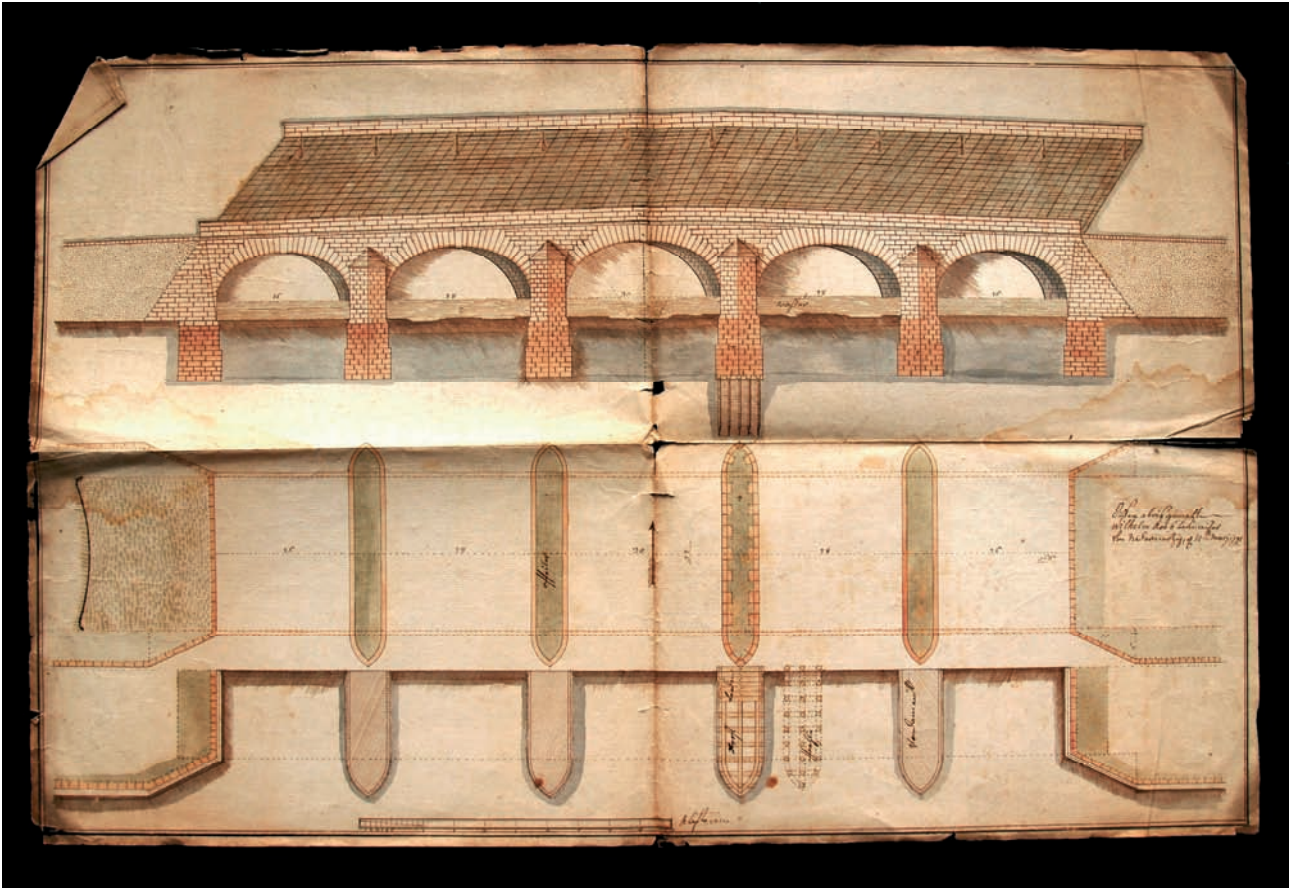


VOR 225
JAHREN

Notizen zu einem Erpeldinger Brückenprojekt aus dem Jahre 1782



Professor Jeannot Kettel, Bibliothekar des "Dikricher Kolléisch" (LCD), hat uns auf eine alte Zeichnung aus dem 18. Jahrhundert aufmerksam gemacht, welche er kürzlich in den Archiven des LCD fand¹.

