

Kurzgefaßte

Geschicht

der so berühmten

Elbbrücke zu Meissen.

Nebst einem Kupfer.

Unter den mannichfaltigen glänzenden Vorzügen, womit unser gesegnetes, anmuthiges und geliebtes Meissen durch Gottes weise Huld pranget, ist gewiß der schätzbare Besitz hiesiger kunstreichen Elbbrücke nicht einer der geringsten. Schon Fabricius, der sie doch bey weitem nicht in ihrer nachmaligen Verfeinerung und über mehr zunehmenden Vollkommenheit gesehen hatte, versichert von ihr in seinen bekannten Annalen, daß sie in ganz Deutschland, als hölzerne Brücke betrachtet, ihres gleichen nicht habe. Wie alle Dinge erst nach und nach zu ihrer wahren Reife und Vollkommenheit gelangen, so ist auch unsre Brücke, durch vielfältige Veränderungen, die zum Theil die traurigen Schicksale derselben veranlaßten, nunmehr bald dem Ziele ihrer ächten Vollkommenheit und Schönheit nahe. Heil uns! daß unser Schicksal in die Tage fiel, in denen wir diesen edlen Bau vollendet sehen und bewundern konnten!

In Absicht ihrer ersten Entziehung, oder, wenn ich so sagen darf, ihrer Kindheit, fehlen uns zuverlässige Nachrichten. So viel aber ist gewiß, daß sich das heidnische Meissen keiner Brücke zu erfreuen gehabt, sondern blos die Ueberfahrt durch zwei Fähren besorget worden, davon die eine dem Dorfe Cölln gegen über, bey jetziger Ziegelscheune, die andere aber unterhalb gegenwärtiger Brücke gewesen und die niedere Fähre geheissen, wie auch solches die Benennung der noch heut zu Tage daselbst befindlichen jenseitigen Wohnungen hinlänglich beweiset. Es mochte also vermuthlich im 11ten Jahrhunderte, von denen Burggrafen und Bischöffen zu Meissen, der Brückenbau angefangen worden seyn. Denn man findet in einem unterthänigsten Berichte eines Hochw. und Hochw. Raths an den Churfürsten zu Sachsen, Joh. Georgen den Ersten, gloriwürdigsten Andenkens, vom 10 Septbr. 1651 ange-

a

ge

von Herrn Director M. Weisse

Yd
1376BIBLIOTHEK
PONICKAVANA

gemerket, daß die damals die noch stehende steinerne Pfeiler vor 649 Jahren von ihren Vorfahren mit großen Kosten aufgeführt worden wären. Michin wäre der Anfang unsrer Brücke aufs Jahr 1002 zu setzen. Man lasse es aber auch seyn, daß allererst im Jahre 1016 unter dem Marggraf Hermann und dem Bischof Eilward, wie der Pfarrer zu Schirmitz, Lorenz Faust, in seinem Geschichtsbüchlein der Stadt Meissen anführet, der Brückenbau angefangen worden sey; oder man nenne das 1025te Jahr, als das Jahr ihrer Entstehung, oder man schiebe auch, nach etlicher Meynung, ihren Anfang bis aufs Jahr 1342 hinaus, so bleibt sie doch immer die älteste Brücke in Sachsen. Ich finde vielen Grund zu behaupten, daß der Anfang dieser Brücke allerdings in oben erwähntes 1002 Jahr zu setzen sey, und daß man in den folgenden angegebenen Jahren sich blos mit ihrer Verbesserung oder nöthigen Reparatur beschäftigt habe. Denn wenn gleich Fabricius noch bey dem Jahre 1157 berichtet, daß man sich in Meissen der Fahren bedienet, weil die hölzerne Brücke noch nicht gemacht gewesen, so folget daraus nichts anders, als daß sie etwa durch einen Zufall unbrauchbar worden. So erzählet er auch aufs Jahr 1342, daß die Brücke zu Meissen durch außerordentliche Anschwellung des Elbstroms fortgerissen worden. Es wäre schwach, mit einigen hieraus zu folgern, daß sie allererst in diesem Jahre erbauet worden sey.

Sie war anfangs ganz hölzern erbauet und ruhete blos auf steinernen Pfeilerstützen. Durch die vielen Schicksale aber, die sie von Zeit zu Zeit erduldet, hat sich auch nach und nach ihre Gestalt und Beschaffenheit verändert und je mehr und mehr verbessert.

Im Jahr 1342 ergoß sich am 22 Julius die Elbe ganz ungewöhnlich sehr, so daß die Fluth zwey Joche von der Brücke mit hinweg riß.

Im Jahr 1404 nahm gleichfalls die angeschwollene Elbe die Brücke mit hinweg: wie denn auch im Jahr 1413 dieser Fluß über unsre Brücke wegströmte und zwey Joch derselben mit sich fortriß.

So wurden auch im Jahre 1428 am 23 Julius durch die fürchterlich daher rauschenden Fluthen die mehrsten Pfeiler der Brücke verderbet.

Im August des 1432sten Jahres verursachte ein schrecklicher Wolkenbruch, daß die Fluth über alle Joche der Brücke wegströmte und sie endlich alle hinweg riß; wie sich denn auch bey der Gelegenheit die Treibische so heftig ergoß, daß sie an der Brücke zwey Pfeiler mit fortnahm, die im Jahr 1433 und den darauf folgenden mit großen Kosten wieder erbauet wurden.

