Nachricht

von

der vormaligen

und der

neu erbaueten

Elbbrücke

bey Wittenberg

nebst

einigen Beylagen

mitgetheilet

von

Johann Daniel Titius

der Physik Prof. zu Wittenberg, der philosoph. Facultät Senior,

des Churfürstl. Convictorii Inspector.

mit drey Kupfertafeln.

Leipzig

bey Georg Emanuel Beer. 1788.

Vorerinnerung.

In diesem Vorberichte habe ich für den Leser nicht mehr viel zu berühren; und was mir etwa noch übrig ist, betrifft mehr den Dank, welchen ich einigen Gönnern und Freunden für ihre gütige Beyträge schuldig bin, als die Uebersicht vom Inhalte dieser wenigen Bogen. Unter die erstern muß ich vorzüglich den Herrn Hauptmann von Ampach, den Herrn Kreisamtmann Dietrich, und den Herrn Bürgermeister D. Bauer, rechnen, welche mir aus den alten Nachrichten und Urkunden, sowohl bey der hiesigen Geleits-Einnahme und dem Kreisamte, als auch zu Rathhause, dasjenige gefälligst mitgetheilet haben, was sich davon, zu meiner Absicht gehörig, hat auffinden lassen. Die Zeichnung vom Profil der Brückenjoche, auf der ersten Kupfertafel, und die vom Plane der Brückengegend, auf der dritten, ist vom Herrn Hofconducteur Glasewald, und er hat mit mir dafür gehalten, es sey genug, wenn zur Erläuterung des Vortrages, nur ein paar Fache und Pfeiler vorgestellet würden; weil aus diesen die übrigen, nebst der ganzen Einrichtung und Construction der Brücke, können beurtheilet werden. Der Herr Hofmaschinenmeister, Reuß, hat zur neuen dritten Auflage seiner Zimmermannskunst, vollständige Risse von der Flöhner, Weißenfelser, Meißner, und neuen Wittenberger Brücke, nebst Constructionsmäßiger Beschreibung hingegeben, woselbst sich Liebhaber, die, des Bauwesens halber, hiervon näher wollen unterrichtet seyn, Raths erhohlen werden. Ich für meinen Theil habe hier so viel davon geliefert, als mir, den Geschichtskenner, und zugleich den Kunstverständigen zu unterrichten, nöthig geschienen hat; und ich werde mit dem Beyfalle zufrieden seyn, daß ein so wichtiges öffentliches Monument der fürstlichen Huld unsers al-

ler-

lertheuersten Landesherrn, durch meine geringe Arbeit, bey den Nachkommen dürfte in stätem Andenken erhalten werden. Uebrigens ist, zur Anbringung des Elbhöhenmessers an einen der Wasserpfeiler, bereits höchster Befehl ertheilet. Ich habe im verwichenen September, bey sehr niedriger und wenig veränderlicher Elbhöhe, den Standpunct für die Null am Elbhöhenmesser zu Barby, nach dasiger Observation, hier angezeichnet, und es läßt sich daher unser Höhenmesser sowohl nach dem Dresdner, als nach dem Barbyschen Maaße, übereinstimmend einrichten.

---

1) S. 12. Ist aus dem Glasey angebracht, Herzog Albrecht habe die Torgauer Brücke A. 1491 gebauet. Aber meine alte geschriebene Torgauische Chronik saget, diese, von den Schweden A. 1637 den 18ten Junii weggebrannte Brücke, habe Churfürst Friedrich der III. benebst seinem Herrn Bruder, Herzog Johann erbauet, auch die 3 steinernen Pfeiler aus dem Grunde herausführen lassen A. 1493. 1494, in welchem letzten Jahre sie, Mondtags nach Margarethe, mit großer Procession, eingeweihet worden. Es sey auch vor dieser Zeit schon daselbst eine Brücke gewesen, die von Churfürst Friedrich dem streitbaren, der A. 1428 gestorben, aufgeführet, aber durch die Eisfahrten und großen Wasser zerbrochen und zerstöhret worden. Eine Bestätigung davon, daß S. 8. 9. allhier schon um 1455 ebenfalls eine leichte Brücke gestanden habe.

2) S. 14. Note Z. 8. propugnali, lies propugnaculi.

3) S. 21. Es scheint mir nunmehr, auf weiteres Nachsuchen, daß der D. Andreas Schato, an den Taubmann sein Epigramm gerichtet hat, der hiesige Prof. Phys. und nachher Med. selbst gewesen sey, der noch beym Jubiläo 1602 eine Orat. secularem gehalten, und etliche Jahre nachher gestorben ist.

4) S. 75. Die Angabe von der Anzahl, und Schätzung des ersetzten Holzes, beruhet zur Zeit auf einer hiesigen Angabe, deren Richtigkeit ich nicht ganz ausgemachet halte; und davon ich entweder völlige Gewißheit, oder Abänderung, erwarte.

5) In den Beylagen, besonders den Abschriften der alten Documente, vermuthe ich etliche Schreibfehler. Z. B. S. 81. Beyl. Num. I. Lin. 19. gutlichin, soll vielleicht heißen utzlichin. S. 82. Beyl. II. Lin. 9. ußgewonnen; ist unstreitig uffgenomen. Ich mochte nichts ändern.

6) Auf dem Prospecte der Brücke, III. Kupfertafel, scheint es, als ließen sich 12 freye Pfeiler zwischen der Brust an der diesseitigen und jenseitigen Brückenauffahrt, erblicken. Die diesseitige Brustmauer sollte nicht durch dazwischen fallendes Licht das Ansehen eines eigenen Pfeilers bekommen. Denn die Brücke hat in allem nur 11 freye Pfeiler.

Die

Die große Veranstaltung, welche Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit, unser gütigster Landesherr, unter so vielen dem Lande bisher bewiesenen Wohlthaten, zur Aufnahme hiesiger Stadt, und des ganzen Gewerbes, in Erbauung einer Elbbrücke allhier, vor etwa drey Jahren, in höchsten Gnaden auszuführen Befehl ertheilten, veranlassete mich schon damals, als dieses herrliche Werk seinen Anfang nahm, eine kurze Nachricht davon, zu seiner Zeit, mitzutheilen, *) und dadurch das Andenken einer Unternehmung zu erhalten, welche sich unter der Reihe großer Thaten unsers unsterblichen **Friedrich Augusts**, bey der spätesten Nachwelt, mit Recht auszeichnen wird. Ich wurde hierzu um so viel mehr veranlasset, theils weil ich fand, daß solches Pflicht für einen Chursächsischen Unterthan, und Einwohner hiesigen Orts seyn, und nicht ohne gnädiges Wohlgefallen der hohen Obern geschehen dürfte; theils weil ich die Beyspiele vor mir hatte, wie bald die Geschichtsumstände einer großen und

*) S. Wittenbergsches Wochenblatt A. 1784. St. 37. p. 259.

öffentlichen Thatsache in die Dunkelheit verfallen, wenn sie nicht sogleich neu gesammelt, und angezeiget werden. Dies war unter andern der Fall mit der vormals, bey unserm Wittenberg gestandenen, alten Elbbrücke. Bey Erzählung von Anlage und Erbauung der neuen, ward ich natürlicher Weise auf die vormalige Beschaffenheit dieser alten abgebrannten Brücke geführet; und es schien mir sowohl der Wichtigkeit dieses zerstörten großen Gebäudes, als dem vermuthlichen Wunsche der Leser anständig zu seyn, alles aufzusuchen, was sich von der gedachten vorigen Brücke irgend noch aus guten Quellen auffinden ließe. Allein hier gerieth ich in nicht geringe Verlegenheit. Einmal ist überhaupt von unserm Wittenberg, bey der ziemlichen Anzahl so vieler Schriftsteller, die etwas von dem Orte gedacht haben, im Ganzen immer wenig gesaget worden; zweytens hat man die bürgerlichen Anstalten und Verbesserungen, welche die glorreichen Sächß. Churfürsten vormals allhier angeleget haben, wohin auch die Elbbrücke gehöret, am allerwenigsten, und nur ganz obenhin berühret. Es scheint, als wenn unsere Vorfahren keine andere Nachrichten, als nur von Kriegen, von allgemeinen Landübeln, von Veränderungen mit ganzen Reichen und Ländern, oder andern wichtigen außerordentlichen Vorfällen in der Kirche und dem gelehrten Wesen, einer Aufzeichnung würdig geachtet haben. Die Schicksale einzelner, wenn gleich öffentlicher und großer Gegenstände, beschrieben zu finden, das kostet viel Mühe, und wenn man sie noch irgendwo antrifft, so ist es in den sogenannten Chroniken, die von einem und dem andern Orte sind zusammengetragen worden. Aber von unserm Wittenberg fehlet so sehr alle Geschichte, daß auch nicht einmal Jemand eine Chronike des Orts schriftlich hinterlassen hat. Es ist diese Klage von vielen geführet worden, unter andern neuerlich vom Herrn Zeibich [b]), der ausdrücklich gesteht, daß von dieser Stadt beynahe gar nichts in den Geschichtbüchern hinterlassen sey. Und eben diesen Vorwurf hat ein anderer vorzüglicher Schriftsteller einiger historischer Sachen von Wittenberg, der

b) Christian Friedrich Zeibich vom Alter der Stadt Wittenberg. Wittenberg, 1746. §. 3.

der vormalige Rath, und Prof. Graecar. Liter. Herr **Georg Wilhelm Kirchmaier**, den Einheimischen nicht ohne Beschämung vorgerücket. Die Menschen sind so geartet, schreibt er, daß sie lieber in den entferntesten Gegenden bekannt, zu Hause, in ihrem Vaterlande, hergegen nur Gäste und Fremdlinge seyn wollen. Davon sind die Begebenheiten in den Sächsischen Landen, und vornehmlich diese berühmte Stadt Wittenberg, ein Beyspiel. Denn es ist in der That befremdend und schändlich, da von den unerheblichsten Städten weitläuftige Beschreibungen und Jahrbücher heraus sind, daß diese unsere Chursächsische Stadt, die ehemalige Churfl. Residenz, auch gar kein vollständiges historisches Denkmal aufzuweisen hat. Dieses hat ihn denn bewogen, von einigen natürlichen und bürgerlichen Gegenständen hiesiges Orts nützliche Nachrichten zu sammlen, die im Grunde nur die Befestigung, einige öffentliche Gebäude, sodann die natürliche Beschaffenheit unserer Gegend angehen; aber von der Nahrungsart der Einwohner, und deren Beförderungsmitteln, nichts in sich halten. Die unten *) aus ihm angeführte Stelle giebt hiervon das nöthige Licht.

*) Miserum genus hominum vti maximis laborat vitiis, ita hoc non minimo, vt aliena — anxie curet, sua — negligat secure atque contemnat. In disiunctissimas saepe terras — abeunt, ibique commorantur, domi vero, et in natali solo, tanquam hospites, peregrinantur, patriae non secus, ac alterius orbis ignarissimi. Exemplo sit Witteberga, cuius nomen, originemque, aedem omnium diuorum, et alia, memoratu digna, de antiquis Saxoniae huius, cuius primaria vrbs illa est, gentibus, earumque demigrationibus, et aliis rerum vicissitudinibus, si Petrum Albinum — excipias, nemo historicus diligenter satis inquisiuit. Mirumque pudendumque, cum de oppidis ignobilioribus operosi extent commentarii et annales, de Witteberga, quae Saxoniae superioris, qua Albi alluitur, orientem versus, ac κυρίως dictae, caput, Principum ELL. olim sedes, sacrorum aeque, ac Musarum, emendationum officina est, atque domicilium, et, vel solo Lutheri ac Melanthonis nomine — in vniuerso, qua Christi sacra coluntur, orbe, sicut communis eius magistra, exsplendescit, nullum extare literarum monumentum. — Idcirco animum in-

In solchem Mangel erfoderlicher Quellen des Alterthums befand ich mich, als ich von der Geschichte unsrer vormaligen Elbbrücken zu schreiben anfieng; ich hoffe daher, die Leser werden hierin auch mit dem Wahrscheinlichen zufrieden seyn, wenn ich es nicht habe weiter bringen können. Was ich hergegen aus den ältern Acten in den Gerichtsstäten, noch mehr aber aus den Archiven der Natur selbst, gezogen habe, das werden sie als völlig wahr und richtig annehmen, und dasjenige, welches ich hierzu aus Büchern genommen habe, und an sich überaus wenig ist, wollen wir für keine andere, als dieser Schriftsteller Glaubwürdigkeit, halten. Da ich selbst auf die Kenntniß der Geschichte, vornehmlich der Sächsischen, gern Verzicht leiste, so sehr mich auch die Geschichtskunde meines Vaterlandes, Polens und Preußens, in meiner Jugend beschäfftiget hat: so haben sich einige meiner Gönner und Freunde Mühe gegeben, in den alten Geschichtbüchern Sachsens, und zwar in den Lebensbeschreibungen der alten Sächsischen Churfürsten, wohin insbesondere Friedrich der Weise gehöret, einige Spuren vom ehemaligen hiesigen Brückenwesen, aber ganz vergeblich, aufzufin-

induxi, de patria, charitates complexa omnes, memoriae aliquid prodere, idque ex tabulis, et codicibus, acerrimo, quanto quidem fieri potuit, studio conquisitis, excussisque, erutum, et elaboratum ita, vt, propter subsidiorum penuriam, nihil addi posse videretur. Si complures euolueris Saxonicos historiarum scriptores, de vrbe nostra ne verbum quidem faciunt. — Et quamuis non vbique acu rem tetigisse — viderer, id tamen conantem Liuii vox consolatur, in antiquis, quae similia veri sunt, pro veris accipienda esse. Quodsi, id speciminis historiae Wittebergensis legenti haud displicuisse, intellexero, quae nunc capitulatim dixi, fusius aliquando persequar, et, vti de Witteberga munienda, bene multis ante annis, duabus disputationibus — exposui, ita, explicatis illius rationibus, physicam tractationem, de aere, aquis, terra, sigillatim, plantis, herbis, fructibus, ceteris, ingrediar iuxta, atque concludam. Georg. Guil. Kirchmaier *in disquis. hist. de oris et vultus habitu heroico*, Witteb. 1750. ibique in disp. histor. *de Witteberga Saxonum*, p. 94. 95.

zufinden. Unter diesen muß ich meinen alten Freund und Collegen, Herrn Prof. **Freyberg** allhier, dankbarlich rühmen, der sich äußerst hat angelegen seyn lassen, sehr viele hieher gehörige Schriften, davon ich die vornehmsten anführen werde, nachzuschlagen, ohne ein mehreres, als die Folge ergeben wird, herauszubringen. Und da überdies der große Sächsische Geschichtskenner, der Herr geheime Kriegsrath **von Ponickau**, in Dresden, nach Seiner gegen mich von jeher gehegten gnädigen Gesinnung, auf mein Ersuchen, die Geschichtsquellen, in Absicht auf eine umständlichere Nachricht von unsrer alten Brücke, außer dem hier Gesammelten, ganz leer und trocken gefunden: so habe ich endlich die Hoffnung aufgegeben, mehr Umstände davon aus alten Berichten zu erlangen.

In der gegenwärtigen Schrift werde ich zwo Abtheilungen halten, und in ersterer von der alten hiesigen Elbbrücke, alsdenn von der itzt neu erbaueten, reden. Beym ersten Gegenstande kommen verschiedene Nebenumstände vor, die ich berühren muß. Es sind, außer der letztern, im dreyßigjährigen Kriege abgebrannten, Brücke, hier mehrmals welche, wenigstens Schiffbrücken, angeleget worden, und dieser werde ich am gehörigen Orte Erwähnung thun, und muß also die Zeiten und die Erbauer, auch ihre Beschaffenheit angeben, so viel sich irgend davon Nachricht findet. Es scheint, daß bey den Churfürsten aus dem Askanischen Hause, hier zu Wittenberg keine Brücke über die Elbe, sondern blos eine Fähre gewesen, weil in einer alten Urkunde vom Churfürst Wenzeslaus, A. 1380, der Stadt Wittenberg und ihren Einwohnern, aus besonderer gnädiger Zuneigung, ein sehr geringes Fährgeld angesetzet, auch zugleich die Oerter der Ueberfarth bestimmt worden, nach welchen das Fährgeld eingerichtet seyn soll, wie das Document hinten unter den Beylagen Num. 1. ausweist. Gleichergestalt wird in des Markgrafen zu Brandenburg Schiedsbriefe vom Jahre 1421, und noch in Churfürst Friedrichs des I. Confirmation der Stadtprivilegien, vom Jahre 1424 nur blos der Elbfähre gedacht. Indem aber, wie ich gleich melden werde, schon im Jahre 1455 eine Brücke bey Wittenberg

über

über die Elbe gestanden haben muß, so gewinnt es das Ansehen, daß die Erbauung derselben von den erstern Churfürsten aus dem Hause Sachsen, und wahrscheinlich von Friedrich dem Sanftmüthigen, nach dem Jahre 1428, angeleget seyn mag. Denn Friedrich der Streitbare, Markgraf zu Meißen, der nach Erlöschung des Askanischen Stammes A. 1422 die Chur Sachsen bekam, lebte nachher nur kurze Zeit, und starb A. 1428; da hergegen sein Sohn, Churfürst Friedrich der II. mit dem Zunamen der Sanftmüthige, von diesem Jahre an, bis 1456 regieret, und viel gute Anstalten im Lande getroffen hat. Anfänglich glaubte ich, nach den Anzeigen der Schriftsteller, es sey die letzte Brücke, von der wir noch die Ueberbleibsel im Elbflußbette, und im Boden der aufgeschwemmten Anhegerung, vor uns haben, die erste und einzige gewesen, welche über den Strom, neben unserer Stadt, von Friedrich dem Weisen sey erbauet worden. Aber eine alte Urkunde, die ich in den Beylagen Num. 2 anbringe, läßt gar keinen Zweifel übrig, es habe bereits vor dieses Churfürsten Zeit eine allhier gestanden. Nämlich Friedrich der II. oder der Sanftmüthige, nahm bey den häufigen Kriegsunruhen, worin ihn meist sein Bruder verwickelte, von hiesiger Gemeine, dem Rathe und der Bürgerschaft, eine Summe von Siebenhundert und zwey und dreyßig Rheinischer Gülden zum Darlehn auf, welche Summe die Gemeinde, so viel der angezogene Brief dieses Churfürsten giebt, selbst mochte erborget haben, weil sie davon jährlich vier und funfzig Rheinische Gülden, ein hohes Interesse von 7 p. C. und mehr, zu geben hatte. Zur Vergütung dieser Zinsen, die eigentlich der Churfürst hätte bezahlen sollen, erlies er dem Rathe und der Commun den Brückenzoll, und verstattete ihnen, daß sie für ihre Personen und Habe, frey über die Elbe gehen, reiten, fahren, und Gewerbe treiben konnten, ohne diesfalls an den Churfürstl. Amtmann zu Wittenberg, der vermuthlich damals die Brückeneinnahme hatte, von Datum des Briefes an, das geringste zu bezahlen. Der Churfürst saget auch in dem Briefe, wenn er, oder seine Erben, die Hauptsumme wieder bezahlen würden, so sollte dabey weder Ihm, noch seinen Erben, solcher bisher von der Commun bezahlte Zins

aufge-

aufgelassen, oder zugerechnet werden, und die Einwohner sollten alsdenn den Brückenzoll von den Personen und Gespanne wiederum angehen lassen, und an den Amtmann, wie sie vor dieser Verschreibung gethan hätten, bezahlen; dagegen sie auch solchergestalt von Reichung des gedachten jährlichen Zinses der vier und funfzig Rheinischer Gülden ledig und los seyn würden. Aus diesem Grunde muß man wohl annehmen, daß unter diesem Churfürsten bereits der Elbstrom mit einer Brückenüberfarth sey versehen gewesen. Dieweil sie aber etwa dreyßig Jahre hernach nicht mehr bestanden hat, so ist kein Zweifel, das Gebäude müsse, nach Beschaffenheit der damaligen Zeiten, nur sehr leicht, und von dem einfachsten Pfahlwerke, ohne genugsam verbundene Pfeiler, seyn errichtet worden. Denn in verschiedenen Ländern, wo man des Holzes genug hat, und der Festigkeit im Brückenbaue noch nicht gewohnet ist, werden solche Brücken, nach Art der alten, sehr geschwind, ohne große Kosten, aber auch ohne Dauer, erbauet, daß sie bey starken Eisfahrten oft jährlich vom Eise und hohen Wasser weggerissen, [d]) oder großentheils zerrüttet werden, wie solche Beyspiele die polnischen Gegenden noch heute aufzuweisen haben. Unstreitig hat hier ähnlichermaßen eine leicht gebauete, unhaltbare Brücke gestanden, die von Wasser und Eise ist weggenommen worden; da in den Jahren 1463 bis 1481 manche große Wasserfluthen, die auch unsere Elbe dürften mit betroffen haben, angeführet werden. [e]) Denn als Friedrich der III. oder der Weise, im Jahre 1486 zur Chur gelanget war, hat er gleich nach Antritt der Regierung Anstalt gemachet, hier eine Brücke zu erbauen, und diese hat, wie die Beschreibung davon zeigen wird, schon mehr Festigkeit und Dauer gehabt. Es ist diejenige Brücke, welche näher an unsere Zeiten

d) Die Fehler solcher elenden und plumpen Holzbrücken über breite, sandige Flüsse, dergleichen Polen, Liefland ꝛc. haben, beschreibt aus langer Erfahrung, Hr Franz Christoph Jetze, in s. Theorie oder Grundlehre, auf welche sich der Bau hölzerner Brücken, über breite, sandige und Eis führende Flüsse gründet. Thorn, 1760.

e) C. G. Poetzschens chronol. Gesch. der großen Wasserfl. des Elbstromes. p. 34 ff.

ten kömmt, von der wir noch die Trümmern übrig sehen, und die vor 150 Jahren im Schwedenkriege zum Theil, nachher aber von der Gewalt des Stromes, gänzlich ist zerstöhret worden. Von dieser will ich nun etwas ausführlich reden.

