

Über die Fluten, über die Zeiten

Die Alte Brücke in der Landeshauptstadt verbindet zwei Stadtteile – und die saarländische Gegenwart mit der Saar-Geschichte.

Von Ruth Bauer und
Hans Mildenberger

Die Alte Brücke in Saarbrücken, errichtet in den Jahren 1546–1549, ist die älteste erhaltene Steinbrücke über die Saar. Über 100 Jahre hinweg sollte sie bis zum Bau der Vaubanschen Alten Saarbrücke in Saarlouis die einzige Steinbrücke über die Saar sein. Und erst über 300 Jahre später, im Jahr 1865, sollte in

Saarbrücken eine zweite Brücke, die Luisenbrücke, die beiden Saarstädte Saarbrücken und St. Johann miteinander verbinden, nachdem allerdings bereits 1849 am Schanzenberg eine Eisenbahnbrücke errichtet worden war. In den über 450 Jahren, die die Alte Brücke bis heute miterlebt hat, musste sie zahlreichen Hochwassern, Kriegseinwirkungen und städtebaulichen Eingriffen standhalten. Dabei hat sich ihr Erscheinungsbild ständig gewandelt.

»Dem Willen des Kaisers gehorsamst«

Als Karl V., Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, im März 1546 zum Reichstag aufbrach, der in jenem Jahr in Regensburg abgehalten wurde, führte ihn sein Weg durch Saarbrücken. Dort hatte die Saar, wie so oft um diese Jahreszeit, Hochwasser, so dass die beiden gräflichen Fähren ihn und sein Gefolge nicht übersetzten konnten. Vier Tage musste der kaiserliche Tross in der Stadt ausharren, bis das Eis geschmolzen, der Wasserpegel gesunken war, die Ponten wieder

Hans Mildenberger, Denkmalpfleger im Baudezernat der Landeshauptstadt Saarbrücken, hat vor einigen Jahren, im Zuge der Planungen für das Projekt Stadtmitte am Fluss, damit begonnen, die Veränderungen der Alten Brücke im Verlauf der Jahrhunderte bauhistorisch zu erforschen. Er konnte belegen, dass die Brücke ursprünglich tatsächlich 14 Bögen besaß, von denen heute nur zwei in ihrer Originalsubstanz erhalten sind. Die einzelnen Bau- und Veränderungsphasen der Brücke hat er in einer Grafik anschaulich dargestellt.

fahren und die Reise fortgesetzt werden konnte. Dieser unfreiwillige Aufenthalt des Kaisers und dessen Unmut darüber gaben den Anstoß zum Bau einer steinernen Brücke über die Saar, der heutigen Alten Brücke.

In Saarbrücken regierte in jenen Jahren Graf Philipp II. von Nassau-Saarbrücken,

der den Bau der Brücke veranlasste. Da die Kosten wegen ihrer sehr großen Spannweite und der aufwendigen Fundamentierung und trotz Fronarbeit mit 20.000 Gulden wesentlich höher lagen als veranschlagt, bat er beim Kaiser um die Genehmigung, den Brückenzoll, den die Kaufleute zu entrichten hatten, erhöhen zu dürfen. In seiner Bittschrift aus dem Jahr 1550 schildert er zur Erläuterung nochmals die widrige Lage in der Stadt bei Hochwasser: »Die Schiffung ist, wenn das Wasser groß, zu Frühlings- und Herbstzeiten beschwerlich hergegangen, wenn die Messen in Ober- und Niederlanden in Gang, dass Kaufleute mit Überfahrten etwa 2, 3, oder 4 Tage still liegen müssen, das Ihrige verzehrt und versäumt, auch der Strom so sorglich, dass viel Leut und Vieh ertränkt und umkommen. Und sonderlich war ein schwer Ding, so ein Zug vorhanden, als wie Ihre Majestät und dero Sohn, der Prinz aus Hispanien, aus dem Teutschland zu ihren Erbländen und herwieder in Teutschland gezogen, erfahren; mit

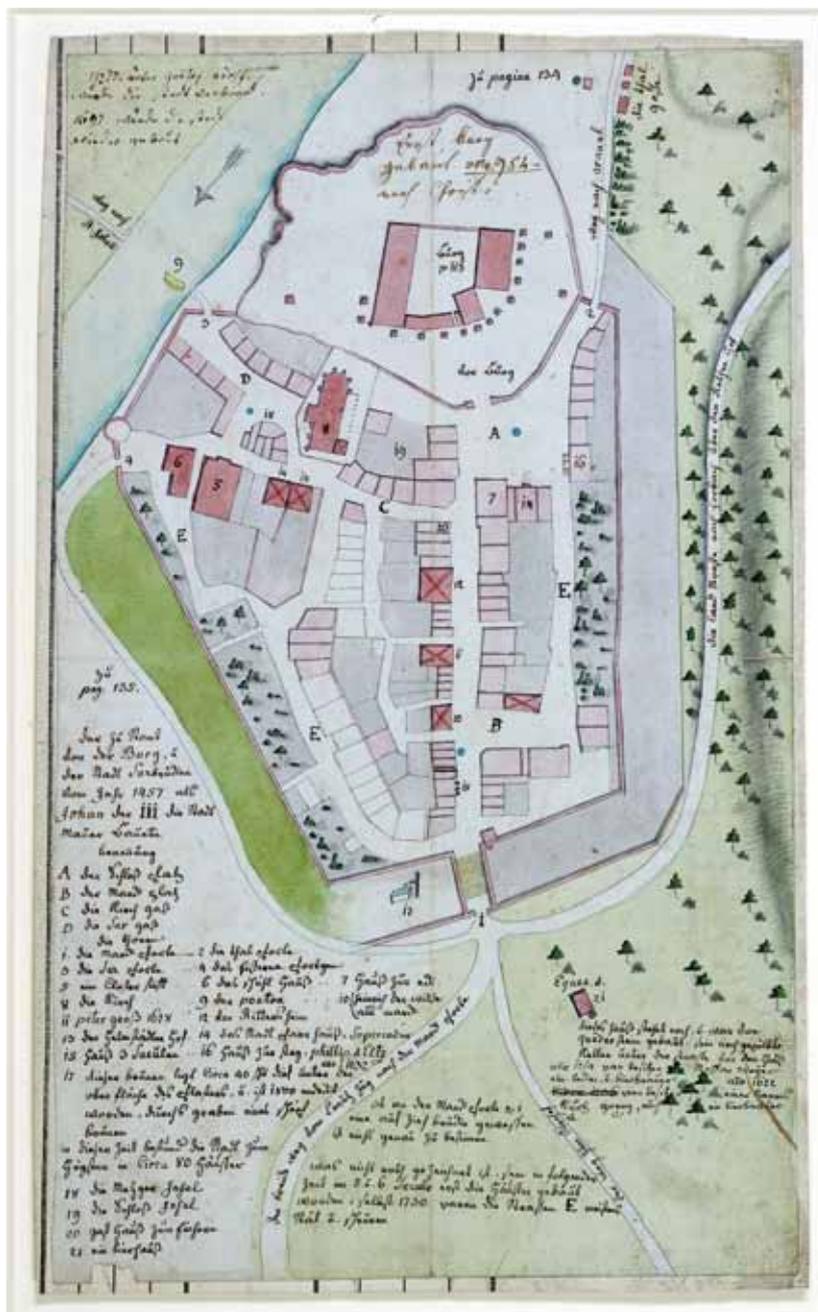
langem Warten Pferd, Esel und Leut eingefallen.«¹ Seiner Bitte wurde stattgegeben, wodurch die finanzielle Belastung für das kleine Land und die beiden Saarstädte erträglicher wurde.