Im Jahre 1442 im Julius brach ein gleiches Unglück über die Brücke aus, welches das Jahr darauf bey einer der merkwürdigsten und schrecklichsten Wasserdrangsalen, womit die Vorsehung Meissen prüfte, erneuert ward, indem die Elbe zwey kaum erbaute Brückensache hinweg spülte. Aber weit ärger wüthete dieser Strom im Jahre 1501, wo er am 14 August eines von den größten Schaden der Brücke

Brücke hinweg riß, auf welchem sich eben vier Personen befanden, die auch mit demselben fortschwammen, doch aber durch die Güte des Himmels erhalten wurden, indem sich dieses ganze Sach unter dem Kloster zum heiligen Kreuze ans Land setzte.

Eine der schrecklichsten Begebenheiten erfuhr die Meißnische Brücke im Jahre 1547, welche aber in der Folge der Zeit der Grund einer außerordentlichen Verbesserung dieser Brücke war. Als nämlich Churfürst Johann Friedrich der Großenmächtige mit seinen Kriegsvölkern, wegen Annäherung des Kaiserlichen Kriegsheers, von Meissen weggegangen war, wurde das große Sach der Brücke, nebst dem äußersten Sach nach Cöln zu, damit dem feindlichen Heere der Elbpaß versperrt würde, am 21sten April, durch den Churfürstl. Sächß. Generallieutenant, George Neckrod, angezündet, wodurch der größte Theil der Brücke in Asche verwandelt ward. Man machte gleich das Jahr darauf, unter besondern Gnadenbezeugungen des Churfürsten Morizens, zum Wiederaufbau dieser Brücke rühmliche Anstalten und kam auch in einigen Jahren damit glücklich zu Stande. Nur gedachter glorwürdigster Churfürst verehrte nicht nur E. E. Rathe unsrer Stadt 210 große Eichen nebst noch 60 Eichen zu den Jochen und einer verlohrenen Brücke, sondern lies auch aus landesväterlicher Huld und Gnade zu Beförderung dieses Brückenbaues bemeldeten Rathe aus dem Procuraturamte Meissen 4037 Fl. 6 gl. an Geld, 1344 Schf. Korn und 1344 Schf. Hafer reichen. Bey welcher wichtigen Unterstützung dann auch dieser Bau, durch Urban Beslern, einem geschickten Baumeister und wohlangesehenen Bürger in Meissen, glücklich zu Ende gebracht ward. Man fuhr auch fort, in den Jahren 1565, 1566 und 1632 die sechs Sach nach der Stadt zu mit zwölf steinernen Bogen zu versehen, und das erste Sach von Cöln herein ganz steinern aufzuführen. Man hat überhaupt damals bey diesen Bauen am Holzwerke: 100 starke Rahneichen, 150 Pfofteneichen, 900 Schwelleichen, 250 Nabeneichen, 150 Pfofteneichen, 900 Schwelleichen, 250 Nabeneichen, 48 Bretbäume, 60 Schindelbäume, 1200 Schock Schindeln, 15 Schock Latten, 230 Ziegelsparren, 220 Nöhrhölzer und 10 Schock Rüststangen nöthig gehabt, woraus zu sehen, daß unsre vortrefliche Brücke fast einen kleinen Wald in sich enthalten habe.

Es wurde im Jahre 1565 bey einer am 4 März erfolgten fatalen Eisfahrt, das vierte Brückensach vom Thore her mit fortgerissen, welches man aber auch nachhero ganz steinern aufführen lies, wie denn auch die übrigen damals noch hölzerne drey Sach gegen der Stadt zu von Steinen erbauet wurden. Im Jahre 1573 riß ein großer Sturm das Hängewerk ein, und am 22 October des 1630 Jahres erfuhr die Brücke abermal durch Feuer einen beträchtlichen Schaden, da ein Sächßischer Rittmeister, Heinrich von Schleinitz, um Mitternacht mit brennenden Pechfackeln über dieselbe gefahren war, und sich die Funken von denselben

zwischen den Pfosten verhalten hatten. Es war blos der über uns waltenden Güte Gottes und der liebevollen Hülfe der Einwohner auf der Vorbrücke und Niederfähra zu verdanken, daß dieser köstliche Bau damals nicht von Grund aus hinweg brannte.

Doch konnte im Jahre 1637 die Brücke einem ähnlichen kläglichen Falle nicht entgehen. Denn es ward von den Schwedischen Kriegsvölkern das äußerste Fach nach Cölln zu gänzlich weggebrannt; wie sie denn auch die daran gestandenen Häuser, worinne die Brückenaufseher ihre Wohnungen hatten, nebst dem Brücken- und Zollhause in Grund und Boden schossen, in welchen traurigen Ruinen die Brücke bis aufs Jahr 1654 liegen blieb. Während dieser Zeit wurden die noch stehenden steinernen Pfeiler durch große Eisfahrten etliche mal sehr beschädiget, wie denn besonders im Jahre 1635 und 1652 alle 9 Eisbäume an den Brückenpfeilern, ob sie wohl mit den stärksten Ketten und Bänden befestiget waren, völlig hinweg gerissen wurden.