Das Dokument zeigt die Vorderansicht sowie die Fundamente einer steinernen Brücke, welche sieben Jahre vor Ausbruch der Französischen Revolution von Baron du Prel, Herr zu Erpeldingen, in Planung gegeben worden war. Die Zeichnung stammt aus der Feder von Wilhelm Koob aus Niedermertzig. Auf der Rückseite des Entwurfs kann man folgende Notiz lesen: "Plan du pilotage et pont d'Erpeldange fait en 1782 pendant que Messire Charles Joseph Baron du Prel étoit député résidant de l'état noble, qui en a eu la direction."

"l'état noble qui en a eu la direction."

Die Ferraris-Karte, die Jean-Pierre Weidert in seinem Artikel über die Volkszählung von 1766 im vergangenen September publizierte, weist die Erpeldinger Furt auf, mittels welcher die Sauer in alter Zeit überquert wurde. Eine Furt ist bekanntlich eine flache Stelle im Gewässer, durch die man von einem Ufer zum andern übersetzen kann. In den Sommermonaten war dies prinzipiell kein Problem, da die Obersauer an manchen Stellen nur wenig Wasser führte.

Plan du pilotage et pont d'Erpeldange fait en 1782 pendant que Messire Charles Joseph Baron du Prel étoit député résidant de l'état noble, qui en a eu la direction.