Die Brücke war indes 1549 fertiggestellt, überspannte die Saar in 14 Bögen, war 550 Fuß (169,22 Meter) lang, 24 Fuß breit (7,38 Meter) und hatte eine Höhe »über dem gewöhnlichen Wasserspiegel« von 31 Fuß (10,15 Meter). Sie sei die »aller schönste, gewaltigste Brücke über den lieblichen Wasserstrom der Saar«, meinte Hieronymus Bock, der Leibarzt Graf Philipp II., nach ihrer Fertigstellung.

Die nächsten 200 Jahre sollte sie, bis auf einige Blessuren, die ihr beispielsweise im Zuge der Reunionskriege von französischen Truppen zugefügt wurden, unbeschadet überstehen.

Dem Ideal einer barocken Stadtplanung folgend

Den ersten einschneidenden Eingriff in ihre Bausubstanz erfuhr sie während der Barockzeit unter der Regierung des Fürsten Wilhelm Heinrich und seines Sohnes Ludwig von Nassau-Saarbrücken. Mit dem Beginn des Neubaus des Barockschlosses im Jahr 1735 durch den fürstlichen Hofbaumeister Friedrich Joachim Stengel sollte das gewachsene mittelalterliche Stadtbild Saarbrückens mit dem unmittelbar am Ufer der Saar steil aufragenden Felsen tiefgreifende städtebauliche Veränderungen erfahren. Nicht nur die unregelmäßigen Gassen und Häuser mussten dem Ideal einer geordneten barocken Stadtplanung weichen, auch das Flussbett der Saar wurde zur St. Johanner Seite hin verlegt. So gewann Stengel mehr Gelände für die Anlage eines neuen repräsentativen Schlossgartens. Um die hierfür notwendige Geländeerhöhung zu realisieren, verlor die Alte Brücke 1772 ihren ersten Bogen auf Saarbrücker Seite und vermutlich auch den am St. Johanner Ufer, gewann jedoch an städtebaulicher und Stadtbildprägender Wirkung, die ihr bis heute zukommt. Stengel band das Bauwerk in seine auf Verklammerung der beiden Städte gerichtete Planung ein, indem er die Brückenköpfe bewusst als Raum bildende Eingangsbereiche gestaltete. Die neuen Brückentore waren Bestandteile seiner auf Achsenbezügen aufgebauten Stadtteilstruktur. Entlang der Kaimauer entstand eine hochgelegene Uferpromenade mit zahlreichen repräsentativen Neubauten wie dem Haus Günderode, in dem Goethe 1770 übernachtete, und dem Oberamt. Damit erhielt Saarbrücken eine repräsentative Schauseite zum Saarufer nach St. Johann und der aus Norden über die Brücke kommende Besucher bekam sogleich einen bleibenden Eindruck von der Schönheit der Stadt. Auf St. Johanner Seite wurde der Brückenkopf ebenfalls in die barocken Planungen mit einbezogen. Hier entstand vor der Brücke eine oktagonale Platzanlage, quasi als Aussichtsplattform für den Blick auf die barocke



Schlossanlage. Zudem verzichtete der Fürst auf das sonst übliche Brückengeld und lud damit die St. Johanner Bürgerschaft ein, die andere Saarseite zu besuchen. Die Bewohner St. Johanns konnten nun ohne Umwege durch das prunkvoll gestaltete Brückentor nach Saarbrücken gelangen.

»der Wuth der Wellen weichen...«

Ein gutes Jahrzehnt später, im Jahr 1784, sollte dann jedoch ein verheerendes Hochwasser die Brücke zum Einsturz bringen. Unter den Auswirkungen einer der größten Naturkatastrophen Mitteleuropas mit einem extrem kalten Winter und Minusgraden von über 20 Grad zum Jahreswechsel 1783/84 hatte auch die Saarbrücker Bevölkerung arg zu leiden. Menschen, Vieh und Vögel erfroren, es war kein Hineinkommen und kein Verlassen der Stadt möglich. Ein plötzlicher Warmlufteinbruch nach drei Monaten klirrender Kälte verursachte eine gigantische Schneeschmelze und Eisgang. Begleitet von heftigen Regenfällen kam es zu einer der größten Hochwasserkatastrophen der Geschichte, die in Köln,

Lageplan von Burg und Stadt Saarbrücken im Jahr 1457, Rekonstruktion von F. Köllner um 1800). Unter Nr. 9 die urkundlich 1267 erstmals erwähnte gräfliche Fähre zwischen St. Johann und Saarbrücken. Für deren Unterhalt mussten die Untertanen aufkommen. Eine große und eine kleine Ponte sorgten dafür, dass nicht nur die heimische Bevölkerung, sondern vor allem die zahlreichen Kaufleute auf ihren Reisen von Italien nach Holland und umgekehrt den Fluss überqueren konnten.