Im Jahre 1654 erfolgte also der neue Brückenbau. Man führte das eine hölzerne Fach, so mit denen an der Brücke erbauten Häusern verbunden gewesen war, gleich denen übrigen Fachen nach der Stadt zu, mit drey Bogen und zweyen versingten Schäften, steinern auf, worzu die Kosten 1289 fl. 16 gl. 5 pf. betragen.

Im Jahre 1557 machte C. E. Rath zu Meissen zu Erbauung des so künstlichen hölzernen Hängewerks an der Brücke den segneten Anfang, welches endlich im Jahre 1664 völlig zu Stande kam, worauf am 18 November die Passage über die Brücke völlig eröffnet und Hans Heinrich Germann zum ersten Brückenschreiber und Zolleinnehmer bestellt ward. Auch bey diesem Baue erfuhr C. E. Rath die mildehatige Huld seines gnädigsten Landesvaters, des Churfürsten Johann George des Ersten, indem auf höchsten Befehl 1958 Stämme Holz, worunter 1200 Stück Eichen befindlich waren, nebst 10 Schock Rüststangen ohne Entgelt angewiesen wurden. Dem ohngeachtet beliefen sich doch noch die aufgetauenen Baukosten auf etliche 20000 Gulden. Und so fund denn dieses herrliche, kunstvolle Werk in aller seiner Schönheit da, wie wir davon einen überaus fein gezeichneten Prospect in des Herrn Amtrath Schramms historischen Schauplätze der merkwürdigsten Brücken, nebst einer Beschreibung der Meißnischen Brücke, antreffen, den J. A. Richter gezeichnet, C. F. Voetius aber sauber in Kupfer gestochen hat. Gott erhielt auch diesen Bau unter der klugen und redlichen Fürsorge des hiesigen Magistrats eine lange Reihe von Jahren unerschüttert, (ob wohl einzelne unbedeutende Reparaturen von Zeit zu Zeit nöthig waren) bis auf das Jahr 1757, welches Jahr ohnedem die längsten Aussichten für ganz Sachsen und besonders auch für unser liebes Meissen eröffnete.

Im

Im Jahre 1732 würdigte der theuerste Landesherr und König in Pohlen, Herr Friedrich August der Zweyte, höchstglorwürdiger Gedächtnis, bey einem zweytägigen Aufenthalte auf hiesigem Schlosse, unsre künstliche Elbbrücke in höchsten Augenschein zu nehmen, ließ sich von dem damaligen Senator, Herr Johann George Neumeistern, und dem damaligen Rathsh. Baumeister, Herr Johann Melchior Schlimpertern auf Sornitz, ein hölzernes Model von dem großen Brückenfache, wie solches auch noch auf hiesigem Rathhause zu sehen ist, darreichen, ließen sich von dem Bau der Brücke allerunterthänigsten Bericht abfatten und äuseren huldreichst, daß, wenn es thunlich und rathsam wäre, die Brücke ganz steinern zu erbauen, es solches auf Königl. Kosten geschehen sollte.

Zu Ausgange des 1745ten Jahres wurde die hiesige Elbbrücke, auf höchstem landesherrlichen Befehl, wegen Annäherung eines aus Schlesien durch die Oberlausitz hereinrückenden Königl. Preussischen Kriegsheeres, abgebrochen, mußte aber in einer Nacht auf sehr strengen Befehl des von der andern Seite Meißens ankommenden feindlichen Feldheeres, des Fürsten Leopolds von Desau, schleunigst wieder hergestellt werden.

Endlich erschien am 28 August des Jahrs 1757 der unglückliche Zeitpunkt, der dieser künstlichen und vortreflichen Brücke, ja, man möchte wohl sagen, der ganzen Stadt, den gänzlichen Untergang zu drohen schien. Eine übel verstandene Ordre, die Meißner Brücke bedürfenden Falls unbrauchbar zu machen, veranlaßte einen Obristen eines Königl. Preussischen Freycorps, einen von Eostianon, die Brücke in Brand zu stecken, wodurch das vortreflich künstliche Hängewerk, nebst dem daran befindlichen Brückenhause, auch vieler Wohnungen in der Vorbrücke und Niedersähra ein Raub wüthender Flammen wurden. So blieb denn unsre Brücke, wegen fortwährenden landesverderblichen Krieges, bis ins Jahr 1763 in ihren kläglichsten Ruinen liegen, in welchem gesegneten Friedensjahre man auf ergangenen allergnädigsten Befehl, die abgebrannte Elbbrücke wieder herzustellen anfang. Dieser wichtige Wiederaufbau der Brücke wurde zwar durch die aus einer löblichen Rentkammer zu Dresden wieder zurückgegebenen, vorhin dahin eingeliehnen Gelder, durch milde Beyträge verschiedener, theils auswärtiger, theils inländischer Orte, durch die Gütigkeit der angesehenen Handelshäuser zu Leipzig und Dresden, durch die aus verschiedenen Churfürstlichen Aemtern angeschriebene Fuhren, durch die aus den Churfürstlichen Waldungen aus höchster Huld und Gnade verabfolgten Eichen, Kiefern und andern Bauhölzern, kräftig unterstützt, kostete dem ohngeachtet aber noch einer Hochedl. Rathsk. Kammerey 26000 Thaler und drüber.

