

Die Geschichte der Mainzer Rheinbrücken

von *Wolfgang Stumme*

Der Rhein (Name vermutlich keltisch, lateinisch: Rhenus) ist die bedeutendste Wasserstraße Europas. Der insges. 1320 km lange Fluss entspringt im ostschweizerischen Kanton Graubünden, durchfließt den Bodensee, den Hochrhein, die oberrheinische Tiefebene, als Mittelrhein das Rheinische Schiefergebirge; er fließt dann als Niederrhein weiter nach Nordwesten und verzweigt sich auf niederländischem Gebiet in mehrere Mündungsarme, die sich in die Nordsee ergießen.

Der Rhein zwischen Mainz und Bingen ist 400 - 800 m breit, am Binger Loch 250 m, an der Loreley 90 – 150 m, bei Köln 350 m.

Vor dem 19. Jahrhundert verwilderte der Rhein gern und bildete Inseln, die südlich der Nahemündung bei Bingen ‚Aue‘ und nördlich ‚Werth‘ genannt werden. Seit 1831 ist der Rhein eine internationale Wasserstraße.

Während der Rhein eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt ist, bildet er ein Hindernis für den Waren- und Personenverkehr zu Lande. Schon sehr früh wurden Fähren eingesetzt, um den Rhein zu überwinden, und an strategisch wichtigen Stellen auch schon Brücken gebaut – so in Vetera, dem heutigen Xanten, in Köln, Koblenz und Mainz.

Schiffsbrücken

Schiffsbrücken bestehen aus einer Reihe nebeneinander angeordneter Schwimmkörper (Pontons, Schiffe oder Boote), die durch einen Steg verbunden werden und so das Überqueren von Flüssen oder Seen ermöglichen.

Schiffsbrücken wurden für größere Truppenbewegungen über Flüsse ohne entsprechende Furten und Meerengen – wie z. B. über den 700 Meter breiten Bosphorus im Jahre 513 v. Chr. – erstmals im 9. Jh. v. Chr. in Assyrien und China genutzt.

Die römische Schiffsbrücke

Ob bereits Drusus (38 – 9 v. Chr.), Stiefsohn des Kaisers Augustus, bei der Vorbereitung seiner Feldzüge von Mainz aus gegen die Stämme der Germanen eine Schiffsbrücke errichten ließ, ist nicht gesichert. Einiges deutet aber darauf hin. So ließ Drusus bereits 11 v. Chr. rechtsrheinisch ein Kastell errichten, das als Brückenkopf für eine Schiffsbrücke geeignet war. [Anm. 1] Der Fund eines Ankers mit dem Zeichen der 16. Legion, die zu dieser Zeit in Mainz stationiert war, lässt vermuten, dass dieser Anker von einer Schiffsbrücke stammen könnte.

Die schwedische Schiffsbrücke

Während des Dreißigjährigen Krieges erreichten die Schweden 1631 die Mainmündung und eroberten, obwohl die Mainzer mit Steinen beladene Schiffe in der Mainmündung versenkt hatten, einen Monat später Mainz. Gustav II. Adolf wollte Mainz zu einem befestigten Regierungszentrum ausbauen. Rechtsrheinisch wurde Gustavsburg als stark befestigte Bastion in Form eines sechseckigen Sterns mit Stadtrecht gegründet.

Die Schweden errichteten etwas stromabwärts von Gustavsburg - zwischen dem Holzturm und der Maaraue eine Schiffsbrücke. Sie wählten diese Stelle, weil Gustavsburg zum einen die Brücke schützen konnte, aber auch, um Gustavsburg über diese Brücke versorgen zu können.

Die Festungsanlagen blieben unvollendet, weil die Schweden nach zwei langen Belagerungen durch die kaiserlichen Truppen 1635 wieder abziehen mussten. Mit dem Abzug zerstörten die Schweden ihre Schiffsbrücke.

