

Peter Hilbert

DRESDNER
BRÜCKEN
Von den Anfängen bis zur Gegenwart

edition Sächsische Zeitung

INHALT

Vorwort – Stolze Dresdner Brückentradition	7	MARIENBRÜCKE	
EIN ÜBERBLICK ÜBER DIE DRESDNER BRÜCKEN		Erste Eisenbahnbrücke über die Elbe 1852 gebaut	92
Von Schmuckstücken und Bröckelbrücken	10	1851 rollte der erste Zug nach Prag	95
Elbbrücken bestehen Härtestest	15	Dresdens Pfahlbrücke	97
BLAUES WUNDER		FLÜGELWEGBRÜCKE	
Stählerne Brücke wird in nur zwei Jahren gebaut	20	Flügelwegbrücke vor dem Bau heftig umstritten	100
Loschwitzer Brückenzoll für die Hühner	24	Bauleiterin entdeckt Liebe zur Königsklasse	106
Altes Holzpflaster muss beim großen Umbau weichen	28	AUTOBAHNBRÜCKE	
Blaues Wunder um 50 Tonnen leichter	31	Alter Dorfkern musste Autobahn weichen	110
Stadt nutzt Zwangspause beim Hochwasser 2013 am Blauen Wunder	32	Brücke mit Ausblick	113
WALDSCHLÖSSCHENBRÜCKE		BRÜCKE NIEDERWARTHA	
Politische Wende durchkreuzt Baustart der Waldschlösschenbrücke	36	Brücken verbinden Nachbarn	116
2005 stimmt Mehrheit für die Brücke	38	Güterzug stürzte in Niederwartha von der Brücke	119
Brückenbau kostet Dresden den UNESCO-Titel	39	Niederwarthaer Stahlseile sollen 80 Jahre halten	120
Der lange Brückenbau am Waldschlösschen	40	CAROLABRÜCKE PRIESSNITZGRUND	
Brückenfest am Waldschlösschen	43	Brückenbau für die Paradestraße	122
Das Aussehen kostete nicht den Welterbetitel	45	Dresdens unbekannte Carolabrücke	124
Mit Mutters Auto als erste über die Brücke	48	WEISSERITZBRÜCKE KESSELSDORFER STRASSE	
ALBERTBRÜCKE		Wo einst Pferdefuhrwerke die Weißeritz querten	126
Kunstwerke zieren altherwürdige Albertbrücke	50	Bismarck grüßt überm Brückenbogen	128
Einen Tag vor Kriegsende gesprengt	53	NOSSENER BRÜCKE	
Das Mädchen von der Albertbrücke	57	Von der Hohenzollernbrücke zur Brücke der Jugend	130
Kleine Albertbrücke als Übergangslösung	60	Beton-Krebs und starke Risse	132
Erst nach langem Streit beginnt Sanierung der Albertbrücke	62	LÖBTAUER BRÜCKE	
CAROLABRÜCKE		Erste Pläne schon in den 1960er Jahren	134
Bronzetafel erinnert an alte Königin-Carola-Brücke	64	Brückenbauer bauen auf und reißen nieder	136
Bühnlauer hilft bei Brückenbergung	68	BRÜCKE BUDAPESTER STRASSE	
Der Brückentüftler	70	Fundamente für Straßenbahnbrücke stehen schon seit 1945	138
AUGUSTUSBRÜCKE		Brücken bescheren böse Überraschungen	142
Dresdens geschichtsträchtigste Brücke	74	LOCKWITZTALBRÜCKE	
Der Bau der neuen Augustbrücke	81	Erste Pläne für Autobahn scheiterten	144
Die Altstädter Brückenwächterin	90	68 Prozent bei Volksentscheid für A17	147
		Takt für Takt übers Lockwitztal	150



Wissenswertes rund um die Brücke ...

STÄHLERNE BRÜCKE WIRD IN NUR ZWEI JAHREN GEBAUT

Die Geschichte der Loschwitzer-Blasewitzer Brücke

Die Loschwitzer Brücke hat als Blaues Wunder Berühmtheit erlangt. Die markante Stahlkonstruktion gehört heute zu den Wahrzeichen der sächsischen Landeshauptstadt. Sie wurde als fünfte Dresdner Elbbrücke errichtet. Der 1926 geborene Dresdner Fritz Haufe kennt das Bauwerk und seine Geschichte genau. Schließlich hat er sich als Brücken-Abteilungsleiter des Straßen- und Tiefbauamtes Jahrzehnte um die Erhaltung und Instandsetzung gekümmert. Haufe berichtet detailliert, warum und wie das Blaue Wunder gebaut wurde und was sich danach ereignete.