Es änderte dieser Bau, der am 23 August 1764 vollendet wurde, und unter der Generaldirection des Herrn Maschinenmeister Neußens von Dresden, mit rühmlicher Beyhülfe des nun seel. Rathshaumeisters, Herrn Kammerconducteur,

Christian Niedrichs, ausgeführt worden war, besonders in Absicht des großen Faches und des dabey neuerbauten Brückensalons, in etwas die äußerliche Gestalt dieser Brücke, da besonders wegen Ermangelung derer so langen Bauhölzer das Hängewerk in gekrümmten Bogen gefaßt werden mußte. Und so stund Meißens Zierde wieder in verjüngter Schönheit da!

Allein, welche greuliche Verwüstungen richtete nicht die am 29 Februar und 1 März des 1784ten Jahres erfolgte schändervolle Eisfahrt, deren Andenken noch die Herzen der Meißner erschüttert, auch an unsrer herrlichen Brücke an. Fast alle hölzerne Fache derselben wurden zersplittert und aus denen so fest aus Pirnaischen Steinen erbauten Pfeilern ansehnliche Strücker heraus gerissen. Mit einem Worte, sie ward durch die unaufhaltbare Wuth der Eisstöße und des aufgeschwollenen Wassers unbrauchbar gemacht, und man mußte sich sogleich zu einem neuen Hauptbaue derselben entschließen, durch welchen denn nun unsre Brücke eine ganz veränderte und wirklich sehr schön ins Auge fallende, auch auf die Zukunft dauerhaftere Lage bekam. Man säumte nicht einen Augenblick, so bald es nur die Jahreszeit einiger Maßen erlaubte, Hand an dieses wichtige Werk zu legen. Man trug auch diesmal dem schon bekannten Herrn Maschinenmeister Neuß von Dresden, der sich bereits ehemals um den Brückenbau zu Meißen rühmlichst verdient gemacht hatte, die Baudirection bey gegenwärtigem Baue auf, welcher auch unter der geschickten und fleißigen Anführung derer beyden hiesigen Rathsmaurermeister, Herrn Adams und Herrn Rügens, ingleichen der beyden Rathszimmermeister, Herrn Pfizners und Herrn Märkers, so schleunig und glücklich, wenigstens der Hauptsache nach, vollendet wurde, daß bereits im Monat November des 1784ten Jahres die so sehnlich gewünschte Passage über die hiesige Elbbrücke feyerlichst eröffnet werden konnte, ob man gleich mit großer und beschwerlicher Mühe die beschädigten Fache hatte abtragen müssen, an deren statt, so viel als immer möglich war, steinerne Fache, die auf den dauerhaftesten Gewölbem ruhen, angelegt worden sind. Am Donnerstage vor der feyerlichen Eröffnung hatte E. Hochedler und Hochweiser Rath hiesiger Stadt, zum Ruhme und Preise unsers Gottes, ein öffentliches Dankfest für den erfahrenen göttlichen Gnadenbeystand bey diesem wichtigen und höchst kostbaren Baue in der Stadt-Hauptkirche veranstaltet, an welchem Tage früh um sieben Uhr sämmtliche Gewercken mit ihren Directorn, Anführern und Aufsehern, auch allen andern Personen, die bey dem Brückenbau beschäftigt gewesen waren, unter Läutung aller Glocken von der Brücke, wo sie sich versammelt hatten, in besagte Kirche einen feyerlichen Einzug hielten. Der gegenwärtige, allgemein beliebte Herr Superintendent, Herr M. Gottlob Siegmund Donner, hielt nach aufgeführter Musick eine sehr erbauliche und zweckmäßige Dankpredigt. Nach geendigtem Gottesdienste begab sich ein Hochedler und Hochweiser Rath auf die Brücke, worauf dieselbe unter Trompeten- und Paukenschall

gehoben ward, bey welcher Gelegenheit oben bemeldeter Rathszimmermeister, Herr Märker, eine wohlgefezte Rede hielt.

Die Eröffnung erfolgte hierauf am ersten Adventsonntage, nach geendigtem vormittäglichen Gottesdienste, also: Unter Vorreitung einiger Herren Officiere hiesiger wohlblühlichen Garnison vom Artilleriecorps, begaben sich des Herrn Hofraths und Amtmanns, Herrn Carl Wolfgang Maximilian Welks, Wohlgebohrnen, und sämtliche Glieder eines Hochweisen Rathes in einigen Kutschen auf die bisher gebrauchte Fähr, und fuhren jenseits des Elbufers, wo sie die Dresdner Postkutsche, als die zu erst über die neuerbaute Elbbrücke gegangen, in Empfang nahmen und über die nun geöffnete Brücke ihren Einzug in die Stadt hielten. Und so stund denn durch Gottes Segen und Aufsicht beglückt, durch die milde Gnade unsers huldreichsten Landesvaters, Herrn Friedrich Augusts, unterstützt, durch die weise Sorgfalt der Väter dieser Stadt befördert, dieser neue sehr kostbare Bau da, und man fuhr, theils noch in diesem Jahre, theils aber auch im 1785sten Jahre eifrigst fort, das noch übrige zu ergänzen, wie wir denn nunmehr bald der völligen Vollendung dieser so schönen Brücke mit froher Erwartung entgegen sehen. Es bestund aber bey Eröffnung dieser fast ganz neuen Brücke ein hochansehnliches Rathscollgium zu Weissen aus folgenden vornehmen Mitgliedern:

Herr Christian Friedrich Jacius, regierender Bürgermeister und Coinsector der Churfürstl. Accis-Einnahme, der bald darauf seine rühmlichst bekleideten Würden herannahenden Alters wegen niederlegte.