Die Mainzer Schiffsbrücke von Kurfürst Johann Philipp von Schönborn (1661-1885)

Schon 1661 ließ der damalige Kurfürst Johann Philipp von Schönborn (1647 – 1673) an derselben Stelle, an der zuvor die schwedische Schiffsbrücke verankert war, wieder eine Schiffsbrücke errichten. Auf 48 hölzernen Schiffen lagen Planken.

Bei der Eröffnung der Schiffsbrücke entrichtete der Kurfürst als erster den Zollkreuzer, der zu den Bau- und Unterhaltungskosten beitragen sollte. Eine extra geprägte Kupfermünze, das „Brückengeld“, zeigte neben dem Mainzer Rad die Buchstaben „BZ“, was für Brückenzoll stand; zusätzlich erhielt es die Abkürzungen „C:S“ und „M:S“, die auf die Casteler Seite und die Mainzer Seite hinwiesen.

Diese Schiffsbrücke sollte über 200 Jahre bestehen, wobei sich ihr Aussehen und ihre Lage häufiger änderten. 1844 wurden die hölzernen Tragschiffe durch eiserne ersetzt.

Im 19. Jh. lag die Schiffsbrücke weiter stromabwärts und führte vom Brückentor nach Kastel. Das vom Deutschen Bund 1832 errichtete Reduit [Anm. 2] hatte die Aufgabe den rechten Brückenkopf zu sichern. Das Gebäude der Zöllner, die den Brückenzoll erhoben, steht heute noch.

Die Schiffsbrücke bildete einen flachen Bogen gegen die Strömung. Die Schiffsbrücke war nicht an Pfeilern, sondern an Ankern befestigt. Einige Anker hielten die Brücke stromaufwärts gegen die Strömung; andere, die unterhalb lagen, stützten sie gegen den Winddruck.

Die mittleren Schiffe konnten ausgefahren werden, um Schiffe durchzulassen. Dazu waren Winden an Bord, mit denen man die Ankerkette hochziehen konnte. Mit einem Steuerruder wurden diese Brückenteile dann ausgefahren und an extra dafür vorgesehenen Pfählen, die man jetzt noch vor dem Museum in der Reduit sehen kann, befestigt.

Da Schiffsbrücken mit dem Wasserstand steigen und fallen, mussten die Brückenrampen gehoben und

gesenkt werden. An den jeweiligen Brückenköpfen gab es daher so genannte Bockschiffe mit senkrecht angebrachten Schraubgewinden, um die Brückenzufahrt jeweils der Wasserhöhe anpassen zu können. Im Winter wurde die Schiffsbrücke wegen des Eisgangs regelmäßig abgebaut. Auch bei Hochwasser wurde die Schiffsbrücke in einem kleinen Hafen, stromabwärts des Kurfürstlichen Schlosses, in Sicherheit gebracht. Im 19. Jahrhundert hat dann der Winterhafen diese Aufgabe übernommen. Der Nachteil einer Schiffsbrücke ist, dass sie entweder die Schifffahrt oder den Landverkehr behindert. Da das Verkehrsaufkommen sowohl auf dem Rhein als auch zu Land im Zuge der Industrialisierung deutlich zugenommen hatte, war daher das Ende der Schiffsbrücke in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. absehbar.

Mit der Einweihung der Straßenbrücke am 30. Mai 1885 hatte die Schiffsbrücke ausgedient. Für 470.000 Reichsmark wurde sie nach Mülheim bei Köln verkauft, wo sie zwischen 1888 und 1927 die Stadt mit dem linken Rheinufer verband.



Mühlheimer Schiffsbrücke, die zwischen 1661 und 1885 in Mainz in Gebrauch war.[Bild: Wikipedia]

Die preußische Schiffsbrücke

Im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 errichtete preußisches Militär eine Schiffsbrücke, die von dem späteren Zoll- und Binnenhafen über die Ingelheimer Aue und die Petersaue auf das rechte Rheinufer führte.