¹ Ruppertsberg, 1903, S. 43

»Anno 1784

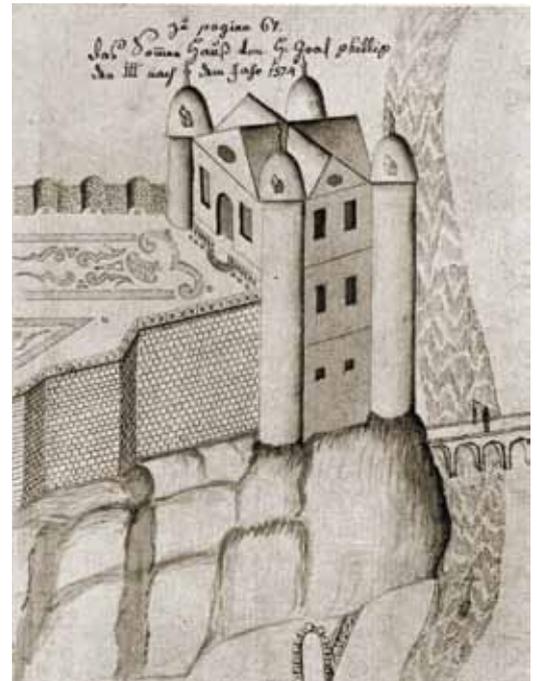
Von der Betwoche an bis zu Fastnacht war eine grimmige Kälte und hat beständig dazwischen geschneit, so daß Menschen, Vieh und Vögel erfroren sind. Auch ist die Post und das Gefährte auf den Straßen so gehemmt worden, daß niemand hat fortkommen können. Das Treibeis hat unsäglichen Schaden angerichtet. In Paris arbeiteten längere Zeit 20.000 Menschen mit 6000 Tümmeln, um den ungeheuren Schnee in die Seine zu schaffen. Den 25. Febr. wurde mit Eisböcken und andern Instrumenten unter großer Anstrengung dem Eise unter Saarbrück Luft gemacht, so dass solches wie Wolken durchmarschierte. Als aber selbigen Abend ein starker regen einfiel, welcher bis den 27. febr. Abends 8 Uhr anhielt, wurde der häufige Schnee geschmolzen, und das verursachte ein so großes Gewässer, dass sich niemand eines gleichen zu erinnern wusste. Auch ist dasselbe so jähling angewachsen, dass niemand etwas salviren konnte. Das Wasser drang in Fluthen zu den 3 Thoren in die Stadt herein und um Mitternacht stand die ganze Stadt unter Wasser. In den unteren Theilen der Stadt erreichte dasselbe über 5 Fuß Höhe, in meinem Hause 2 Fuß 7 Zoll, und so nach Verhältniß in den oberen Theilen der Stadt. Um Mitternacht endlich musste unsere schöne Saarbrück der Wuth der Wellen weichen. Drei Bögen wurden umgeworfen und fortgefloßt, mehrere anderen Bögen stark beschädigt. Dieses Unglück ist dadurch entstanden, dass das Wasser dem Brückengewölbe gleich stund und nicht durchkommen konnte.

Eben diese Wasserflut hat auch den neuen Krannen, viele Häuser, Mühlen u.s.w. weggerissen. Alles musste der Wuth dieses fürchterlichen Elementes weichen. Die ganze Nacht wurde auf Befehl des Stadtgerichts mit Fischernachen, Flößen herumgefahren um den Nothleidenden beizuspringen, besonders auch, um das Vieh zu retten. Doch der barmherzige Vater im Himmel ließ die Noth nicht zu groß werden, wie man in der ersten Angst geglaubt hatte. Den 28. Febr. ließ der allmächtige Gott von Morgens 10 Uhr an das Wasser fallen, so dass bis zur Nacht hin die Stadt leer ward und nur die Keller noch davon gefüllt blieben. Am 1. März erschien ein fürstlicher Befehl, dass bei Strafe von 5 fl. Sofort alle Keller von den Hauseigenthümern ausgeschöpft werden sollten. Welches auch unter großer Anstrengung geschehen ist. Von allen an Flüssen und Bächen erbauten Orten laufen die täglichen Berichte ein, so dass, wenn man alles beschreiben wollte, ein Rieß Papier dazu erforderlich sein würde.

Zu Anfange des Monats Mai ließ unser durchlauchtigster Fürst eine Schiffsbrücke über die Saar anlegen, und musste jeder, außer wer in fürstlichen Diensten stand, Brückengeld bezahlen, was bei Bürgern, Bauern und Fremde vieles Murren verursacht hat. Weil nun beide Bürgerschaften sich nicht gern mit ihrem Landesherrn in einen Prozess einlassen wollten, so haben sie zu den Kosten einen freiwilligen Beitrag von 300 Louis d'or angeboten, womit auch Se. Durchlaucht zufrieden waren. Nachgehends aber ist ein landesherrliches Decret ergangen, worin dieser freiwillige Beitrag nicht berührt, sondern den Bürgern beider Städte und allen Einwohnern die Zahlung des Brückengeldes in Gnaden erlassen worden ist. Dagegen mußten die Landbewohner und die Fremden dasselbe noch fortbezahlen, bis sich das Land auch zu einem Beitrag verstand. Endlich haben die beiden Städte im Interesse des Commerciums für die Fremden noch 100 Louis d'or weiter geboten, worauf das Brückengeld auch den Fremden erlassen worden ist.

Anno 1786 ist den Sommer hindurch sehr stark und mit vielen Kosten an der Wiederherstellung der Saarbrücke gebaut worden, und das Ganze wurde endlich im November zu jedermanns Vergnügen fertig. Die Schiffbrücke wurde abgebrochen und derselben mit verschiedenen Kanonenschüssen gute Nacht gesagt. Unser durchlauchtigster Fürst ist ausdrücklich von Jägersburg hierher gekommen und zum ersten Mal über die verjüngte Brücke gefahren. Hiernach war sie für jedermann geöffnet.«

(Der besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit wegen wurde die sprachlich leicht veränderte Fassung des Quellentextes von August Krohn gewählt, in: Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend, Heft 7, 1900, S. 5–7.)