Die Vorgeschichte: Erste Anläufe scheitern

Im 19. Jahrhundert war es schwierig, von Loschwitz über die Elbe nach Blasewitz zu kommen. Beide Orte waren damals noch selbstständige Gemeinden. Kähne oder Fähren waren die einzige direkte Möglichkeit, die Elbe zu überqueren. Zwar wurde 1862 eine auf der Blasewitzer Werft, unweit des heutigen Blauen Wunders, gebaute Dampffähre in

Betrieb genommen. Doch oft unterbrochen Hochwasser oder winterlicher Eisgang den Schiffs- oder Fährverkehr.

1872 wurde vom sächsischen Innenministerium angeregt, am rechten Elbufer eine Chaussee von Dresden über Loschwitz nach Pillnitz zu bauen. Die sollte neun Meter breit werden. Zu dieser Zeit mehrten sich aber auch die Stimmen, die auf den Bau einer Brücke zwischen Loschwitz und Blasewitz drängten. Auf Initiative wohlhabender Kaufleute und Grundstücksbesitzer wurden Ingenieure beauftragt, zwei Entwürfe für Brücken vorzulegen. Wahrscheinlich sollten sie aus Sandstein gebaut werden und ähnlich wie die damaligen Elbbrücken in Dresden und Pirna konstruiert sein. Doch daraus wurde nichts, da die Privatelite die Bausumme nicht aufbringen konnten.

Anfang der 1880er-Jahre gab es erneute Anläufe zum Brückenbau. Der Loschwitzer Ortsverein und auch der Gemeinderat sollen 1883 eine Petition zum Brückenbau zwischen beiden Dörfern an das Königlich-Sächsische Finanzministerium verfasst haben. Daraufhin wurde ein Architekturwettbewerb

ausgeschrieben. Einen Entwurf legte die Königin-Marien-Hütte vor. Die Aktiengesellschaft aus Cainsdorf bei Zwickau hatte eine stählerne Parabelträgerbrücke über sechs Felder mit einem Pfeiler in der Strommitte konzipiert. Ein weiterer Entwurf stammte vom Ingenieurbüro Felten & Guillaume aus Mülheim am Rhein. Dieser sah eine echte Hängebrücke aus Gusseisernen Kettengliedern ohne Strompfeiler mit Pylontürmen vor. Einen Entwurf hatte auch der spätere Planer des Blauen Wunders, Professor Claus Köpcke vorgelegt – eine versteifte Hängebrücke mit drei Gelenken. Allerdings erfüllten diese Entwürfe nur zum Teil die Bedingungen der Königlich-sächsischen Wasserbaudirektion und des Sächsischen Finanzministeriums. Dazu zählten unter anderem eine lichte Weite der Stromöffnung von 135 Metern, ein Abflussquerschnitt, durch den ein Hochwasser wie 1845 abfließen kann, und eine Höhe der unteren Brückenkonstruktion von zehn Metern über dem Null-Wasserstand.

Die Konstruktion: Spezielle Bleche sollen Schwingungen bremsen

Am 15. Oktober 1884 bewilligte der Landtag eine Staatsbeihilfe von 400.000 Mark. Letztlich bildete sich im September 1886 ein Brückenverband, der das Projekt vorantreiben sollte. Die Marienhüt-

- Am 15. Juli 1893 wurde die Loschwitzer Brücke nach knapp zweijähriger Bauzeit übergeben.
- Die König-Albert-Brücke, wie sie bis 1912 offiziell hieß, ist 280 Meter lang.
- 1935 wurden an beiden Seiten des Blauen Wunders, wie die Brücke im Volksmund heißt, jeweils drei Meter breite Fußwege angebaut. Seitdem gibt es eine 10,20 Meter breite Fahrbahn.
- 60 LED-Strahler tauchen seit 2011 die Stahlkonstruktion nachts in dezentes Licht.