Feste Rheinbrücken

Rheinbrücken in römischer Zeit



Lyoner Bleimedaillon mit einer Abbildung der

Steinbrücke aus römischer
Zeit[Bild: Wikipedia]

Noch vor dem Bau des Limes errichteten die Römer eine erste Brücke. Die dendro-chronologische Bestimmung eines Pfahles aus dem Fundament eines Pfeilers in der Strommitte legt nahe, dass bereits 27 n. Chr. eine feste Holzbrücke entstand.

Nachdem die Holzbrücke dem Verkehr nicht mehr gewachsen war, wurde sie ungefähr an gleicher Stelle um das Jahr 70/71 durch eine sog. Pfahlrostbrücke ersetzt. Durch den Bau dieser Brücke waren das Legionslager in Mainz und das rechtsrheinische Kastell, das diese Brücke sichern sollte, dauerhaft miteinander verbunden. Die steinerne Rheinbrücke führte ca. 30 Meter oberhalb der heutigen Theodor Heuss-Brücke über den Strom. Eine erhaltene Bauinschrift vom Mainzer Ufer nennt die Legio XIV Gemina Martia Victrix (71 - 92). Es ist davon auszugehen, dass diese Legion die Brücke errichtet hat.

Die Brücke war über 600 Meter lang und besaß mindestens 21 Stützpfeiler aus Stein. Sämtliche Pfeiler waren im Grundriss fünfeckig, 18 m lang und 7 m breit. Als Fundament diente ein Rost aus mächtigen, eingeramnten Eichenpfählen, auf denen Steinpfeiler errichtet wurden. Das Innere der Pfeiler war mit opus caementitium ausgegossen, einem Füllmaterial aus Steinen und Mörtel, das römischen Bauwerken ihre hohe Festigkeit verlieh.

Der Oberbau mit der 12 m breiten Fahrbahn war eine Holzkonstruktion mit leicht gewölbten Bögen von 20 Metern Spannweite. Zur Strommitte hin nahmen die Pfeilerabstände, die Spannweite der Bögen und entsprechend auch die Durchfahrtshöhen noch zu – ein technisches Meisterwerk. [Anm. 3]

Die Legionäre haben zusammen mit Hilfstruppen riesige Mengen Holz herangeschafft. Für den Ausbau der Brücke und der Hafenanlagen wurden ca. 25.000 Eichenstämme im Odenwald geschlagen und mit Lastkähnen an die Baustelle gebracht. Insgesamt rodeten die Römer für den Bau der Brücke und für den Ausbau des Legionslagers 10 bis 15 Quadratkilometer Wald.

Die Brücke musste wiederholt ausgebessert werden, da der dauerhafte Wasserdruck und Eisgang in strengen Wintern immer wieder die Steinpfeiler beschädigten. In der Mitte des 4. Jhs. ist die Brücke bei den Einfällen der Alamannen zerstört worden. Nach dem Sieg über die Alamannen bei Straßburg ist die Brücke wiederhergestellt worden. Architekturquader und Inschriftsteine, die in den Ruinen der Brückenpfeiler gefunden wurden, dürften von dieser Reparatur stammen.

Das Heer der Vandalen, Sueben und Alanen scheint bei dem Rheinübergang in der Silvesternacht 406 diese Brücke noch benutzt zu haben. Doch bald darauf ist sie in den Wirren der „Völkerwanderung“ zerstört worden bzw. verfallen.

Am Anfang des 19. Jhs. waren die Stümpfe der meisten Brückenpfeiler noch vorhanden. Die Pfahlgründungen wurden zwischen 1880 und 1882 geschleift, da sie die Dampfschiffe mit ihrem immer größer werdenden Tiefgang beeinträchtigten. Mehrere tausend Hölzer wurden damals durch Taucher

und einen speziell konstruierten Schwimmbagger geborgen. Mittels der Dendrochronologie [Anm. 4] konnte das Alter auf die Jahre 27 bis 158 n. Chr. datiert werden. [Anm. 5]

Erneute Anläufe für feste Rheinbrücken im 9. und 19. Jahrhundert

Die Rheinbrücke Karls des Großen

Karl der Große (768 - 814) ließ zwischen 803 und 813 an der Stelle der alten Römerbrücke eine neue Brücke errichten, die bereits während der Einweihungsfeierlichkeiten abbrannte.