Daß diese letzte Brücke wirklich Friedrich III. erbauet, und daß er folglich bey seinem Regierungsantritte keine müsse gefunden haben, das sagen die Schriftsteller mit ein paar Worten, aber auch weiter nichts davon. Man sollte denken, diejenigen, welche das Leben dieses unsterblichen Churfürsten mit Vorsatze, und alleinig, beschrieben haben, wie **D. Valentin Ernst Löscher** [f]), **Conrad Samuel Schurzfleisch** [g]), **Johann Rosinus** [h]) würden, außer seinen großen Verdiensten um Religion und Gelehrsamkeit, auch seiner vielen rühmlichen Ausführungen, zur allgemeinen Landesaufnahme, Erwähnung gethan haben. Allein der letzte Umstand scheint gar nicht ihre Absicht gewesen zu seyn. Auch in **Johann Hausens** Sammlung, vom Leben dieses Herrn [i]) ist nichts hierüber anzutreffen. Selbst Luther und Melanthon, deren jener die Leichenpredigt, dieser die solenne Oration auf Friedrich den III. gehalten haben, verdienen ihres Stillschweigens von dieser seiner Landesanstalt, alle Nachsicht, unerachtet ihnen selbige fast gleichzeitig und völlig bekannt gewesen; weil sie von seinem erlangten Ruhme, durch Anlegung der Universität, und Theilnahme an dem großen Geschäffte der Glaubensreinigung, genug zu reden hatten. **Balthasar Menz**, der auch noch etwas an die Zeiten dieses alten Churfürsten gränzte, meldet doch mit wenigem, in seiner historischen Erzählung von den

f) Disp. *Fridericus Sapiens Elector.* Witteb. A. 1697.

g) *Fridericus III. Sapiens, Sax. Elector publice propositus.* Witteb. 1674.

h) Vitae *Friderici III. Sapientis, Ioann. Frider. Magnan.* cet. Ienae 1602.

i) *Gloriosa Electorum Ducum Sax. Busta*, Dresd. 1728. Hierin stehen Melanthons Orat. und zwey Leichenpredigten auf Friedrich den Weisen, welche aber unseres Gegenstandes nicht gedenken.

den VII. Sächß. Churfürsten [k]), daß Friedrich der Weise eine Brücke über die Elbe angeleget habe. Und in seiner Sammlung von Epitaphien [l]) saget er zwar, die Elbe sey mit einer Brücke überleget, aber er giebt uns auch zugleich die Entfernung von 800 Schritten an, welche damals die Elbe von der Stadt gehabt. Wenn man diese angegebene Distanz, von der Wallmauer aus der Gegend des Fridericiani, bis nach dem vormaligen Brückenstande rechnet, so wird man inne, daß damals an diesem Orte die Elbe näher zur Stadt gegangen sey. In eben dieser Menzischen Sammlung sieht man auch einen alten Holzschnitt von der Stadt und Brücke, welchen ich hernach in Betrachtung ziehen werde. Noch finden sich in **Andreas Sennerts** Wittenbergschen Athen, und Inscriptionen, drey Stellen, die hieher gehören, [m]) in deren jeglicher angezeiget wird, daß unser Friedrich der III. die Elbe mit einer hölzernen Brücke überbauet habe, und in der dritten Stelle [n]) benennt Sennert auch das Jahr, nämlich 1490, worin selbige sollte angeleget seyn. Dieweil aber steht, er habe nach und nach Brücke, Schloß und Schloßkirche gebauet, und es zuverläßig ist, daß er A. 1490 die Schloßkirche zu bauen angefangen, und 1499 geendiget hat,

 nach-

k) *Histor. narrat. de VII. Elector. Saxon.* Witteb. 1611. Die hieher gehörige Stelle kömmt p. 10 von Friedrich dem III. vor. Ripas etiam Albis ligneo ponte coniunxit.

l) *Syntagma Epitaph.* Magd. 1604. p. 2. Oppidum Witteberga, qua parte longissimum est, octingentorum circiter passuum a muris intermisso spatio, Albis praeterfluit, sublicio ponte constratus.

m) *Athenae Witteberg. et Inscript.* Witt. 1678. p. 14. Fridericus III. Sapiens cognomento, Dux et Elector Saxoniae, qui et Albim quidem ponte constrauit sublicio, quo caret hodie, (nämlich A. 1678), et arcem templumque summum, itemque coenobium fratrum S. Augstini ad Elystri portam de nouo exstruxit. Und pag. 31. Ornauit vrbem Wittebergam Dux Saxoniae Elector Fridericus III, qui vixit regnante Imperatore Maximiliano. Condidit arcem et templum arci vicinum, ripas Albis ligneo ponte iunxit.

n) A. 1490 Fridericus III. cognomine Sapiens, Ernesti Filius, Friderici II. nepos,

nachher an die Schloßerbauung gegangen, und diese A. 1518 zu Stande gebracht hat: so scheint es, der Brückenbau sey mit dem Jahre 1490 geendiget, und vermuthlich im Jahre 1487 angefangen worden. Aus M. **Hermann Beckers** Leben dieses Churfürst Friedrichs [o]) sehen wir, wie nothwendig, und gleichsam zur ersten Sorge, er den Brückenbau gehalten habe, daß er sogar seine fürstliche Anverwandten, als er sie in Torgau, welches ihnen damals gehörte, besuchte, ihnen wegen des dortigen Brückenbaues den heilsamen Rath gegeben, eine steinerne Brücke zu bauen; denn unsers Friedrichs Vaterbruder, Albrecht der Beherzte, hat die Torgauer Brücke angeleget, und sie ist von ihm 1491 zu Stande gebracht worden. [p]) Gleichwie nun in den ganz ältern Büchern, davon ich manche lateinische Schriften und Disputationen, als **Kerns** und anderer, vorbey lasse, wenig Nachricht von unserer alten Brücke zu finden ist, so beobachten auch die nächst alten, welche gewiß noch mehr Kenntniß, als wir, davon haben sollten, immer hierüber viel Stillschweigen. Zu bewundern aber ist es, daß der alte Dichter, und hiesige Professor, **Friedrich Taubmann**, uns in seinem Jubelgedichte, bey der hundertjährigen Stiftungsfeyer unserer Universität A. 1602, so kurz er auch darin der Brücke gedenket, doch mit zween Perioden mehr von der Brücke anführet, als alle übrige Schriftsteller: ein Beweis, wie gern Dichter sich in Beschreibung und Umstände bey Sachen einlassen, so fern sie nur irgend Gelegenheit da-

zu

nepos, Friderici I. pronepos, Dux Elector Saxoniae successiue et Albim ponte sternit sublicio, ciuitatem reparat, et exornat, et Arcem Templumque eidem contiguum Cathedrale omniumque Sanctorum redintegrat, vel potius de nouo exstruit plane idem, vt hodie adhuc extant.

o) Diss *de Friderico III. Sapiente Saxoniae Electore et Academiae Vitembergensis fundatore.* Witteb. 1702. §. V. Torgauiam cum veniret Fridericus Elector, et ibidem videret pontem sublicium, publice Principes finitimos magna cum humanitate inuitabat, vt lapideus pons exstrueretur. Eius quoque mandato et vigilantia *pons sublicius Vitembergensis est factus super Albim.*

p) Glaseys Kern der Sächß. Geschichte, p. 1242.

zu haben. q) Ich setze die Stelle ganz her; denn wir sehen daraus, daß die Brücke von eichenem Holze sey erbauet worden, und so zeigen es noch heut die Pfähle an, welche aus dem Elbgrunde nach und nach sind herausgezogen worden. Sie sind alle eichen, wie ich es in der fernern Nachricht bemerken werde. Ferner saget Taubmann, die Brücke habe eilf Joche gehabt; das giebt uns kein alter Riß, keine Beschreibung, nur dem einzigen Dichter sind die eilf Joche merkwürdig, und das stimmt mit den Trümmern überein, die man davon gefunden hat. Und mit den Worten, worin er die Studierenden so häufig über die Brücke gehen läßt, scheint er mir auf die damalige Einrichtung zu zielen, nach welcher, wegen Mangel der Wohnungen in der Stadt, viele Studenten in Pratau wohnten, auch andere aus der Stadt die jenseitigen angenehmen Waldungen häufig besuchten. Etwas vor der Jubelfeyer hat der berühmte Jurist, **Ludwig Person**, eine Rede von Wittenberg gehalten, und Friedrichs des Weisen Thaten namhaft gemachet, dabey der Brücke ebenfalls nur mit wenig Worten gedacht. r) Der vorhin erwähnte Rath **Kirchmaier** hat einige Aufsätze,

q) Frid. Tavemanni carmen saeculare, wo er von Friedrich dem Weisen schreibt:

Ille hanc exstruxit muris ingentibus arcem
Turritasque minas: ille hoc venerabile Templum,
Nunc meritis insigne suis, et honore Sacrorum.
Hoc Auctore Domus surrexit et illa, supremae
Vrbis apex, portae decus et tutamen Elystrae:
Primum Augustini post nomine clara Luteri;
Nunc vtriusque simul; quantumuis debita neutri.
Ille rudi posuit duo Formatoria pubi;
Quâque Professores sacrum sophos atque profanum
Exercere queant. „Sed et illum e robore querno
„Vndeni compage iugi super Albida pontem
„Construxit, docuitque fero sub gurgite Nymphas
„Aoniae calcata pati vestigia turbae."

S. *Acta Iubil. Acad. Witteb.* A. 1602.

r) Die Rede steht in *Actis Iubilaei Acad. Witteberg.* A. 1602, ist aber vom Person schon

sätze, die unser Wittenberg angehen, herausgegeben, aber in allen zusammengenommen, der alten Brücke nur an einem Orte, und zwar blos mit sechs Zeilen, Erwähnung gethan.[s]) Mehr von ihr wird auch bey den ganz ältern historischen Scribenten wohl nicht anzutreffen seyn. Ein neueres Buch, das ganz von Brücken handelt, machte mir Hoffnung, einige, den Bau betreffende, Umstände der alten Elbbrücke zu erlangen; ich fand in der That mehr, als bey irgend einem Vorgänger, doch immer nur historische Nachricht. Die Stelle nämlich steht in **Schramms** histor. Schauplatz der merkwürdigsten Brücken [t]), und verdienet eines völligen Auszuges, weil dabey etliche Erläuterungen zu machen sind. In der II. Abtheilung Kap. IV. unter der Aufschrift, von den ehemaligen Elbbrücken, und itzigen Fähren der Sächsischen Churstadt Wittenberg, und deren Beschaffenheit, heißt es § 1. der Brücke zu Wittenberg Erbauung, erlittener Schaden, und endlicher Ruin, Nothwendigkeit der Brücke daselbst. — „Vor „Alters

schon A. 1598 gehalten. Darin folgende Stelle von Friedrichs erbaueten Werken: Aedificia, si spectes, aedificauit — „Ripas praeterea Albis ligneo ponte iunxit, " et ciuitatem hanc incendio deformatam, turribus, muris, aggeribus, vallis, fossis, ita armauit et communiuit, vt fortissimi propugnali iam habeatur loco. Quae omnia cum veteribus aedificiis si conferre velles, nulla eorum collatio esset. —

s) Georg. Guilielmi Kirchmaieri *Dissertat. de Witteberga* in den *Epistol. ad G. C. Kirchmaierum.* Witteb. 1703. pag. 242. wo er von den herrlichen Bauanstalten Friedrichs des Weisen redet, wie selbiger die Stadt befestiget, so viele öffentliche Gebäude von Grund aus errichtet, andere hergegen hat abtragen lassen, um die Steine, besonders zu den Wallmauern, anzuwenden; setzet er hinzu: Hic est ille Fridericus Septemuir, qui sapientis elogio inter suos commendatus est. „Is in Albi pontem fecit sublicium, " ac — alia egit memoratu digna. S. auch G. Guil. Kirchmaieri *disquisit. de oris vultusque Lutheri habitu heroico.* p. 177.

t) Historischer Schauplatz, in welchem die merkwürdigsten Brücken aus allen vier Theilen der Welt, insonderheit aber die in den vollkommensten Stand versetzte Dresdner Elbbrücke vorgestellet, und beschrieben worden ꝛc. von K. Chr. Schramm, Leipz. 1735. 11 Abth. C. IV. p. 125.

„Alters hat man bey der Sächß. Churstadt Wittenberg über den Elbstrom „gegen Mittag eine Ueberfahrt, oder Fähre, gehabt, und wird aus der Ur„sache die Stadt Wittenberg von denen Sorben und Wenden Well- oder „Bellbrod, auch Bellbrad, ein weißer Ueberfurth, zum Unterschied des „über der Elbe gegen Mittag liegenden Dorfes Broda, oder Pradau ge„nennt; nach der Zeit hieß man sie Wittebrod, oder Wittekinds Ueberfurth. „Was nun besonders die daselbst angelegt gewesene Elbbrücke anlangt, so „ist gewiß, daß vor Herzog Friedrich III. Zeit dergleichen noch nicht er„bauet, sondern blos eine Fähre befindlich gewesen: (deren Gestalt man „auf einem großen gedruckten Bilde von Wittenberg zeigt). Als aber „Herzog Friedrich III. zur Regierung gekommen, hat derselbe, wie der be„kannte Poet Taubmann in seinem Panegyrico saeculari meldet, A. 1487, „oder wie einige wollen, 1490, eine hölzerne Brücke über den Elbstrom, un„weit der Stadt Wittenberg anlegen, und die Joche auf 11 Böcke, oder „Pfeiler legen lassen; wiewohl dieselbe nach der Zeit, da sie nur hölzern, „und eben nicht allzu fest verbunden gewesen, durch Ergießung des Elb„stroms, und sonderlich den 12ten März 1546 durch die starken Eisscholen, als welche zwey Joche, und also den sechsten Theil der Brücke, hin„weg gerissen, großen Schaden gelitten, und etlichemal repariret werden „müssen; bis endlich 1547 Churfürst Johann Friedrich die Brücke, vor „dem bekannten Treffen bey Mühlberg, als Karl V. mit seinen Truppen „dieselbe passiren wollte, zur Hälfte abbrechen, A. 1635, oder 37, aber der „schwedische Feldmarschall Banner ganz und gar hinweg brennen und rui„niren lassen, und also nach der Zeit, bis itzt, nie wieder eine Brücke vor, „und um Wittenberg erbauet, sondern ums Jahr 1683 eine Schiffbrücke, „welche doch auch bald wieder eingegangen, daselbst angeleget worden. „Wie aber solches zur Vermehrung des K. und Churfürstl. Interesse, als „auch der Aufnahme und Beförderung des Commerzes, höchst behülflich „sey, diese ehemals bey Wittenberg erbauete Elbbrücke (von der ein Model „im Zeughause zu Wittenberg steht), solches haben die Abgeordneten bey„der Universitäten, Leipzig und Wittenberg, in einer besondern Schrift,

„bey

„bey dem, im Jahre 1731 gehaltenen Landtage zu Dresden, unterm 17ten „Septbr. mit mehrerm vorgestellet. —“

Vorstehenden ganzen Vortrag findet man wörtlich im Zedlerschen großen Universallexicon *) eingerücket, woselbst bey der Rubrike, Brücke, noch folgender Localzusatz eingeschoben ist. — „Man sieht noch bis auf „den heutigen Tag die Ueberbleibsel der durch die Schweden im dreyßig„jährigen Kriege ruinirten Elbbrücke, immaßen man im Sommer, bey „kleinem Wasser, die abgebrannten Joche unterm Wasser noch ganz klär„lich wahrnehmen kann. Von der dabey vormals aufgeworfenen starken „Schanze, so zur Bedeckung der Brücke gedienet hat, ist auch genugsame „Anzeige vorhanden. —“ Was aber die Schrammsche Nachricht selbst betrifft, so ist alles darin, bis auf einige, mir zweifelhafte Umstände, gewiß, welche ich bey dieser Gelegenheit berichtigen kann. Aus dem Vorhergehenden, vornehmlich aus der Urkunde in der Beylage Num. 1. ist alle Vermuthung da, daß irgend ums Jahr 1455 eine leichte Brücke allhier möge gestanden haben, daß sie aber zu Friedrichs des Weisen Zeit nicht mehr vorhanden, oder brauchbar gewesen sey. Ferner finde ich nicht, daß die Wittenberger Fähre auf einem alten gedruckten Bilde vorgezeiget werde; es müßte denn bey einem alten Holzschnitte von der Stadt seyn, dergleichen mir nicht vorgekommen ist. Eine Fähre allein vorzuzeichnen, war auch eben nicht nöthig. Wohl aber hat man die vormalige, von Schweden verderbte, Brücke, auf einem alten Holzschnitte, neben der Stadt vorgestellet, davon ich bald Meldung thun werde. Auch finde ich in Taubmanns Lobgedicht auf die Jubelfeyer weder das Jahr 1487, noch das Jahr 1490, sondern gar keines angegeben; weswegen das Jahr des Brückenbaues aus keiner richtigen Quelle zu ersehen ist. Ich habe hierüber, der Wahrscheinlichkeit nach, meine Gedanken geäußert. Ferner scheint es nicht, daß eben Churfürst Johann Friedrich diese Brücke vor dem Treffen bey

*) Univers. Lexicon 57ster Band. Art. Wittenberg.

bey Mühlberg habe abwerfen lassen, als Kaiser Karl der V. selbige mit seinen Truppen hat passiren wollen. Der Churfürst war vor dem Treffen Willens, sich nach Wittenberg zu ziehen, daher hatte er die Brücke seines eigenen Rückzuges wegen nöthig. Karl der V. kam auch bey Meißen herunter, und nicht von Wittenberg herauf. Dieserhalb lies der Churfürst bey Meißen, das von ihm besetzet war, die Brücke abbrennen. Bey Mühlberg hatte er indessen eine Schiffbrücke über die Elbe, und auch diese lies er kurz vorm Treffen anstecken, wovon die Spanier gleichwohl einen Theil eroberten, und selbigen zur Schiffbrücke unterhalb Wittenberg gebrauchten. *) Als aber hernach die Schlacht verlohren, und Johann Friedrich gefangen war, so zogen Herzog Moritz und die Kaiserlichen nach Wittenberg, und ein Trupp Spanier, unterm Ludwig Pizzagni, mußte voraus, um die Stadt und Brücke zu recognosciren und zu besetzen, welche aber die in der Stadt allbereits zerbrochen hatten. So schreibt es **Hortleder** y), und das ist auch sehr wahrscheinlich. Denn die Brücke konnte mit dem Geschütze erreichet werden, und war überdem noch besetzet; daher hielt selbst der Kaiser, als er den Tag darauf ankam, es nicht für rathsam, an diesem Orte, wo die Brücke stand, weder überzugehen, noch die Stadt anzugreifen. Er gieng vielmehr besser abwärts, eine halbe Stunde von der Stadt, wo bey dem damals niedrigem Wasser, über die Elbe ein Furth war, daß man daselbst zu Zeiten durchwaden konnte. Als hier ein Trupp von der Wittenberger Besatzung den Kaiserlichen den Uebergang streitig machte, mußte der Marchese Malaspini mit 200 Pferden durch den Fluß setzen; er trieb die Wittenbergschen Reiter, durch Hülfe des jenseits gepflanzten Geschützes, an dieser Seite fort, und so lies der Kaiser eilends eine Schiffbrücke an diesem Orte schlagen, worüber er mit seinem ganzen Volke gieng. Dies ist die Gegend, gerade gegen dem Dorfe Piesteritz über, im sogenannten Friedeholze, als welcher Platz damals, wie Hortleder

x) Hortleder vom deutschen Kriege p. 572. 628. 630.

y) Vom deutschen Kriege p. 720 ff.

der berichtet, ein Holz etliche hundert Schritte lang hatte; und das Dorf lag auch selbst im Busche, wo sich der Kaiser lagerte. Wegen des allda geschlossenen Friedens und Vergleiches, hat das Gehölze, welches nunmehr größtentheils ausgerodet ist, den Namen Friedeholz bekommen, und bis itzt beybehalten. Im Hortleder ist das Kaiserliche Lager vor Wittenberg, mit der Schiffbrücke, weit unter der Stadt abgebildet. *) Sonst zeiget man noch anitzt im Friedeholze, fast am Ende desselben, nach der Piestritzer Seite, die Stelle, wo das kaiserliche Gezelt gestanden, und wo der Friede geschlossen worden. Es ist eine Art Hügel mit einem tiefen runden Graben umher, wie der Raum in den Gezelten öfters aufgeworfen und ausgegraben wird. Von den übrigen Umständen in der erwähnten Nachricht, wenn die Brücke nämlich durch die Schweden abgebrannt worden, ob nach der Zeit eine Schiffbrücke hier gewesen, wie die Pfähle der alten Brücke noch heut bey niedrigem Wasser in der Elbe zu Gesichte kommen, davon will ich in der Folge umständlicher reden; wenn ich vorher nur noch einiger Schadenzufälle gedacht habe, die der Brücke vornehmlich vom Eise in den folgenden Jahren zugestoßen sind. Das Jahr vor dem unglücklichen Treffen bey Mühlberg, A. 1546, sollen bey einer starken Eisfarth, und einer sehr großen Fluth, zwey Joche von derselben weggerissen seyn, wie Herr **Poetzsch** *) anzeiget. In den öffentlichen Schriften der Universität um diese Zeit finde ich zwar nicht das Wegreißen etlicher Joche von der Brücke, wohl aber der Gefahr gedacht, in welcher die Brücke, beym aufgehenden Eise, gewesen ist. *b*) Denn man liest daselbst zwey akademische Anschläge, worin den Studenten dringendst verbothen wird, diejenigen nicht

a) Am angef. Orte p. 634.

a) Chronol. Geschichte der großen Wasserfluthen des Elbstromes p. 45.

b) *Scriptor. publice propos. a Professor. in Acad. Witteb. ab A.* 1540 — 1553. T. I. fol. 147. Rector Academiae *Augustinus Schurf*, D. — Audimus quosdam petulantes in ponte deiicere lapides, et impedire operas sarcientium pontem, qui hoc praesertim tempore aliquo in periculo est — seuere

nicht zu stöhren, welche an der in Gefahr schwebenden Elbbrücke arbeiten; auch daß sie die Arbeiter am Damme nicht hindern, und Faschinen und Sand nicht auseinander werfen sollten. Indessen hat es doch mit dem Wegreißen etlicher Joche seine Richtigkeit, weil D. **Paul Eber** [c]) ausdrücklich schreibt, daß in diesem Jahre, den 12ten März, zwey große Fache von der Brücke durchs Eis weggenommen worden. Eben daselbst führet Herr **Poetzsch** ein Epigramm von Taubmannen an, welches er A. 1606 an den D. Schato, wegen Wegreißung einiger Joche an der Elbbrücke, geschrieben hat; es gehöret aber für einen spätern, und nicht für diesen Zufall. Weiter hat Herr Poetzsch, am angeführten Orte [d]) beym Jahre 1565 angezeiget, daß durch die damals große Eisfarth, die Brücke zu Wittenberg großen Schaden gelitten habe; und daß zugleich viele Studenten, die darauf gestanden, und dem Eisgange zugesehen haben, mit durchgebrochen und ertrunken seyn sollen. Dieser letzte Umstand ist gar zu wichtig, als daß ihn die Nachrichten in den öffentlich angeschlagenen Schriften der Universität, damals hätten übergehen, und die Studirenden nicht angelegentlich warnen sollen. Ich finde in den damaligen Anschlä-

gen

cere praecipimus omnibus scholasticis, ne quoquo modo turbent operas in ponte, neue res conuectas in flumen abiiciant — datae Calendis Februarii. Ferner steht fol 158. Rector Acad. *Augustinus Schurf*, D. — Intelligimus ex hominibus dignis fide, multos conscendere aggerem, nec tantum impedire operas, sed etiam illa discursatione passim vel cespites, vel arenarum cumulos impellere, qui impulsi magnas ruinas trahant — praecipimus omnibus, qui ad nostram Iurisdictionem pertinent, ne in aggerem conscendant — Dom. Palm.

c) *P. Eberi* Calendar. Histor. pag. 106. Ao. 1546 die 22 post mortem Lutheri (das ist der 12te März) subito liquefactis niuibus montanis, et rupta glacie Albis fluuii, allisis in pontem ligneum crustis grandioribus, prope Wittebergam, duo magna iuga, hoc est sexta pontis pars, abrupta est. Secutum est mense Iulio initium illius belli, quod Imperator Carolus V. gessit contra foederatos Smalcaldicos.

d) Gesch. der Wasserfl. p. 49.

gen nur eine einzige ungenannte Todesart, [e]) da Joachim Miricianus, aus Dresden, wie es heißt, durch den nur gar zu bekannten Vorfall ums Leben gekommen war. Es scheint aber dies ein Todesfall durch Duell, oder andere Schlägerey gewesen zu seyn, da gleich noch in demselben Monathe, wo dieser Zufall geschehen, ein harter Anschlag wider die Ausfoderungen und öffentliches Schlagen, gefertiget worden. Ob Wasser und Eis in folgenden Jahren, besonders 1594, bey der starken Eisfarth wieder Schaden gethan haben, kann ich nicht gewiß behaupten. Herr Poetzsch führet im Jahre 1595 eine außerordentlich große Elbfluth und Eisfarth an; da ich aus einem alten geschriebenen Register der Kirche zu Eutsch vormals schon [f]) dargethan habe, daß A. 1594 den 28sten Febr. eine höchst unglückliche, und eine der allergrößten, Ergießungen erfolget sey, wobey das Wasser anderthalb Ellen in der Eutscher Kirche, eines Dorfes unweit Wittenberg, gestanden hat. Ich glaube daher fast, es sey die vom Herrn Pötzsch angegebene Nachricht aufs Jahr 1594 zu ziehen. Hiernächst scheint mir gänzlich, die Brücke sey A. 1601 oder 1602 mittelst etlicher weggerissener Joche, sehr beschädiget worden. Denn ich ziehe hieher das Taubmannische Epigramm, welches Herr Poetzsch am a. O. mittheilet, und welches mir gar nicht von der Eisfarth A. 1546, sondern auf eine andere etwa A. 1601, zu gelten scheint. Taubmann war damals noch nicht gebohren; er kam erst A. 1592 nach Wittenberg, wo er A. 1595 Professor der Dichtkunst ward. Das ganze Epigramm handelt von einem gegenwärtigen, und nicht von einem ältern, lange vor ihm geschehenen Zufalle; indem er die Jahrzahl, da sich dies zugetragen, im Worte MEDICVS vorstellet, wie der Leser aus dem Epigramm selbst erkennen wird. [g]) Nach In-

e) Hic in cursu concidit studiorum suorum, eo casu, qui notus est, et nimis quidem, neque nobis verbosiore commemoratione scindere libet dolorem nostrum — *Scriptor. publ. propos. T. VI. A.* 1565.

f) Wittenbergsches Wochenbl. v. Jahr 1777. St. 37. p. 290.

g) Horrentûm glacie furor impetuosus aquarum
Disiecit nostri nobile *Pontis* opus,
Pon-

Inhalt des Gedichtes sind sechs Joch weggerissen worden, welches vielleicht der größte Schaden gewesen, den jemals das Eis an der Brücke gethan hat. Im Jahre 1546 sollen aber nur zwey Joche zerbrochen seyn. D. Schato, an den er die Verse gerichtet, kann der Sohn des Andreas Schato, Professors der Mathematik und Physik allhier, gewesen seyn, der schon A. 1603 gestorben war. Ich gründe mich hierbey lediglich auf das angeführte Gedicht vom Taubmann, ohne zu wissen, woher selbiges genommen ist; denn in den Jahrverzeichnissen der hohen und schädlichen Elbwasserfluthen, selbst in dem alten Kirchenregister von Eutsch, ist das Jahr 1606 keinesweges, wohl aber 1602, und 1605, angegeben.

Ehe ich nun zur letzten großen Beschädigung und gänzlichen Zerstörung dieser, von Friedrich dem Weisen erbaueten, bis 1637 gestandenen, Brücke übergehe, will ich noch die Abbildungen derselben berühren, die davon irgend vorhanden sind, um mittelst derselben, mit Beyhülfe der Ueberbleibsel im Elbgrunde, die eigentliche Beschaffenheit derselben heraus zu bringen. Die älteste Abzeichnung von derselben, welche man in Büchern

 findet,

Pontis opus, quo docta suas transferre per Albim
Ad iuga Leucoridum turba solebat opes.
Sex secum abstraxit compages, Schato, iugorum
Ludibriumque feris quinque reliquit agris.
Reiice tot numeros, quot *Pons* iuga saluus habebat,
In verbo MeDICVs tempus habere potes.
Non mihi sunt aeui, praecordia saga futuri,
Haec tamen eluuies multa timere iubet,
Ne vel Religio vel publica Curia rerum
Discidium videat, *Pontis* ob excidium.