Das Sommerhaus Graf Philipp III. auf dem Saarfelsen um 1577, an dessen Fuß die auf Veranlassung Kaiser Karls V. durch Graf Philipp II. errichtete Brücke dargestellt ist.

Heidelberg, Würzburg, Bamberg, Regensburg, Frankfurt, Nürnberg, Dresden und vielen anderen Städten Brücken zum Einsturz brachte.

In der Nacht vom 27. auf den 28. Februar 1784 stieg der Pegel der Saar so rasant auf 8,80 Meter und damit auf Bogenhöhe an, dass unter dem Druck der Fluten mit Eis und Treibgut die Flussbögen der Alten Brücke einstürzten, der Kran zerstört wurde und zahlreiche Schiffe havarierten. Auch Mühlen und Häuser wurden weggerissen. Heinrich Gottlieb, der an der Ecke St. Johanner Markt/Eingang zur Kappengasse wohnte,² schildert in seinen Tagebuchaufzeichnungen, mit denen er im Jahr 1763 begann, die Ereignisse jenes Winters. Das besagte Tagebuch ist unter der Bezeichnung »Gottliebsche Chronik« bekannt und hat sich in der Handschriftensammlung des Historischen Vereins im Landesarchiv erhalten.

Neben Heinrich Gottlieb berichtet auch der St. Johanner Schlossermeister Anstett Müller von diesem Ereignis. Am 12. Januar 1763 hatte er sich eine Bibel gekauft, auf deren letzten Seiten er für seine Nachfahren chronikartig familiäre Begebenheiten, aber ebenso seine Wetterbeobachtungen festhielt. Auch er schildert recht anschaulich die dramatischen Begebenheiten des Jahres 1784. Kniehoch habe der Schnee gelegen, als es im Januar anfang zu regnen. Zunächst habe man es noch geschafft, durch die Zertrümmerung des Eises Schlimmeres zu verhindern. In der besagten Nacht seien dann aber drei Pfeiler der Brücke eingestürzt und mit ihnen vier Bögen. Zum Glück sei

² Ruppertsberg 1903, S. 734

aber kein Mensch ums Leben gekommen. Auch Müller war in seinem Haus am Obertor³ selbst von dem Hochwasser betroffen.

Zum Glück ging das Wasser bereits am nächsten Tag zurück, so dass weitere Schäden ausblieben und die Hauseigentümer nur noch damit beschäftigt waren, auf Anweisung von Fürst Ludwig, die Keller schnellstmöglich zu säubern. Der Fürst ließ eine Schiffsbrücke über die Saar anlegen, für deren Nutzung zunächst ein Brückengeld gezahlt werden musste. Da dies bei der Bevölkerung auf großen Unmut stieß, die Städte jedoch auch keinen Rechtsstreit mit Ludwig vom Zaun brechen wollten, zahlten sie dem Fürsten freiwillig einen Betrag von 300 Louisdor, womit das Brückengeld für ihre Bürger abgegolten war. Später zahlten sie aus wirtschaftlichen Gründen nochmals 100 Louisdor, damit auch Fremde, ohne Brückengeld zahlen zu müssen, den Fluss überqueren konnten.

Der Wiederaufbau der Brücke dauerte drei Jahre. 1787 reiste Fürst Ludwig eigens aus Jägersburg an, um sie zur Freude der Bevölkerung wieder zu eröffnen.

3 Ebda.

1784 Ist hier so viel Schneh gefallen, das er auf öbenen blazen 2 biß 3 Schuh dick gewesen

16. Januar Had es angefangen zu regnen. Da ist die Saahr angelossen und das dicke euß hat sich, vor der Saarbrück so gestembt, daß man es mit Maschinen hat durchstosen lasen, das Wasser ist wieder gefallen, und das euß ist in der Saahr stehen geblieben

26. Februar Had es wieder angefangen zu regnen. Da ist die Saahr vom 27. bis 28ten so stark angelossen das sie so groß geworden, biß meine in Haußdiren Trid gleuch und ist dem oberen Thor so stark wie ein Bach herein gelossen, und ich bin vor meiner Haußtür in einen Nachen gestiegen, und durch die Stadt zum Saar Dohr hinaus auf die brück gefahren, und in dieser Nacht vom 27ten auf 28ten nach dreu Uhr ist die Steinere Saarbrück viehr bögen und dreu Pfeiler zusammen gefallen, aber kein Mensch umb das Leben gekommen Da haben die beide Stöth gleich 2 Nachen auf die Saahr gedahn, und die Menschen ohne endgelt herüber und hinüber gefahren. 3 Tag Hernach Had die Herschaft es den Bürgern abgenommen, und hat iede persohn 1 Kreuzer bezahlen müslen.

Hernach ist eine laufende brück, auf kleinen Nachen und Dihlen darauf gemacht worden vor die fußgänger, ohne entgelt, und ein Ffunten (?) vor die gefert die haben bezahlen müslen

Nachhero ist eine Schifbrück gebaut worden, gegen die neu gaß durch die Wiesen gegen das Saahrdor, da hat die Persohn ½ Kreuzer und ein gefert nach proborzion bezahlen müslen Dar gegen haben beide Stöth-