Einhard (770 – 840), der Biograph Karls des Großen, schrieb in einem seiner Werke: „Auch hatte Karl bei Mainz eine hölzerne Brücke über den Rhein schlagen lassen, die zehn Jahre schwerste Arbeit gekostet hatte und so geschickt gebaut war, dass es schien, als müsste sie ewig bestehen. Durch ein zufällig entstandenes Feuer wurde sie dann binnen dreier Stunden vollkommen eingeäschert, so dass nicht einmal ein Holzspan von ihr übrig blieb, soweit sie nicht vollkommen unter Wasser stand.“

Es blieb nicht aus, dass die Fährleute, die durch den Brückenbau arbeitslos geworden wären, der Brandstiftung beschuldigt wurden.

Karl der Große plante, die zerstörte Brücke durch einen Neubau, diesmal aus Stein, ersetzen zu lassen. Doch sein Tod im darauf folgenden Jahr verhinderte dieses Vorhaben.

Die geplante Brücke zwischen Mainz und Kastel unter Napoleon

Fast genau 1.000 Jahre später gab es einen neuen Versuch, ganz in der Nähe der ersten römischen Steinbrücke wieder eine feste Brücke zu bauen. Der französische Stararchitekt Eustache de Saint Far hatte bereits 1806 eine Brücke von Mainz („Pont de Mayence“) als Eisenkonstruktion entworfen. [Anm. 6]

Am 24. Januar 1812 hatte Napoleon jedoch festgelegt: „Die Pfeiler werden gemauert und die Bögen von Holz gebaut; es ist ein Fonds von acht Millionen Franken zur Ausführung der Brücke angewiesen, mit welcher sogleich angefangen werden soll.“ [Anm. 7]

Für diese Brücke hatte de Saint Far einen Aufriss von nahezu 4 Metern Länge für die zu erbauende Brücke erarbeitet. Dieser Plan dürfte eine Zusammenfassung umfangreicher Detailzeichnungen gewesen sein. Der Plan trägt leider kein Datum. Es ist aber anzunehmen, dass er auf das Dekret Napoleons zurückgeht.

Die Rheinbrücke wurde nicht mehr gebaut. Im selben Jahr begann der Russlandfeldzug, der in einer der größten militärischen Katastrophen der Geschichte endete. Die Befreiungskriege im Jahre 1813 läuteten die Abdankung Napoleons im April 1814 ein.

Die Eisenbahn- und Straßenbrücken im 19. und frühen 20. Jahrhundert

Die erste Eisenbahnbrücke (Südbrücke)

In der zweiten Hälfte der 1850er Jahre betrieb die „Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Bahnverbindungen im Rhein-Main-Gebiet. Die Gleise endeten jeweils am Rhein. Eine Eisenbahnbrücke, die die beiden Rheinseiten miteinander verband, gab es noch nicht. So waren Reisende und Waren, die in Gustavsburg mit dem Zug ankamen, auf die Fähre nach Weisenau angewiesen.

Ab 1853 gab es eine Eisenbahnlinie zwischen Worms und Mainz; der Bahnhof lag an der Rheinstraße, in der Nähe des Holztorturmes. Fünf Jahre später erreichte die Rhein-Main-Bahn – von Aschaffenburg und Darmstadt kommend – Bischofsheim. Die Hessische Ludwigsbahn hatte nun auf beiden Seiten des Rheins Eisenbahnanlagen, die mit einem Trajekt (einer Eisenbahnfähre) verbunden wurden.

Rechtsrheinisch wurden Schienen von Bischofsheim bis zum Hafen in Gustavsburg und linksrheinisch vom Endbahnhof an das Rheinufer bei Weisenau verlegt. Zwei Raddampfer nahmen den Fährbetrieb auf. Sowohl steuer- als auch backbord wurden Schalden (flache Kähne) befestigt, auf denen Schienen verlegt waren. Mit dieser Fähre wurden nur Güterwaggons transportiert. Reisende nutzten das Trajekt als Personenfähre. Das Trajekt verkehrte zwischen Weisenau und Gustavsburg von 1858 – 1862.