te stellte daraufhin einen weiteren Entwurf vor. Dabei arbeitete sie mit Köpcke zusammen, der nach seiner Lehrtätigkeit an der Polytechnischen Schule im Sächsischen Finanzministerium tätig war. Er entwarf eine versteifte Hängebrücke, die alle Bedingungen erfüllte. Die Stromöffnung hatte eine Spannweite von knapp 147 Metern, die beiden Seitenöffnungen von jeweils rund 62 Metern. Insgesamt sah der Entwurf eine Brückenlänge von 280 Metern vor. Eine Besonderheit waren die geplanten sogenannten Schwingungsbremsen. Sie sind über den Scheitelgelenken und zwischen den Pylonen und Seitenscheiben angeordnet und bestehen aus fingerartig übereinandergelegten



Für die Dampfschiffe der Weißen Flotte war das Blaue Wunder gut passierbar. Schließlich hatte die Brücke keinen Strompfeiler. Hier eine Ansicht um 1910 auf einer Postkarte von der Blasewitzer auf die Loschwitzer Elbseite.

Blechen. Sie sollten von Schrauben zusammengesprengt werden, die unter Federdruck stehen. Durch die Vorspannung der Schrauben wird zwischen den Platten Reibung erzeugt. Dadurch verhindern diese Schwingungsbremsen, dass sich die Brücke aufschaukeln kann. Vorgesehen war eine 3.000 Tonnen schwere Stahlkonstruktion.

Der Bau: Stahl kommt auf Lastkähnen

Diesen Entwurf reichte der Brückenverband 1887 in einer Petition beim Sächsischen Landtag ein. 1890 wurde der Auftrag zur Fertigung und Montage der stählernen Brückenkonstruktion ausgeschrieben. Drei Firmen wurden aufgefordert, ihre Angebote abzugeben, darunter auch die Marienhütte. Doch alle Angebote lagen deutlich über dem Kostenvorschlag des Finanzministeriums. Nach zähen Verhandlungen einigte es sich letztlich mit der Marienhütte auf das preisgünstigste Ange-

bot. So erhielt die Firma den Auftrag. Erfahrung hatte sie genügend. 1839 war sie als „Sächsische Eisenkompanie“ gegründet worden, die sich zum größten „Eisenwerk“ Sachsens entwickelte. Die Loschwitz-Blasewitzer Brücke war die 1.500., die in diesem Werk gefertigt wurde.

Kritische Stimmen zum geplanten Brückenbau gab es jedoch durchaus. Denn Anwohner sahen die Landschaft in Gefahr. Vor allem wurde moniert, dass die hohe stählerne Konstruktion das Elbtal brutal zerschneiden würde. Dennoch begann der Bau. Die Arbeiten fingen am 28. April 1891 mit dem Ausschub der Baugruben für die Ankerkammern an. Schon im September 1891 waren die Bauleute soweit vorangekommen, dass die Verankerungskonstruktion aufgestellt werden konnte. Der Loschwitzer Anker war bereits im Februar 1892, der Blasewitzer einen Monat später fertiggestellt. Parallel dazu wurden bis Ende 1891 die Pfeiler errichtet.

Der in Cainsdorf hergestellte Baustahl rollte zuerst per Bahn bis Dresden. Auf Lastkähnen wurde er dann bis zur Baustelle transportiert. Um das Stahlfachwerk errichten zu können, wurde über die gesamte Brückenlänge ein hölzernes Traggerüst aufgestellt. Für den Schiffsverkehr blieb eine kleine Durchfahrt frei. So konnte im Mai 1892 die Montage der Stahlkonstruktion beginnen. Binnen neun Monaten stand sie und war bereits mit der markanten blauen Farbe gestrichen. Zudem waren die Brückengelenke funktionsfähig geschlossen. Nach gut zweijähriger Bauzeit kam am 11. Juli 1893 der Härte-test mit einer damals üblichen Belastungsprobe. Schwere Fahrzeuge rollten auf die Brücke, unter anderem Dampf-walzen sowie schwer beladene Straßenbahn-waggons und Fuhrwerke. Damit war die Brücke gleichmäßig verteilt mit 3.150 Zentnern belastet. Nennenswerte Verformungen stellten die beauftragten Ver-messungsingenieure nicht fest. Um auch die dynamische Belastung zu testen, ließ man eine Kompanie mit etwa hundert Soldaten im Parade-Gleichschritt übers Blaue Wunder marschieren. Diesen Test bestand das Bauwerk ebenfalls problemlos. Nach gut zweijähriger Bauzeit wurde die „König-Albert-Brücke“ am 15. Juli 1893 eingeweiht. Ihr Bau hatte rund 2,25 Millionen Mark gekostet. Schnell bürgerte sich jedoch der Name Blaues Wunder im Volksmund ein.