Herr Johann Gorthelf Zeibich, Bürgermeister.

Herr Christian Traugott Otto, Churfürstl. Sächß. Steuerprocurator, regierender Stadtrichter und Stadthauptmann.

Herr Christian Gottlieb Hofmann, Churfürstl. Sächß. Steuerprocurator und Stadtschreiber.

Herr N. N. Kändler, Stadtrichter.

Herr Johann Friedrich Hübler, Churfürstl. Sächß. Finanzprocurator, Senator und Baumeister.

Herr Anton Ludewig Brenig, Senator.

Herr Johann Christoph Hans, Kämmerer.

Lasset uns auch nunmehr noch zum Beschluß dieser kurzgefaßten Geschichte der Weissenischen Elbbrücke einen Abriß von der gegenwärtigen Beschaffenheit derselben mittheilen, wie Johann Gottlob Mitscherling, Bürger und Buchbinder allhier,

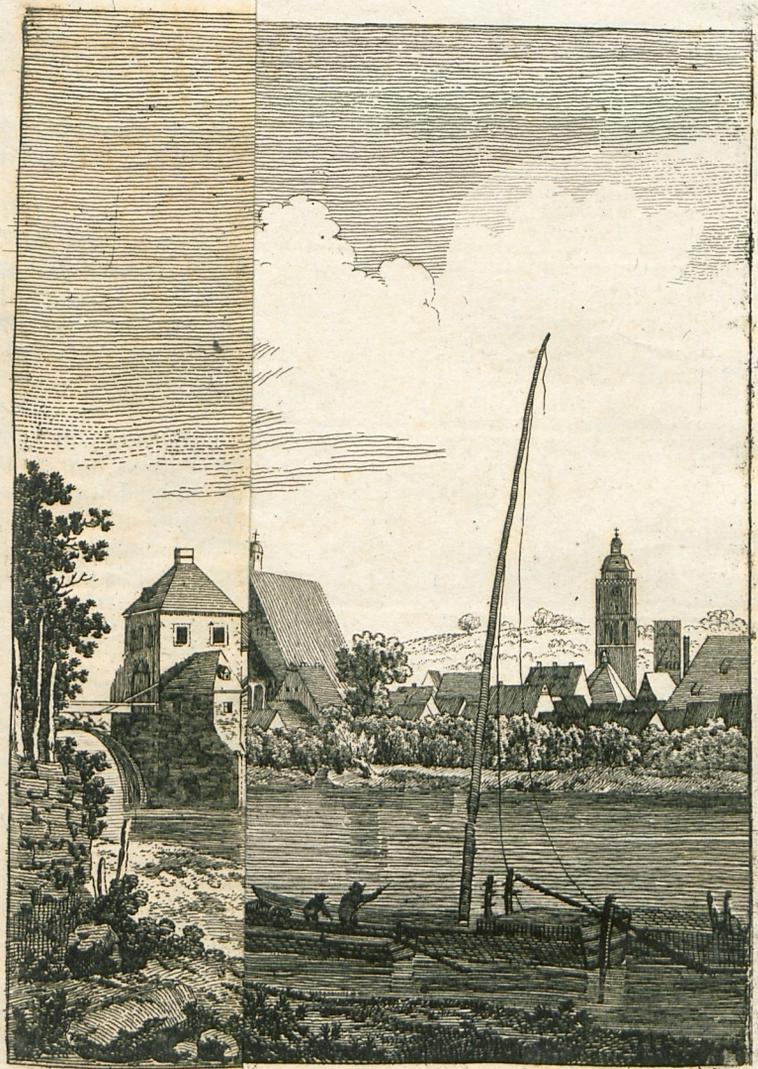
alkhiv, beygefügeten wohl gezeichneten Prospect dieser Brücke besorget hat. Es bestehet aber dieselbe nunmehr aus vier großen und elf kleinen, von Pirnaischen Quadersücken, die mit eisernen Klammern und Bley in einander befestiget sind, aufgeführten Bogen und zwey hölzernen von einander abgesonderten Fachen oder Hängewerken, welche auf sechs großen und zehn kleineren Pfeilern ruhen, so ebenfalls aus Pirnaischen Steinen erbauet und mit eingegossenen eisernen Klammern in einander gefüget sind. Die ersten sechs Bogen nach der Stadt zu stehen, bey gewöhnlichem Wasser, auf trockenem Lande; durch den letztern aber nach der Stadt zu, gehet der oberhalb der Brücke aus der Triebische abgeleitete Mühlgraben, der sich unterhalb der Brücke in die Elbe ergießt. Die Länge der Brücke erstrecket sich vom Ufer, an der so genannten Vorbrücke, bis an das Brückenthor der Stadt auf 463 Ellen. Der erste Pfeiler von Cölln her, ist an das hohe felsige Ufer, an der so genannten Vorbrücke, angebauet.