Rechtsrheinisch fuhr die Taunusbahn bereits seit 1840 von Frankfurt über Kastel nach Wiesbaden. Mit der aufkommenden Industrialisierung wuchsen auch die Warenströme. Aber eine Eisenbahnbrücke zwischen Kastel und Bischofsheim, mit der eine Verbindung zwischen der Taunusbahn und der Hessischen Ludwigsbahn zustande gekommen wäre, war nicht genehmigt worden. Obwohl die Südbrücke bereits im Bau war, verlängerte die Hessische Ludwigsbahn die Eisenbahntrasse vom Bahnhof am Holztorturm bis zum Rheinufer, oberhalb des Brückenplatzes. Und die Taunusbahn verlegte Schienen vom Bahnhof Kastel zum Rheinufer in der Nähe des Floßhafens und nahm 1861 drei Raddampfer mit andockbaren Schalden für eine zweite Trajektverbindung zwischen Kastel und Mainz in Betrieb. Auf Mainzer Seite wurden die Güterwaggons von der Kaimauer aus mit einem Dampfkran von den bzw. auf die Schalden gehoben. Auch dieses Trajekt wurde nach der Inbetriebnahme der Südbrücke nicht mehr benötigt.

Die erste feste Brücke, die seit der Römerzeit die beiden Rheinufer bei Mainz miteinander verband, war eine Eisenbahnbrücke. Die Südbrücke wurde mit einer Länge von 1.028m in den Jahren von 1860 bis 1862 errichtet. Die Endstation der Ludwigsbahn war zunächst noch der Bahnhof an der Rheinstraße. Die Eisenbahnbrücke zwischen Gustavsburg und Mainz (Südbrücke) war die vierte der in Deutschland gebauten Rheinbrücken – nach Köln, Koblenz und Straßburg. Der Abstand zwischen den Pfeilern mit 105,26 m war bis dahin noch nicht erreicht worden.

1859 eröffnete die Hessische Ludwigsbahn eine zweite Eisenbahnverbindung nach Bingen, wo bislang das preußische Schienennetz endete. Der Mainzer Bahnhof lag in der Gartenstadt etwa dort, wo sich heutzutage die Grüne Brücke befindet. Die Frage, wie die beiden Bahnhöfe zu verbinden seien, löste heftige Diskussionen aus, die 1873 mit dem Vorschlag des Stadtbaumeisters Kreyssig, einen Hauptbahnhof auf der Westseite der Stadt zu betreiben, beendet wurde.

Die Straßenbrücke

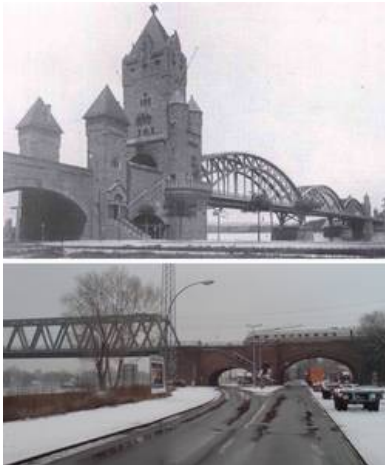
Die Straßenbrücke zwischen Mainz und Kastel wurde zwischen 1883 und 1885 nach einem Entwurf von Friedrich von Thiersch unweit der Stelle errichtet, an der vor über 1.500 Jahren die Römerbrücke stand.

Bei der Eröffnung sprach man von einem Wunderwerk der Technik. Die Brücke war 75 Jahre lang als Straßenbrücke bekannt.

Die Benutzung war bis 1912 zollpflichtig wie bei der Vorgängerbrücke, der Schiffsbrücke. Fußgänger zahlten 4 Pfennig, Fahrgäste der Pferdebahn 5 Pfennig (ab 1904 wurde die Bahn elektrisch angetrieben), Schüler zahlten nichts, dafür aber jedes Schwein und jede Ziege, nämlich 1 Pfennig.