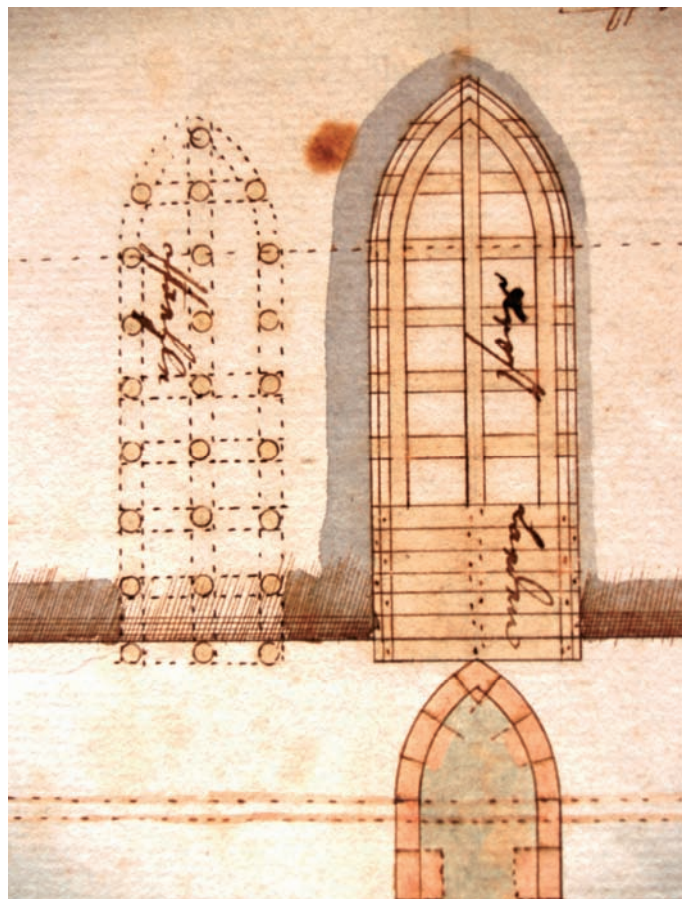


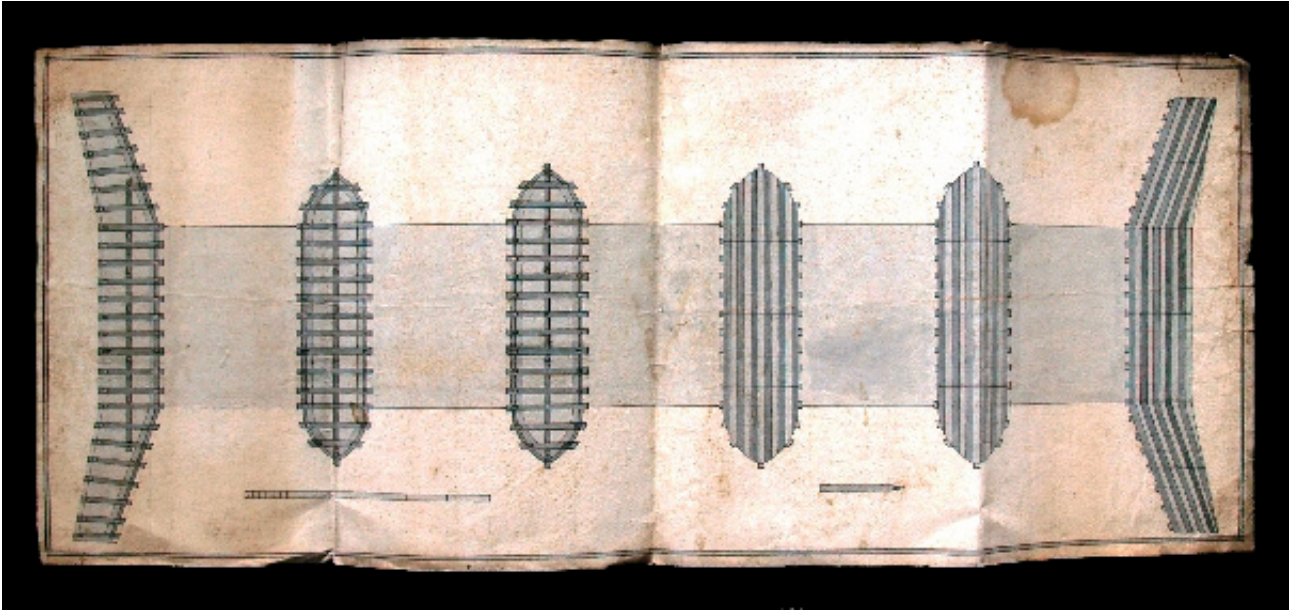
Der Transport von Gütern war schwierig und kostete viel Geld. So sei es leichter gewesen Weizen von der Ostsee nach Antwerpen zu transportieren, als von dort aus nach Luxemburg, schreibt Gilbert Trausch in seinem Buch über das "Ancien Régime" in Luxemburg. Die Ardennen stellten jedenfalls ein schwer zu durchquerendes Gebiet dar, vor allem im Winter, wenn die Wege, die kaum gepflastert waren ("chemins en terre battue" - gebahntes Erdreich) durch anhaltenden Regen aufweichten und Hochwasser das Reisen zur Qual machte.

Kutschen und Wagen kamen ohne weiteres durch die Sauer. Manchmal war der Sommer derart trocken, dass man fast keine nassen Füße bekam. Im Winter hingegen wurde die Überfahrt schwierig, ja geradezu waghalsig. Kein Wunder, dass der Erpeldinger Herr irgendwann gewillt war, eine Brücke bauen zu lassen, wahrscheinlich auch aus wirtschaftlichen Ursachen, aus strategischen Überlegungen und wohl auch aus Prestigegründen.

Im 18. Jahrhundert bemühte sich die österreichische Herrschaft das Straßennetz und die Brückeninfrastrukturen in unseren Gegenden zu verbessern. So ließ Kaiser Karl VI. 1727 die neue Straße, welche Namur mit Luxemburg über Neufchâteau und Arlon verbindet, mit Pflastersteinen belegen. Diese große Verbindung wurde jedoch erst 1772 fertiggestellt, was einmal mehr zeigt, dass das "Ancien Régime" auch die Zeit der langen und beschwerlichen Wege war.