Hätte das Gedicht im Jahre 1546 geschrieben seyn können, so passete die Ahndung gar wohl auf die folgenden politischen Begebenheiten dieser Jahre. Ich finde es indessen in *Fr. Taubmanni Schediasmat. Poet. Lib. III.* A. 1610 herausgegeben, und zwar unter den Epigrammen nicht aufgeführet.

findet, scheint die zu seyn, welche beym **Hortleder** [h]) im Abrisse des Feldlagers Kaisers Karls des V. A. 1547 vor Wittenberg, anzutreffen ist. Ich zweifle nicht, es sey die Zeichnung nach damaliger Gestalt der Brücke genommen. Es wird darin der Weg von der Elbport über eine Laufbrücke längst dem Damme nach der Elbe zu vorgestellet, worauf die Elbbrücke mit 6 Fachen erscheint. Die Abbildung ist nur klein, und sehr einfach, ohne unterscheidende Theile des Pfahlwerkes, und des untern Gebäudes. Aber sie stellet die Brücke mit einer sonderbaren Bedachung vor, die aus lauter Bogen besteht, davon jeder von einem starken langen Pfahle unterstützet wird, der aus der Elbe im Ganzen bis zur höchsten Bogenkrümmung herauf geht. Die Seiten oder Schenkel des Bogens stehen auf dem Geländer. Man sieht sechs solcher Bogen, die insgesammt neben einander in der Weite der Fache gestellet sind, und das Obergebäude der Brücke im Durchschnitte vorstellen. Wenn ich der Zuverläßigkeit der Zeichnung traue, wie solche denn vermuthlich zur Zeit der Belagerung mag gemachet seyn, so befremdet mich diese Art der Bedachung mittelst solcher Bogen, und ich sehe nicht, wie das Regenwasser davon bequem ist abgeleitet worden, ohne der Brücke zu schaden. Ich kann nicht füglich annehmen, daß die Bogenbedachung etwa der Länge nach sollte vorgestellet seyn. Ein Brückenhaus sieht man auf diesem Abrisse nicht, auf welchem sonst die Festung mit ihren Wällen und Graben, vor ihr das Kaiserliche Lager, die beym Friedeholze stehende spanische Schiffbrücke, nebst der ganzen Gegend um die Stadt, abgebildet sind. Eben daselbst beym Hortleder trifft man noch einen andern Kupferstich, worauf die Stadt im Prospecte, mit dem darneben fließenden Elbstrome, in sehr guter Zeichnung, doch ohne Brücke, aufgenommen ist. Die zweyte Abbildung von dieser Brücke steht in **Sauers** Städtebuche [i]) beym Artikel Wittenberg. Es ist

h) Vom deutschen Kr. p. 634 f.

i) Theatrum vrbium, wahrhafftige Contrafeytung, und summarische Beschreibung, fast aller vornemen vnd namhafftigen Stätten — durch M. Abraham Sauern — Frankfurth 1610. p. 207. die erste Ausgabe ist A. 1593.

ist ein kleiner Holzschnitt von der Stadt, mit ihrer Brücke, überaus fein gearbeitet, woraus der Kenner vieles von der Beschaffenheit derselben nehmen kann. Die Pfähle an den Böcken nebst dem obern Hängwerke, die Zulage und andere Stücken, sind sehr deutlich gezeichnet. Vornehmlich zeiget sich daselbst, queer vor der Brücke, das große Brückenhaus, dessen Grund zu beyden Seiten des Dammes aufgemauert gewesen. Bey Legung des Grundes vom neuen Brückenhause, und Aufführung des itzigen Dammes, gleich vor der Brücke, hat man zu beyden Seiten noch den alten Grund von diesem vormaligen Hause gefunden. Von hier an sind fünf Böcke, oder Brückenpfeiler, abgebildet, die im Flusse stehen. Sehr ähnliche, aber ungleich schlechter ausgefallene Holzschnitte von der Stadt, nebst der Brücke dabey, hat man beym **Balth. Menz** in seinem Syntagma [k]) auf der Rückseite des Titelblattes; ferner in seinem Stammbuche [l]), beym Schlusse des Bogens H, und auf dem Bogen U. Das Brückhaus ist darauf ebenfalls befindlich mit einer Durchfarth in der Mitte. Diese drey Holzschnitte sind ganz einerley, und nur wiederhohlte Abdrücke. So ist weiter in **Merians** Topographie [m]), bey Vorstellung der Stadt, auch der Elbdamm mit der Brücke, blos in der Zulage über den Strom gezogen, und vor ihr das Brückenhaus. Eine größere Vorstellung von der Stadt und Brücke haben wir in einem Holzschnitte, der theils hin und wieder in den Händen von Privatleuten, theils an öffentlichen Orten, auf dem Rathhause, und auf der Universitätsbibliothek allhier, vorhanden ist. Dieser Holzschnitt ist fast viertehalb Dresdner Ellen lang, und besteht aus etlichen an einander geklebten Stücken. Die Stadt erscheint darauf der Länge nach, von der Elbseite her, im Prospecte, und im Vordergrunde der Strom, mit einem Theil der Brücke über denselben. An dieser sind nun schon die verschiedenen Stücke deutlicher angegeben, auch die Böcke mit ihren Pfählen ordentlicher gezeichnet, und insgesammt so gut zu unterscheiden, daß man

k) Syntagma Epitaph. Magdeb. 1603. Lib. II.

l) Balth. Menzens Stammbuch. Wittenb. 1601.

m) Topographie von Obersachsen A. 650. p. 193.

man aus diesen, und dem Sauerschen Holzschnitte, die Bauart der Brücke leichtlich herausbringen kann. Ich will sie nach diesen Abzeichnungen beschreiben, wenn ich erst von dem größern Holzschnitte selbst noch etwas erinnert habe. Auf den Abdrücken desselben liest man die Jahrzahl 1691; und das befremdet einen, der da weis, daß um diese Zeit allhier keine Brücke mehr stand, und daß zugleich die Kleidertracht, der darauf häufig abgebildeten Personen, mit Mänteln, niedergekrempten runden Hüthen mit hohen Köpfen, mit Bärten, Pludderhosen mit Schleifen, runden steifen Pfeifenartigen Halskragen, eignen Haaren u. s. w. sich gar nicht fürs Ende des siebzehnten, wohl aber für den Anfang desselben, und Ende des vorhergehenden Jahrhunderts schicket. Dies fiel mir auf, als mir der Holzschnitt das erstemal zu Gesichte kam. Ich wußte nicht, wie ich die Jahrzahl 1691 hieher ziehen sollte, und es schien mir anfänglich, als wenn aus der 0 eine 9 gemachet, und die Jahrzahl 1601, in 1691 sey verwandelt worden. Ein guter Zufall hatte aber den ersten Abdruck dieses Holzschnittes auf unserer Universitätsbibliothek erhalten, unerachtet er vor ein paar Jahren, beym neuen Ausbau des Augustei, von der Wand des Vorsaales, wo er gehangen hatte, war abgenommen, bey Seite geleget, und sehr beschädiget worden. Auf diesem nun steht die Jahrzahl 1611 ganz deutlich, und dieser Abdruck, von den geschnittenen Formen, ist der alte und erste. Rund umher ist zu beyden Seiten eine breite Einfassung von Brustbildern alter hiesiger Gelehrten, in Holz geschnitten, mit einer Anzahl beygedruckter deutscher Reime, welche die Reformation betreffen, und unter diesen steht am Ende: J. G. Zeidler. Es geben aber die letzten Verse den Aufschluß, woher die Veränderung der Jahrzahl 1611, in 1691, gekommen sey. Denn sie heißen so:

Das hab ich Wittenberg zum Preis
Gemacht nach alter guter Weis
Mit eigner Hand die Form n) geschnitt'n

Nun

n) Unten liest man diese Note: „nämlich den fünften Bogen, welcher vor Alters war verloren gegangen.“

Nun will ich Gott von Herzen bitt'n,
Daß er die Statt, wie die Gemein
Ihm ewig las befolhen seyn.

Der ganze Holzschnitt, so wie er damals, durch Nachschneidung des fünften Bogen, weil vermuthlich von den übrigen die Formen noch mögen vorhanden gewesen seyn, erneuert worden, ist dem damaligen Commandanten der Stadt und Festung, Kuffer, mit dieser Inschrift zugeeignet: „Dem „Hochedlen, Gestrengen und Großmanhafften Herrn, **Johann Heinrich „Kuffer**, auf Hemsendorf, Gorsdorf und Ruhlsdorf, Erb- und Lehn„herrn, Churfl. Durchl. zu Sachsen hochansehnlichen Kriegsrath, über Dero „eltestes Leibregiment zu Fuße hochbestalten Obristen, und der weit be„rühmten Churstadt und Vestung Wittenberg hochverdienten Comman„danten u. s. w. überreichet diesen Abriß der Autor." — Die Ueberschrift in Quadratbuchstaben, über dem Prospecte der Stadt, welche von zween Geniis gehalten wird — mit den Chursächsischen und Stadtwapen, ist folgende: vera imago celeberrimae Wittebergae urbis Electoralis inclitae Domus Saxoniae lucis fidei salvificae restitutae matris et propagatricis Anno Chr. 1611. Die Zahl 11 steht, wo die letzte Form anfängt, und diese hat Zeidler, wie der weniger abgenützte Abdruck giebt, nebst der fünften Form, vermuthlich auch nachgeschnitten, oder doch darin statt der Zahl 11, die andere 91 eingeschnitten; welches gerade die Zeit ist, da der Oberste Kuffer allhier Commandant war. Man hat den langen Holzschnitt in einen schwarzen hölzernen Rahm gefasset, und solchergestalt, als ein werthes Alterthumstück, billig aufgehoben.

Auf diese Vorbereitungsnachrichten kann nun die Beschreibung der vormaligen Brücke folgen. Sie hat, wie gesaget, eilf Fache oder Joche gehabt, die gleich vom Brückhause angegangen, und fast in derselben Linie, wie die itzige neue Brücke, fortgegangen sind. Die eilf Böcke oder Pfeiler, woraus sie bestanden, sind bloßes Pfahlwerk gewesen, da von Weite zu Weite eine Parthie Pfähle aus dem Ganzen in den Erdboden

 einge-

eingeschlagen, und auf diese die Brücke ist geleget worden. Als im vorigen August, bis October 1787, das Elbwasser so sehr niedrig wurde, so konnte man alle alte Elbbrückenpfähle unterm Wasser sehen, ja sie ragten sogar einiger Orten mit den obern Enden aus dem Wasser hervor. Dieses war nun die Gelegenheit, daß man ihren ganzen vorigen Stand und Lage übersehen, abmessen, und in eine Zeichnung bringen konnte; wie dergleichen doppelter Pfahlgrund auf der I. Kupfertafel Fig. II. vorgestellet ist. Aus dieser Lage der Pfahlgründe sieht man, daß die alte Brücke 26 Ellen Pfeiler- oder Fachweite gehabt. Denn von 26 zu 26 Ellen stecken noch die Pfähle von jedem Pfeiler im Elbgrunde, und im Erdboden auf dem Lande. Die Pfeilerdicke hält 6 Ellen, und da die Brücke 11 Joche gehabt, so hat ihre ganze Länge 350 bis 352 Ellen betragen. Jeglicher Pfeiler, oder jeglicher Bock, hat aus 8 Reihen Pfählen hinter einander, in deren jeder 4 Pfähle, folglich aus 32 Pfählen, bestanden; worzu 4 Strebepfähle gekommen, die man noch bey etlichen Pfeilern im Pfahlgrunde antrifft. Dem zu Folge lassen sich für jeglichen Pfeiler, ohne Eisbrecher, 36 Pfähle annehmen. Wenn man bey diesen 8 Reihen Pfählen erstlich der Dicke nach, von Pfahlweite zu Pfahlweite, 1 Elle annimmt, wie dies ihre Distanz noch itzt in der Erde ausweist, und eine halbe Elle auf die Pfahldicke rechnet, so kömmt diesemnach auf die Dicke des Pfeilers 6 Ellen. Wenn man hiernächst, der Pfeilerbreite nach, vom Mittel der einen Pfahldicke bis zum Mittel der nächsten Pfahldicke, 3 Ellen nimmt, indem die Pfähle hier 2 Ellen weit auseinander stehen, und 1 Elle auf die Pfahldicken geht, so kommen für die Breite des Brückenpfeilers 18 Ellen heraus. Rechnet man nun ab, daß zu jeder Seite eine Reihe Pfähle zu mehrerer Befestigung des Pfeilers vorgestanden haben, so bleibt für die Brückenweite 12 Ellen übrig, und wenn man noch hiervon die zu den Seiten erfoderliche Geländerstärke, auf jeder eine halbe Elle abzieht, so hat zuletzt die wahre Brückenbreite nur 11 Ellen betragen. Und das ist schon eine ansehnliche Breite, für zwey Wagen auszuweichen. Die mehresten Brücken haben nur 8—9 Ellen Breite, und die vormalige Dessauische, eine

sehr

sehr einfache, hatte meines Wissens nur 8 Ellen Breite, und die itzige soll auch nicht breiter seyn. Die zwo, vielleicht die drey, äußersten Reihen der Pfähle sind unstreitig zu den beyden Seiten, Strom aufwärts und Strom abwärts, etwas schräg, zu besserer Strebung, eingeschlagen worden; das beweisen die alten Risse, und auch die Beschaffenheit der meisten Pfahlbrücken. An jedem Pfeiler sieht man auf den Zeichnungen 2 Zangen, die über die Pfähle, zur Zusammenhaltung der Pfeiler, übergeschnitten sind. Hart an die letzte Reihe der Pfeilerpfähle bey b Fig. II. Tab. I. stoßen die Pfähle für den Eisbrecher an den Wasserpfeiler. Die Länge dieser Pfahlreihen, welche den Pfeiler und Eisbrecher zusammen ausmachen, wie man solches ganze Pfahlwerk kurz vor dem 8ten Pfeiler der neuen Brücke im Wasser gefunden, und aufgenommen hat, beträgt über 40 Ellen; also hat der Eisbrecher bey b, c. Fig. II. Tab. I. 20 Ellen, und mehr, vor dem Brückenpfeiler hinausgereichet. Vermuthlich aber sind schon etliche Pfähle vorn am Eispfeiler weggebrochen, oder nicht mehr zu sehen. Man zählet darinnen noch itzt auf 27 Pfähle, nämlich 9 Reihen, in jeglicher 3, immer enger und spitzer zulaufend. Vorn, recht auf der Spitze, scheinen noch 3 andere dicht zusammen gestanden zu haben. Dergestalt hätten Pfeiler und Eisbrecher aus 63 Pfählen bestanden. Zwischen dem 8ten und 9ten Pfeiler der neuen Brücke, von der Stadtseite gerechnet, findet man noch 8 Reihen Pfähle unterm Wasser. Dies ist wahrscheinlich ein Landpfeiler gewesen, der zu damaliger Zeit nicht mehr im Wasser gestanden hat; denn man trifft davon keine Spur von Pfählen zum Eisbrecher. Gleich unter und hinter dem itzigen 9ten Brückenpfeiler stehen noch etliche Pfähle, woselbst, allem Vermuthen nach, der letzte Pfeiler von der alten Brücke gewesen ist. Alle Pfähle, die man gefunden, zum Theil herausgezogen, sind insgesammt stark, von eichenem Holze; da wo sie in der Erde gesessen, und noch vollkantig sind, halten sie 17 Zoll in der Dicke, und wo sie über dem Boden im Wasser gestanden, nur 10—11 Zolle; und zwar am obern Ende ziemlich abgerundet. Mithin ist auf jeder Seite des Pfahles $2\frac{1}{2}$ bis 3 Zoll, auf beyden Seiten 5 Zoll, durch Länge der Zeit, abgezehret worden.

den. Daraus ließe sich abnehmen, in wie langer Zeit eichene Pfähle von dieser Dicke, frey im Elbwasser stehend, von demselben, bey hiesiger Geschwindigkeit des Stromes, so weit abgezehret werden, daß man vor ihre länger Dauer und Haltbarkeit etwas fürchten darf. Der Herr Hofconducteur **Glasewald**, der zuletzt den Bau unsrer neuen Brücke unter sich hatte, theilte mir hierüber eine andere merkwürdige Beobachtung mit. Er hat eichene Pfähle aus der Mulde, von einem Freygerenne, beym Mühlenbau gezogen, die etwa 40 Jahre im Wasser gestanden hatten. Sie hielten überm Wasser eine halbe Elle ins Gevierte, aber im Wasser waren sie, in den wenig Jahren, an 4—5 Zolle abgeschliffen; welches theils dem schon härtern, mit vielen erdigten und metallischen Theilen beladenem Wasser in der Mulde, theils dessen sehr schneller Bewegung, zuzuschreiben ist. Das Elbwasser ist weit milder, und fließt ungemein langsamer. Alle Pfähle der alten Brücke, die man, beym Bau der neuen, und sonst nachher aus dem Grunde gezogen, sind mit eisernen Schuhen versehen gewesen: zum Beweise, daß sie schon damals schwer in die Erde haben können gebracht werden. Die man, ungefähr den 16—18ten August vorigen Jahres aus dem Elbgrunde mit Ketten herauswand, waren noch auf 10 Ellen lang, und man konnte an ihnen deutlich sehen, daß sie bis 6 Ellen noch im Flußboden gestecket hatten. Die mehresten waren vom Eise schief geleget, auch unterschiedliche davon kurz überm Flußboden beym Eisgange abgebrochen. Bey den eisernen Schuhen machte man die Anmerkung, daß die Pfähle von zweyerley, wo nicht von dreyerley Alter gewesen. Denn einige von den eisernen Schuhen waren noch ganz frisch, vom Roste sehr wenig angegriffen, und es hatte ganz das Ansehen, als wären diese Pfähle, mittelst einiger Reparatur, hundert oder mehr Jahre später nachgeschlagen worden. Solche Herstellung der Brücke, durchs Einrammen neuer Pfähle, hat sich bey der öftern Beschädigung durch die Eisgänge, unstreitig zugetragen, vielleicht ums Jahr 1602, oder nach dieser Zeit, wo etliche Joche neu gebauet worden sind. Einsmals ward ein Pfahl herausgezogen, daran die eiserne Beschuhung so wohl behalten, und vom Roste so wenig beschädiget worden,

als

als wenn der Pfahl erst vor wenigen Jahren in die Erde geschlagen wäre. An den mehresten andern ausgezogenen Pfählen waren die Schuhe vom Roste mehr oder weniger angegriffen. Wollte man sagen, das Erdreich wäre zum Verrosten der Schuhe an manchen Orten, wegen beygemischter saurer und auflösender Theile, geschickter als an andern gewesen, so würde doch der Unterschied so groß nicht seyn, als man wirklich an der Beschuhung bemerket hat. Eben mit den Pfählen zog man am 17ten August v. J. auch ein Stück eichener Zange, 10 Ellen lang, beym 7ten Pfeiler aus der Elbe, woran die Einschnitte gerade 2 Ellen aus einander standen, wie selbige über die Pfähle, zur Verbindung und Befestigung derselben, geschnitten gewesen. Es steckten noch einige sehr starke eiserne, wohl behaltene Nagel darinnen. Man erlaube mir hierbey eine naturgeschichtliche Observation. Als am 17ten August v. J. einige Pfähle, kurz vor dem 7ten Pfeiler, die, wegen ausgewaschenen Elbgrundes, bereits ziemlich locker saßen, und mit Haken herausgezogen wurden, fand ich an denselben eine unbeschreibliche Menge von Würmern in Röhren, vornehmlich an der Seite, wo der umgebogene Pfahl im Schlicker auf dem Flußboden gelegen hatte. Denn dieser 7te Pfeiler hat vorm Jahre noch auf dem Lande, oben im Sande, unten aber im leimigten Boden gestecket. Es waren dieses insgesammt kleine Larven vom sogenannten Haft, oder Ephemere, von denen Herr **Götze** °) saget, daß einige dieser Insecte in Thonröhrgen, im Schlamme des Wassers, zwey bis drey Jahre zubringen, andere aber im Wasser frey herum laufen. Außer den kleinen, die in Röhrgen saßen, fanden sich auch größere Larven, in den Ritzen und Höhlungen dieser alten Pfähle, wo sie frey umher liefen. Diese waren ganz von der Gestalt, wie sie beym Degeer am a. O. Taf. 16. Fig. 1. abgebildet stehen. Sie scheinen sich hier von den fetten und vegetabilischen Theilen im Schlamme zu nähren; und geben übrigens, nachdem sie am Holze trocken geworden, und erhärtet sind, ganz das Ansehen, welches bey den Madreporiten in Steinen

o) Bey Degeers Abhandl. über die Geschichte der Insecte 2. B. 2 Th. p. 6. Note.

nen anzutreffen ist. Was die obern Theile der Brücke anlangt, so sind solche ebenfalls sehr einfach gewesen, und die alten Risse geben, daß oben auf die Pfähle gleich die Rahmstücken, oder Plattstücken, und auf diese die Tramer geleget, worunter etwa zween Unterzüge, oder starke Traghölzer, angebracht worden, welche an die zwo aufwärts stehende Hängesäulen a, a, Fig. II. Tab. I. angepolzet, an die sodann die Streben c, c, angesetzet gewesen sind. Queer über die Brücke weg, bis zur Gegenseite, haben Sturm- oder Kreuzbänder d, d, gelegen, um dem obern Hängewerke, und dem ganzen Gebäude eine Festigkeit zu verschaffen. Auf dem alten langen Holzschnitte, so wie im Sauerschen, zeiget es sich ganz deutlich, daß nach dem fünften Fache, von der Stadt zu rechnen, wahrscheinlich, eine Zugbrücke möge angebracht gewesen seyn. Denn man sieht daselbst noch ein besonderes Stück der fortgehenden Brücke, das Geländer hat, da der vorhergehende Theil derselben ohne alles Geländer ist, und statt desselben nur die Hängesäulen und langen Streben zu beyden Seiten stehen hat. Daher ist die Brücke selbst oben ziemlich frey und offen gewesen. Der Grund von dem vormaligen fünften Pfeiler liegt noch nicht in der Elbe, sonst hätte man aus dessen Weite vom sechsten, und dem Pfahlwerke im Erdboden, etwas abnehmen können. Eben so sieht man, sowohl in der alten Zeidlerschen Brückenabbildung, als in Sauers Vorstellung, vom Brückenhause bis zum ersten Pfahlwerke, welches schon im Flusse steht, ein Stückgen Brücke, das auf einzelnen Pfählen ruhet, ein Geländer hat, und allem Ansehen nach, auch zum Aufziehen, und zur Sperrung der Passage über die Brücke, gedienet hat. Die Säulen und Streben nehmen auch nur beym ersten Pfeiler ihren Anfang. Noch erblicket man, an der großen Durchfarth durchs Brückenhaus, vorn ein Gitterwerk, als wenn hier ein großes Gatterthor, wie vor Alters in manchen Thoren gefunden wird, gewesen wäre. Da solchergestalt diese Brücke mit einem Hängewerke, oberhalb der Zulage, versehen gewesen ist: so gerathe ich auf die Gedanken, daß die im Hortlederschen, vorhin angeführten, Kupferstiche vorgestellte Bogenbedachung unsrer alten Brücke, damals nichts anders, als ein Hänge-

werk

werk gewesen ist, worin die Schenkel der Bogen gleichsam die Hängesäulen vertreten haben, welche sowohl von den an sie angebrachten Streben, als von den starken Pfählen, sind getragen worden, die oben in der Krümmung den ganzen Bogen unterstützet haben. Man findet dergleichen bogigtes Hängewerk noch in alten Büchern von der Baukunst. Die Tramer und Straßbäume der alten Brücke haben 11—12 Ellen über dem niedrigsten Elbwasser hoch gelegen; folglich hat die Länge der Pfähle wenigstens 22 bis 24 Ellen betragen; da sie 7 bis 8 Ellen in der Erde gestecket, 2 bis 3 Ellen niedrigste Wasserhöhe, und 11¼ Ellen hoch überm Wasser bis an die Tramer gehabt haben. In der Zeichnung sind sie fast an 25 Ellen Länge angegeben. Um diese bisherige Beschreibung noch deutlicher zu machen, will ich die auf der ersten Hälfte der I. Kupfertafel vorgebildeten Stücke der alten Elbbrücke erklären.

Tab. I. Fig. I. sind zween Pfeiler, mit überlegten Rahmstücken a, a, und den abgeschalten Eispfeilern b, b. Die letztern sind unmittelbar mit dem Brückenpfeiler, oder dem Pfahlwerke, verbunden gewesen; denn man sieht die Stücken Pfähle noch itzt überm Elbgrunde in einerley Abstande von einander fortgehen.

Fig. II. zween Pfeilergründe, so wie man sie, beym kleinen Wasser im August vorigen Jahres gefunden und aufgenommen hat. Bey a, a sieht man 8 Reihen genau bestimmt. Nach den 8 Reihen folgen die übrigen zum Eisbrecher gehörigen, davon die erstern unmittelbar dicht an die Pfeilerpfähle angeschlagen sind. Einige dieser Pfähle ermangeln etlicher Orten schon im Elbgrunde; man hat aber aus dem Ganzen nothwendig abnehmen können, daß sie auf die vorgezeichnete Art, gestanden haben. Bey b hat demnach der Eispfeiler angefangen, und sich nach c hin erstrecket. Die Reihe Pfähle an der Dicke des Pfeilers bey a, und bey b, ingleichen auch die, an der Breite desselben, bey d, d, haben nach den alten Rissen schräg gestanden, und zusammen einen ordentlichen Bock formiret.

Ihre

Ihre Schräge an der breiten Seite ist vermuthlich Ursache der öftern Beschädigung bey Eisfahrten gewesen.

Fig. III. ist das Profil von drey Fachen der alten Brücke, so wie man solches aus den alten Kupferstichen und Holzschnitten hat darstellen können; mit Vorzeichnung der Pfähle b, b, und ihrer Zangen e, e, der Zulage, der obern darauf befindlichen hohen Hängesäulen a, a, a, und der unten darunter angepolzten zween Traghölzer unter jedem Fache; der Streben c, c, und der oben angebrachten Kreuzbänder d, d.