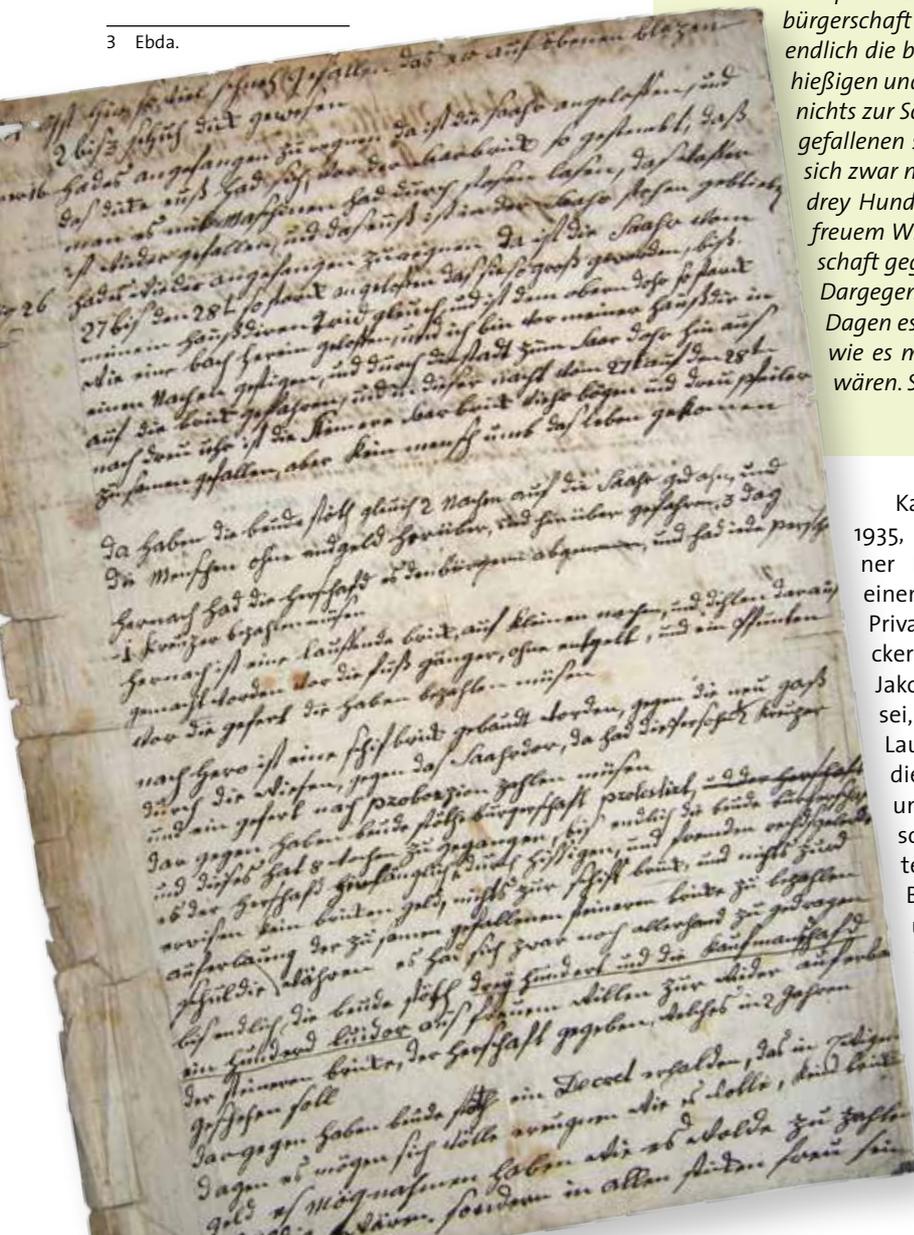
bürgerschaft protestiert und dieses hat 8 Wochen zugegangen, bis endlich die beude bürgerschaft es der Herschaft hinlänglich durch hießigen und fremden rechdsgelehrten erwiesen kein brücken geld, nichts zur Schiffsbrück und nichts zur Auferbauung der zusammen

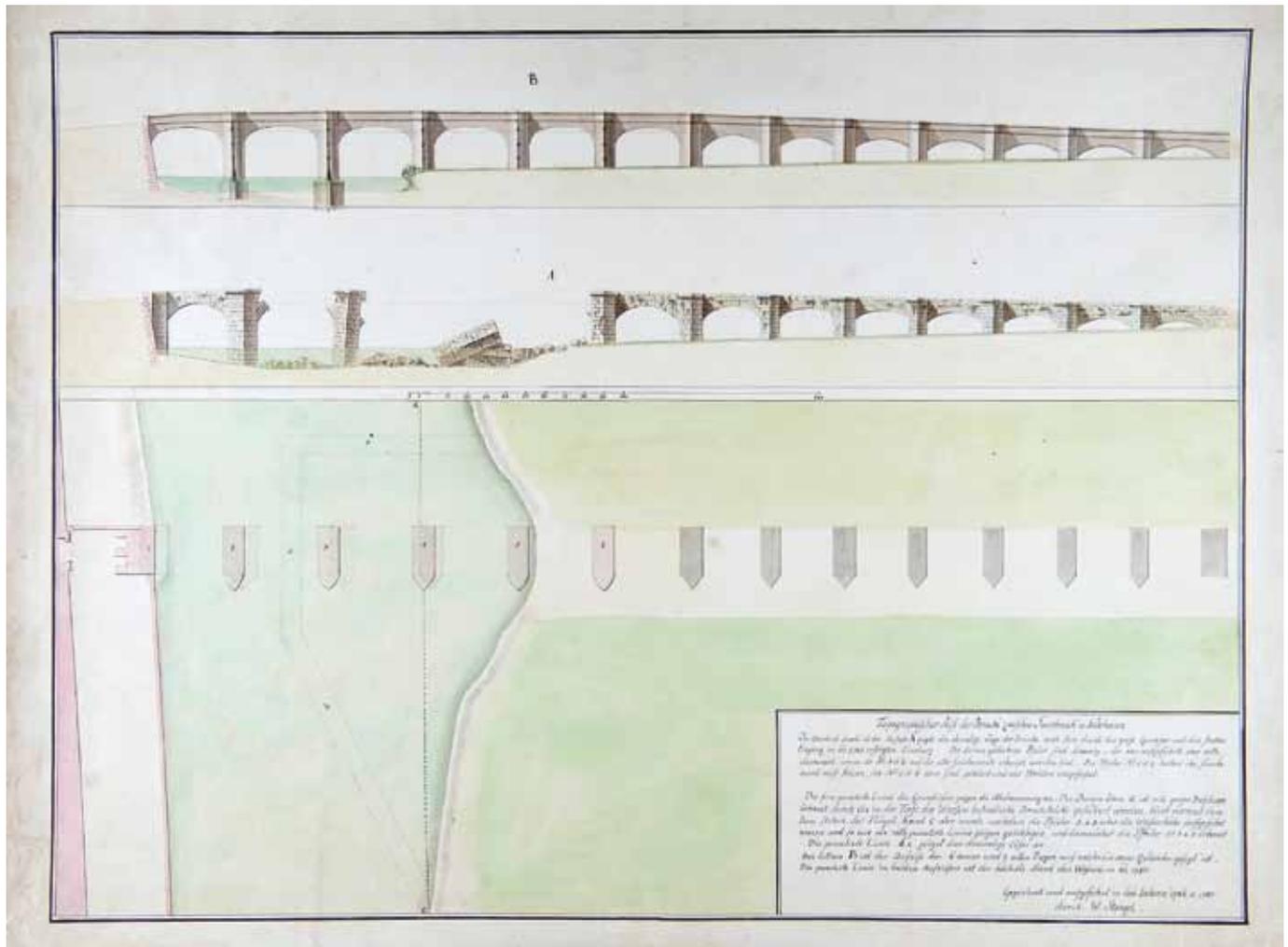
gefallenen steineren brücke zu bezahlen schuldig wäeren es hat sich zwar noch allerhand zugedragen bis endlich die beude Stöth drey Hundert und die Kaufmannschaft ein Hundert luidor aus freuem Willen zur wieder aufbau der steineren brücke, der Herschaft gegeben, welches in 2 Jahren geschehen soll