Beym Hineingehen nach der Stadt kommt man anfangs über einen steinernen, 30 Ellen langen und $12\frac{1}{2}$ Elle breiten, starken und gepflasterten Bogen, der auf beyden Seiten mit steinernen Brustleichen versehen ist. Hierauf erblicket man das mit einem Gatterwerk versehene vordere Brückenthor, welches auf einen starken, breiten und im Durchschnitte 12 Ellen haltenden steinernen Pfeiler aufgeführt und mit einem steinernen Thurne überbauet ist. In der obern Etage dieses Thurns befindet sich ein geräumiger Saal, so wie unten zur linken Hand die Wohnung des ersten Brückenschreibers und rechter Hand einige Behältnisse für denselben angetroffen werden.

Durch dieses Thor nun kommt man auf das erste und längste hölzerne Fach oder Hängewerk, welches von einem Pfeiler zum andern 75 Ellen lang und 11 Ellen breit ist. Es bestehet solches aus einem dreyfachen Hängewerke, davon das äußerste nicht nur das Dach trägt, sondern auch zugleich die Brücke mit hält. In der Mitte ist es etwas hoch gespannt, das Hängewerk selbst aber ist von starken mit eisernen Polzen und Hängeeisen wohl verwahrenen eichenen Straßenbäumen und andern gut getheerten Holzwerke erbauet. Auf beyden Seiten ist es mit hölzernen Wänden versehen und völlig verschlagen. So ist auch dieses Fach mit starken, mit Dachung versehenen Thoren verwahret, worunter kleine Behältnisse erbauet sind: oben aber mit einem hölzernen Dache bedeckt, unter diesem aber zwischen den Rähmen mit starker Kreuzverbindung befestiget. Unter diesem Fache gehen die Schiffe, so den Strom auf- und niederfahren, mit niedergelassenen Masten hindurch.

Über dem folgenden Pfeiler, der $12\frac{1}{2}$ Elle im Durchschnitte begreift, gelangt man auf das andre Fach oder Hängewerk, so 59 Ellen lang ist. Es ist in allen Stücken dem erstern Fache gleich gebauet. Der daran stoßende Pfeiler hat $15\frac{1}{2}$ Elle im Durchschnitte. Nach diesen kommt man auf dem neu erbauten ganz stei

Es
sich
sind,
oder
eben-
mern
bey
Stadt
n, der
reckel
Stadt
Ufer,
einer-
i, der
man
star-
esfüh-
dieses
Woh-
den
Sach
i Els
das
In
arken
umen
höl-
star-
ie er
zwi-
Sach
Dia
elan
n al
r hat
gan
stei



1787.

Fentzsch del.

Grünwald sc.





Der neue Brücken-Bau zu Meißen, 1787.

Fentzsch del.

Grünwald sc.





ff
E
gr
für
B

da
ha
mi
E
an
leh
Di
San
ha
hal
den
Ar
an



steinernen und gepflasterten Bogen, der über 48 Ellen lang ist. Er ist auf beyden Seiten mit steinernen Brustleihen versehen. Der daran stoßende Pfeiler ist der größte und stärkste, indem er 26 Ellen im Durchschnitte hat. Zu seiner Seiten sind Behältnisse, wo die zum Brückenbau erforderlichen Schalhölzer und andre Baumaterialien aufbewahret werden.

Nun kommt man über einen großen, 36 Ellen langen, steinernen Bogen an das auf einem ebenfalls sehr starken Pfeiler rechter Hand erbaute steinerne Zollhaus, worinne der andre Brückenschreiber seine Wohnung hat. Er ist ebenfalls mit steinernen Brustleihen versehen. Am Zollhause ist gegen der Stadt zu ein Gatterthor nebst einem Schlagbaum befindlich. Von diesem ist noch weiter bis an das Stadthor die Brücke gepflastert: auf beyden Seiten sind steinerne Brustleihen, auch einige durch diese, zu Ableitung des Regenwassers, hindurch geführte Rinnen anzutreffen. Weiter nach dem Stadthore sind an denen auf trockenen Lande stehenden Bogen zu beyden Seiten fünf bürgerliche Häuser und ein Accishaus erbauet, welche so wohl auf die Brücke, als nach der Elbe zu einen Ausgang haben. Endlich erhält diese Brücke auch dadurch noch eine große Zierde, daß auf den neuerbauten Bogen die Pfeiler mit Ausschweifungen und Ruhebänken nach Art der Dresdner Brücke versehen worden, wie sie denn auch des Nachts mit angebrachten Lampen erleuchtet wird.

So stehe dann, bis an das Ziel der Zeiten,

Du Zierde Meißens, stehe fest!

Nie müsse Feuer, Sturm und Fluthen dich besträten,

Sey unzerstörbar, wie Asbest!

N e d e ,

welche

Johann August Märker, E. Hochedl. Rath's Zimmermeister
allhier, bey gehobenen Brückenbau gehalten.