Die Verbreiterung: Neue Fußwege auf beiden Brückenseiten

Allerdings war die nur sieben Meter schmale Fahrbahn für den erst allmählich, später rasch zunehmenden Straßenverkehr zu schmal. Etwa 350 Fahrzeuge und rund 300 Straßenbahnwagen rollten täglich über die Brücke. Zudem überquer-

ten 5.800 Fußgänger auf den beiden, jeweils zwei Meter breiten Gehwegen direkt neben der Straße die Elbe. 1911 wurde ein Antrag zur Brückenverbreiterung abgelehnt. Am 1. April 1921 gemeindefreie Dresden Loschwitz und Blasewitz ein. Bis 1923 wurde noch Brückenzoll erhoben. Die Stadt war jedoch nicht bereit, die Brücke zu übernehmen. Als Bedingung an den Freistaat stellte sie eine Verbreiterung. Die war zu der Zeit bereits dringend nötig. 1934 wurde beschlossen, das Blaue Wunder zu verbreitern. Am 18. März 1935 begannen die Arbeiten. Auf beiden Seiten wurden stählerne Konsolen angeschraubt, auf denen die drei Meter breiten Gehbahnen aus Holzbohlen angelegt werden konnten. Verbreitert wurden zudem die Rampen. Da schon jahrelang kein Brückengeld mehr verlangt wurde, konnten bei dieser Gelegenheit auch die nicht mehr benötigten Zolleinnehmerhäuschen abgerissen werden. Durch die neuen Fußwege war es möglich, die Fahrbahn um über drei Meter auf 10,20 Meter zu verbreitern. In dem Zuge konnten die Straßenbahngleise zur Fahrbahnmittelleiste verlegt werden. Insgesamt wurden für die Konsolen und zur Brückenverstärkung rund 340 Tonnen Stahl eingebaut und dabei 11.000 Meter lange Schweißnähte gezogen. „Nach Abschluss aller Arbeiten ging die Brücke in den Besitz der Stadt Dresden über“, resümiert Haufe. Während der Luftangriffe auf Dresden am 13./14. Februar 1945 wurde auch die Brücke getroffen. Starke Schäden gab es jedoch nicht.

LOSCHWITZER BRÜCKENZOLL FÜR DIE HÜHNER

Mit der Gebühr wurden die Baukosten dreimal wieder eingespielt. Der Erbauer Claus Köpcke (1831-1911) ist heute weitgehend unbekannt.

Es ist mitunter das Schicksal großer Persönlichkeiten, für Unvergessliches gesorgt zu haben, dabei aber selbst immer mehr in den Hintergrund zu rücken. So geht es Claus Köpcke. Viele kennen die von ihm entworfene Loschwitzer Brücke, die deutschlandweit als eine der schönsten gilt und im Volksmund das „Blaue Wunder“ genannt wird. Der Name Köpcke ist jedoch aus dem sächsischen Geschichtsbewusstsein verschwunden. Die eigenwillige Brückenkonstruktion des heute unbekannteren Brückenbauers ziert unzählige Logos,



Postkarten, wie auch Briefmarken. Die schönste Brücke Sachsens. Eine Brücke gegen Widerstände gebaut, wie so viele Brücken. Eine Brücke, die sowohl in der Zeit des Dritten Reiches zu Kriegsende gesprengt als auch nach dem Willen der Dresdner Stadtplaner zu DDR-Zeiten abgerissen werden sollte. Mythen und apokryphe Geschichten über die Rettung dieser Brücke tauchen auch nach Jahrzehnten immer wieder aus dem Dunkel der Geschichte auf. Vielleicht ist das Beharrungsvermögen dieser Brücke, allen Widrigkeiten zum Trotz, Grund dafür, dass die Dresdner diese Brücke so lieben!

