangte eiserne Gittertüre schloss, mit Steinen beladene Wagen quer davor aufstellte, Sandsäcke und Drahhindernisse aufbaute.

Grevenmacher/Wellen, Sonntag, den 2. August 1914

Erster Mobilmachungstag:

Kurz nach Mitternacht räumten Soldaten die tags zuvor errichtete Brückensperre wieder weg. Um 6 Uhr morgens trafen auf der Moselbrücke aus Richtung Trier über 30 Automobile mit deutschem Militär ein, die erst dann ihre Fahrt nach Luxemburg fortsetzen konnten, nachdem die Gendarmen ihren energischen Protest gegen die Durchfahrt aufgegeben hatten. Ihnen folgten im Laufe des Tages Abteilungen sämtlicher Kampfgeattungen. Im Nachmittag trafen bereits Landsturmeute aus Köln zum Grenzschutz ein. Erstere blieben bis zum 23. August hier stationiert. Von da ab übernahm die 2. Kompanie des Landsturmbataillons Trier den Grenzschutz und die Passkontrolle auf der Grenzbrücke.

Der „Große Krieg“ beginnt:

Noch Tagelang dauerte der Durchmarsch der Soldaten, die zu Fuß zu Pferd und beladen mit schwerer Kriegsgerätschaft über die Brücke durch Grevenmacher zogen. Die Moselbrücke blieb aber von den Kriegswirren dieser Zeit verschont.

Ab dem 2. August 1914 rücken die deutschen Truppen nicht nur über die Straßen und Wege in Luxemburg ein, sondern auch mit der Eisenbahn. In der Nacht vom 2. auf den 3. August durchqueren über 13.000 deutsche Soldaten das Großherzogtum in Richtung Frankreich und Belgien.

Zusammenfassung: Horst Fantès Junior, Wellen

Eine Zollschranke für die Grenzbrücke



Vier offizielle Schreiben betreffend das Errichten einer Zollschranke auf der Grenzbrücke Grevenmacher-Wellen liegen uns vor.

Im ersten Schreiben vom 17. Januar 1928 bittet die Zollinspektion Nittel die Stadtverwaltung Grevenmacher um die Erlaubnis, eine solche Schranke errichten zu dürfen.

Nachdem der damalige „Conducteur des Travaux publics“ seine Erlaubnis für eine solche Schranke am 20. Januar 1928 mitgeteilt hat, antwortet die Stadtverwaltung Grevenmacher am 3. Februar 1928 mit folgendem Wortlaut (es schrieb der Stadtsekretär):

„Ich beehre mich Ihnen mitzuteilen, dass der Schöffenrat Nichts gegen die Errichtung einer Zollschranke bei dem Zollamte in Wellen einzuwenden hat. Es dürfen selbstverständlich keinerlei Veränderungen an der Brücke selbst vorgenommen werden; außerdem muss die Zollverwaltung alle Verantwortung für etwaige Unfälle, die infolge der Vorrichtung vorkommen könnten, übernehmen.“

Am 19. April 1929 wendet die Stadtverwaltung Grevenmacher sich an die Firma Max Judel Stamer-Bruchsal Akt. Gen. Braunschweig, mit folgender Bitte (es schrieb der technische Aufseher):

„Wir interessieren uns an einem Schlagbaum zur Errichtung auf hiesiger Moselbrücke. Derselbe soll dem Brückenpächter dienlich sein. Ihre Adresse haben wir vermerkt an dem Schlagbaum, der uns gegenüberliegenden deutschen Zollverwaltung. Ich beehre

mich, Sie höflichst zu bitten, mir umgehend diesbezügliche Preisangabe sowie Abbildungen zukommen zu lassen.“

Weitere offizielle Dokumente liegen uns nicht vor, lediglich die Informationen, dass die Zollschranke beiderseits bis zur Zerstörung der Brücke bestand, und dass der Brückenzoll auf der neuen Brücke, die am 15. Dezember 1955 für den Verkehr freigegeben wurde, nicht mehr erhoben wurde.

m.h.