Was mir nun noch bey dieser alten Brücke übrig ist, betrifft die Nachricht von ihrer nach und nach erfolgter gänzlicher Zerstöhrung. Auch hiervon hat man wenig gewußt, weil diese Begebenheit in der Geschichte voriger Zeiten theils gar nicht, theils ganz oben hin ist berühret worden. Der vornehmste Schriftsteller, den ich hierüber anführen kann, ist **Puffendorf**, in seiner Geschichte vom schwedischen Kriege [p]). Dieser zeiget beym Jahre 1637 den 13ten Januar an: Die Sächß. Besatzung in Wittenberg habe die Brücke über die Elbe abgeworfen, die Schanze bey derselben verlassen, und sich in die Stadt gezogen, worauf der General Banner besagte Schanze durch einen Trupp seiner Leute habe besetzen wollen. Als aber diese die Schanze, nach der Stadtseite zu, offen gefunden, auch die aus der Festung stark geschossen, habe er die Leute zurück gezogen; nachdem er vorher die Brücke, so viel möglich, dergestalt zerstöhren lassen, daß sie nicht so leicht habe wieder hergestellet werden können. — Und das war nachher leider

p) Samvel Pvffendorf *de rebus Suecicis* Lib. IX. pag. 275. — In Misnia porro, cum Saxonici castellum ponte Wittebergensi adsitum vltro deseruissent, in oppidum ponte deiecto refugi. Bannerius cateruam suorum mittit, qui id insiderent. Sed quia idem, qua oppidum spectabat, apertum erat, nec constrictam gelu humum ligonibus moliri licebat, fulminantibus insuper ex oppido machinis, miles inde reuocabatur, ponte prius, quantum dabatur, destructo, ne facile reparari posset. Inde Lipsia inuaditur. —

leider eingetroffen. Indessen ist diese wichtige Nachricht nur allgemein, und kurz. Ich nahm daher Gelegenheit, als ich vor einigen Jahren ein Stückgen hiesiger Kreisamtsacten vom Verbrennen der Elbbrücke durch die schwedischen Kriegsvölker bekam, eine etwas umständlichere Nachricht hiervon mitzutheilen. g) Und hier ist gerade der Ort, wo ich sie, ihrem vornehmsten Inhalte nach, wiederhohlen muß. Im Jahre 1637 den 16ten Januar, so heißt es daselbst, sind die Schweden früh um 5 Uhr, mit zwey Regimentern zu Roß, 1000 Füselirern, und vier kleinen Stücken, vor hiesige Elbbrücke gekommen, in Meynung selbige zu ruiniren; auch haben sie Feuer darunter gebracht, daß ein Eisbock ziemlich verbrannt worden. Sind aber durch Losbrennung etlicher Stück Geschütz von hiesigem Walle abgetrieben, und solch aufgegangene Feuer von den Unsrigen, weil alsobald der Tag angebrochen, gelöschet worden. Folgende Nacht, den 17ten Januar, als es kaum 1 Uhr gewesen, sind sie, weil die Schanze jenseit der Elbe unbesetzt gewesen, wiederkommen, haben drey Eisböcke zugleich angesteckt, darauf das Feuer angegangen, und weil bey der Nacht die Thore nicht geöffnet werden konnten, sind drey Joch abgebrannt, bis endlich, als es in etwas licht worden, auch etliche Stücken aus der Festung gelöset, und der Feind zurück gegangen, das Feuer abermals von den unsrigen gelöschet worden. Darauf kommende Nacht haben sich des Feindes Musquetirer, weil sie unterdessen das Quartier in Kemberg genommen, wiederum in die große Schanze, weil selbige unbesetzt gewesen, den 18ten Januar geleget, sind den ganzen Tag darinnen verblieben, und haben, wie auch die unsrigen, so in der kleinen Schanze, dießeits der Elbe gelegen, Feuer auf einander gegeben, ungezweifelt der Meynung, daß sie die Brücke folgende Nacht vollends ruiniren wollten. Weil aber allhier etzlich Volk commandiret worden, welche auch des Nachts in die große Schanze kommen, und der Feind, wie vermuthlich, davon Nachricht bekommen, haben sie sich solches Abends davon gemachet, und die Schanze verlassen.

 In

g) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1779. St. 31. p. 246 f.

In Torgau sollen über 400 Mann Besatzung nicht seyn, und alles auf m Schlosse liegen, haben die Brücke auf beyden Seiten, damit die Musquetirer sicher in die Stadt kommen können, bekleidet, selbige auch also unterlegt, daß sie, wenn es Noth ist, alsobald in Brand gestecket werden könnte. — Zu diesen drey Jochen von der Elbbrücke, welche wieder haben sollen gebauet werden, ist folgender Anschlag gemachet worden:

720 starke Pfahleichen, zu Pfählen, Pfeilern und Jochen, so theils 24, 25, 26, 27 und 28 Ellen lang seyn müssen.

100 fichtene, oder kieferne Schneidebäume, zu 800 Pfosten oder Bohlen, die Brücke damit zu überlegen.

70 fichtene starke Bäume, die von einem Pfeiler zum andern langen.

150 Ziegelsparren, zu Riegeln und Bändern auf die Brücke.

50 fichtene Röhrhölzer, zu Rüstholz, und sonsten.

Summa 1090 Stämme Bauholz, als 720 Eichen- und 370 Fichtenstämme.

Hierüber Holzfällerlohn

51 Fl. 9 gr. von 720 Stämmen Eichenholz zu fällen, à $1\frac{1}{2}$ gr. vom Stamm.

12 Fl. 13 gr. von 100 Schneide- und 70 starken Bäumen Fichtenholz, vom Stamme $1\frac{1}{2}$ Gr.

4 Fl. 16 gr. von 200 Ziegelsparren, und Röhrhölzern à 6 pf.

4 Fl. 16 gr. von 100 Schneidebäumen, jeden zweymal zu schneiden, von jedem Schnitt 6 pf.

73 Fl. 2 gr. —

Brettschneiderlohn

28 Fl. 2 gr. von jeder Elle 1 pf. auf der Mühle zu schneiden.

160 Fl.

160 Fl. Zimmerlohn, von dem obigen Holz in der Heyde auszuarbeiten.

268 Fl. Zimmerlohn von den 4 neuen Pfeilern, Jochen und Eisböcken zu verfertigen.

617 Fl. 3 gr. Fuhrlohn von den 720 Stämmen Eichenholz anzufahren. Den Stamm des Herkommens nach à 18 gr. Von den fichtenen Stämmen pfleget den Amtsunterthanen nichts gegeben zu werden. Wobey aber dieses zu gedenken, weil die Unterthanen bey diesem Kriege um ihre Pferde gekommen, und nichts anzuspannen haben, auf andere Mittel zu denken seyn wird.

Schmiedekosten

156 Fl. für 312 eiserne Schuhe, an die Pfähle, jeden um ½ Fl.
5 Fl. für Nägel an die Schuhe.
15 Fl. für drey Schock Spießnagel, die Kragbände anzunageln.
525 Fl. für 300 große 1½elligte Bolzennagel ꝛc.
35 Fl. für Scheiben und Federn.

Thut 736 Fl.

Ingemein

20 Fl. zu allerhand vorfallenden gemeinen Ausgaben.

Summa des baaren Geldes
2212 Fl. 7 gr. und
1090 Stämme Holz.

Gleichergestalt findet sich in den gedachten Actenstücken, daß der Churfürst durch unterschiedliche Befehle anbefohlen habe, es sollte die abgebrannte Elbbrücke noch in dem 1637sten Jahre, vor Winters, restituiret werden; worauf aber der hiesige Amtsschösser noch den 24sten Jul. 1638 be-

richtet: daß, obgleich das Holz dazu gefället, so wolle doch die Amts-Einnahme an Gelde nicht zureichen, weil im Jahre 1636 und nachher die schwedische Armee, und unterschiedliche Völker, das Amt und dessen Unterthanen in einen solchen elenden Zustand, und die Städte und Dörfer, durch Ausplünderung und Wegbrennung, in große Verwüstung, auch durch Pest und Sterben ins äußerste Verderben gerathen wären. — Daher eine solche Post Geldes zu dem Bau nicht aufzubringen sey. Aehnlicher Bericht, daß die Kosten zu diesem Elbbrückenbau aus hiesigem Kreisamte nicht aufzutreiben sey, ist nachher auch im Jahre 1651 den 12ten Junii erlassen worden. Der Amtsbericht füget hinzu, es seyen von 90 Anspännern, welche die Fuhren zum Brückenbau für billiges Lohn zu thun hätten, damals (A. 1651) mehr nicht als 22, alles unvermögende Leute, vorhanden gewesen, denen etwa 2 oder 3 Pferde übrig wären, da ihre Vorfahren 20 bis 30 gehalten, auch nicht einmal mit Pferden, sondern mit ein paar Ochsen, auch wohl gar mit Kühen, ihre Güther bestellen müßten, daher ihnen die Anfuhren des Holzes nicht anzumuthen seyn möchten. — Aus diesen Befehlen des Churfürsten, und den Berichten des Kreisamtes, erkennt man die Ursachen, warum der so ernstlich vorgehabte Reparaturenbau an der Elbbrücke nicht hat zu Stande kommen können. Nachher hat sich die Sache in die Länge gezogen, und die nachfolgenden Eisfarthen haben zuletzt ein Joch nach dem andern von der Brücke weggenommen. Vornehmlich ist im Jahre 1655 ein Theil derselben weggegangen, wie die alte oben angezogene Nachricht meldet r); und es ist ganz zu vermuthen, daß, wenn irgend noch einige übrig gewesen sind, man diese, bey allem verlohrnen Anscheine eines neuen Brückenbaues, selbst abgetragen habe. So war das Ende eines großen öffentlichen Gebäudes von Friedrich dem Weisen, welches unter mancherley wichtigen Unglücksfällen, und angewandten starken Reparaturen der folgenden Sächsischen Churfürsten, ganze 150 Jahre, zur wahren Erleichterung des einheimischen und ausländi-

r) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1777. St. 37. p. 290

ländischen Handels, gestanden hatte. Wäre es auch nicht bekannt, daß die ersten Brückjoche, von der Pratauer Seite her, einsmals durch Brand wären zerstöret worden: so würde man es doch an etlichen vorm Jahre herausgezogenen Pfählen haben ersehen können. Unter andern hat man einen aus der Elbe heraufgebracht, der inwendig, recht in der Mitte, tief unterm Wasser ausgebrannt, äußerlich aber umher an den Seiten unbeschädiget geblieben war. Wenn ich nach damaligem Preise des Holzes, des Arbeitslohnes, Fuhrlohnes, und andern Aufwandes bey der Brücke, den Ueberschlag mache, so können die Kosten zur Erbauung derselben, Churfürst Friedrich dem III. wahrscheinlich keine 10,000 Gülden hoch gekommen seyn. Eine, nach damaliger Zeit große Summe, die um so viel ansehnlicher wird, je mehr man bedenket, daß eben dieser Churfürst, außer andern denkwürdigen Thaten und Stiftungen, einen großen Theil seines Lebens, und einen noch größern seines Aerarii, zu wichtigen Bauen, allein in unserer Churstadt, verwendet hat; indem er die Schloß- und Universitätskirche, unser großes Schloßgebäude, das Fridericianum, alles weitläuftige Gebäude, ganz neu aufgeführet, das Augusteum erneuert, und die gesammten Festungswerke angeleget hat. Es verdiente also dieser sein herrlicher Brückenbau durch ein erneuertes Andenken, in einiges Licht gestellet zu werden; und ich glaube, durch angewandte Nachforschung, mehr davon gesaget zu haben, als irgend ein altes Monument aufbehalten hat, da seine Zeitgenossen, angeführter maßen, hierüber ein sehr nachläßiges Stillschweigen beobachten. Daher war mir die Nachricht, welche mir mein höchstgeschätzter College, Herr Prof. **Schröckh**, noch während des Druckes mittheilte, äußerst merkwürdig: daß sogar der Hauptschriftsteller von Friedrichs des Weisen Leben, sein Hofprediger und Secretär, **Georg Spalatin**, [5]) von diesem großen Werke des Churfürsten nicht mit einem Worte Meldung gethan; unerachtet in der Lebensgeschichte selbst ein eigener Paragraph, was dieser Churfürst für Gebäude errichtet hat, enthalten ist.

5) In der Sammlung vermischter Schriften zur Sächß. Geschichte V. B. S. 1—194. §. 20. S. 29 ff.

Ein Model von dieser weggerissenen Brücke hat man gar nicht, wenn gleich in der vorangeführten Schrammschen Brückennachricht (s. oben pag. 15) ausdrücklich vorgegeben wird, es werde das Model davon im Zeughause allhier aufgehoben. Es ist wahr, vor dem letzten siebenjährigen Kriege stand das Model zu einer Elbbrücke im Zeughause. Als aber dieses gleich Anfangs im Kriege ausgeräumet wurde, so wurde das Brückenmodel ins Churfl. Amtsarchiv gebracht, wo es noch bis itzt aufgehoben wird. Es ist aber nicht das Model einer vormaligen, sondern einer neu zu erbauenden Elbbrücke; und da es wahrscheinlich zu König Augusts des II. Zeit hieher gekommen ist: so beweist es, daß man oftmals an die Herstellung einer hiesigen Elbbrücke gedacht hat, ohne den Vorsatz, wegen öffentlicher Hindernisse, ins Werk setzen zu können. Es besteht dies Model aus zwey Jochen, und drey Brückenpfeilern, und hat ein Hängewerk, oberhalb der Brücke Zulage, welches zugleich das Geländer mit ausmachet. Nach demselben hat die Brücke mit zween Gängen, einen zum Einfahren, einen andern zum Ausfahren, jeden von 6 Ellen Weite, angeleget werden sollen. Sie hat auch eine Bedachung, welche auf den 9 Ellen hohen Wänden der Brücke aufgesetzet ist. Die Pfeiler scheinen auf einem Rust zu stehen, und haben, so wie alle übrige Theile, eine vortreffliche Verbindung unter einander. Die Pfeilerstühle würden vom Ruste bis zu den Tramern auf 12 Ellen Höhe, und die Joche eine ansehnliche Spannung von 50 Ellen erhalten haben. Die Pfeilerstärke, so wie die Breite, wäre 15 Ellen; ersteres wegen der doppelten Fahrt auf der Brücke. Dabey ist das Model eines Eispfeilers, der 48 Ellen Länge hat bekommen sollen, und eine Höhe, die der von den Pfeilern gleich käme. Die Reparaturkosten der vormaligen Elbbrücke haben jährlich, zumal in den letzten Jahren, ehe sie durch Brand zerstöhret worden, ein Ansehnliches betragen; und aus den alten Amtsrechnungen ergiebt sich, daß selbige, das Jahr über, ins Mittel auf 300 Schock Groschen gestiegen sind; davon die Ursache unstreitig in dem Alter und der Baufälligkeit der Brücke zu suchen seyn muß. Das Fähr- und Brückengeld ist vor Alters überhaupt, vornehmlich

nehmlich aber in Rücksicht auf die hiesigen Bürger und Einwohner, ganz mäßig gewesen. Ums Jahr 1380, ehe noch eine Brücke entstanden, war das Fährgeld für einen Wagen überzufahren 2 Pfennige, wie dies durch den der Stadt ertheilten Befreyungsbrief Churf. Wenzeslaus, Beylage Num. I. näher bestimmt wird. Nachher, als um die Jahre 1455 u. ff. allhier eine Brücke gewesen seyn muß, war das Brückengeld, für die Wittenbergschen Bürger und Einwohner, von einer Fuhre, Wagen oder Karren, bey jeglicher Aus- und Einfahrt besonders, 3 Pfennige. Ein Reitender aus der Stadt zahlte, von jeder Aus- und Einfahrt besonders, 2 Pf. Ein Fußgänger, in oder vor der Stadt wohnhaftig, der sich der Brücke gebrauchte, gab an Brückengelde, das ganze Jahr hindurch, 3 Pfen.; als 1 Pf. auf Egidii, 1 Pf. zu Neujahr, und 1 Pf. auf Walpurgis: wie dies alles in der Beylage Num. III. vorgeschrieben ist. Zu Ende eben desselben Jahres, hat Churfürst Friedrich der II. gegen ein erlegt gehabtes Darlehn, die Einwohner der Stadt Wittenberg von dem Brückengelde gänzlich befreyet; wie dies aus der Beylage Num. II. schon angezeiget ist. Als sodann Friedrich der III. oder der Weise, zu Ende des 15ten Jahrhunderts, die Brücke neu erbauete, lies er bald darnach, im Jahre 1504, den Brückenzoll anordnen, wie dieses Inhalts der Beylage Num. IV. zu ersehen ist. Nämlich jeder Ausländer, der Getraide in die Stadt führte, gab vom Pferde Brückengeld 6 Pf. der Inländer vom Wagen 1 Gr. 3 Pf. und weiter kein Geleite. Fuhr der Inländer Bier über die Brücke, von jedem Fasse 1 Gr. 3 Pf. zum Brückengelde, von dem Pferde nichts. Jeder Fuhrmann vom Pferde 6 Pf. und zwar nur einmal, wenn er in einem Tage aus- und einfuhr; blieb er des Nachts aus, 6 Pf. so oft er kam. Ein Reiter vom Pferde 3 Pf. Ein Fußgänger einen alten Heller. Mit mehrerm setzet dies die besagte Beyl. Num. IV. auseinander. In den folgenden Zeiten ist das Brückengeld etwas geändert, aber allezeit für die Einwohner der Stadt sehr milde angesetzet, und durchgängig auf die Erleichterung der Zufuhre, und den Wohlstand gemeiner Stadt, gesehen worden. Selbst lange Zeit vor dem gänzlichen Ruin der Brücke, und noch

vor dem dreyßigjährigen Kriege, sind dem Rathe und der Bürgerschaft von den preiswürdigsten Churfürsten, August und Johann Georgen, viele vortreffliche Zoll- und Geleitsbefreyungen angediehen, wie dieses die beyden Extracte aus den Geleits-Pachtbriefen derselben, Beylage Num. V. und Num. VI. von den Jahren 1558 und 1630 enthalten. Auch hat der Rath, vermöge geschriebener Nachricht, in der Sammlung von Stadtsachen, auf hiesigem Rathhause, — „sammt der Zoll- und Geleits-Einnahme, die Brü„cken-Einkünfte geraume Zeit administriret, und in Pacht gehabt, laut de„rer vorhandenen vielen Bau- und andern Rechnungen und Acten, bis „im dreyßigjährigen Kriege, A. 1626, wegen Feindesgefahr etliche Joche „abgebrochen werden müssen, darüber die Abgabe des Brückenzolles ins „Stecken gerathen, mithin die Pachtgelder nicht haben abgetragen werden „können. Hierüber von feindlichen Streifereyen A. 1637 zwey Joche „von der Brücke weggebrannt, die angelegte Schiffbrücke vom Feinde hin„weggenommen worden, und etliche Leute in den Brückschanzen, auch „sonst todt geschlagen worden, worauf die Churfl. Kammer den Pacht „aufgehoben, und die Administration zum Amte geschlagen, da denn die „Elbbrücke vollends eingegangen und abgetragen worden" — Diese Nachricht giebt von den Unfällen der Brücke noch manches an; und die angeführten Geleits-Pachtbriefe erklären am Ende ausdrücklich, daß jeglicher Einwohner der Stadt Wittenberg, so mit Haab und Guthe über die Brücke fährt, soll des Brückenzolles befreyet seyn. Von dieser Huld und Gnade der Chursächsischen Regenten gegen die hiesige Stadt und Einwohner, theils in Befreyung vom Brückenzolle, theils in Erleichterung desselben, schreibt sich Wittenbergs vormaliger Anbau, Wachsthum und blühender Nahrungszustand her, weil die Passage über die Elbe, und die Erhohlung aller Bedürfnisse von daher, den Stadtbewohnern nicht auf die geringste Weise erschweret wurde. Und als nachher, bey angelegter Fährüberfahrt, wegen deren kostbaren Erhaltung und großen Aufwandes dabey, das Fährgeld etwas erhöhet, und statt der alten 4 Pf. für Wagen und Pferd, 1 Gr. vom Pferde fürs Hinüber- und Zurückfahren, zuletzt

sogar,

sogar, ums Jahr 1661, für jedesmaliges Fahren über die Brücke, vom Pferde 1 Gr. genommen worden: so sind auf des Raths und der Stadt unterthänigste Beschwerde, die nachdrücklichsten Befehle ergangen, daß die Bürger bey der Stadt Wittenberg entweder bey ihrem alten erlangten Privilegio, oder wenn zu Unterhaltung der Fähre die 4 Pf. nicht zureichten, es bey 1 Gr. fürs Hinüber- und Zurückfahren gelassen, und sie weiter nicht beschweret werden sollten.[1]) Diese Freyheitsbegnadigungen sind denn noch zuletzt von König August dem II. mittelst eines ganz bestimmten gnädigsten Befehls, d. d. Dresden am 17ten September 1729, der sich auf das Decisivrescript von 1671 gründet, dem Rathe und der Bürgerschaft ausdrücklich bestätiget, und haben selbige dem zu Folge, bey der erlangten Zoll- und Geleitsfreyheit ferner geschützet werden sollen. Zu demjenigen, was eben itzt von der Pachtverwaltung der Geleits- Wasser- und Brückeneinnahme gesaget ist, welche der hiesige Stadtrath in den alten Zeiten lange geführet hat, sind mir, aus den Acten bey der Churfürstl. Zoll- und Geleitseinnahme allhier, einige Erläuterungen gütigst mitgetheilet worden, die zur Geschichte unsrer vormaligen Brücke noch etwas beytragen. Nach dem Pachtcontracte vom 31sten May 1558, (s. Beyl. Num. V. u. VI.) ist an den Rath der Stadt Wittenberg von Ostern 1558 das Landgeleite, sowohl aus dem Hauptgeleite, als sämmtlichen darzu gehörigen Beygeleiten, ingleichen Wasser- und Brückenzoll, auf 6 Jahre, für 1500 Fl. jährliches Pachtgeld überlassen worden. Dieser Pacht hat, ohne weiter einen Contract zu finden, bis A. 1622 um obige 1500 Fl. Pachtgeld fortgewähret; in welchem Jahre aber an der Elbbrücke ein Aufzug erbauet, und von den Schiffern ein besonderes Aufzuggeld eingehoben worden; wofür der Rath annoch 50 Fl. jährlich zu obigem Pachte zugeleget hat. Eine solche mir angenehme Anzeige aus den Acten bestätiget meine oben S. 30 gehegte Muthmaßung völlig, daß nach der alten Brückenabbildung zu

1) Cod. August. T. I. pag. 242. §. 92. der daselbst befindlichen Erledigung der Landesgebrechen.

zu urtheilen, auf dem Mittel der Brücke ein Aufzug für die Schiffe möge gewesen seyn. Da nun diese Anzeige klärlich enthält, daß ein solcher Aufzug A. 1622 erbauet worden, und gleichwohl die alten Zeichnungen von der Brücke beym Sauer A. 1593, und im vorgedachten langen Holzschnitte A. 1611, dergleichen schon andeuten: so ist wohl nichts gewisser, als daß derselbe nach A. 1611, irgend bey einer Brückenreparatur, sey zugebauet und weggelassen, aber im gemeldeten Jahre 1622, auf geschehene Vorstellung, wiederum eingerichtet worden. Der angegebene Geleitspacht dauert, besage der Acten, noch bis zum Jahre 1630, da das Geleite, auf Verordnung vom 3ten Januar 1630 in duplo erhoben worden, und weshalb der Rath, mittelst Contracts vom 29sten März 1630, auf 3 Jahre, von Ostern 1630 an, 3000 Fl. jährliches Pachtgeld zu erlegen übernommen hat. Nach einem abermaligen Pachtcontracte vom 18ten Jun. 1633 ist dieser Pacht wiederum auf 3 Jahre verlängert worden; welcher aber endlich Ostern 1638 dem Rathe abgenommen, und wieder auf Churfürstl. Rechnung gesetzet worden. Unstreitig haben die öftern Beschädigungen und die dermaligen Kriegsvorfälle die Brückenpassage sehr gehindert, folglich auch die Einnahme und die Abtragung des Pachtes in Unordnung gebracht. Denn eben diese Geleitsacten melden, daß A. 1633 die Elbbrücke, vermuthlich aus Besorgniß wegen der Kaiserlichen, die damals, noch Feinde, bey Leipzig standen, abgeworfen, im folgenden Jahre aber wieder überleget worden.