Dargegen Haben beide Stöth ein Decret erhaldden, das in Ewigen Dagen es möge sich Völle ereignen wie es wolle kein brükn geld wie es mög nahmen haben wie es wolde zu zahlen schuldig wäeren. Sondern in allen Sticken freu sein

Karl Lohmeyer berichtet 1935, dass er im Rahmen seiner Barockforschungen auf einen Plan »in auswärtigem Privatbesitz« des Saarbrücker Baudirektors Johann Jakob Lauteman gestoßen sei, der ins Jahr 1784 datiert. Lauteman unterbreitet in diesem Plan Fürst Ludwig ungefragt seinen Vorschlag für einen verbreiterten Wiederaufbau der Brücke, des Saartores und kleinerer Nebentore für Fußgänger. Der Fürst kommentiert dieses Vorhaben mit den eigenhändig auf dem Plan vermerkten Worten: »Der Lauteman ist ein Narr«.

Tagebuch des Anstet Müller, Privatbesitz. Original und Transkription.





Balthasar Wilhelm Stengel, Ansicht der durch Eisgang im Jahre 1785 eingestürzten und dann wiederhergestellten Alten Brücke in Saarbrücken, angefertigt 1786–1787. Deutlich zu erkennen ist, dass die neuen Pfeiler anders geformt sind und etwas versetzt zu den alten errichtet wurden. In der auf dem Plan angegebenen Datierung 1785 bezüglich des Brückeneinsturzes hat Stengel sich geirrt. Landesarchiv Saarbrücken, Plan 9 a 4°.



Johann Jakob Lauteman, nassau-saarbrückischer Baudirektor, verlorener Originalplan zur Alten Brücke in Saarbrücken von 1784. aus: Der Saarkalender. XIII Jg. 1935, S. 70–72.

Mit dem Wiederaufbau der Brücke beauftragte Fürst Ludwig Balthasar Wilhelm Stengel, den Sohn Friedrich Joachim Stengels, seinen Brücken- und Straßenbaumeister. Stengel hat den Zerstörungszustand und die Neubauplanungen in zwei Zeichnungen festgehalten, die sich im Landesarchiv befinden. Deutlich ist zu erkennen, dass die fünf neuen Pfeiler anders geformt sind und etwas versetzt zu den alten errichtet wurden.⁴

Nur sechs Jahre später, 1793, wurde die Brücke erneut beschädigt, diesmal beim Einmarsch der französischen Revolutionstruppen. Während der Befreiungskriege, beim Rückzug der napoleonischen Truppen am 7. Januar 1814, sprengte das französische Heer beim Durchzug durch die Stadt abermals zwei Brückenbögen; ein dritter stürzte ein, wie Ruppertsberg und Zimmermann berichten.⁵

Auch diesmal sicherte eine Schiffsbrücke, errichtet von Baumeister Johann Adam Knipper d. J., bis zum Wiederaufbau das Überqueren des Flusses in Höhe des Saarkrans.

4 Landesarchiv Saarbrücken, Plan 9a 4° und Plan 9b 4° 2 Teile.
5 Zimmermann, Walter, S.138/139, Ruppertsberg 1903, S.403.



Johann Friedrich Dryander, Ansicht von Saarbrücken und St. Johann um 1722 (Ausschnitt). Der Bildausschnitt zeigt die Alte Brücke nach den Stengelschen Umbaumaßnahmen mit noch 13 Bögen. Der Bogen auf Saarbrücker Seite wurde zur Anhebung des Geländes bei der Anlage des Schlossgartens zugeschüttet. Saarlandmuseum Saarbrücken, Stiftung Saarländischer Kulturbesitz, Foto: Uwe Bellhäuser – das Bilderwerk.

Dem Zeitgeschmacke angepasst

1863 wurden die Pfeilerbastionen bis in Bogenhöhe abgetragen, die steinerne Brüstung wurde durch ein dem damaligen Zeitgeschmack entsprechendes, in neugotischen Formen gestaltetes Eisengeländer ersetzt. So wurde das Erscheinungsbild der Alten Brücke modernisiert. Die Neue Brücke, die heutige Luisenbrücke, welche Saarbrücken mit dem 1852 in St. Johann eröffneten Bahnhof verband, befand sich gerade im Bau.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollte der Alten Brücke die Ehre zuteil werden, als Standort für das Kaiser-Wilhelm-Denkmal ausgewählt zu werden. Nach heftigen Diskussionen und Streitereien zwischen den beiden sich nicht gerade freundlich gesonnenen Schwesterstädten einigte man sich auf einen Platz etwa in der Mitte der Alten Brücke. Hier wurde das Denkmal am 14. Mai 1904 in Anwesenheit des Kaiserpaars Wilhelm II. und Augusta-Viktoria feierlich eingeweiht. Seine Plattform benötigte eine recht aufwendige Fundamentierung, was die Kosten enorm in die Höhe trieb. Sie war so großzügig gestaltet, dass man um das Denkmal herum gehen konnte. Der Kaiser blickte flussaufwärts, »sinnend über die Schönheit der sich vor ihm ausbreitenden Stadt«, wie es heißt. Sein Denkmal sollte, im Gegensatz zur Brücke, die Sprengungen des Zweiten Weltkrieges schadlos überstehen. Erst nach Kriegsende wurde es entfernt und eingeschmolzen.