1931 - 1933 wurde die Straßenbrücke auf vier Fahrspuren erweitert.

Die zweite Eisenbahnbrücke (Kaiserbrücke)



Kaiserbrücke[Bild:
Wikipedia]

Die Kaiserbrücke, die Mainz und Wiesbaden miteinander verband, wurde 1904 errichtet. Bei der Einweihung waren Kaiser Wilhelm II., Reichskanzler von Bülow sowie Großherzog Ernst Ludwig anwesend.

Zerstörung der Brücken

Die beiden Eisenbahnbrücken und die Straßenbrücke sind im März 1945 von der abziehenden Wehrmacht gesprengt worden. [Anm. 8]

Behelfsbrücken in unmittelbarer Nachkriegszeit

Pontonbrücke

Am 22. März 1945 marschierten die Amerikaner in Mainz ein. Am 26. März 1945 setzten sie mit

Sturmbooten nach Amöneburg und Kastel über. Noch am gleichen Tage errichteten sie eine Pontonbrücke (Schiffbrücke), die nach knapp drei Wochen wieder abgebaut wurde.

„Alexander-M.-Patch-Bridge“

Die „Alexander-M.-Patch-Bridge“ löste die Pontonbrücke ab. Die hölzerne Fahrbahn der Brücke lastete auf 27 Stützen aus Profilstahl. Sie überquerte den Rhein in Verlängerung der Kaiserstraße.

Nach einer Bauzeit von drei Monaten wurde sie im Januar 1946 in Anwesenheit von Vertretern der amerikanischen und französischen Besatzungstruppen eingeweiht. 1962 wurde sie abgerissen, weil sie inzwischen ein Hindernis für die Rheinschifffahrt geworden war.

“Franklin-D.-Roosevelt-Memorial-Bridge”

Stromabwärts, direkt neben den Trümmern der Südbrücke wurde bereits am 14. April 1945 eine provisorische Eisenbahnbrücke errichtet, über die ein Großteil des Nachschubs der US-Armee in das rechtsrheinische Kampfgebiet rollte. Die Behelfsbrücke war eingleisig und teilweise aus Holz. Weil sie keine Durchfahrt für den Schiffsverkehr [Anm. 9] bot, wurde sie bald darauf stromaufwärts durch eine neue Behelfsbrücke errichtet. Jetzt mit einer Durchfahrt.

“C.-Marshall-Bridge”

Die "Franklin-D.-Roosevelt-Memorial-Bridge" wurde 1946 durch eine neue eingleisige Eisenbahnbrücke ersetzt: Die "C.-Marshall-Bridge", über die dann bis zum Neubau der Südbrücke der Eisenbahnverkehr nach Frankfurt rollte.

Die Rheinbrücken nach 1950



Die Theodor- Heuss-Brücke verbindet heute die beiden Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz. Sie wurde in den Jahren 1882-1885 erbaut, jedoch 1945 durch die deutschen Truppen gesprengt. Erneut errichtet wurde die Brücke zwischen 1948- 1950.[Bild: Katharina Ücgül/IGL]

Straßenbrücke/Theodor Heuss-Brücke

Die Straßenbrücke wurde in der Form von 1933 wieder aufgebaut. 1950 weihte der damalige Bundespräsident Theodor Heuss die Brücke ein, die ab 1968 dann seinen Namen trug.

In den Jahren 1992 - 1995 wurde die Brücke umgebaut und verstärkt.

Südbrücke

Die Südbrücke wurde 1950 wieder errichtet. Die 'C.-Marshall-Bridge' wurde abgebaut.

Kaiserbrücke

Die Kaiserbrücke wurde erst 1954 wieder in Betrieb genommen.

Schiersteiner Brücke

Das wachsende Verkehrsaufkommen in den 50er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts führte zum Ausbau des Mainzer Autobahnringes.