Ehe ich völlig diesen Zerstöhrungsperiod der alten Elbbrücke verlasse, ergeben sich mir noch einige nähere Berichtungen davon, aus den alten Rechnungen beym hiesigen Churfürstl. Rentamte, daraus ich schon vorhin S. 38 des Umstandes gedacht habe, daß die Brücke, wenig Jahre vor ihrer Verbrennung, schon ungemein wandelbar müsse gewesen seyn, und jährlich großen Erhaltungsaufwand erfodert haben. Blos die Jahre 1623—1626 zu erwähnen, so werden in den Rechnungen folgende Brückenreparaturkosten aufgeführet. A. 1623 an Gelde, 325 Schock Groschen

schen 7 Pf. an Holze, 74 kieferne Schneidebäume, 45 Ziegelsparren, und 21 Eichen. A. 1624 an Gelde, 148 Schock 38 Gr. an Holze, 22 Eichen, 20 kieferne Schneidebäume, 36 Ziegelsparren. A. 1625 an Gelde 283 Schock Gr. 6 Gr. 4 Pf. an Holze 41 Eichen, 30 Schneidekiefern, 29 Balkenbäume. A. 1626 an Gelde 305 Fl. 7 Gr. 8 Pf. 213 Stämme kiefern Bauholz. Diese und dergleichen Ausbesserungskosten in der folgenden Zeit, sind Beweise von großen Beschädigungen, die unstreitig vom Wasser und Eise müssen seyn verursachet worden. Es wird auch bey der letzten Rechnung vom Jahre 1626 angemerket, daß die Eichen meistens zu Pfählen verwendet, die Schneidekiefern aber zu 12 Ellen langen Brückbohlen geschnitten, und das übrige Holz zu Straßbäumen, Bindern und Jochstücken, auch andern Bedürfnissen bey den vorgefallenen Reparaturen, sey gebrauchet worden. Daß aus den Kiefern 12 Ellen lange Pfosten zum Belegen sind geschnitten worden, bewähret nun auch die Berechnung, durch welche ich oben S. 26 die Brückenbreite 11 Ellen, und mit der Geländerstärke 12 Ellen, aus dem noch vorhandenen Pfahlwerke im Elbgrunde, angegeben hatte. Weiter findet sich in der Rentamts Jahresrechnung von 1637 die Nachricht, daß die Schweden 4 Joche von der Brücke weggebrannt haben. Darauf sey von dem Obersten und Commandanten zu Wittenberg, Hannß von der Pforde, noch in demselben Jahre die Veranstaltung getroffen worden, daß zu Wiederherstellung der Brücke, in der rothen Marke 52 Stämme Eichen, und 106 Stämme fichten Bauholz in der Dietrichsdorfer Heyde, angewiesen, auch anher angefahren, und bearbeitet worden. Allein die nachfolgenden Rechnungen enthalten nirgends etwas, daß dieses Bauholz wirklich wäre zur Brücke angewendet worden; vielmehr leget sich aus solchen zu Tage, daß nicht nur, auf Anordnung des Commandanten, das Zoll- oder Brückenhaus auf der Elbbrücke noch in dem Jahre 1637 abgetragen, und das Holz davon auf den Schloßhof gebracht worden: sondern auch, daß der noch stehen gebliebene Theil der Brücke von Jahr zu Jahr durch die Eisfarthen sehr beschädiget worden, und endlich gar den Einsturz gedrohet habe. Da denn

1657 an den Amtsschreiber, Jacob Kornemann zu völliger Abtragung der Brücke der Churfürstliche gemessenste Befehl, Beyl. Num. VII. ertheilet worden. Und diesem höchsten Anbefohlnisse ist denn der Amtsschreiber Kornemann sogleich nachgekommen. Er hat schon im Monathe Februar besagten Jahres durch den Brückenmeister = Polierer, Michel Kleppeln, die annoch gestandenen 6 Joche abtragen zu lassen angefangen. Das nutzbare Eisenwerk ist auf das hiesige Schloß in Verwahrung gebracht, und mit dem Abtragen bis zur völligen Endschaft fortgefahren worden. Daraus ist zu ersehen, daß der vom Verbrennen frey gebliebene Theil der Brücke noch 20 Jahre nachher gestanden, und sich erhalten habe. Wie sehr aber der Theure Churfürst auf die Ergänzung dieser Brücke jederzeit gedacht habe, davon kann auch dies ein Beweis seyn, daß er noch das Jahr zuvor, A. 1646, ehe Er den Befehl zum Abtragen derselben ertheilte, durch den Aufseher der Mühlen = Ufer = und Wassergebäude, Asmus Merseburger, die Brücke sorgfältigst besehen und prüfen, ihn auch einige Anschläge zur endlichen Wiederherstellung derselben verfertigen lassen; deren er denn drey entworfen hat. Nämlich einen über 5 neue Eisböcke an den noch stehenden 7 Jochen; einen, über das Belegen der 7 Joche mit neuen Straßbäumen und Pfosten, und einen dritten, über ein Stück Interimsbrücke auf die 4 abgebrannten Joche. Dieweil aber weiter darauf keine Verfügung, wohl aber der Abtragungsbefehl das folgende Jahr erfolget ist: so müssen unüberwindliche Hindernisse damals der Erbauung im Wege gestanden haben.

Bey dem Zeitraume von 1637, bis dahin, wo die itzige neue Brücke angefangen, und im Jahre 1787 glücklich zu Stande gebracht worden, habe ich nicht Gelegenheit, lange stehen zu bleiben; da während dieser Zeit die Elb = Ueberfahrt beständig mit der Fähre getrieben worden, und niemals eine ordentliche Brückenfahrt hieselbst ist angeleget worden. Zwar enthält die vorhergehende Nachricht aus einer Rathssammlung von Stadtsachen, daß gleich A. 1637, bey der schwedischen Wegbrennung etlicher Joche

che von der alten hölzernen Brücke, eine Schiffbrücke allhier angeleget, aber vom Feinde ebenfalls weggenommen worden, und also von kurzer Dauer gewesen sey. Es scheint, daß dieses noch im Junius desselben Jahres 1637 vorgegangen, als die Schweden diese ganze Gegend, bis über Torgau hinaus, wegen Anrückung der Kaiserlichen, völlig verlassen, folgends auch die Elbbrücke bey Torgau, nebst noch einer andern daselbst geschlagenen Schiffbrücke, angestecket haben. Dieses finde ich in einer alten geschriebenen Chronike von Torgau, die ich besitze, angemerket. Ferner gab die vorher S. 15 angeführte Schrammsche Nachricht, von unserer ehemaligen Elbbrücke, zugleich an: es habe geraume Zeit hernach, nämlich A. 1683, eine Schiffbrücke bey unsrer Stadt, aber auch nicht lange, gestanden. Denn in der That, eine Schiffbrücke ist auf der Elbe, wegen der ehemaligen starken Schiffahrt, und der vielen Holzflößen, nicht ohne große Schwierigkeiten und Kosten, anzubringen gewesen; und sie würde auch noch itzt ein beschwerliches, und in der Erhaltung kostbares, Werk seyn. Inzwischen will sich von dieser Schiffbrücke, weder bey den mir bekannten Schriftstellern, noch auch, welches merkwürdiger ist, in den hiesigen Rentamtsrechnungen die mindeste Angabe vorfinden; indem man letztere, auf mein Ersuchen, für diese Jahre sorgfältig durchgegangen ist, um die Ausgaben zur Errichtung und Erhaltung solcher Schiffbrücke anzutreffen, die doch sicherlich vorkommen müßten, wenn sie wirklich hier gestanden hätte. Ob zu Anfange dieses Jahrhunderts, bey dem Aufenthalte der Schweden in Sachsen, und ihren Durchmärschen, von diesen Völkern jemals eine Schiffbrücke hier aufgeschlagen worden, davon habe ich keine Spur erlangen können; unerachtet ich vor mehr als 30 Jahren, hier noch viele alte Personen gesprochen habe, die sich der Märsche und Einquartirungen der Schweden, in diesen Gegenden, ganz wohl erinnern konnten. Diese erzählten, die Marschroute der Schweden sey nicht sowohl über Wittenberg, als über die benachbarten, mit Brücken versehenen, Oerter angeleget gewesen; obgleich König Karl der XII. mit einigen Völkern, die er zur Besatzung zurück ließ, in Person hier gewesen ist. Gewisser hergegen kann ich es anzeigen,

daß im siebenjährigen Kriege, als die Preußischen Truppen, vor der Schlacht bey Torgau, hier in großer Anzahl vorbey giengen, es wird seyn das Jahr 1760, selbige innerhalb noch nicht zween Tagen, eine Schiffbrücke über die Elbe schlugen, welche sogleich nach ihrem Uebergange wiederum weggenommen wurde. Es wurden dazu einige Pontons, ferner die unterschiedlichen Fähren in der Nähe, nebst andern großen Elbkähnen, gebrauchet, deren man in der Geschwindigkeit habhaft werden konnte. Das ist ziemlich alles, was von Brücken bey Wittenberg, in dem großen Zeitraume von 150 Jahren, gemeldet werden kann.

Und so bin ich denn bey dem Zeitpuncte, wo wir das große Werk erlebet haben, welches unserm gnädigsten **Friedrich August** auszuführen vorbehalten war. Auf sehr vielen Landtagen voriger Zeit haben Universität und Rath allhier, selbst andere Landstände und Städte, gemeinschaftlich um die Erbauung einer neuen Elbbrücke bey Wittenberg angesuchet, zwar nicht ohne Hoffnung, aber wegen so mancher dringenden Verhinderungen, allezeit vergebens. Jedoch bey Erbauung der Weißenfelser Brücke erhielten wir neue erwünschte Aussichten, und Versicherungen: es würden Seine Churfürstliche Durchlaucht, nach Vollendung dieses Werkes, auch den Bau der Wittenbergschen Brücke in höchsten Gnaden zu veranstalten geruhen. Und diese huldreiche Gesinnung gieng nachher wirklich in Erfüllung; indem unterm 7ten Junius 1784 der gnädigste Befehl, zu Erbauung einer unbedeckten hölzernen Jochbrücke, mit einfachem Belege, ertheilet, und dazu die vorläufigen, nach dem Anschlage erforderlichen, Kosten bewilliget wurden. Dieses höchste Churfürstl. Rescript, als die Grundlage des sehr ins Große gegangenen Baues, habe ich in der Beylage Num. VIII. mitgetheilet. Ungeachtet nun diese anfänglich ausgesetzten Baukosten an sich, bey der Ausführung, wohl doppelt so hoch hinangelaufen sind, auch noch außerdem die vielerley und häufigen Transportkosten für Holz, Faschinen, Steine u. s. w. selbst die wichtigen starken Elbbaue, um den Strom wiederum stadtwärts herüber zu bringen, ingleichen das

Bauholz,

Bauholz, und die andern Bedürfnisse, ungemein große Summen erfodert haben: so hat doch **Friedrich Augusts** Milde, und wahre Vaterliebe, diesen stärkern Aufwand nicht geachtet, um das angefangene Gebäude, auf die vollkommenste Weise, auszuführen. Dem erlassenen Churfürstl. Befehle nachzukommen, ward daher, noch im Sommer des gedachten Jahres 1784, Anstalt gemachet, das Holz theils zu Wasser, theils zu Lande, herbeyzuschaffen, die Brückenlinie ward abgestochen, und Zimmerleute sowohl, als Handarbeiter, waren in voller Geschäfftigkeit, die Baumaterialien und Baugeräthschaften vorläufig zu rechte zu machen. Damit auch gleich alles Holz in Bereitschaft seyn möchte, ward das allermeiste, sowohl Pfahl- als Bauholz, von einem Entreprenneur genommen, und kam frühzeitig genug im Sommer an. Das Eichene wurde aus hiesigem Rathsgehölze, für irgend 1300 Rthlr. erhandelt, und zu Wasser hergeschaffet. Die Anlage der Brücke ward nach dem Plane des Herrn Major **Günthers** und Herrn Wasserbau-Commissarii **Wagners**, dem bisher, aller Tradition und sonstigen Nachrichten zu Folge, bekanntem höchsten Wasserstande gemäß, zwischen den beyden alten Brückschanzen, genommen, und kam, mit weniger Abweichung, gerade dahin, wo ehemals die alte Elbbrücke gestanden hatte. Denn die Brückenlinie der itzigen neuen Brücke fängt zwar auf derselben Stelle an, wo die alte ihren Anfang nahm. Aber sie läuft im Fortgange etwas mehr östlich, und geht da, wo sie sich auf der Pratauer Seite in der Brückschanze endiget, wohl einige Ruthen von dem Orte ab, wo die alte Brücke ausgegangen ist. Das Erdreich am diesseitigen Landpfeiler, oder an der Brustmauer, wo die itzige Brücke anhebet, war eben das Pflaster der Brückenauffahrt, die mitten durchs Brückenhaus gieng; und dies Erdreich ist auf $3\frac{1}{2}$ Elle erhöhet worden. Wenn daher die alte Brücke nicht steigend aufwärts gegangen ist, sondern, wie wahrscheinlich mit dem Pflaster vor derselben ziemlich in einerley Ebene gelegen hat: so ersieht man, daß die neue Brücke wenigstens um 3 Ellen höher, als die vormalige, angeleget worden. Man hat noch in dem alten Pflaster, vor dem itzt abgetragenen Häusgen, worinn einige Fährleute auf der Brückenschanze wohn-

ten,

ten, die Steine gefunden, welche von den Rädern gänzlich ausgefahren, und worin noch das tiefe Wagengleis zu sehen gewesen: zum Beweise, daß an eben dem Orte die vormalige Brückenauffahrt gelegen, wo sie itzt wieder hingekommen ist. Diese ausgefahrnen Steine sollen in das Pflaster vor der Brücke neben der Wachstube zum Andenken wieder eingeleget werden. Die oberste Direction dieses großen Werkes führte, laut dem angezogenen gnädigsten Befehl, der Herr Ober-Landbaumeister **Exner**, von dessen ungemeiner Sorgfalt, und ausnehmenden Kenntnissen, wir an der neuen Schloß- und Universitätskirche ein dauerhaftes Monument unsers Orts besitzen. Die nähere Aufsicht über den Brückenbau bekam der, ums ganze Bauwesen sehr verdiente, Herr Hofmaschinenmeister **Reuß**, welcher unter der guten Direction des vorgedachten Herrn Ober-Landbaumeisters den Riß, Model und Bauanschlag zu unserer neuen Brücke verfertiget hatte. Die Vollführung der Arbeit am Orte selbst ward dem hiesigen Amtszimmermeister, **Caspar Köhler**, übergeben, der nach vorliegendem Risse und Modelle den ganzen Bau zu besorgen hatte. Um nun diesen ganz vorschriftlich anzulegen, ward dazu anfänglich der Herr Bauconducteur, **Christian Gottlieb Reuß**, ein geschickter Sohn und Schüler des Herrn Hofmaschinenmeisters, angestellet, der sich damals, wegen des Baues am Schlosse für das Churfürstl. Soldatenknaben-Institut, zu Annaburg aufhielt, und nach dessen im März A. 1786 geschehenen Ableben, ward der Churfl. Bauconducteur, Herr **Ephraim Wolfgang Glasewald**, hieher geschicket, welcher auch den Fortgang, nebst Beschleunigung des Baues, täglich unter seine besondere Aufsicht nahm, und zu Vollendung desselben durchaus keinen Fleiß und Mühe sparete. Wie nun in diesem Baue nach und nach fortgeschritten worden, und welche Hindernisse, vornehmlich aus der Witterung, dem Wasser, und den Orts Umständen, bisweilen eingetreten sind, das will ich nun kürzlich erzählen, und mich dazu eines Auszuges der Nachrichten bedienen, die der itzige Brückschreiber, Herr **Barth**, sorgfältig gesammelt hat, da er, als vormaliger Fährschreiber, bey allem gegenwärtig, und selbst zur Aufsicht über den Fleiß der Arbeiter angestellet

gewesen

gewesen ist. Die eigentliche Arbeit an der Brücke fieng den 14ten October 1784 an. Denn an diesem Tage machte man den Anfang mit Vorgraben; weil zum leichtern Einschlagen der Pfähle bey den Landpfeilern jedesmal das Erdreich, bis zum Wasserspiegel der Elbe, ausgegraben wurde. Den 3ten November 1784, Nachmittag halb 3 Uhr, fieng die erste Ramme an zu gehen, und es ward auf den Pfahl zum ersten Brückpfeiler, von der Stadtseite her, der erste Schlag gethan. Gegen Abend wurde noch eine Ramme, und zwar an den zweyten Landpfeiler, hingebracht. Es kam den Herbst noch eine dritte hinzu, und so wurde mit diesen dreyen, jede etwa von 20 Personen gezogen, zu den beyden vördersten Landpfeilern, und an der Brustmauer, die Pfähle eingestoßen. Allgemein zu sagen, sind nachher meistens sechs Rammen gegangen, auch gegen Ende des Baues sieben, und wenn sie alle in Bewegung gewesen, haben gemeiniglich auf 265 Mann daran gestanden. Der Zimmerleute waren anfänglich etliche 50, aber im Durchschnitte könnte man ihrer irgend 35 annehmen. Das Einschlagen der Pfähle, die Legung der Roste, Aufrichtung der Pfeilerstühle, und dergleichen, ohne das Beschlagen, Zurichten, Abbinden u. s. w. zu rechnen, gieng nun ununterbrochen den ganzen Winter 1784 fort, und zwar bis Ausgang Märzes 1785; wo wegen Anlauf des Wassers bis zum 30sten Junii, mit der eigentlichen Brückenarbeit mußte abgebrochen, und ein Stillstand gemachet werden. Und bis zu dieser Zeit waren die Brust bey der Brückenauffahrt fertig, auch der erste und zweyte Brückenpfeiler ganz aufgesetzet. Vom Julius 1785 an, das ganze Jahr hindurch, selbst den Winter nicht ausgenommen, ward unaufhörlich fortgearbeitet, bis zum 18ten Julius 1786. Hier wurde ein paar Tage, wegen anlaufenden Wassers aufgehöret; aber schon den 21sten fuhr man mit Rammen wieder fort, bis zum 5ten August, wo die sämmtlichen Grundpfähle zu allen noch übrigen Pfeilern in die Erde gestoßen waren; daher an diesem Tage, um 11 Uhr, die letzten Leute vom Rammen verabschiedet wurden. Nunmehr standen schon 9 Pfeiler, alle mit Jochstücken versehen, und gehörig überleget. Auch stand der eine Brustpfeiler am Damme der Auffahrt an der

Pratauer Seite. Es sollten noch die letzten Pfeiler abgeschwellet werden, weil alles Pfahlwerk, wie gesaget, dazu in der Erde war. Indem aber das Wasser, gleich Anfangs Augusts, an 29 Zoll hoch über die abzuschneidenden Pfähle auftrat, so mußten sich die Zimmerleute unterdessen damit beschäfftigen, die bereits aufgerichteten Stücke zu befestigen, und allen Nachtheil vom aufschwellenden Wasser davon abzuwenden, auch das noch übrige Holzwerk vollends zu bearbeiten. Dieses hohe Wasser dauerte bis zum 18ten Januar 1787, und die ganze Wasserhöhe war um die Zeit, auf 2 Ellen 20 Zoll über die zu beschwellenden Pfähle, mehr oder weniger, gegangen; wodurch dieses letzte Geschäffte immer noch verhindert wurde. Endlich den gedachten 18ten Januar 1787 hatte das Wasser so weit abgenommen, daß man zum Abschneiden der Grundpfähle kommen konnte. Den 19ten Januar fieng man also mit dieser Arbeit, und zwar mit großer Thätigkeit, an, weil man dem Sinken des Wassers nicht trauen durfte, und alle Tage dessen Anwachs wieder zu fürchten hatte; zumal da der Fluß noch mit Eise beleget war. Es ward nun den 20. 21. 22sten, in welchen Tagen das Wasser noch fiel, eifrig am Abschwellen des eilften und zwölften Pfeilers gearbeitet; und weil man das niedrigste Wasser, welches man beym Abschwellen des achten und neunten Pfeilers hatte, nicht erwarten konnte: so wurden diese Schwellen etwa 6 Zolle höher, da sie mit der Zeit ohnedem in festes Land kommen, als die an den besagten Pfeilern geleget. Denn man eilete aus dem Wasser zu kommen, und lies sich den starken Regen des 20sten und 21sten Januar, auch sogar den einen Sonntag, nicht davon abhalten. Der Erfolg bewährte den Nutzen dieses Eilens. Am 23sten Januar war das Wasser schon wieder gewachsen; aber nun lagen auch in diesen paar Tagen glücklicher Weise schon die Schwellen zu den 2 letzten Pfeilern; nur ward das Aufrichten derselben noch etliche Wochen verschoben. Das Wasser blieb zwar bis zum 13ten Februar ziemlich in einerley Höhe; bey welcher unterweilen die Pfeilerstühle hätten können aufgesetzet werden, wenn man vor dem Aufbruche des noch stehenden Eises sicher gewesen wäre. Denn nicht nur ein großes Eisfeld stand etliche hun-

dert

dert Ruthen vor der Brücke bey der Probstey: sondern es hatte sich auch das Eis unweit von hier bey Pesewig, auch weiter hinauf bey Prettin, zu ungeheuren Haufen gesetzet, und mancher Orten das ganze Strombette verdämmet. *) Dieses Eis mußte schlechterdings vorbey gelassen werden, ehe man zum Rüsten und Aufrichten an den 2 letzten Pfeilern gelangte. Das Losgehen desselben geschah den 16ten bis 18ten Februar, und mit dem 24sten Febr. war auch alles böhmische Eis vorbey. Aber nun stand das Wasser auf 3 Ellen über den Schwellen, hielt den ganzen März, mit stätem Steigen und Fallen von 2—6 Zollen, in dieser Höhe an, *) und hatte sehr langsamen Fall. Am 24sten März war es noch 1 Elle 3 Zoll über den Schwellen, und da das Wasser in einigem Falle blieb, konnten den 26sten März die letzten Spundpfähle eingerammet werden, welches bis zum 31sten März dauerte. An dem Tage ward wiederum aufgehöret; denn bis zum 12ten Apr. war stäter Wasserwuchs, und es stand an dem Tage 2 Ellen 17 Zoll über den Schwellen. Den 12—15ten fiel es 1 Elle 12 Zoll, und bis zum 17ten noch 12 Zolle. Aber doch hielt diese Arbeitspause bis zum 13ten May aus; an welchem Tage man zum sechsten Pfeiler, von der Pratauischen Seite her, mit einem Rammenhause zu arbeiten anfieng. Endlich, bey allmälig fallendem Wasser, wurden den 21sten May die letzten Pfeilerstühle zum Aufrichten, in die eine Fähre, und in den großen Prahm, eingeschiffet. Den 22sten May nahm das Richten der Stühle seinen Anfang, bey einer Höhe des Wassers, wo die obern Schwellen noch immer 6 Zolle unter Wasser lagen; sie kamen auch erst den 24sten May oben blos zu liegen. Bis zum 25sten May war man damit schon so weit gekommen, daß nun das große Wasser ferner keinen Aufenthalt am Brückenbau verursachen konnte. Nach Verlauf von kaum vierzehen Tagen war die ganze Brücke zu. Denn am 7ten Junius, Morgens halb 8 Uhr, sind die letzten Preuß. Elbkähne, noch mit Mast und

 Segel,

u) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1787. St. 8. p. 59.

x) Wittenbergsches Wochenblatt am a. O. p. 99.

Segel, durch die Brücke passiret, wo alsdenn um 8 Uhr angefangen wurde zu rüsten, und die Joche zuzuschlagen. Um 11 Uhr Mittags kam der letzte Preußl. Elbkahn von denen, die um 8 Uhr durchgegangen waren, der Frau von Jansau gehörig; dieser ward noch durchgelassen, mußte sich aber durch die bereits gelegten Stücken Holz mit seinen Mastseilen beschwerlich durchhelfen. Um 3 Uhr Nachmittag an demselben 7ten Junius, gerade an dem Tage, als drey Jahre zuvor, das gnädigste Rescript zum Brückenbau datirt worden, kamen Schiffer Schaafs, aus Dresden, Leichtkähne von der Reise nach Magdeburg zurück, und diese mußten die Masten schon niederlassen, weil nun alles zugerüstet war, und von der Zeit an müssen auch alle Schiffe legen. Nunmehr konnte weiter kein Zufall die Beschleunigung des Brückenbaues aufhalten, man wandte auch allen Fleiß an, daß, nach Verlaufe noch nicht voller zween Monathe, die ganze Brücke zur Ueberfahrt in fertigen Stand gesetzet wurde. Der Bau hatte solchergestalt wirklich nur zwey Jahre gedauert, wenn die unversehenen Hindernisse des Eises, und der hohen Wasser abgerechnet werden. Denn der Aufenthalt vom 1sten April 1785 bis 30sten Junii desselben Jahres beträgt 3 Monathe; der vom 5ten August 1786 bis 18ten Januar 1787 machet 5½ Monathe; und der vom 23sten Januar 1787 bis 21sten May d. J. 4 Monathe: wodurch, zusammen genommen, ein ganzes Jahr Verspätung im Baue erwachsen ist. Indessen darf man nicht denken, es sey während diesen Pausen gänzlicher Stillestand, in der zur Brücke gehörigen Arbeit, gewesen. Für die Zimmerleute, wenn gleich bisweilen in geringer Anzahl, gab es mit Zurichten des Holzes, und mit dessen Herbeyschaffung an die gehörigen Orte, und sonst, immer zu thun. Darneben behielt die Arbeit am Damme, und den Wasserbauen, ungehinderten Fortgang, wie ich nachher sagen werde, und selbst der Frost verursachte bisweilen nur geringen Aufenthalt darinnen. Die Hindernisse betrafen großentheils nur die Arbeit an den Rammen und die specielle Förderung des Brückenbaues. Aber auch im Einrammen der Pfähle gieng es nicht allemal so schnell, als mans wohl gehoffet hatte. Man traf oftmals auf Stellen, wo die Pfähle gar nicht

ziehen

ziehen wollten, wie dies in der Beschreibung an einigen Stellen soll angezeiget werden. Hier giebt mir der Fortgang der Arbeit noch einiges an die Hand, woraus sich manche Erläuterungen für die Werkausführung solcher Baue nehmen lassen. Gleich am zweyten Pfeiler stadtwärts stieß man auf einen alten Pfahlgrund, wo sich beym Vorgraben, etwa 5 Ellen tief in der Erde, 7 alte Pfahlköpfe zeigten, an denen man deutlich wahrnahm, daß solche vormals mit einem Werkzeuge, mehr noch mit einer Art, als Säge, waren abgenommen worden. Da dieses einer von den unbeschädigten, dem Ufer nahen, Pfeiler der vormaligen Brücke gewesen, welche auf Churfürstl. Befehl A. 1657 haben müssen abgetragen werden, und der damals vermuthlich noch im Strome gestanden hat, so erläutert dies ungemein die Expedition, die mit den Jochen der alten Brücke zuletzt ist vorgenommen worden. Die wenigsten Pfähle sind wohl durch angelegte Kräfte aus dem Elbgrunde herauszubringen gewesen; man hat sie daher dicht über, oder unterm Wasser weghauen, oder absägen müssen. An denen, die aus der Elbe voriges Jahr gezogen worden, hat man dergleichen nicht wahrnehmen können, weil sie meistens vom Eise scheinen umgeleget und abgebrochen zu seyn. Alle diese noch im angeschwemmten Erdreiche befindlichen Pfahlgründe werden mit der Zeit, wenn die Elbe gezwungen wird, ihren Lauf mehr nach der Stadtseite zu nehmen, zum Vorscheine kommen, und müssen alsdenn, zur Sicherheit der Schiffahrt, bey niedrigem Wasser, in Zeiten heraus geräumet, oder abgeschnitten werden. Als man zum Einrammen der Pfähle für die entferntern Pfeiler kam, giengen die Pfähle immer schwerer, zum sattsamen Merkmale, daß sie nunmehr auf den alten, kiesigten, festen Boden, der vormals daselbst gegangenen Elbe, trafen. Vorzüglich schwer ließen sie sich beym siebenten Pfeiler eintreiben, der ebenfalls noch auf dem Lande errichtet wurde, itzt aber bereits im Strome steht. Wiewohl man hier auch tief vorgegraben hatte, und eben keine alten Pfähle zu Tage kamen, so fand sich doch im Erdreiche ein solcher Widerstand, daß nicht allein das Einschlagen gar nicht förderte, sondern daß sich manchmal die Pfähle dreheten, und unter andern einer sogar

zersprang und abbrach, an dessen statt ein anderer neben bey eingeschlagen werden mußte. Dergleichen ähnliche Vorfälle beym Grundbaue hat der Königliche Ober-Bauinspector zu Potsdam, Herr **Manger**, oftermals bemerket. y) Wenn sich unter seinen Rammen die Pfähle durch alle mögliche Zwangsmittel nicht in gerader Lage und Stellung erhalten ließen, oder auch manchmal seitwärts wichen, oder auch gar nicht rücken wollten, und er so tief, als möglich, graben lies, so fand sich altes versunkenes Holz, Bohlen, Bretter, Steine und dergleichen. Bey uns im Grunde ist nichts anders zu vermuthen gewesen. Diese Hindernisse der Natur ändern jeden Anschlag um Geld und Zeit. Von unsern einzurammenden Pfählen hat jeder ins Mittel wohl 10 Rthlr. gekostet, da man im Anschlage die Rammungskosten, nach guten Gründen, für den Pfahl etwa 13 Rthlr. angeschlagen hat. An manchem Pfahle haben 36 Mann bisweilen eine ganze Woche zu thun gehabt, um ihn zu der erfoderlichen Tiefe auf dem Lande hineinzubringen; da er den ganzen Tag über mit Bären von 13 Zentner geschlagen, kaum 5—6 Zolle gerücket hat. Daß ein Pfahl bey uns genug fest im Erdreiche steckte, davon gab theils die Tiefe, zu welcher er im harten Boden eingeschlagen war, theils das unbedeutende Rücken am Ende, sattsamen Beweis. Herr Manger hat bey seinem Grundbaue in Potsdam eine Tafel angegeben, z) wornach man die Festigkeit eines Pfahles im Erdboden beurtheilen kann. Man bemerke, schreibt er, das Verhältniß der Abnahme vom Einrücken in dem festen Grunde, und ob es mit demselben endlich so weit kömmt, daß solches in vielen Hitzen hinter einander immer einerley und wenig bleibt. Es wird sich insgemein finden, daß letzteres erfolget, wenn der Pfahl 8 bis 9 Fuß im festen Boden eingetrieben ist; und bleibt alsdenn das jedesmalige, nicht allzu große, Einrücken sich immer gleich, so kann man auf das Feststehen sicher schließen. Die Tiefe von 16 bis

y) Nachricht von dem neuen Grundbaue zu einer Anzahl Häuser in Potsdam, auf einem ehemaligen Sumpfe, von H. L. Manger, 2 St. p. 160 f.