Auch die moderne Technik des 20. Jahrhunderts »ertrug« die Alte Brücke, als von 1901 bis 1913 die Straßenbahn über sie fuhr.

In den 1930er-Jahren fanden umfangreiche Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen an der

Alten Brücke statt. Das Pflaster hatte sich gesenkt und das Sandsteinmauerwerk wies Schäden auf, die Bürgersteige mussten erneuert werden, ebenso das Geländer. Während der Sanierungsarbeiten war die Brücke für den Fahr- und Fußgängerverkehr gesperrt. Der Schiffsverkehr konnte indes ungehindert passieren. Die im bauhistorischen Archiv Stadtgestaltung/Denkmalenschutz der Stadt Saarbrücken erhaltenen Fotos veranschaulichen, wie umfassend und gründlich diese Renovierungsarbeiten waren.

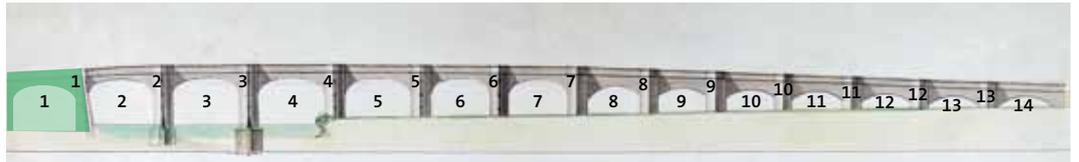
Der nächste Eingriff in die Bausubstanz der Alten Brücke erfolgte 1938 im Zuge der Errichtung des heutigen Staatstheaters auf St. Johanner Seite. Für den Bau der Umfassungsmauer des Theatervorplatzes wurden die drei letzten Landpfeiler auf dem rechten Saarufer zugeschüttet. Ob die Gewölbekappen dabei erhalten blieben, ist bisher nicht bekannt.

Den Zerstörungen trotzend

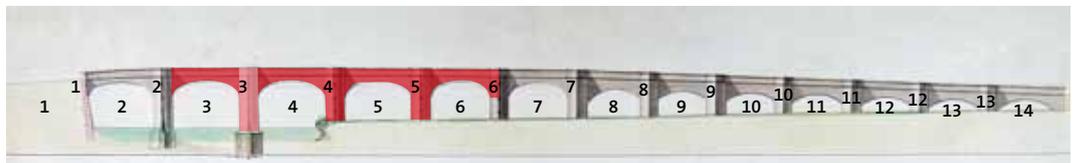
Die verheerenden Bombardements der Nacht vom 29. auf den 30. Juli 1942, bei denen unter anderem das erst vier Jahre zuvor eröffnete Theater stark zerstört wurde, überstand die Alte Brücke unbeschadet, ebenso den Angriff am 5. Oktober 1944. Kurz vor dem Einmarsch der alliierten Truppen sprengte die deutsche Wehrmacht zwischen 18. und 21. März 1945 sämtliche Brücken der Stadt. Als letzte Brücke zerstörte sie dabei die Alte Brücke, mehrere Brückenbögen stürzten ein. Nach dem Krieg war sie die erste Brücke, die als Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen links und rechts der Saar wieder hergestellt wurde. Zunächst wurde sie von den Siegermächten behelfsmäßig

Alte Brücke (1546/1548)

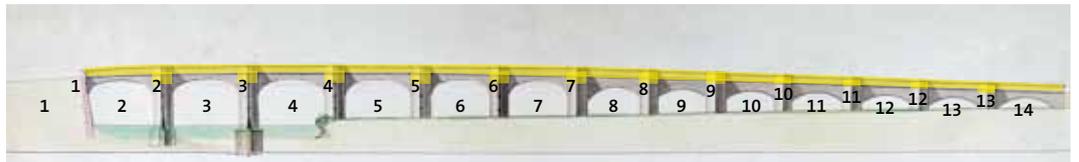
Zerstörungsphasen der ältesten noch erhaltenen Steinbrücke über die Saar, eine auf ursprünglich 13 Pfeilern stehende massive Steinkonstruktion.



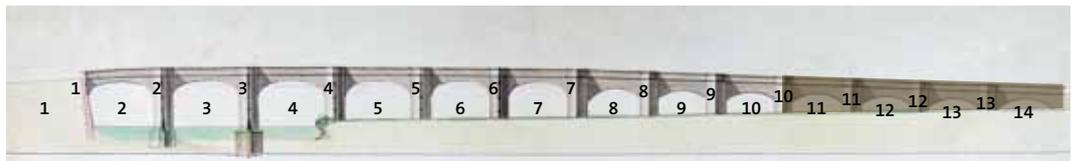
Vor 1772: Die Brücke wird um einen Bogen verkürzt. Der Saarbrücker Bogen fällt der Geländeerhöhung zum Opfer.



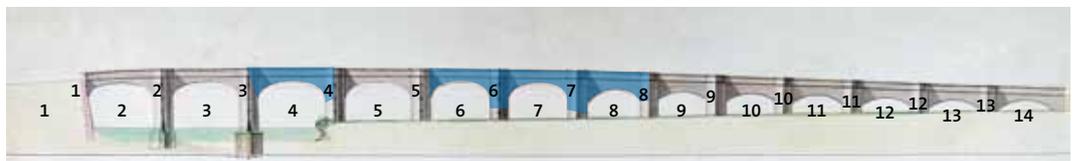
1784: Zerstörung von drei Flussbögen und eines Landbogens infolge von Hochwasser mit starkem Eisgang.



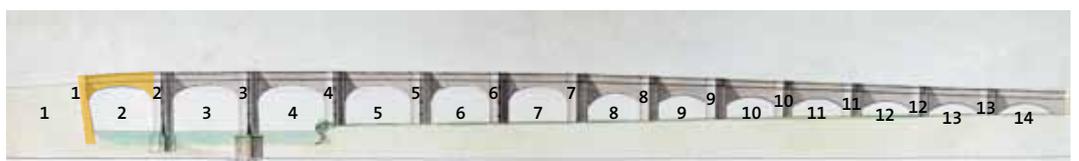
1863: Die steinerne Brüstung wird durch ein Eisengeländer ersetzt, die Pfeilerbastionen bis in Bogenhöhe abgetragen.