Köpcke macht in Sachsen schnell Karriere

Der Mann, der die Idee zur ungewöhnlichen Gestaltung dieser Brücke hatte, ist heute nur noch durch eine Straße, die nach ihm benannt wurde, präsent. Claus Köpcke wurde am 28. Oktober 1831 im niedersächsischen Borstel geboren. Nach seiner Gymnasialzeit studiert er am Polytechnikum in Hannover. Anschließend ist er in Hamburg an der Elbe tätig, wo er sich mit Hafens- und Speicherbauten beschäftigt. Sein zweites Staatsexamen besteht er ebenfalls glänzend wie das erste. Nach einem Intermezzo als Mitarbeiter der Hannoverschen Staatsbahnen geht er nach Berlin. Er wird Regierungsrat im Technischen Büro des Preußischen Handelsministeriums. Diese Tätigkeit muss ihm wenig behagt haben, denn er verändert sich beruflich schnell. Seine Bewerbung als Professor für Wasser-, Straßen- und Eisenbahnbau ist erfolgreich. Mit nur

Die Grabstätte von Claus Köpcke. Er fand seine letzte Ruhe auf dem Tolkewitzer Johannisfriedhof.

37 Jahren ist er damit auf der Karriereleiter schon weit oben angekommen. 1872 wird er in Dresden Geheimer Finanzrat im Sächsischen Finanzministerium und damit vor allem zuständig für das Eisenbahn- und Brückenwesen im Königreich Sachsen. In diesem Amt war Köpcke somit Mitarbeiter der Behörde, die für Ausschreibung und Bau der neuen Brücke zuständig war. Eine pikante Konstellation. Dass sich im Dresdner Osten längst die Frage nach einer Brücke gestellt hatte, war allen klar. Die Gründerjahre brachten auch nach Dresden einen erheblichen Zustrom von Menschen, die städtische Industrie boomte. Für die rechtselblich wohnenden Menschen war die andere Elbseite mit ihren vielen neuen Arbeitsplätzen nur durch weit entfernte Brücken oder durch die von Wind und Wetter abhängige Elbfähre erreichbar.

Dresdner feiern Neubau mit Brückenhymne

Am 1. April 1891 wurde der erste Spatenstich gesetzt. Bis zu 2.000 Arbeitskräfte kamen auf der Baustelle zum Einsatz. Als die Brücke am 11. Juli 1893 fertig war, musste sie die obligate Belastungsprobe aushalten. Auf der Brücke befanden sich gleichzeitig drei Dampfwalzen, drei Straßenwalzen, drei mit Steinen und Schiffsankern beladene Straßenbahnwagen, drei gefüllte Wassersprengwagen, ein voll besetzter Pferdebahnwagen, drei Kutschen, ein schwerer Materialwagen, eine Kompanie des Dresdner Jägerbataillons und 150 Passanten. Die Brücke hielt und wurde vier Tage später als „König-Albert-Brücke“ der Öffentlichkeit übergeben. Die Dresdner feierten ihre neue Brücke, und es wurde eine schwülstige Brückenhymne aufgeführt. Die Kritiker des Brückenbaus, auch

damals gab es schon Heimatschützer, verstummten allmählich.

Baukosten durch Brückenzoll dreimal eingespielt

Die Brücke brachte nur Vorteile. Und sie war schön, so wie sie gegen die Elbhänge stand. Allerdings mussten die Baukosten der Brücke wieder refinanziert werden. Kostenlos war das Überqueren also nicht. Pro Person waren zwei Pfennig zu bezahlen. Da die Loschwitzer die Brücke nutzten, um ihre landwirtschaftlichen Produkte in die Stadt zu bringen, griff man auch hier zu. Für Gänse und Hühner waren auch je zwei Pfennig zu berappen. Für Gespanne und Kraftfahrzeuge waren bis zu 20 Pfennig fällig. Dieses Mautsystem wurde endgültig erst 1924 eingestellt. Bis zu diesem Jahr wurden die Baukosten von 2,2 Millionen Reichsmark durch den Brückenzoll dreimal eingespielt.