Nun bis hieher hat der Herr geholfen! So, allerseits nach Stand und Würden Hochgeschäzte Zuhörer, so rühmen wir billig mit dem dankbarsten Herzen die unendliche Güte Gottes, die sich bisher an den nun fast gänzlich vollendeten Brückenbau so herrlich offenbaret hat.

Niemand wird leicht allhier gegenwärtig seyn, der die letztere große und fast unerhörte Wassersnoth und Ueberschwemmung und den dadurch verursachten Schaden selbst mit Augen angesehen hat, der nicht heute bey ihrer Wiederherstellung ein besonderes Vergnügen empfinden sollte.

Schrecklich waren jene Tage, des 29 Febr. und 1 März, an welchen es dem allgewaltigen Gott gefiel, durch die mit Eis bedeckten und alles überströmenden Wasserfluthen einem großen Theile dieser Stadt und dieser Brücke fast eine gänzliche Verwüstung zu drohen. Aber noch haben wir es seiner Güte zu danken, daß wir nicht gar aus sind. Er sprach zu den Strömen des Wassers: bis hieher sollst du kommen, und hier sollen sich legen deine stolze Wellen.

Immer wird das Andenken dieses für Länder und Städte so furchtbaren Tages den Herzen der Menschen, und insonderheit den hiesigen Einwohnern, gegenwärtig bleiben.

Es hat zwar diese schöne Brücke, welche mit Recht ein kostbares Denkmal des spätesten Alterthums verdienet genennet zu werden, traurige und betrübte Schicksale erfahren müssen. Sientemal nicht allein dieselbe ehemals zu verschiedenen malen das Unglück gehabt, durch große Eis- und Wasserfluthen fast gänzlich verwüstet zu werden; sondern sie ist auch im Jahre 1757 durch das alles verzehrende Kriegsfeuer ein Raub der Flammen geworden. Doch allemal ist sie unter der Gnade Gottes in vorigen Zustand versetzt worden.

Auch

Auch heute hat uns Gott den glücklichen Tag erleben lassen, an welchem wir diese Brücke, als eine Zierde dieser Stadt und als ein vortrefliches Mittel zu Beförderung eines schnellern und bequemern Fortganges im Handel und Wandel, größtentheils wieder hergestellt sehen.

Billig lassen wir es daher unsere erste und vorzüglichste Pflicht und Schuldiakheit seyn, Gott, als dem höchsten Baumeister, für seinen zur glücklichen Vollendung dieses Baues erwiesenen Schutz und Beystand die Ehre zu geben, und ihm das gebührende Lob- und Dankopfer zu bringen.

Gott war es, der Absichten u. wohlthätige Veranstaltungen eines Hochedl. u. Hochweisen Magistrats dieser Stadt bey diesem Brückenbau gefördert und gesegnet hat. Gott war es, der die Bemühungen und Anschläge derer Herren Baudirectoren und derer Gewerken glücklich von statten gehen ließ. Gott war es, der den Fleiß und die Mühe aller derer, die an hiesiger Brücke gearbeitet haben, dergestalt segnete, daß dieser Bau weit eher, als man vermuthen konnte, vollendet worden ist. Gott war es endlich, unter dessen allmächtigen Schutze diese, mit so vieler augenscheinlicher Gefahr des Lebens und der Gesundheit verbundene Arbeit so glücklich hat beendiget werden können, daß auch kein einziger über den gänzlichen Verlust seiner Gesundheit oder seines Lebens Ursache zu klagen hat.

Und so müssen unsere dankbar gerührte und erfreute Herzen zum Ruhm der göttlichen Güte sagen: der Herr hat großes an uns gethan, daß sind wir frölich.

Aber eben dieses Andenken an die bereits erwiesene Hülfe Gottes, giebt uns die gerechteste Hoffnung, daß der Höchste auch fernerhin mit seiner Güte über unser Land, Stadt und Brücke walten werde.

Er lasse sein gnädiges Antlitz über unsern Durchlauchtigsten Landesherren, Höchstdeßen Frau Gemahlin, Frauen Tochter und sämtliches Hohes Haus offen stehn.

Der Herr lasse die wohlthätigen Anstalten eines Hochedl. und Hochweisen Stadt-Magistrats allhier, nicht nur bey dieser, sondern auch bey jeder andern Gelegenheit, wo sie für das Wohl dieser Stadt wachen, herrlich und glücklich von statten gehn. Er öfne selbst die Quellen seines Segens, wodurch der so große und kostbare Aufwand bey diesem Baue wieder ersetzt werden möge.

Seine

X 315257A

Seine Gnade ruhe auf allen hohen Gerichtsstätten und Obrigkeiten dieser Stadt.

Der Schutz des Allmächtigen ruhe auf allen denjenigen, die an diesem Bau haben arbeiten helfen und noch arbeiten; der Herr fördere selbst das Werk ihrer Hände, und behüte sie auf allen ihren Wegen für Gefahr und Schaden.