1938: Die letzten drei Landpfeiler werden auf dem rechten Saarufer beim Bau der Umfassungsmauer des Theatervorplatzes eingeschüttet.



1945: Kriegszerstörungen während des Zweiten Weltkriegs.



1963: Im Zuge des Baus der Stadtautobahn und der Hochwasserumgehung wird der linksseitige Bogen abgetragen.



Die älteste bekannte Fotografie der Brücke zeigt diese noch mit den erhaltenen Pfeilerbastionen um 1860. Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalerschutz.



Die Alte Brücke nur rund 10 Jahre später, um 1870. Die Pfeilerbastionen sind abgetragen worden und die steinerne Brüstung wurde durch ein eisernes Geländer ersetzt. Im Vordergrund die St. Johanner Bleiche. Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalerschutz.

instand gesetzt, blieb für den Zivilverkehr aber gesperrt. Die Amerikaner montierten dann eine Eisenkonstruktion als Behelfsübergang, so dass die Brücke für den Militärverkehr passierbar war. Für Zivilpersonen richtete man eine Fähre ein. Die Anlegestellen befanden sich auf St. Johanner Seite unterhalb des Theaters und auf Saarbrücker Seite unterhalb der Spichererbergstraße, wo eine Treppe zum Leinpfad hinunter führte. Am 2. Juli 1946 erteilte die französische Militärregierung, die die Amerikaner abgelöst hatte, die Genehmigung zum Wiederaufbau der Brücke. Zuvor hatte man das Kaiser-Wilhelm-Denkmal samt Sockel entfernt. Dessen Steine nutzte man nun für den Wiederaufbau, denn Baumaterial war knapp und rationiert. Die Aufräumarbeiten waren im November 1946 soweit abgeschlossen, dass mit dem

Versetzen von Bogensteinen begonnen werden konnte. Im Februar 1947 waren die Landbögen auf St. Johanner Seite wieder geschlossen, im April der mittlere Flussbogen. Am 13. Dezember 1947 erfolgte die Einweihung durch Bürgermeister Dr. Franz Singer und den französischen Oberst Gogombles. Und es folgte gleich die erste Bewährungsprobe. Nur wenige Tage später kam es erneut zu einem sogenannten Jahrhunderthochwasser. Die Saar erreichte einen Pegel von 9,70 Meter – und damit den höchsten Stand seit 1784 – und das Wasser reichte wiederum bis zum Gewölbescheitel. Diesmal hielt die Alte Brücke den Fluten stand.

Dem Verkehrsflusse weichend

Entgegen häufig geäußerten Mutmaßungen verlor die Alte Brücke durch den Bau der Stadtauto-

Die letzten Bogen auf St. Johanner Seite vor der Einschüttung, um 1930.



Sanierungsmaßnahmen an den Bögen in den Jahren 1930/31 Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalerschutz.



bahn und der Hochwasserumfahrung Anfang der 1960er Jahren nur einen einzigen Bogen und nicht mehrere. Die Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik hatte einen automobilen Boom ausgelöst und die hohe Verkehrsdichte in der Stadt suchte nach einer Lösung. Und diese hieß, seinerzeit viel umjubelt: Stadtautobahn. Zum Ausbau der Saaruferstraße musste die Saar ein

Stück verlegt, die Schlossmauer abgetragen und zurückversetzt sowie die Häuser unterhalb der Schlossmauer abgerissen werden. Die Anbindung der Alten Brücke an die damalige Hindenburgstraße (heute Franz-Josef-Röder-Straße) erfolgte über einen 37,55 Meter langen Steg in Stahlkonstruktion; seither gehört sie allein den Fußgängern und Fahrradfahrern.

Ins Bewusstsein der Bevölkerung als erhaltenswertes Denkmal rückte die Alte Brücke erst mit der Altstadtanierung in den 1970er Jahren und dem Denkmalschutzjahr 1975. Seither trotz sie zahlreichen Vorstößen für Saarkanalisationen und Tunnelbauten. Es bleibt zu hoffen, dass Ihre Existenz in den nächsten 500 Jahren durch städtebauliche Maßnahmen nicht gefährdet ist, auch wenn von der ursprünglichen Brücke nur noch zwei Bögen (Bogen 9 und 10) erhalten sind.

Literatur:

KLEIN, MAX: Saar-Brücken in Saarbrücken, in: Saarbrücker Hefte 55 (1984), Saarbrücken 1984, S. 27–39, (zur Alten Brücke S. 27–32)

KROHN, AUGUST: Gottliebsche Chronik (im Auszug), in: Mitteilungen des Historischen Vereins für die Saargegend, Heft 7, Saarbrücken 1900, S. 1–27, (zum Hochwasser S. 5-7).

LOHMEYER, KARL: »Der Lautemann ist ein Narr«. In: Der Saarkalender. XIII Jg. 1935, S. 70–72.

RUPPERSBERG, ALBERT: Geschichte der ehemaligen Grafschaft Saarbrücken, III. Teil, Geschichte der Städte Saarbrücken, St. Johann und Malstatt-Burbach, Saarbrücken 1903, S. 43ff (zum Bau der Alten Brücke) und S. 288ff (zur Zerstörung und Wiederaufbau 1784–1786).

ZIMMERMANN, WALTER: Die Kunstdenkmäler der Stadt und des Landkreises Saarbrücken, unveränderter Nachdruck, 1975, S. 138.

Arbeiter beim Wiederaufbau der Alten Brücke 1948. Privatarchiv Hans Mildnerberger.



Oben: Zerstörung von Teilen der Alten Brücke am Ende des Zweiten Weltkrieges. Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalschutz. Darunter: Notbrücke über die zerstörten Landbögen 1946/47. Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalschutz.

Unten: Der noch hölzerne Fußgängersteig über die Stadtautobahn, 1964. Bauhistorisches Archiv Stadtgestaltung/Denkmalschutz.