Blaues Wunder war schon immer blau

Bis heute ist der Name „Blaues Wunder“ umstritten. Hartnäckig hält sich die Geschichte von grünem Anstrich, aus dem sich mit der Zeit die Gelbanteile verabschiedet hätten. Grün minus Gelb ergibt Blau. Nichts dergleichen. Die Brücke war von vornherein blau. Der Farbanstrich – unzweideutig in der Rechnung als hellblau ausgewiesen – kostete 57.000 Reichsmark. Nie konnte aber geklärt werden, wer für die merkwürdige Farbwahl verantwortlich war. Der größte Mythos des Blaues Wunders sind aber die Rettungen beim letztlich vergeblichen Versuch, die Brücke zu zerstören. Unstrittig ist, dass die letzten SS-Kohorten versucht haben, das Blaue Wunder zu sprengen. Es war die



Diese Gedenktafel erinnert an die Männer, die das Blaue Wunder im Mai 1945 vor der Sprengung gerettet haben sollen.

letzte funktionierende Brücke in Dresden. Durch ihre Zerstörung sollte den anrückenden Russen der Einmarsch nach Dresden erschwert werden. Die Sprengladungen waren schon angebracht, das schlichen sich der Telegrafenerbeiter Paul Zickler und der Klempnermeister Erich Stöckel in die Brücke und zerstörten den Zündmechanismus bzw. durchschnitten die Kabel. Beide wussten nichts voneinander und beanspruchten in späteren Zeiten den Ruhm jeweils für sich allein. Es war eine in Dresden bekannte entwürdigende Rivalität. Erst nach ihrem Tode 1964 hat man die Namen der beiden verdienstvollen Streithähne auf eine Gedenktafel geprägt und an der Brücke angebracht.

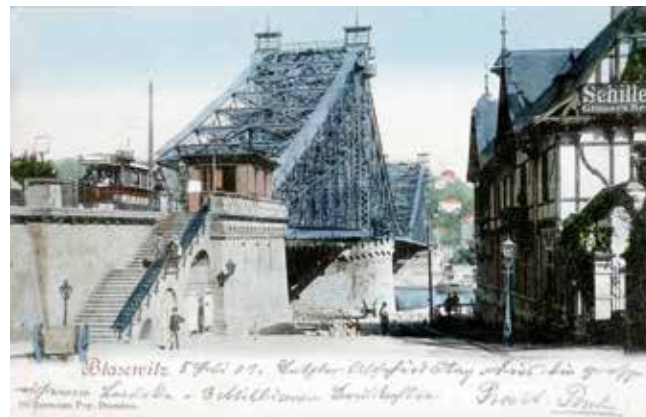
Noch später meldeten sich „Retter“

Fortan meldeten und melden sich bis ins neue Jahrtausend weitere Retter der Brücke. Der Roch-

witzer Max Mühle reklamierte die Rettung für sich allein. Als Zickler und Stöckel gekommen seien, hätte er – Mühle – die Kabel längst zerschnitten. Nie konnte dafür ein Beweis erbracht werden. Dies hat aber Mühles Angehörige nicht daran gehindert, auf seinem Grabstein die Worte „Retter des Blauen Wunders“ anzubringen. Untersuchungen des amerikanischen FBI weisen neuerdings darauf hin, dass es überhaupt nicht Absicht der SS gewesen sein soll, die Brücke zu sprengen. Der damalige Hauptmann Wirth habe sich geweigert, die Sprengladungen anzubringen. Dagegen spricht, dass man bei Wartungsmaßnahmen im Jahre 1952 noch versteckte Sprengladungen gefunden hatte. Seit Ende des Jahres 2004 reiht sich der Allgäuer Johannes Witzig ein, der die Rettung der Brücke für sich allein einfordert. blieb das Blaue Wunder durch wen auch immer

von der Zerstörung des Zweiten Weltkrieges verschont, so planten die Dresdner Stadtväter den Bau einer neuen Brücke und den Abriss des Blauen Wunders. Diese 1967 formulierten Ziele blieben aber auf dem Papier. Mehr als Zeichnungen sind davon nicht mehr erhalten. Der Dresdner Rat legte dieses Projekt wohl schnell wieder zu den Akten. Der Abriss der Dresdner Kultbrücke wäre in Dresden und darüber hinaus nicht vermittelbar gewesen.

Claus Köpcke, dem diese Brücke zu verdanken ist, starb am 21. November 1911 in Dresden. Als er seine letzte Ruhestätte auf dem Tolkewitzer Friedhof fand, war er in Dresden eine Berühmtheit geworden. Ihm stand die Anrede „Exzellenz“ zu, die er aber nie einforderte. Ob er als Erbauer des „Blauen Wunders“ vom Brückenzoll befreit war, den ansonsten Menschen, Gänse und Hühner zu entrichten hatten, ist nicht überliefert.



Das Blaue Wunder auf einer Postkarte um 1900. Damals stand noch das Einnehmerhäuschen für den Brückenzoll.