z) am angef. Orte p. 233.

bis 18 Ellen über der gewöhnlichen Elbwasserhöhe, zu welcher unsere Pfähle auf dem Lande eingeschlagen worden, hat man für nöthig erachtet: damit die Pfähle noch genugsame Tiefe und Festigkeit behalten, wenn sie einmal in den Strom zu stehen kommen, und dieser oben 8—10 Ellen hoch Erdreich wegräumet. Wäre auf dieses wegzuräumende Erdreich nicht gesehen, so hätten die Pfähle gar nicht so ansehnlich tief gestoßen werden dürfen. Zu einer so geringen Last, als sie hier zu tragen haben, wäre eine Tiefe von 6—8 Ellen im Erdboden hinlänglich; wenn auch gleich die Pfähle bey jeglicher Hitze von 20 Schlägen noch einen oder zween Zolle gleichförmig gezogen hätten. Bey dem merkwürdigen Grundbaue, den Herr Manger in Potsdam führte, bekam ein Grundpfahl auf 300 Zentner zu tragen; da hier, bey unsrer Brücke, etwa 40 Zentner Last auf einen ausfallen. Ein Hauptpfeiler ruhet bey uns irgend auf 30 Pfählen, und das Gewicht eines solchen Pfeilers hält wenigstens auf 1200 Zentner, [a]) wovon also jeder Pfahl einen geringen Antheil bekömmt. Bey solchen Pfählen, schreibt Herr Manger am a. O. die zu hölzernen Brücken, Schälungen, Dämmen u. dgl. eingeschlagen werden, die zum Theil nur geringe, zum Theil gar keine, Lasten zu tragen erhalten, kömmt es blos darauf an, daß sie gehörig tief im festen Boden stecken, damit sie nicht auf die Seite weichen können. Alle unsere Grundpfähle zur Brücke sind mehrentheils mit einer Anzahl von zwanzig Schlägen in einer Hitze eingerammet worden; ungeachtet im Anfange 24 und mehr Schläge zu einer genommen wurden. Auch haben die Rammenden einigemal Proben mit einer weit größern Anzahl von Schlägen in einem fort angestellet, und so gar einmal, aus freyem Willen, am siebenten Pfeiler, wo die Pfähle nicht weiter wollten, 500 Schläge, ohne einzuhalten, gethan, und der Pfahl ist nicht weiter, als 4 Zolle gerücket, da er bey 20 Schlägen in einer einfachen Hitze $\frac{1}{4}$ Zoll gezogen hatte. Er müßte demnach, bey 25 einfachen Hitzen, jede zu 20 Schlägen, als soviel die 500 fortgesetzte Schläge ausmachen,

a) Wittenberg. Wochenblatt A. 1787. St. 8. p. 59.

machen, $6\frac{1}{4}$ Zolle fortgerücket seyn, wenn die Hitzen, mit ihren Pausen, auf einander gefolget wären. Die Leute werden bey den kurzen Absätzen, und Ruhezeiten, nicht so kraftlos; da sie nach dieser angezeigten Anstrengung sich nicht in einer Stunde erhohlen konnten, und die Alten ohne Athem dahin fielen. Es ist also jederzeit besser, wenn ein Pfahl nicht mehr ziehen will, nachzulassen, und ihm Ruhe zu verstatten, damit sich das Erdreich um ihn mehr verdränge. Er zieht alsdenn beym neuen Stoßen allemal besser. Herr Manger, dessen Werk das einzige ist, welches alle Vorsichten und erprobte Regeln beym Grundbaue durchaus erschöpfet, billiget schlechterdings keine größere Hitze, als von 150 Schlägen, und zwar nur, wenn man sie zur Probe für die Pfahlfestigkeit anwenden will. Bey unsern Rammarbeiten war die Zwischenzeit, bey den gewöhnlichen einfachen Hitzen von zwanzig Schlägen, bis zur nächstfolgenden Hitze, mehrentheils 4 Minuten: so, daß man von jeder ihrem Anfange, bis zum Anfange der folgenden, volle 5 Minuten hatte. Dies giebt 12 Hitzen in einer Stunde, und wenn diese richtig gethan werden, so kann man damit, selbst nach Hrn Mangers Erfahrungssatze, zufrieden seyn [b]); da er hierüber unstreitig alle Vortheile untersuchet, und durch viele Erfolge herausgebracht hat. Die eisernen Schuhe, oder Spitzen, an den sämmtlichen neuen Pfählen, waren durchaus stark, und vorn dauerhaft gearbeitet, meistens 21 Zolle lang, inwendig zwar spitz und hohl auslaufend, aber dagegen mit starken, langen Flügeln versehen, welche ans dicke Ende der Pfahlspitze genau anschlossen, und sie beym Eindringen ins Erdreich sattsam schützten. Sonst haben die Schuhe, wenn sie kürzer sind, inwendig einen platten Boden, der wohl ein Quadrat von fast 3 Zoll machet, auf welche die eben so stark gelassene Spitze des Pfahles passet. Die eiserne Schärfe des Schuhes läuft alsdenn im Ganzen aus. Solche Spitzen aus dem Ganzen sind beym Einschlagen in festen Kiesboden sehr nöthig. Man hat dergleichen Schuhe mit inwendig plattem Boden, und ganzen soliden Spitzen, bey vielen

b) am angef. Orte p. 110—113.

vielen unsrer Hauptpfähle angebracht, die am Gewichte wohl 12—14 Pfund hielten; und an den alten herausgezogenen Pfählen sind fast lauter solche Schuhe, mit inwendig plattem Boden, und aus dem Ganzen gearbeiteter Spitze, gefunden worden. Die alten Schuhe waren aber insgesammt kürzer; und konnten es auch seyn, indem die Pfähle durchweg aus Eichenholz bestanden, als welche an sich besser ziehen, und wohl zwey bis drey Ellen lange Abspitzung hatten. Jeder alte Schuh hatte 8—12 Nägel, welches man an den A. 1786 ausgezogenen Pfählen am 7ten und 8ten neuen Pfeiler deutlich vorfand. An den Pfählen, welche nach Endigung des Brückenbaues auf höchsten Befehl, bey dem sehr niedrigen Wasser, zur Sicherung der Elbfahrt, wohl an die 200 herausgebracht sind, hat es fast sicher scheinen wollen, als wäre vorzeiten jeder eiserne Schuh nach der Pfahlspitze, nicht aber, wie die heutige Art ist, die Schuhe durchweg nach einerley Maas und Form, verfertiget, und sodann die Pfahlspitze darnach gehauen worden. Allein, wenn der Zimmermann die Pfahlspitzen nach dem Schnurschlage gut keilförmig an allen vier Seiten zuhauet, und die Ecken gehörig verbricht, so wird eine solche, etwa 2 Fuß lange, Spitze in jeden nach einerley Maaße, und nach dieser Proportion gearbeiteten Schuh, gar gut einpassen. Zu den Arbeiten, welche wegen des Brückenbaues vorgenommen wurden, und die als wesentliche Stücke dazu gehören, sind die Aufführung der breiten und hohen Dämme, und die Anlegung der unterschiedlichen wichtigen Elbuferbaue, an jener Seite des Stromes, um denselben wiederum nach der Stadt herüber zu bringen, und dadurch die Brückenlinie mehr stromrecht zu erhalten. Dieser muß ich noch Erwähnung thun, ehe ich zur Eröffnung der Brückenfahrt komme. Der oberste große Weichenbau, nach der Probstey zu, ist im Junius A. 1784 angefangen worden, und zwar mit Sandauffahren, weil man auf das daselbst schon befindliche Sandufer 36 Ruthen Sand aufbringen lies, und alsdenn vorn an dieses Werk einen Kopf von 8 Ruthen Faschinen vorlegen lies. Der ganze Bau hält also 44 Ruthen in die Länge, und ist im November desselben Jahres schon mit einer einfachen, gegen die untere

Stromseite aber mit einer doppelten Faschinade bedecket worden. Dieses ist der längste Bau, liegt über 300 Ellen vor der Brücke, und hat bereits den Strom sehr herüber gewiesen. Der zweyte ansehnliche Bau liegt vor dem letzten Brückenpfeiler, an den er, so wie an den Damm, unmittelbar anstößt. Er ist zwar weit stärker, als der erste, und aus bloßen Faschinen aufgeführet, weil hier vormals die größte Stromtiefe war; aber seine Länge beträgt nur ungefähr 24 Ruthen. Er wurde im December A. 1784 angefangen, und in den folgenden Jahren, nebst den andern Uferarbeiten, zu Stande gebracht. Auf diesen kömmt der lange Brückendamm, der von der Brücke auf den sogenannten Pratauischen Damm führet. Er ist um die nämliche Zeit angefangen, und zum Theil auf der jenseitigen Brückenschanze angeleget worden, als wovon die Schießscharten, und ungefähr zween Spatenstiche Erdreich herunter gestochen wurden. Bey der Abtragung hat sich unter diesem Erdreiche ein ganzes Menschengerippe, nebst einem Stück Eisen vom alten Pistol gefunden; ferner einige Fasse Pulver, welches gleichsam in eine schwarze harte Masse verwandelt worden, und bey den angestellten Proben weder brennen, noch glimmen wollen. Ferner fand man daselbst ein Beschläge von einer Kanone, bereits vom Roste sehr zerfressen; und endlich eine ziemliche Parthie von ganzen, halben, und Stücken Bomben, wovon die Bombe wohl 120 Pfund gewogen haben muß. Denn die Stücken Eisen von zersprungenen Bomben hatten über 4 Zoll Eisendicke, und die Bombe ist im Lichten 7 Zoll weit gewesen. Die von der alten Brücke S. 33. 40 mitgetheilten Nachrichten geben verschiedentlich zu erkennen, daß hier in den Schanzen von sächsischer und schwedischer Mannschaft auf einander geschossen, auch erstere aus der jenseitigen Schanze die letztern vertrieben haben; davon die Ueberbleibsel allerdings an diesen Orten herrühren, deren gewiß noch viel mehrere tiefer in der Erde verborgen liegen. Gleichergestalt hat man bey Grabung zu dem Grunde des neuen Brückhauses, in der diesseitigen Schanze, die Knochen von zwey bis drey Menschenkörpern gefunden: unstreitig von Soldaten, die gleich auf der Stelle sind beerdiget worden. Zu dem gedachten jenseitigen Brückendamme

ckendamme ward, in den Jahren 1785—86, ungemein viel Erdreich vom diesseitigen Elbufer abgestochen, und theils in Prahmen hinüber gefahren, theils im Winter übers Eis hingekarret. c) Unmittelbar daran liegt die Faschinade zu Bedeckung desselben; und etwas weiter hin ein dritter Bau, in der Gegend, wo sonst das jenseitige Fährhäusgen gestanden hat. Dieser Bau wurde erst veranstaltet, nachdem der folgende vierte etwas über 100 Ellen weiter, gleich nach Eröffnung der Brücke angefangen, und nicht lange darauf zu Stande gebracht war. Der fünfte Bau, wieder etwas über 100 Ellen von nächst vorliegendem, ward zwar schon 1783 angefangen, um den Sandhügel in der Elbe wieder mit dem Lande zu vereinigen, von dem er vormals abgerissen worden. Man nahm ihn aber im Frühjahre 1784 wiederum vor, verlängerte und erhöhete ihn; und im Jahre 1787 ist er, nach der Brücken-Eröffnung, von der Mitte bis zum Kopfe, abermals mit einer doppelten Faschinade überleget worden. Eine ziemliche Strecke hinter diesem ist noch ein Bau angeleget, wodurch etliche kleine, vom Lande weggerissenen, Stücke aufs neue Land fest gemachet sind. Neben diesen Elbbauen wurden denn auch zu gleicher Zeit die großen Dämme, zum Auf- und Abfahren auf die Brücke, meist ganz von neuem angeleget. Jenseits der Elbe gebrauchte man einen Theil der alten Brückenschanze dazu, überlegte, ebnete und überfuhr selbige mit grobem Kießsande, und führte alsdenn ein neues Stück Damm, bis zum so genannten Pratauischen Damme hin, auf dem man vormals auch von der Fähre abfuhr. Diesseits ward ebenfalls von der hier noch befindlichen Schanze ein kurzes Stück gedämmet, alsdann von hieraus ein neues Stück Damm, auf 200 Ellen lang, in der Richtung nach dem vormaligen alten Brückendamme aufgeführet. Dieser Damm leitet zu einer neu angelegten langen Laufbrücke, wodurch das Wasser bey großen Elbergießungen einen freyen Durchgang hat, ohne von dem neuen Damme aufgehalten zu werden. Zu Ende der Laufbrücke hebet der neue Damm wiederum an, und verbindet sich endlich

c) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1786. St. 5. p. 35.

mit dem ganz alten vormaligen, und itzigen gewöhnlichen Damme, der bis zum Elbthore hingeht. Die nöthigsten dieser erzählten Werke erreichten gleich mit Erbauung der Elbbrücke ihre Endschaft, und da ich letztere nunmehr vollendet vor mir habe, will ich sie, nach ihren verschiedenen Theilen und Einrichtung, näher beschreiben.

Ein **Landpfeiler** von unserer neuen Elbbrücke hat zu seinem Grunde 33 Pfähle, welche erstlich 7 Reihen ausmachen; jede Reihe hat gemeiniglich 4 Pfähle, einige 6, etliche Reihen sind nicht voll, sondern haben nur die 2 Pfähle angeschlagen. Das übrige des Pfahlgrundes machen die Bolzenpfähle aus. Die Stärke und Länge der Pfähle wird zum Theil beym Wasserpfeiler angezeiget. Der **Rost** über diesen Pfählen besteht aus 11 Queerschwellen, die auf die Pfähle aufgezapfet sind; nachdem letztere insgesammt gut wagerecht abgekappet worden. Solches lies sich um so viel genauer abrichten, da man überall den wagerechten Wasserstand zum Normal hatte, und darnach auch die Höhe der Zapfen völlig gleich machen konnte: ein nothwendiges Stück, welches beym Legen der Rostschwellen sorgfältigst in Acht zu nehmen ist, und Herr Manger beym letzten Potsdamer Grundbaue [d]) mittelst des Wasserpasses am richtigsten hat ausführen können. Ueber diesen Queerschwellen liegen 4 lange Schwellen, welche auf jene übergeschnitten sind, worüber alsdenn der abgebundene Pfeilerstuhl, mit eingebundenen Zapfen, aufgerichtet worden. Man sieht dabey noch 3 Schwellen, welche über den Pfählen zu den Eisbrechern liegen. Auf diese Schwellen hat man noch, mehr oder weniger lange, und zwar bis siebenellige Säulen aufgerichtet, um dem Eisbrecher die gehörige Höhe zu geben. Dieser **Pfeilerstuhl** besteht aus eben soviel Säulen, alle zu 12 bis 16 Zollen stark, als Pfähle sind; nämlich aus 7 Reihen, und in jeder meist 4 Säulen. Zu besserer Zusammenhaltung hat man inwendig noch

d) Nachricht von dem neuen Grundbaue zu einer Anzahl Häuser in Potsdam — im Jahre 1783. von H. L. Manger. — Zweytes Stück p. 174 ff.

noch 4 ganze Bolzen- oder Bundpfähle eingestoßen, wodurch der gerichtete Pfeilerstuhl mit starken eisernen Bolzen befestiget worden. Zu gleichem Endzwecke ist er inwendig mit den eingelegten Kreuzbändern aufs stärkste verbunden. Aeußerlich sind, zu beyden Seiten des Pfeilers, zween Hölzer statt Zangen eingeschnitten, welche ebenfalls mittelst eiserner Schrauben dem Pfeilerstuhl eine Festigkeit geben. Dieser ist inwendig noch mit Queerriegeln und Kreuzbändern sehr gut zusammen befestiget und ausgebunden worden. Alle Pfeiler sind von den untern Schwellen, bis hinauf an die ersten Streben, mit dreyzölligen kiefernen Pfosten abgeschalet worden. Die Stärke eines Pfeilers ist $5\frac{1}{2}$ Elle, ohne die Abschalung. Hinten am Pfeilerstuhle bey a, Fig. VI. sind noch zwo Reihen Pfähle angebracht, die zur Strebe dienen, zwischen welchen noch ein ganzer Bolzen- oder Strebepfahl eingeschlagen ist. Vorne an der Spitze des Landpfeilers bey b, sind 6 Pfähle ganz neben einander eingeschlagen, und zwar aus dem Ganzen, so wie die 4 mittelsten Bolzen- oder Bundpfähle, nebst dem hintern Strebepfahl aus dem Ganzen sind. Diese 6 Pfähle, davon der vorderste allemal ein starker eichener ist, geben mit den 4 daran stehenden eine Art Eisbrecher ab.

Zu einem **Wasserpfeiler** sind 76 Pfähle eingerammet; worunter auf die 30 zum Hauptpfeiler, die übrigen aber zum Eispfeiler gehören. Die Pfähle sind über 12—15 Zolle stark, und von 20—24 Ellen Länge. Vom niedrigsten Wasserspiegel sind selbige im Landpfeiler auf 16 bis 18 Ellen in festen Boden geschlagen; im Wasserpfeiler aber stecken sie wenigstens 12 Ellen im Grunde, in 8 Reihen, irgend eine Elle Distanz aus einander. Die Wasserpfeiler sind, eben wie die Landpfeiler abgeschwellet worden, außer daß 5 Reihen Pfähle, bey jenen, zu den Eispfeilern gehörig, von der Stromseite her, ebenfalls mit abgeschwellet sind. Die übrigen Pfähle aber bey den Eispfeilern sind aus dem Ganzen. Die Rostpfähle bestehen größtentheils in allen Pfeilern aus Ellernem oder Erlenholze. Sie sind alle beschuhet, und die Schuhe haben 7—8 Pfund Eisen halten müssen.

sen. Zum Einschlagen derselben hat man überhaupt Rammklötze von 6 bis 13 Zentner, zu den mehresten aber welche von 10 bis 13 Zentner, gebrauchet; nur die an den drey ersten Landpfeilern sind mit kleinern Bären von 6 bis 8 Zentnern eingerammet, weil die Pfähle in diesem Erdreiche alle gut giengen. Aber weiter hin, zu den übrigen Pfählen der folgenden Pfeiler, hat man die Bäre schwerer nehmen müssen, von 10 bis 13 Zentnern, denn hier ließen sie sich, unstreitig im harten Kiesgrunde des vormaligen Elbstroms, äußerst schwer eintreiben. Besonders schwer sind die Pfähle beym 6ten und 7ten Pfeiler ins Erdreich gegangen, und man hat auf die mehresten 4 bis 10 Tage schlagen müssen, um sie bis auf die gehörige Tiefe, von 16 Ellen unterm Wasserspiegel, mit Bären von 13 Zentnern, einzubringen. Sie haben sich bey 20 Schlägen kaum $\frac{1}{8}$ Zoll gezogen. Hieraus ersieht man, wie großen Unterschied dies im Anschlage der Kosten verursachet hat. Mancher Pfahl, der 7 bis 8 Tage Zeit zum Einschlagen weggenommen hat, ist auf 40 Rthlr. zu stehen gekommen. Anfänglich ward eine Maschine zum Einrammen der Pfähle gebrauchet, um Kosten zu ersparen, aber man fand bald, daß sie mit den großen Bären nicht brauchbar war, häufige Reparaturen erforderte, und überhaupt äußerst langsame Wirkung leistete. Man mußte daher wiederum von derselben abstehen, und zu der sichersten Art des Rammens, durch Menschenhände, zurück kehren.

In jedem Wasserpfeiler hat man inwendig, eben wie im Landpfeiler, 4 ganze Bolzenpfähle eingerammet, und mit starken eisernen Bolzen an den Pfeilerstuhl befestiget. Hinten aber Strom abwärts sind 2 ganze Strebepfähle eingeschlagen. Die Verbindung des Pfeilers selbst ist mit der in den Landpfeilern einerley; nur daß die Riegel, und andere Hölzer zur Hauptverbindung, länger ausfallen, weil die Pfeiler beynahe 7 Ellen stark sind. Die Eispfeiler reichen vorne auf 24 Ellen hinaus, und laufen an den Pfeilerstuhl auf 8 Ellen hoch hinan. Nach dem Wasser zu, an der äußersten Spitze, stehen selbige noch bey dem niedrigsten Wasser heraus, mit

mit dessen Fläche ihr schiefes Dach sich, unter einem Winkel von 15 bis 20 Graden, gegen den Brückpfeiler erhebet. Die Sattel oder Dächer dieser Eispfeiler haben eine Beschalung von starken eichenen Pfosten bekommen.