Die Schiersteiner Brücke (A643) wurde in der Zeit von 1959 bis 1962 gebaut. Diese Spannbetonbrücke hat eine Länge von 1.282 m. Ab 2013 erfolgt ein Neubau mit drei Fahr- und einem Standstreifen sowie einem Rad- und Gehweg.

Weisenaauer Brücke

Die ebenfalls 1962 in Betrieb genommene Weisenaauer Brücke (A 60) ist ca. 900 m lang. Nach mehrjähriger Sanierung und Erweiterung verfügt sie seit 2003 über sechs Fahrspuren.

Rheinabwärts gibt es erst in Koblenz wieder eine Brücke. Fähren 'überbrücken' den Rhein in diesem Flussabschnitt nun schon seit 2.000 Jahren. [Anm. 10]

Seit das Mittelrheintal zum Weltkulturerbe ernannt wurde, wird dies wohl für längere Zeit so bleiben.

Verfasser: Wolfgang Stumme

Redaktionelle Bearbeitung: Sarah Traub und Jasmin Gröninger

Verwendete Literatur:

- Grathoff, Stefan: Rheinbrücken. URL:
<http://www.regionalgeschichte.net/rheinhausen/mainz/kulturdenkmaeler/rheinbruecken.html> (Aufruf: 25.07.2016).
- Mittelrheinisches Landesmuseum Mainz (Hg.): Mainz in Napoleonischer Zeit. Mainz 1982.

Aktualisiert am: 25.07.2016

Anmerkungen:

1. Grathoff, Stefan: Rheinbrücken. URL:
<http://www.regionalgeschichte.net/rheinhausen/mainz/kulturdenkmaeler/rheinbruecken.html> (Aufruf: 25.07.2016).
2. In dem Reduit sind heutzutage das Kasteler Heimatmuseum Museum Castellum sowie mehrere Kasteler Vereine untergebracht. Im Sommer finden im Innenhof Konzerte und andere Veranstaltungen statt.
3. Auf einem bei Lyon gefundenen Bruchstück eines Bleimedallions aus der Zeit um 300 n. Chr. ist die Brücke zwischen Mainz und dem Kastell bildlich dargestellt. Diese Darstellung ist allerdings stark idealisiert, denn die Brücke in Mainz hatte hölzerne und nicht steinerne Bögen.
4. Die Dendrochronologie ist eine Datierungsmethode, bei der die Jahresringe von Bäumen anhand ihrer unterschiedlichen Breite einer bestimmten, bekannten Wachstumszeit zugeordnet werden.
5. Am 12. Sept. 1880 berichtete der „Mainzer Anzeiger“, dass die Baumstämme der römischen Brücke verkauft wurden, weil Tischler aus ihnen noch Möbel und andere Gegenstände herstellen konnten.

6. 1775-1779 war bereits eine Eisenbrücke über die Saverne entstanden; weitere aus Eisen errichtete Brücken folgten.
7. Mittelrheinisches Landesmuseum Mainz (Hg.): Mainz in Napoleonischer Zeit. Mainz 1982, S. 120.
8. Ende Januar 1945 hatte Hitler den sog. ‚Nero-Befehl‘ ausgegeben, wonach die zurückweichenden deutschen Kräfte alle dem Feind irgendwie nützlichen Einrichtungen wie "Verkehrs-, Nachrichten-, Industrie- und Versorgungsanlagen sowie Sachwerte" zerstören sollten. Nicht überall wurde diese Anordnung zur "verbrannten Erde" befolgt.
9. Die Errichtung der "Franklin-D.-Roosevelt-Memorial-Bridge" musste wegen der anhaltenden Kriegshandlungen schnell gehen. Zu dem Zeitpunkt war die Schifffahrt auf dem Rhein wegen der im Flussbett liegenden Trümmer der gesprengten Brücken gar nicht möglich.
10. Die Eisenbahnbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim (Hindenburgbrücke) wurde 1915 in Betrieb genommen und 1942 bei einem Luftangriff zerstört.