Endlich empfehlen wir auch dem Höchsten diese ganze Brücke. Die Vorsicht wache über sie stets zum Guten. Ihre Pfeiler müssen immer unbeweglich bleiben. Nie lasse der Herr durch Feuer- oder Wassersnoth dieses so schöne Gebäude von neuen verstorret oder verwüstet werden. Auch den spätesten Nachkommen müsse sie ein Denkmal der Kunst bleiben. Nun

So müsse denn, geliebtes Meissen,
Die Brücke, die zu deinen Thoren führt,
Ein immerwährend Denkmal heißen
Der Kunst, womit sie ausgeziert,
Verschone sie, o treuer Gott!
Für Feuer- und für Wassersnoth,
Begleite selbst mit deinem Segen
Die über diese Brücke gehn,
Und laß auf allen ihren Wegen
Dein gnädig Antlitz offen stehn:
So führt uns einst der Stroh in der Zeit
Hinüber in die Ewigkeit.

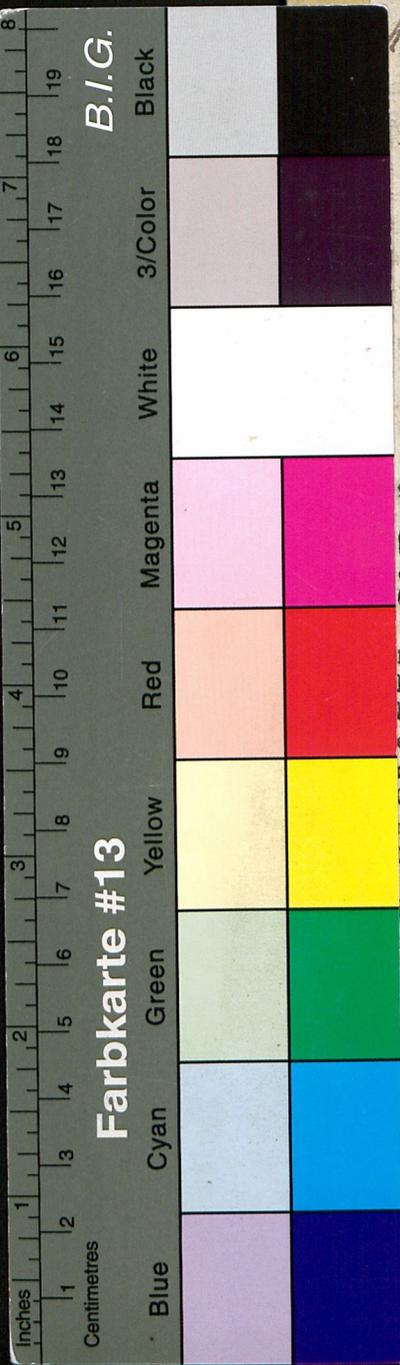
Zur Nachricht dienet, daß bey dem Verleger dieses Calenders das Kupfer, auf holländisch Papier gedruckt, auch einzeln das Stück a 2 gl, 6 pf. zu haben ist.

Ed 1376 64



1018





B.I.G.

Farbkarte #13

1.84/24

(Ch. F. Weise)

Kurzgefaßte



Yd
1376

G e s c h i c h t e

der so berühmten

Elbbrücke zu Meissen.

Nebst einem Kupfer.

Unter den mannichfaltigen glänzenden Vorzügen, womit unser gesegnetes, anmuthiges und geliebtes Meissen durch Gottes weise Huld pranget, ist gewiß der schätzbare Besitz hiesiger kunstreichen Elbbrücke nicht einer der geringsten. Schon Fabricius, der sie doch bey weitem nicht in ihrer nachmaligen Verfeinerung und über mehr zunehmenden Vollkommenheit gesehen hatte, versichert von ihr in seinen bekannten Annalen, daß sie in ganz Deutschland, als hölzerne Brücke betrachtet, ihres gleichen nicht habe. Wie alle Dinge erst nach und nach zu ihrer wahren Reife und Vollkommenheit gelangen, so ist auch unsre Brücke, durch vielfältige Veränderungen, die zum Theil die traurigen Schicksale derselben veranlaßten, nunmehr bald dem Ziele ihrer ächten Vollkommenheit und Schönheit nahe. Heil uns! daß unser Schicksal in die Tage fiel, in denen wir diesen edlen Bau vollendet sehen und bewundern konnten!

In Absicht ihrer ersten Entstehung, oder, wenn ich so sagen darf, ihrer Kindheit, sehen uns zuverlässige Nachrichten. So viel aber ist gewiß, daß sich das heydnische Meissen keiner Brücke zu erfreuen gehabt, sondern blos die Ueberfahrt durch zwei Fähren besorget worden, davon die eine dem Dorfe Eölln gegen über, bey jetziger Ziegeleymeine, die andere aber unterhalb gegenwärtiger Brücke gewesen und die niedere Fähre geheissen, wie auch solches die Benennung der noch heut zu Tage daselbst befindlichen jenseitigen Wohnungen hinlänglich beweiset. Es mochte also vermuthlich im 11ten Jahrhunderte, von denen Burggrafen und Bischöffen zu Meissen, der Brückenbau angefangen worden seyn. Denn man findet in einem unterthänigsten Verichte eines Hochedl. und Hochw. Raths an den Churfürsten zu Sachsen, Joh. Georgen den Ersten, glorwürdigsten Andenkens, vom 10 Septbr. 1651 ange-

4

ge=

von Herrn Director M. Weise