Die **Weite der Pfeiler** oder Joche von einander, von der Stadtseite angerechnet, beträgt an den 6 Pfeilern auf dem Lande bey jedem 33 Ellen, außer dem ersten, welcher nur 23 Ellen Spannung hat. Die übrigen 5, welche itzt im Wasser stehen, sind etwas über 40 Ellen weit aus einander, wie in der Zeichnung Fig. VII. und VIII. zu ersehen ist. In Fig. VII. sieht man die obere **Zulage** der Brücke, selbige hat unten bey a, a, a, die Rähme oder Plattstücken über die Pfeilerstühle, an deren beyden längern 2 kleine Streben eingesetzet sind, um die Geländersäulen zu befestigen; und bey b, b, b, b, die vier Traghölzer zwischen jedem Fache, worauf die Sturmbänder, zur Spannung gegen die Gewalt des Windes, übers Kreuz eingelassen sind. Diese sind in die Riegel und in die Plattstücken eingezapfet. Ueber diese Plattstücke und Traghölzer liegen äußerlich, zu den Seiten, erstlich die beyden Tramer *), 18 Zoll ziemlich ins Gevierte dick, und sind an den Landpfeilern aus dem Ganzen, und auf 40 Ellen lang; an den Wasserpfeilern aber bestehen sie aus zwey Stücken. Zwischen diesen beyden Tramern sind 7 starke Straßenbäume, jeder 12 Zoll vollkantig, etwas über eine Elle von Mittel zu Mittel aus einander geleget, und in die Plattstücke der Pfeilerstühle, so wie die Tramer eingekämmet, und zusammengezanget. Auf diesen gesammten Straßenbäumen, welche von den Hängesäulen durch die Streben getragen werden, ruhen die Schaalhölzer 8 Zoll dick, welche die Beschalung der Brücke ausmachen. Die ganze obere Zulage, und die Brücke selbst, läuft als ein bloßes einfaches Hängewerk ziemlich wagerecht; nur die mittelsten Fache, nach der Pratauer Seite, haben 14 bis 15 Zolle Sprengung, welche aber an

*) Tramer, vom sehr alten deutschen Tram, welches einen großen Balken, oder starken Baum, andeutet, und mit dem griechischen δεμβς, und dem lateinischen trabs, einerley Ursprunges ist.

an sich nicht merklich wird. Zu beyden Seiten ist die Brücke mit einem 5 Ellen hohen Geländer versehen: welche Höhe theils wegen der Hängesäulen, damit die Streben nicht so flach und im spitzigen Winkel zu liegen kommen, erfoderlich wurde; theils auch, wenn auf eine Bedachung irgend höchsten Orts hätte resolviret werden sollen, diese noch füglich angebracht werden könnte. Das Geländer ist, wie aus der Zeichnung zu ersehen, zwischen jedem Fache mit 2 doppelten Hängesäulen, Fig. VIII. a, a, a, a, versehen, worunter 4 Tragehölzer, an jeder 2, Fig. VII. b, b, und in Fig. VIII. bey a, a, die hervorragenden Köpfe bemerket worden. Die Hängesäulen werden mittelst starker eiserner Bolzen und Bänder an den Streben und Traghölzern zusammengehalten. Oberhalb am Geländer ist bey den Landpfeilern, oder zwischen den kleinern Fachen, eine Strebe, Fig. VIII. b, b, an die Hängesäule eingeleget; unterhalb der Beschalung der Brücke befinden sich zu beyden Seiten 3 starke Streben d, d. In den großen Fachen aber, oder zwischen den Wasserpfeilern, hat das Geländer oberhalb 2 Streben c, c, unterhalb aber liegen 5 dergleichen e, e. Oben auf dem Geländer befinden sich die Rahmstücken, weiter herunter aber 2 vierzolligte Hölzer zu Lehnen oder Zangen übergeschnitten. Von der innern Seite ist nach unten hin, etwa 4 Zoll über den Schaalhölzern, eine starke Pfoste angenagelt, damit nichts von kleinerm Vieh herunter fallen könne.

Die ganze **Länge** der Brücke, mit beyden äußersten Pfeilern, beträgt 500 Dresdner Ellen, oder sogenannte Werkellen, ohne die Anfurth auf Pratauer Seite zu rechnen, welche noch auf 10 Ellen heraus geht. Die Breite derselben ist $11\frac{1}{3}$ Ellen im Lichten; und diese ist hinlänglich, welches auch die Erfahrung gezeiget hat, daß zween große ausgebäuchte Frachtwagen neben einander vorbey können. Diese Länge ist wegen der flachen Ufer auf beyden Seiten, und des folglich sehr austretenden Elbwassers, nöthig gewesen. Hierzu kömmt noch dieses, daß der Strom vormals viel näher zur Stadt gegangen, in der Länge der Zeit aber sich sehr nach der

Pra-

Pratauer Seite gelenket, und daselbst abgerissen hat. Bey Erbauung der Brücke ist die Anstalt getroffen, daß der Strom mittelst der eingelegten Baue an dem Pratauischen Ufer, wiederum hieher, nach der Stadt zu, gedränget wird; folglich kommen die itzigen Landpfeiler, bis auf 2 der erstern, in Zukunft ziemlich wiederum ins Wasser, so wie die jenseitigen, welche anitzt im Wasser stehen, dereinst, wenn sich der Sand dort anleget, Landpfeiler werden. Seitdem die Brücke gebauet, und die jenseitigen Uferbaue angeleget worden, sind bereits 3 Pfeiler, die noch auf festem Lande errichtet worden, in den Strom gekommen: so sehr ist derselbe stadtwärts gedränget worden. Die Wassertiefe ist itzt bey dem niedrigsten Wasser auf der Pratauer Seite, an den 2 ersten dortigen Fachen, noch fast 6 Ellen, in den übrigen dreyen aber, die hier herwärts stehen, nur anderthalb Ellen. Vom itzigen niedrigsten Wasser, (im August und September 1787) bis zu den obern Tramern ist die Höhe $14\frac{1}{4}$ Ellen. Wenn nun das Wasser, welches nach den Beobachtungen unsre größten Höhen sind, auch 8 Ellen steigt, so bleiben dennoch $7\frac{1}{4}$ Ellen Höhe Raum, zwischen dem Wasser und der Beschalung, übrig. Dies gilt aber nur von den Fachen im Wasser. Die auf dem Lande haben bey weiten den Höhenraum nicht, vom Erdreiche bis an die Tramer. Denn hier ist das Erdreich und der Sand, zumal in den letzten zwey Jahren, so stark aufgehäufet worden, daß er kaum 4 Ellen tief unter der Brückenzulage liegt; welches bey entstehendem starken Eisgange und höhern Wasser, indem der ganze Strom seine Richtung gegen diese vördern Landpfeiler nimmt, keine gute Folgen haben dürfte; dafern nicht das Erdreich unter diesen Pfeilern etwas aufgeräumet wird. Vielleicht aber, welches gewiß zu hoffen steht, wird der anschwellende Strom diese Sandhegerung in wenig Jahren fortführen, und das Erdreich unter den ersten Fachen genugsam austiefen. In der VIII. Fig. kurz unter der Brückenzulage, ist eine feine gerade Linie hingezogen, welche den höchsten Wasserstand neuerer Zeit A. 1784 andeutet, und über den die Brücke selbst noch einige Ellen hinauf reichet. Um nun den höchsten Wasserstand hieselbst zu wissen, hat man folgende Nachricht zu Hülfe genommen. Es

 findet

findet sich nämlich in der Mauer des Hauptwalles, dicht am Elbthore, zum Zeichen einer ehemaligen sehr großen Fluth, eine eingemauerte Kugel, die einen bemerkungswerthen hohen Elbwasserstand vom 17ten Junii 1432 angeben, und die höchste Fluth gewesen seyn soll, von der man nur in hiesiger Gegend weis. Wahrscheinlich hat diese Fluth die allererste Brücke Friedrichs des II. weggenommen. s. oben S. 8. 9. Diese Kugel ist 3 Ellen 1 Zoll über der Schwelle des Elbthores, und auf 7 Ellen über dem gewöhnlichen mittlern Elbwasserspiegel, und das Wasser hat bey der angezeigten großen Ueberschwemmung A. 1784, noch 1 Elle 8 Zolle unter dieser Kugel gestanden. f) Und dieweil einige neuerliche Wasserfluthen, z. B. A. 1771 und 1784 dieser Höhe ziemlich nahe gekommen sind, so hat man am richtigsten dafür gehalten, daß die alten Brückschanzen dies- und jenseits der Elbe, die Höhe sowohl, als die Linie der Brücke, am zuverläßigsten bestimmten, und deshalb solche bey itziger neuen Brücke zur Richtschnur genommen.

Zu mehrer Beschützung der Brücke selbst hat man, 300 bis 380 Ellen vor der Brücke, mitten im Strome vier **Eisböcke** aufgerichtet, welche in verschiedener Weite hinter und auseinander stehen. Die Länge eines jeglichen hält 20 Ellen, und die Höhe 8 Ellen vom niedrigsten Wasser. Jeder besteht aus 25 Pfählen, die alle aus dem Ganzen, auf 10—11 und mehr Ellen, in den festen Boden des Stromes eingerammet sind. Ueber die Pfähle sind Zangenhölzer übergeschnitten, und äußerlich ist das Ganze mit achtzolligem Holze abgeschaalet. Größtentheils sind sie nach der Stromrichtung gesetzet. Dieweil die Brücke ohne Bedachung gelassen ist, so hat man die obern Theile, als das Geländer, die Tramer, Straßenhölzer, Traghölzer, und andere Haupttheile, bey den wärmsten Tagen im Junius und August betheeret, und solches im September noch einmal wiederhohlet. Der-

f) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1784. St. 13. p. 99, wo die große Wasserfluth dieses Jahres beschrieben wird. Ingleichen A. 1771. St. 27.

Dergleichen Bewahrungsmittel sind gegen Nässe und Wetter unvergleichlich, und müssen, bey jährlicher Wiederhohlung, das Holz ungemein erhalten; zumal wenn man den Theer in die Löcher der Zapfen bringen kann, damit diese nicht durch das, sich daselbst sammlende, Wasser so bald wegfaulen. Einige Wochen zuvor, ehe die Brücke völlig zu Stande kam, gieng auch am 10ten Jul. der gnädigste Befehl zu Erbauung des Brückhauses ein, wozu schon eine beträchtliche Menge Steine und Werkstücke von einem alten Pulvermagazine, und von einigen Stücken Mauer am Unterwalle, in Bereitschaft waren. Das Haus ist an der Abendseite des Dammes in der alten, an der Brücke vormals gelegenen, diesseitigen Schanze, unmittelbar vor der Brücke, erbauet. Am 12ten Julius ward mit Bauen der Anfang gemachet, und ein 5 Ellen tiefer Grund gegraben, auf welchen die Mauern, bis zur Dammhöhe, von lauter Werkstücken aufgeführet sind. Der Raum ist so genutzet worden, daß im Sousterrain eine Schenkstube und Kammer, Küche, Küchenkammer und Keller; in der obern Etage, die dem Damme gleich ist, eine Expeditionsstube, eine Wohnstube mit Kammer, und eine Wachstube, oben aber, eine Treppe hoch, noch 2 Dachkammern, angeleget sind. Schon zu Ende des Julius, bey Eröffnung der Brücke, war das Haus bereits gerichtet, und gedecket, und den 23sten August konnte schon die Expeditionstube bezogen, und die Wachstube, von dem Commando zur Brücke, gebrauchet werden. Gänzlich aber ist der Herr Brückschreiber Barth den 7ten Octbr. 1787 in das neue Haus eingezogen.

Zu mehrerer Erläuterung der vorhergehenden Werkbeschreibung unserer neuen Brücke, dienet noch der geometrische Riß von den Pfahlgründen, der Brückenzulage, und des Profils, wie ihn die zweyte Hälfte der I. Kupfertafel, nach den vornehmsten Theilen vorstellet. Diesen Theil der Kupfertafel will ich hier noch erklären.

Tab. I. Fig. IV. Der abgeschwellte Pfahlgrund eines Wasserpfeilers. Man sieht darin zugleich die Beschwellung von den erstern Reihen der Pfähle zum Eisbrecher.

Fig. V. Ebenfalls ein Pfahlgrund, bey welchem die Pfähle zum Eispfeiler, wie sie wirklich in der Erde stecken, insgesammt genau vorgezeichnet sind.

Fig. VI. Pfahlgrund eines Landpfeilers, mit den hinten bey a angebrachten zwo Reihen Pfählen, und vorn an der Spitze bey b vorgestoßenen 6 Pfählen, die eine Art kurzer Eispfeiler abgeben.

Fig. VII. Die Zulage der Brücke, worauf man die Tramer, die Straßenhölzer, nebst den unten befindlichen Sturmbändern; bey a, a, die Rähm- oder Plattstücken, bey b, b die Traghölzer zwischen jedem Fache, und zwischen diesen beyden Traghölzern die äußern Hängesäulen, bemerken kann.

Fig. VIII. Das Profil, oder der eigentliche Durchschnitt von zwey Fachen, als eines engern Faches, welches itzt noch ziemlich auf dem Lande steht, und eines von den weitern Stromfachen. Man sieht darin die Ausbindung der Pfeilerstühle, wie schon vorher angeführet ist; ferner die Pfahlroste, und die eingeschlagenen 4 Reihen Pfähle. Oben hat man die Verbindung der beyden Brücken- oder Hängewände. Die vornehmsten Theile sind in der Beschreibung bereits nach den beygefügten Buchstaben kenntlich gemachet.

Mit dem Ende des Julius 1787 war die neue Brücke zum ungehinderten Befahren völlig fertig; daher wurde am 30sten Julius die feyerliche Eröffnung der Ueberfahrt veranstaltet, wovon ich die Nachricht, zum Andenken für die Zukunft, hier ebenfalls mit einrücke, nachdem ich solche schon um eben die Zeit bekannt gemachet habe. g) Nämlich, auf geschehene Anzeige, daß mit dem 26sten Julius d. J. der Elbbrückenbau zur anzustellenden Ueberfahrt nunmehr gänzlich vollendet seyn werde, ergieng vom hohen Finanzcollegio in Dresden an die hieselbst angesetzte Churfürstliche Elb-

g) Wittenbergsches Wochenblatt A. 1787. St. 30. p. 236.

Elbbrückenbau-Commission der gnädigste Befehl, daß die Eröffnung der Brückenfahrt an einem der nächsten Tage vor sich gehen könne. Es ward hierauf von wohlgedachter Bau-Commission der 30ste Julius, als der Anfang einer neuen Woche, in welche zugleich der Augustustag einfiel, zu dieser erfreulichen Begebenheit bestimmt; woran der hiesige Stadtrath nebst der Bürgerschaft, zur Vergrößerung der Feyerlichkeit, den thätigsten Antheil nahmen. Die Solennität selbst ward durchgehends unter Direction oberwähnter Bau-Commission veranstaltet. Früh des Morgens um 6 Uhr wurden einige Danklieder vom Stadtthurme, bey Pauken- und Trompetenschall, gesungen; und da zu dieser Absicht von der löbl. Commission dieses Brückenbaues, unter Beytritte des Stadtrathes, ein solenner Auszug war verabredet worden, zumal da auch mit diesem Tage das jährliche gewöhnliche Vogelschießen angieng, so konnte die Feyer dieses Tages um so viel ansehnlicher eingerichtet werden. Zu dem Ende hatten sich die zur Bau-Commission gehörigen Personen, nebst den Zimmerleuten, Maurern, dem Fischerhandwerke und Amtsvorstädtischen Bürgern, auf hiesigem Kreisamte und dem Schloßhofe, die Herren des Raths, nebst der Bürgerschaft, auf dem Rathhause, die Schützengesellschaft bey ihrem Hauptmanne, dem Bürgervorsteher, Herrn Petzold am Markte, versammelt, die Bürgergrenadier-Compagnie aber auf dem Markte, vor dem Hause des dermaligen Oberhauptmanns, Herrn D. Thomä, gestellet. Gleich um 9 Uhr zog diese Grenadier-Compagnie, unter Anführung ihres Hauptmanns, Herrn Klingners, mit klingendem Spiele und den Churfürstl. Fahnen, durch die Schloßgasse nach dem Churfürstl. Kreisamte, und nachdem sie daselbst angekommen und sich gestellet, so wurde der feyerliche Zug in folgender Ordnung angefangen. Die erste Division gedachter Grenadier-Compagnie, mit Spiel und fliegender Fahne voran, hinter dieser die gesammten Zimmerleute mit ihren Winkelmaaßen und aufgesteckten Zitronen, die Maurer u. s. w. die an der Brücke gearbeitet haben, vor welchen ihre Meister, der Amtszimmermeister, Amtsmauermeister, der Schmidt und Nagelschmidt ꝛc. voran giengen, auf welche das hiesige Fischerhandwerk folgte,

mit bunten Fischerstäben und vergoldetem Knopfe auf denselben; weiter die Bürger der Amtsvorstadt. Diesen folgten die Trompeten und Pauken, unmittelbar vor der Brückenbau-Commission, die nunmehr nebst ihren Gliedern erschien, und so gieng der Zug, mit der hinten anschließenden zweyten Grenadier-Division, vom Amthause durch die Koswigergasse gegen den Markt hinauf. Als derselbe herauf gekommen, begab sich das sämmtliche Rathscollegium, unter Trompeten- und Paukenschall, mit ihren zween voraufgehenden Förstern, vom Rathhause, gieng über den Markt, und schloß sich bey der Ecke der Juristengasse, gleich hinter gedachte Bau-Commission, an. Diesem folgte unmittelbar die Schützengesellschaft, welche zu dem Ende, bald nach 9 Uhr, von der Wohnung ihres Hauptmanns, nebst dem gewöhnlichen musikalischen Chor mit Pauken, und der Schützenfahne, vor das Rathhaus gezogen war. Sie führten ihren dermaligen Schützenkönig, den Herrn Lic. Wetzke, und giengen paarweise mit ihren Büchsen im Arme. Die auf dem Rathhause versammelte Bürgerschaft trat unmittelbar hinter der Schützengesellschaft ein, mit ihren Viertelsmeistern Paar und Paar, in einer langen Reihe, und hinter diesen beschloß zuletzt die zweyte Grenadier-Division, ebenfalls mit ihrer fliegenden Bürgerfahne, unter stäter Rührung des Spiels, und Schlagen des gewöhnlichen Marsches. Ganz hinter diesen hatten sich noch die gemeinen Dammleute und Rammler, die am Baue geholfen hatten, versammelt, welche das Ende des Aufzuges völlig beschlossen. In dieser Maaße gieng der Zug längst der Gasse hinter dem Rathhause, oben zur Seite bey demselben vorbey, über die Steinbrücke, vor den Häusern am Markte nach der Elbgasse und zum Elbthore, über die erste Laufbrücke und den alten Damm, nach dem neu angelegten Brückendamme, über die zweyte, und zwar neue, Laufbrücke auf den letzten Damm, der gerade zur neuen Elbbrücke führet. Als die wohlgedachte Bau-Commission hier angelanget, der Zug zusammen gekommen, und einige Stille geworden, hielt der Herr Amtshauptmann von Trosky, als erster Brückenbau-Commissarius, ungefähr in der Gegend, wo der kleine Seitendamm zum Elsterthore von dem Hauptdamme schief

herunter

herunter geht, vor der ganzen starken Versammlung, worunter außer der ansehnlichen Procession, eine große Menge von vornehmen einheimischen und fremden Privatpersonen, von hiesigen Studirenden und andern Zuschauern befindlich waren, eine kurze Rede zur Eröffnung der nunmehrigen Brückenfahrt, worin er, nach einigen geschichtlichen Umständen von der Elbbrücke, vornehmlich die Fürsorge unsers gnädigsten Landesvaters und Churfürsten, des gütigsten **Friedrich Augusts**, mit dem dankbarsten Wunsche für Dessen höchstes Wohlergehen, und für die späte Erhaltung dieses vortrefflichen Gebäudes darlegte; diese Rede ist unter den Beylagen Num. IX. befindlich. Nach Endigung derselben gieng die ganze Procession, in der vorangezeigten Ordnung, über die Brücke, und über den jenseits neu angelegten Damm, bis ans Ende desselben; sodann linker Hand über die Pratauische Huthung, dicht an der alten Schwedenschanze, mittelst eines für die Arbeiter gelegten breiten bretternen Ganges, wiederum auf den Damm, gerade der Brücke gegen über, und auf diese alsdann zurück. Ungefähr gegen das diesseitige Ende derselben blieb der Zug stehen, und der Zimmermeister, Herr Köhler, welcher den Brückenbau geführet hat, hielt die gewöhnliche Baurede, und trank zugleich die Gesundheiten des Landesherrn, der Stadtregimenter, und der Herren Bau-Commissarien. Darauf rief der Schützenhauptmann, Herr Petzold, noch das dreymalige Vivat für unsern Theuersten Churfürsten **Friedrich August**, worauf sodann der Zug sich wieder in die Stadt erhob, die verschiedenen Abtheilungen desselben nach ihren Versammlungsorten zurück kehrten, und solchergestalt diese Feyerlichkeit unter den seegensreichsten Wünschen für den Erbauer dieser Brücke, und Sachsens großen Wohlthäter, endigten. Einige der angesehensten Personen der Stadt machten es sich Mittags zum Vergnügen, die vornehmen Fremden, und andere Freunde, bey sich zu bewirthen, und des Abends ward auch beym Herrn Bürgermeister D. Bauer ein Ball gegeben. Wegen der vielen fremden Anwesenden, die von allen Orten herzu gekommen waren, hatte die Stadtoberkeit für Erlangung aller Bedürfnisse bestens gesorget. Von Seiten löbl. Universität war bey den

hiesigen

hiesigen Herren Studirenden alles so veranstaltet, damit die Solennität auf keine Weise gestöhret werden möchte: zu welchem Ende die Herren Professores diesen und folgende Tage ihre Vorlesungen ununterbrochen fortgesetzet haben. Man muß es hier zum Ruhme unserer Herren Studiosorum öffentlich gedenken, daß von keinem einzigen derselben, weder bey dieser solennen Anstalt, noch die Woche hindurch, wo das Vogelschießen gedauert hat, irgend Unordnung oder sonstiges Vergehen ist veranlasset worden; und wir wünschen gar sehr, daß auf andern hohen Schulen, die sich zumal der feinern Sitten und ausgezeichneten Lebensart rühmen, bey so feyerlichen, an Ausschweifung und Auflauf so nahe gränzenden, Gelegenheiten, so vernünftige Ordnung und Ruhe, unter ihren gelehrten Bürgern, eintreten möge. Um aber diese unsere Akademisten nicht gänzlich von der Feyer dieses Tages auszuschließen, ward Ihnen gern verstattet, unserm gnädigsten Churfürsten **Friedrich August**, dem huldreichsten Beschützer dieser hohen Schule, Abends um 9 Uhr, ein freudiges Vivat auf dem Markte, bey Pauken- und Trompetenschall, zu bringen. Noch hatte die löbl. Schützengesellschaft, zum immerwährenden Andenken dieses frohen Tages, und des erwünschten Brückenbaues, eine eben neu verfertigte Abbildung der neuen Brücke, auf einer großen Tafel, im Saale des Schießhauses aufhängen lassen, wozu unser berühmte Herr Prof. Hiller folgende schöne Inschrift entworfen hat:

FRIDERICO AVGVSTO P. P. MVNIFICENTISSIMO S.
QVEM PONTEM TRANS ALBIM FATALIS BELLI CRVDELITAS VASTARAT
A. P. C. N. cIↃIↃCXXXVII M. IANVAR.
HVNC ELECTORIS NOSTRI SAPIENTISSIMI LIBERALITAS REFECIT
III. KAL. AVG. cIↃIↃCCLXXXVII RITE APERTVM
QVO DIE EXERCITATIONES SVNT MARTIAE SIMVL COEPTAE
QVARVM SOCII TANTI MEMORES BENEFICII
HANC TABVLAM VOTIVAM D. D.
PRO FELICI TANTI PRINCIPIS PRINCIPATV
PRO SALVTE GENTIS AVGVSTAE
PRO VITEMBERGAE NOVO FLORE.

D. *Chri-*

D. *Christianus Ernest. Bauer*, Conf. horum ludorum iudex.
D. *Beniamin Thomae*, Centurio ciuium summus.
Lic. Iur. *Christianus Fridericus Wetzke*, Rex Sagittar.
Ioan. Chr. Petzold, Centurio.
Io. Gottb. Haupt, Centurio ciuium Sagittar.
Io. Gotth. Landack, Procent.
Io. Frider. Klingner, Procenturio Sagittar. ciuium.

Ite igitur faciles trans Albis flumina, Ciues,
Principis et munus plausus vbique sonet.

Auch wurde das hohe Namensfest unsers vielgeliebtesten Churfürsten von murgedachter Schützengesellschaft in der Woche auf dem Schießhause solenn gefeyert. Uebrigens ward die Freude dieses Tages durch die Heiterkeit des Himmels, durch das angenehme und warme Wetter begünstiget, indem wir gerade den 30sten Julius den heißesten Tag im Jahre gehabt haben.

Gleich denselben Tag Nachmittags ward daher die Brücke zu Jedermanns Passage frey gegeben, und mit Einnahme des Brückengeldes, nach der höchsten Orts genehmigten Brückenordnung, der Anfang gemacht; davon ich diese neue Verordnung unter den Beylagen Num. X. aufführe. Diese solchergestalt geschehene Eröffnung der neuen Elbbrücke hat das Jahr 1787, in Rücksicht des Brückenbaues, in der That merkwürdig gemachet. Denn gerade vor 300 Jahren, nämlich A. 1487, hat Churfürst **Friedrich der Weise**, die vorige Elbbrücke allhier zu bauen angefangen, und sie vielleicht 1490, oder noch eher, zu Stande gebracht; wie ich solches oben p. 11. 12 erwiesen habe. Von der Zeit an hat die Brücke 150 Jahre, bis A. 1637, gestanden, da sie von den Schweden zum Theil abgebrannt, zerstöhret, und nachher ganz abgetragen ward. Von A. 1637 bis A. 1787 ist wiederum ein Zeitraum von 150 Jahren ver-

flossen, in welchem allhier keine stehende Brücke gewesen ist; bis Churfürst **Friedrich August, der Wohlthätige,** nach völlig 300 Jahren, vom Bau der ersten zu rechnen, wiederum eine von Grund aus neue, dauerhafte, und kostbare Brücke, erbauet hat. Vier Tage nach eröffneter Brückenfahrt, den 3ten August, ward der frohe **Augustustag** hier beym solennen Vogelschießen, und mit ihm die Oeffnung der Brücke, wie gesaget, nochmals, durch eine besonders dazu verfertigte Cantate, gefeyert. h) Eben dieser, gerade zu der Zeit, einfallende hohe Namenstag unsers mildesten Landesvaters bezeichnet dieses, sein prächtiges Gebäude, billig mit dem verdienten Namen: **der Augustusbrücke bey Wittenberg,** zum immerwährenden Andenken der großen Wohlthat, die der huldreiche Churfürst dadurch dem Lande, und unserer Stadt, erwiesen hat. Bemerkenswerth ist es, daß unter Sr. Chufürstl. Durchlauchtigkeit glücklichen Regierung, und auf Höchst Deroselben eigenen Befehl, bereits mehrere sehr wichtige Brückenbaue im Lande ausgeführet sind, und unsere die fünfte oder sechste neuerbauete Brücke seyn wird. Nämlich die Flöhbrücke zwischen Chemnitz und Oedern, etwa 100 Ellen lang, bedecket. Die im Plauischen Grunde, über die Weiseritz, etwa 60—70 Ellen lang, ganz steinern, und ein Meisterstück in ihrer Art. Die Weißenfelser, etwa 300 Ellen lang, bedachet. Die Eilenburger Interimsbrücke, von ganz neuem Holze, wieder erbauet. Unsere Wittenberger Brücke, die größte und wichtigste unter den itzt angeführten. Rechnet man nun hierzu noch die Meißner Brücke, welche auf höchsten Churfürstl. Befehl A. 1764 und 1784 sehr stark reparirt worden; ingleichen die Torgauer in gleicher Absicht: so wird man sich nicht wundern, wenn der Aufwand zu diesen wichtigen Bauanstalten in die Tonnen Goldes läuft, die Seine Durchlauchtigkeit, blos in dieser einen Art

h) Der Titel dieser Cantate ist: Frohe Empfindungen über die neuerbauete Elbbrücke zu Wittenberg, am Augustustage 1787 geäußert, von der dasigen Schützengesellschaft. Wittenberg bey A. Chr. Charisius, 1 Bog. med. Quart. Die Verfasserin ist Frau Licentiatin Caroline Werzkin, eine gelehrte Tochter unsers vormaligen berühmten Herrn Prof. Bärmanns, deren Geschicklichkeit in der Poesie das geringste ihrer Verdienste ist.