Die Fährverbindung Grevenmacher - Wellen



Die Fährverbindung zwischen Grevenmacher und Wellen wurde am 1. Februar 1952 aufgenommen. Die Gemeinde Grevenmacher hatte das hölzerne Fährboot mit elektrischem Getriebe gekauft.

Fähre Grevenmacher-Wellen

FÄHRTARIF

| <u>Für einmalige Überfahrt:</u> | <u>Franken</u> | <u>D-Mark</u> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|
| Pro Person | 1.25 | 0.10 |
| Fahrrad, Handwagen | 2.— | 0.15 |
| Personenwagen, Traktoren mit oder ohne Anhänger und Wagen Leiterwagen mit Gespann, Lastwagen leer | 5.— | 0.40 |
| Lastwagen beladen: | | |
| bis 4 Tonnen brutto | 10.— | 0.80 |
| über 4 Tonnen brutto | 15.— | 1.20 |

Zum Wiederaufbau der Moselbrücke in Grevenmacher



In einem undatierten und nicht signierten Pressebericht betreffend die Gemeinderatssitzung vom 5. März 1953, der wahrscheinlich im „Luxemburger Wort“ erschienen ist und den Titel „Zum Wiederaufbau der Moselbrücke in Grevenmacher“ trägt, lesen wir unter Punkt 3:

„Der Hr. Bürgermeister - es handelte sich um Victor Prost - teilt dem Gemeinderat mit, dass die Pläne für den Wiederaufbau der kriegszerstörten Moselbrücke demnächst fertiggestellt sein werden, sodass es angezeigt sei, jetzt schon über die Finanzierung des Projektes zu beraten.“

Als dann wird darauf hingewiesen, dass staatlicherseits darauf bestanden wird, „dass die Brücke verbreitert und der projektierten Moselkanalisierung angepasst werde.“

Weiter heißt es: „Sind diese Neuerungen für die Stadt Grevenmacher von großem Interesse? Nein, denn die Verbreiterung der Brücke wird hauptsächlich dem Autoverkehr mit Deutschland zu Gute kommen, da künftighin zahlreiche Automobilisten, um nicht an den überlasteten Zollstellen von Wasserbillig und Wasserbilligerbrück warten zu müssen, den Grenzübergang von Grevenmacher benutzen werden.“

Des Weiteren wird „die auf deutschem Moselufer im Bau begriffene Obermosel-Landstraße“ angesprochen, und die Brücke von Gre-