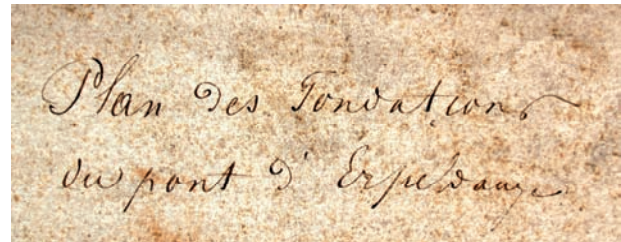
Lebensmittel konnten also nur sehr schwer von einem Ort zum anderen gebracht werden, was auch zum Teil erklärt, weshalb es oftmals zu schlimmen Hungersnöten kam.





Luxemburg-Stadt war im 18. Jahrhundert mit Ettelbrück durch eine einigermaßen bequeme Straße verbunden. Darüber hinaus wurde es schwierig. Diekirch konnte man so z. B. nur durch einen schlichten Pfad erreichen. Führten Sauer und Alzette Hochwasser, war dies ein unmögliches Unterfangen. Der Erpeldinger Baron wird wohl beim Provinzialrat in Luxemburg darauf gedrängt haben, Mittel zur Verfügung zu stellen, damit sich der Bau einer Brücke verwirkliche. Damit konnten Warken, Bourscheid und Bürden unmittelbar mit Erpeldingen und Diekirch verbunden werden.

So hätte auch Erpeldingen zu einem Verkehrsknotenpunkt in der Region werden können. Erst 1781, also ein Jahr früher, ließen die Ettelbrücker eine steinerne Brücke über die Sauer errichten. Lokales Konkurrenzdenken



könnte also auch eine Rolle gespielt haben und den Erpeldinger Schloßherrn dazu bewogen haben, eine Brücke errichten zu lassen.

Leider konnten sich die Pläne des Herrn Baron nicht konkretisieren. Es entzieht sich unserer Kenntnis, weshalb das Unterfangen keine Früchte trug. Waren es finanzielle Gründe, die den Bau vereitelten? Oder hintertrieben irgendwelche Neider das Projekt? Es kann auch sein, dass das Bauvorhaben aus administrativen Gründen verschleppt wurde. 1789 brach die Französische Revolution aus, welche die alten territorialen Gebilde und Machtstrukturen ins Wanken brachte. Die Umwälzungen auf politischem Gebiet könnten dem Projekt wohl den berühmten Gnadestoß versetzt haben.

Es dauerte mehr als hundert Jahre bis Erpeldingen eine steinerne Brücke bekommen sollte. In seinem Buch über Erpeldingen schreibt Michel Wilhelm, dass die Gemeindeverantwortlichen erst 1889 über eine steinerne Brücke beraten hätten, denn die alten Holzstege seien im Laufe der Jahre morsch geworden. Ein Eisgang oder Hochwasser hätten gereicht, um Stege und



Furten in den Fluten verschwinden zu lassen,
so Wilhelm.

Nach einigem Hin und Her wurde die
Erpeldinger Brücke 1896 in Auftrag gegeben.
1899 geriet das Projekt ins Stocken und wurde
aus Kostengründen vorläufig auf Eis gelegt.
Erst im November 1902 wurde der Bau der
ersten steinernen Brücke abgeschlossen.

Text: André Bauler

Fotos: © 2006 André Bauler

¹ Bibliothèque du LCD – cot. P.21.002 (Brücke) & P.21.001 (Pfeiler) – document issu du fonds « Les héritiers Dagois ». Zu Louis Cécile Dagois, siehe auch Jos Herr, Diekirch. Luxembourg, 1985, S. 256, Nr. 54 & Fig. 165.

² Charles Marie Joseph Jacques, baron du PREL d'ERPELDANGE, né en octobre 1737 à Erpeldange, décédé le 18 mai 1812 à Erpeldange, seigneur d'Erpeldange, conseiller d'épée au conseil provincial de Luxembourg, conseiller surnuméraire de Courte Robe de Luxembourg, conseiller de l'Empereur d'Autriche, juge-suppléant au tribunal de première instance de Diekirch, marié le 05 août 1772 à Luxembourg à Catherine Marie Josèphe de LASALLE, décédée en 1838.