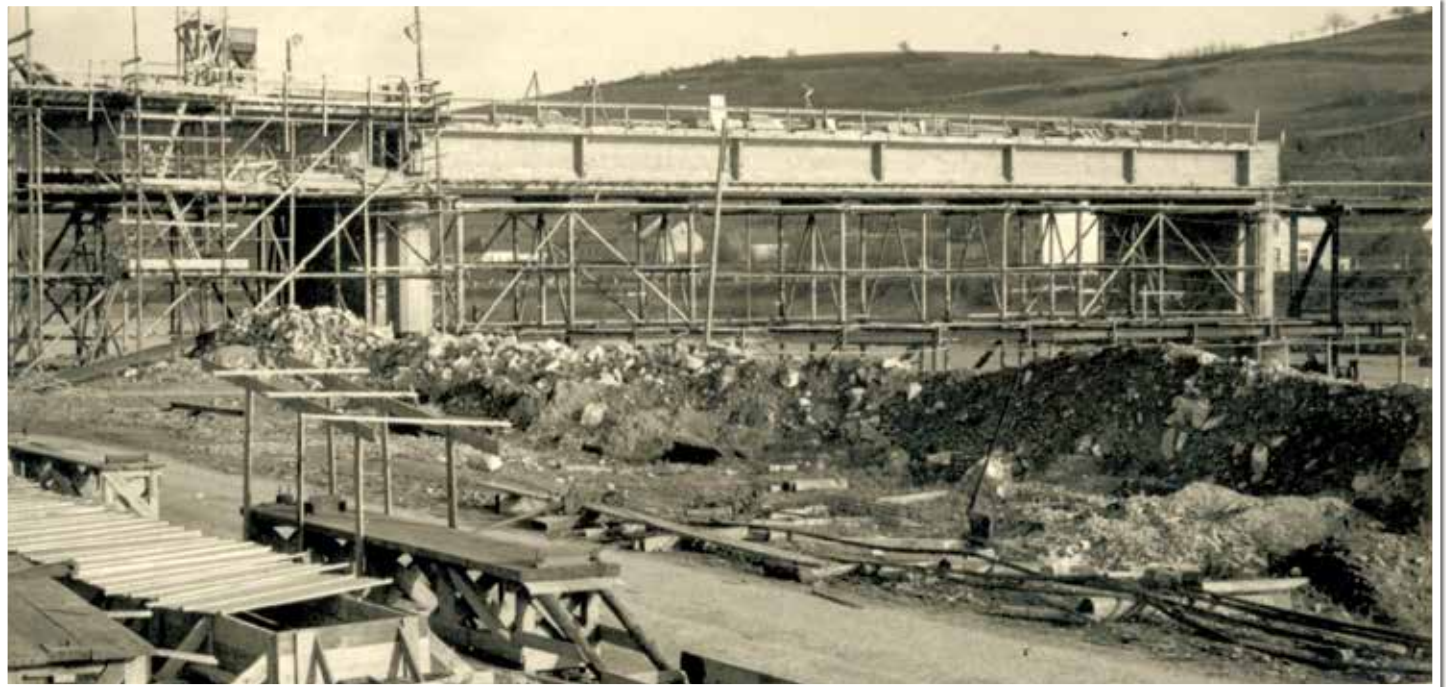
venmacher als „eine Verbindung zwischen dem luxemburgischen und dem deutschen Verkehrsnetz“ dargestellt.

„Was die Anpassung der Brücke an die Moselkanalisierung betrifft, so ist dies eine Maßnahme von internationalem, wirtschaftlichem Interesse, die in keiner Weise die Stadt Grevenmacher finanziell belasten darf.“

Die Brücke von Grevenmacher, die in ihrer ursprünglichen Bedeutung nur für den engeren Verkehr zwischen den Grenzortschaften bestimmt und aus diesem Grunde auf alleinige Kosten der Stadt Grevenmacher erbaut worden war, wird in Zukunft ihren lokalen Charakter verlieren und zu einer internationalen Verkehrsstraße ausgebaut. Es dürfte infolgedessen selbstverständlich sein, dass nicht die Bevölkerung der Stadt Grevenmacher, sondern die Allgemeinheit, d. h. der Staat, die hieraus entstehenden Kosten tragen muss“, heißt es unmissverständlich.

Diese Debatte sollte ihre Früchte tragen, denn am 28. Dezember 1954 wurde bekanntlich das Eigentumsrecht der Brücke Grevenmacher auf das Großherzogtum Luxemburg übertragen. Eine Kopie des entsprechenden Aktes befindet sich im Grevenmacher Gemeindegarchiv.

Die Brücke von 1955 im Werden



Im Frühjahr 1954 begann der Wiederaufbau der Moselbrücke Grevenmacher-Wellen, die am 15. Dezember 1955 für den Verkehr freigegeben wurde. Die Stadt Grevenmacher ist im Besitz eines von Fotograf Raymond Sterba (1914-2003) zusammengestellten, 116 Fotos umfassenden Albums, in dem das Wesen und Werden dieser „neuen“ Brücke Schritt für Schritt dokumentiert wird.

Die Brücke vor dem 21. Mai 2013





www.wellen-mosel.de

www.grevenmacher.lu

© InCa

Gemeindeblatt