Art Bauten, zum Besten des Landes, verwendet haben. Die großen Kosten, welche allein zu der neuen Wittenberger Brücke hergegeben worden, können dieses klärlich beweisen. Ohne mich in eine stückweise Rechnung einzulassen, will ich blos die Summen der Hauptausgaben anführen, auf deren Zuverläßigkeit man sich verlassen kann. Der Brückenbau an Arbeitslohn und Zuthaten, ohne Holz, beträgt 27,577 Rthlr. und etliche Groschen. Das Holz, doch nur zum Theil, machet mit dessen Transport 13,370 Rthlr. etliche Groschen. Die Elbweichenbaue 14,000 Rthlr. Die Brückendämme zur Auf- und Abfahrt 2069 Rthlr. Die Barrieren, Laufbrücke, Brückhaus und Vorrathsschuppen, 2295 Rthlr. Diese Summe steigt schon ganz nahe an 60,000 Rthlr. Sie wird aber dadurch noch größer, wenn ich hinzusetze, daß Seine Durchlauchtigkeit noch einen guten Theil Holz zur Brücke hergegeben, und dem Holzentrepreneur, von dem es genommen, wieder ersetzet haben, nämlich: 2366 Stämme, meistens starke kieferne Taxierbäume, zu 7—5 Rthlr. das Stück, und auf 5120 Ellen Riegelholz, welche am Werthe 11315 Rthlr. und etliche Groschen anzusetzen sind; ferner, daß Höchst Dieselben auch zu den Uferbauen über 9000 Schock Faschinen und Pfähle, ohne die Transportkosten zu rechnen, aus Dero Waldungen angewiesen haben: welches allein über 3000 Rthlr. ausmachet. Solche, und dergleichen, wahrhaftig große Geldsummen, sind von Sachsens mildthätigem Beherrscher, zur Verbesserung Seiner Churfürstlichen Lande, in der Stille, ohne öffentliche Vorrechnung, aufgewendet worden, da die proportionirlich mindern Summen der Fürsten in andern Ländern, wenn sie selbige zum Besten ihrer Unterthanen anlegen, so gern allgemein ausgebreitet, und dem Publico vorgeleget werden. Unsere einzige gute Churstadt muß vor vielen andern die Huld Ihres gütigsten Landesherrn mit dem gerührtesten Herzen erkennen, und es als einen geseegneten Zeitpunct ansehen, daß gerade unter Dessen glorreichem Zepter, und aus Desselben Höchsteigener Bewegung, alle hiesige öffentliche Gebäude, die von Churfürst Friedrich dem Weisen herrühren, und durch Krieg, Brand, und Alter, theils zerstöhret, theils verfallen

gewesen, bis itzt wiederum von neuem aufgerichtet, und aus ihrer Asche hervor gezogen sind. Dahin gehören die Universitäts- und Schloßkirche, das große Churfürstliche Schloß- und Amtsgebäude, jedes im siebenjährigen Kriege weggebrannt, das Collegium Fridericianum und Augusteum, gänzlich erneuert und ausgebauet, die itzige neue Elbbrücke; anderer geringern öffentlichen Gebäude, und der, unserer Universität gewidmeten beträchtlichen Geldsummen, nicht zu gedenken. Dieser großen Gnadenbezeigungen ist man hiesigen Orts jederzeit eingedenk gewesen, und hat selbige, bey mancherley Gelegenheiten, unsern Bürgern und Einwohnern aufs dringendste vorgeleget. Ich selbst habe, vor nunmehr 20 Jahren, bey Niederlegung meines akademischen Rectorats, die bereits damals der Universität und Stadt erzeigte große Huld und Unterstützung, in der dabey gehaltenen Rede, dankbarlichst erzählet. Nachher haben andere abgehende Herren Rectores, auch die Herren Bürgermeister bey den Rathswechseln zu Rathhause, die in der Folge empfangenen höchsten Churfürstlichen Wohlthaten, mit der tiefsten Erkenntlichkeit gepriesen; und nur im vorigen Herbste nahm der damals abgehende Rector Magnificus, Herr D. **Ernst Gotfried Christian Klügel**, Dig. Inf. et Noui P. O. Gelegenheit, die neuerliche hohe Gnade des besten Landesfürsten, in Erbauung der gegenwärtigen Elbbrücke, vor einer großen Versammlung von Zuhörern, in seiner feyerlichen Rede: de sanctitate pontium, zum Gegenstande des Dankes und der Verehrung zu wählen. Es könnte zur Geschichte der Universität, auch in Rücksicht der von den Landesherren genossenen vielfachen Gnadenbezeigungen, und von Zeit zu Zeit geschehenen bessern Einrichtungen, kein Geringes beytragen, wenn dergleichen solenne Reden, sofern sie die Stadt- und Universitätsangelegenheiten betreffen, von ihren Urhebern zu den Rectorats-Protocollen abgegeben würden; damit sie in Zukunft, als glaubwürdige Beweisthümer mancher Ereignisse voriger Zeit, dürften genützet werden. Man findet dergleichen, sowohl von unserer, als von andern hohen Schulen, aber nur einzeln, von ihren Verfassern herausgegeben. Wären nur die Reden unserer Rectoren von den letzten 20—25 Jahren beysammen, sie würden

denn

dem künftigen Biographen des itzigen besten Beherrschers der Chursachsen, den reichsten Stof darbieten, die Friedensthaten desselben, auch nur nach dem Einflusse auf unsere Stadt und Churkreis, in ihrem hellesten Lichte darzustellen, und die preiswürdigen Anstalten zu schildern, wodurch Derselbe Sein Land so weislich beglücket hat. Wir zu unsern Zeiten, wir die gegenwärtigen Einwohner Wittenbergs, haben nach ausgestandenen harten Drangsalen eines langen und grausamen vorletzten Krieges, wir haben durch **Friedrich Augusts** Huld und Vaterliebe gegen seine Unterthanen, mehr erlangt, als jemals unsre Vorfahren in ähnlichen Fällen. Zur Aufnahme des Stadt- und Landgewerbes erkannten wir den großen Werth eines dauerhaften Brückengebäudes, bey unserm Wittenberg. Wir hofften, und August beschließt es; wir wünschten, und August thut es; wir bathen, und August gewähret es; wird fanden Schwierigkeiten, und August hebet sie alle; wir setzten lange Zeit, und August bestimmt zwey Jahre. Und nach diesen zwey Jahren ist das herrliche Gebäude, die Elbbrücke allhier, vollendet, und zu Jedermanns Gebrauch bereits glücklich eröffnet. Dank! immerwährenden Dank der spätesten Nachkommen, verdienet ein so vortreffliches Werk, welches den Namen Churfürst **Friedrich Augusts, des Wohlthätigen,** niemals wird vergessen lassen; welches noch gerechte Lobsprüche dieses friedliebenden Beherrschers der Chursachsen unter den entferntesten Enkeln verbreiten wird: wenn dereinst Jahrhunderte die Kriegesthaten mancher Eroberer bereits werden verdunkelt haben. Dank! lauter Dank, gebühret allen hohen Chursächsischen Herren Räthen und Ministern, besonders den Herren geheimen Finanzräthen, welche diesen heilsamsten Entwurf unsers Besten Churfürsten so weislich unterstützet, und so thätig ausgeführet haben. Dank sey vorzüglich der göttlichen Regierung, die diesen wichtigen Bau so bald hat beendigen lassen, und durch ihre Obhut so beschützet hat, daß bey der ganzen Arbeit, und den mannichfaltigen Gefahren derselben, auch nicht ein einziger Mensch vorzüglich verunglücket, oder sonst ums Leben gekommen ist; Dank sey ihr, daß durch sorgfältige Ausführung ein Werk zu Stande gekommen ist, welches wegen

seiner Kunst, Festigkeit, Größe und Schönheit, den Beyfall der Kenner verdienet, und erhalten hat. Ein auswärtiger Bauverständiger, Aufseher des Bauwesens im Dienste eines großen Fürsten, besah vorm Jahre die Brücke, als sie ihrer Vollendung nahe war, untersuchte Entwurf, Anlage und Ausführung aufs genaueste; und auf den Zweifel, ob nicht Eisfarthen, und Gewalt des Stromes, leichtlich einmal ein und ander Fach wegreißen möchten, antwortete er mir, der mein Freund und unpartheyischer Mann ist: „Kein Fach, oder die ganze Brücke, so fest ist alles verbunden.“ Ein Urtheil, welches, nach meinem Wunsch und Hoffnung, die Zukunft bestätigen wird: daß wir die Haupttheile der Brücke gegen Eisgänge genugsam sicher gestellet sehen. Gott inzwischen, dessen Regierung und Fürsorge das Schicksal der Reiche und Provinzen unterworfen ist, dessen Weisheit auch die einzelnen Unternehmungen der Menschen leitet, und um so viel mehr leitet, so viel mehr sie zum allgemeinen Wohl beytragen: Gott lasse diese für Wittenberg so heilsame Anstalt auf die späteste Zeit bestehen. Aller unserer Bürger, Stadtbewohner, und Nachbarn Berufsarbeit und Gewerbe sey, durch dieses große Beförderungsmittel menschlichen Fleißes, auf immer erleichtert. Die Vorsehung beschütze alle, die zu Sachsens Handel die Brücke betreten; alle, die für Deutschlands und Europens Geschäffte hinüber reisen; alle Freunde, einheimische und auswärtige, welche, Menschenglück mit uns zu theilen, hier den Strom über unsere Brücke passiren. Sie lasse endlich niemals geschehen, daß dieses kostbare Denkmal Chursächsischer Fürstenhuld irgend einer gewaltsamen feindlichen Zerstöhrung, oder auch natürlichem Unfalle, ausgesetzet werde!

Für den Leser werde ich nun noch die Erklärung der beyden übrigen Kupfertafeln beyfügen.

Tab. II. stellt den Prospect, die perspectivische Zeichnung, der ganzen Brücke vor. Es ist selbiger von unserm damaligen geschickten Mitbürger, Herrn Zeis aus Dresden, bald nach Eröffnung der Brückenfahrt gefertiget, als noch die Anfurth beyderseits mit keinen Barrieren versehen, und

das

das Brückschreiberhaus, nebst der darin befindlichen Wachstube nicht völlig zu Stande war. Daher das Commando an der Brücke um die Zeit auf dem jenseitigen Damme, im alten kleinen Fährhäusgen, einquartiret war, und von daher ablösete.

Der Standpunct ist etwa 40 Schritt von dem linken Polygon jenseitiger Brückschanze; an dem Orte nach der Probstey zu, wo man auf dem Prospecte, unweit dem Ufer, die zween große Quaderstücken über einander geworfen sieht.

Das Schloß, nebst der Schloß- und Universitätskirche, erblicket man über dem vierten Joche.

Das Rathhaus machet mit dem neuen Brückhause eine Linie.

Gerade aus vor sich, sieht man die Haupt- oder Stadtkirche.

Die Ansicht ist gegen Mitternacht.

Tab. III. ist der Plan von der umliegenden Gegend um die Brücke, an beyden Ufern, besonders am diesseitigen.

a. Weg vom Elsterthore. — b. Vormaliges altes Fährhaus, itzt an dessen statt ein Vorrathsschuppen hingebauet. — c. Weg zur vormaligen Fähre, wo die Ueberfurth war. — d. Angeschwemmte Sandbank, welche durch die gegen über angelegte Baue, deren man S. 57 f. gedacht hat, weggenommen werden soll. — e. Neu gebauete Laufbrücke, welche zu dem vorm Jahre angelegten Brückendamme führet, der an den alten Elbdamm anstößt. — f. Neu aufgeführter Damm, von der Laufbrücke gerade aus, bis zur Elbbrücke, der bey g. schief unterwärts nach dem Elsterthore, und bey h schief abwärts nach dem Elbthore führet. — i. Stück alter Damm, worauf vormals der Weg nach dem alten Fährhause, und nach der Fähre, gieng. — k. Diesseitige alte Brückschanze zur Beschützung der Brückenauffahrt. — i. Das neue Brückhaus. — l, l. Elbbrücke, nach demjenigen Theile, der anitzt noch mit 5 Pfeilern, die keine Eispfeiler haben, auf dem Lande steht. — m, m. Elbbrücke, nach demjenigen Theile, der mit 7 Pfeilern, die Eisbrecher haben, im Wasser steht,

worzu

worzu auch der letzte Pfeiler, der unmittelbar an die jenseitige Auffahrt anstößt, mitgerechnet ist. — n, n. Neuer Damm durch die jenseitige Brückschanze, welcher zum alten Pratauer Damm leitet. — o, o. Jenseitige Schwedenschanze, an der Pratauer Seite, zur Beschützung der Brücke, auf welcher noch das ehemalige jenseitige Fährhäusgen, für die Fußgänger, zu sehen ist. — p. Pratauer Damm, welcher befahren wird, wenn auf dem Fahrwege über den Pratauer Anger nicht fortzukommen ist. — q, q. Weg nach Pratau, auf dem Anger, oder der Huthung. — r, r. Weg nach dem Gehölze der Probstey, und in die Aue. — s, s. Neue Baue vor der Brücke, Strom aufwärts, oder nach Morgen zu, welche theils zur Beschützung der Brücke vor der Eisfahrt, theils den Strom nach der Stadtseite zu drängen, angeleget sind. — t, t. Andere neue Elbbaue, welche gleichfalls den Strom nach der Stadt herüber weisen, und nebst den erstern demselben eine gerade Richtung geben sollen. Davon ist oben S. 58 nachzusehen. — u, u. Vier Eisbrecher, welche etwa 300 Ellen vor der Brücke angeleget sind, die Gewalt des Eises zu schwächen, ehe es an die Brücke kömmt. — x. Kleines Vorwerg, einem Vorstädter, Spechten, anitzt gehörig. Es ist solch ein Vorwerg und Garten bereits auf den ältesten Holzschnitten der Brücke, von A. 1595 und 1611, auf dieser Stelle zu sehen. — y. Anger und Huthung an der Elsterthorseite. — z. Anger und Huthung an der Elbthorseite, bis zum Schloßthore; dieser Anger hat sich durch Zurückweichung der Elbe nach Pratauer Seite, in Zeit von 150 Jahren, sehr vergrößert.

Im vorigen Jahre ist auch die neuerbauete Elbbrücke bey Dessau fertig geworden, und an dieselbe Stelle gekommen, wo die vormalige vom Eise A. 1784 weggerissene gestanden hat. Die Pfähle davon sind aus dem Ganzen in die Erde gestoßen, auf welche oben die Rahm- oder Plattstücken, und auf diese die Tramer und Straßenhölzer geleget worden. Sie hat 15 Fache, von verschiedener Weite, nämlich 27, 25, 22 und 12elligte; 2 steinerne Landpfeiler, und 11 hölzerne freye Pfeiler, und ist 441 Dresd-

ner

ner Ellen lang. Dreyzehn Fache, welche 321 Ellen, 5 Zoll halten, sind der Raum für den gewöhnlichen Wasserlauf; 2 Fache, beyde zu 48 Ellen 9 Zoll an beyden Ufern, stehen bey gewöhnlichem Wasser trocken. — Die Torgauer Elbbrücke ist 440 Ellen 20 Zoll lang. Ihre Oeffnung besteht in 8 Fachen, welche in ihrer Weite zusammen 306 Ellen 20 Zoll betragen.

Beylagen.

Num. I. zur Seite 7.

Wir **Wentzlaw** des heiligen Reichs Ertzmarsalk und **Albrecht** geuetter, Von gotes gnaden Hertzogen zu Sachßenn und zur Lüneburgk, und Burggrafen zu Magdeburg, bekennen öffentlich mit diesem Briue, allen den, die in sehen adri hören lesen, Wann uns die wiesen Bürgermeister Ratmanne und die Stadt zu Wittenberg unße lieben getreuen vil und dicke nützliche und treue Dienste getan haben und noch wohl thun mögen, und sullen in Künfftigen Zeiten, Des habin wir angasehen, sulche mannigfaldige Hülfe und Dienste, und darauf das sie uns desto baz gedienen und Hülffe tun mögen, So haben wir yn mit wohlbedachtem beratenem mute, recht wißen, und von gesunden gnaden obirgebn, und ußgesprochenn, obirgeben und ußsprechen gnediglichen mit Crafft diz Brives, Wenne die egenent unß Bürge einigen wagen obir die elbe füren laßen, fürt man sie denne dwers obir die elbe, so sulln sie yo vom eym Wagene obirzuführende geben zween Pfennige, furt man sie abir von den Widen in den Werdir, so sullen sie geben yo von dem wagene obirzufürende, Dry pfennynge, fürt man sie aber fordir, So sullen sie geben Vier Pfennynge, und ist das die Wagene tragen Korn, Graß, Hav, Holz adir was dem gleich ist, So sullen sie folen geben als obgeschrieben stehitt, und das sal stehen und geweren von Ostern uß uf Sanct Michils Tag, Were abir, daß die elbe uffginge, ynnen der Zeit, so sullen sie sich vorrichten und Verlon geben nach unsern gnaden, alß daß unß fermann dey wir darzu setzen, erkennen werdit, und derselbe unß fermann sal yn denne gutlichin, so er beste mag ane gewerde, Auch mögen sie uf der Elben, Korn holen, adir füren lassen in Kanen, es sie von schulden adir pflegen adir zu segnen, Wäre abir das einich gebür odir eyn andir man sien Korn mit den Bürgern ynlegete yn den Kanen, der nicht vnnser Bürgere zu Wittenbergk wäre, der sall Acht Pfenynge von dem Wein-

 schephel

schephel gebin, gescheg es auch das einich der egenannt unßer Bürger umb Lon fürete, es were Hering, Fisch, Stockfisch adir sothane Waaren, die zu Kaufenschaß und zu fürwergk gehöret, und nicht sien selbis adir unser Bürger were, der sall ferlon geben gleich eym Gaste, Wer es abir sien eigen adir unser Bürger, so sall er gebenn halb alß vil alß eynn Gast, auch sullen unß die egenent unser Bürger unß Jarlon geben alß sie von aldir vor gegeben habenn, ane alles geverde, Diese vorschreibn Sachen haben wir den egenent unsern Bürgern obirgeben, diewile wir odir unßer Erben yn das ghinnen, Wenne wir yn abir des nicht mer ghinnen wolln, So sall sulche abgeschriebn obergebunge Keyne Crafft habn und dieser Brieff sal denne todt sien, ane geverde, Mit urkundt diß brieves versigilit mit unnser beyder angehangen Innsiegeln, Geben zu Wittenbergk nach Gottis Geburth Dreyzehen Hundert Jar, darnach in dem Achtenzigsten Jare, an Sanct Jacobs Tage des heiligen zweboten.

Num. II. zur Seite 8.

Wir Friedrich von Gots gnaden, Hertzog zu Sachßenn des heyligen Römischen Reichs Erzmarschalg, Landgraue in Deringen, vnnd Marggraue zu Meißenn, bekennen vor Vnns unde unser erben und thun Kund öffentlich mit diesem Briue, allen die yn sehn oder hören lesen, als der Rath und gemeyne vnnser Stadt Wittenberg vnnser lieben getreuen, in den vergangen Kriegs-Läufften durch vnser schrifftlich empfehlunge uns vnsern Landen und Leuten zu nuz und gute eine Summa Geldes, nemlich Sieben Hundert und zwey und Dreyßig Reinisch Gülden die an unsern Kuntlichen nuß komen sint, uf Zinnße nemblich Vier unde funffzig Reinisch Gülden die sie Jerlich zu Zinnße dauon geben, ußgewonnen haben, dauon uns danknemigkeit bewieset, und nu gebührlich ist zu versorgen, daß sie durch sulch ir guttat nicht schadehaft werden, darumb wollen wir vergunen, und zugebenn, das Bürgermeister, Rat, ganze gemeyne in derselben vnnser Stadt alle die, die in den Vorstädten vor Wittenberg wohnhafft sin, und daselbst zugehörig, auch yr Weiber, Kinder und tegelichs stets gesünde, so die über unser Brücken über die Elbe geende, faren, ryten und gehn, mit einem Kaufmannschaß oder anderm irem eigen Habe unde gude, nichts unserm Amtmann zu Wittenbergk, von Datum diß Briues anzuhebenn, zu Zolle von der Brücke gebenn sollen, noch reichenn, Sundern alle, wie itzund berürt ist, sullen Zolles fry sein, über die Brück vnde Vertragen, darumb sal der Rat unde gemeine vorgnant uns und vnsern erbenn zu einer widerstattunge sulcher Summa goldes, nemlich Sieben Hundert und zwey und Dreyßig reinische Gülden hinfürder mit Vier vnnde Funffzig Reinischen Gülden Jerlichen verzinnßenn,

unde

unde dieselbs dafür ußrichten unde bezahlenn, und unß den Zinnß zur Zeit der Bezahlunge der Hauptsumma vorberürt, so wir die tun werden, nichte uflahen, noch zu rechen ane Gevehrde, Vnde wenn wir oder vnnser Erben die Hauptsumma vorberürt bezahlenn, so sullen sie den Brücken-Zoll von den Personen wieder laßen angeen, den reichen vnnde geben unsern Amtmanne, Immaßen sie vor diese Verschreibung gethan haben, und alsdanne sollen sie reichunge des Jehrlichen Zinnßes vorbnannt, auch ledig und loß sin, und den zu geben fürder sin vertragen ꝛc.

Zu urkunde unde Bevestunge aller oben geschriebenn Stücke unde Articel haben wir vnser Innsiegel ann diesem Briev thun hangen, der gegeben ist zw Torgaw nach gots gebort Tausent Vierhundert darnach im Fünff und Funffzigsten Jaren am Sonnabende Sanct Lucien, der heyligen Jungfrauen Tage.

Num. III. zur Seite 39.

Vff heute dienstag des heiligen Lichtmeß-Tag der mynnern Zahl Im Fünff und und Funffzigsten iaren, haben wir Hilbrandt von Einsiedel Ritter Obermarschalch, und Hannß von Köckeritz, Hofmeister ꝛc. Rate des Hochgebohrnen Fürsten und Herrn Friedrichs, Herzogen zu Sachßen, des heiligen Römischen Reichs Ertzmarschalgs, Landgraven in Döringen und Marggraven zu Meißen, unsers gnedigen lieben Herrn, zwischen demselben unsern gnädigen lieben Herrn an einem vndt dem Rate vnnd ganzen gemeyne der Stadt Wittenbergk am andern Teylen, von etzlicher Stücke wegen beret vnndt beteydingt, Immaßen hernach folget, Zum ersten von des Brücken-Zolls wegen sullen die Bürger und Inwoner der Stadt und Vorstadt Wittenberg die Ober die Brücke mit Wagen oder Karren faren, zum Zolle geben, an itzlicher Vß- und Infart besunder, drey pfennige. Die Furlüte in und für der Stadt wohnhafftig und die straßen bauen, sollen zollen alls andre ußlandische Fuhrlüte. Eyn itzlich rütender ober die Brücke in oder für der Stadt wohnhafftig, sal von ietzlicher seiner uß- und infort besunder zwene pfennige zum Zolle geben, Eyn ietzlicher Fußgeer in oder für der Stadt wonhaftig, sol ein ganz jar drey pfennige zum Brückzoll geben, der der Brücke genüst und gebraucht uf dry Tage Zite, nemlich einen pfennig uf Egidii, eyn pfennig uf des heiligen neuen Jahrs Tage, einen pfennig uf Walpurgis, dieselben Fußgeer sall iezlicher seinen Pfennig uf die iezunt benamten Tage, dem Voite zu Wittenberg ane fürder Verweigerunge obergeben, wer das nicht tete, der sall des Voigts Straffunge tragen und lyden, die zu dem Voite stehen sall ꝛc.

Zu Urkund haben wir obengemelte Rate, dieser Zedeln zween gleichlauts laßen schreiben, und yglichen Tyle der eine zum ewigen Gedächtniß gegeben, im Jahre und Tage als obengeschrieben steet vnter vnsern Insiegeln hierunter ufgedruckt.

Num. IV. zur Seite 39.

Von Brücken-Zoll.

Was die Zu gleithe und Brücken-Zoll geben, die da Kauffmanschatz, Getreyde, Holtz, Bier und Hopfen der Stadt Wittenbergk zu- und abführen, auch Kauffleute und andere, die darüber zyhn, als Pfaffen und alle Geistliche, auch Erbare Personen sind frey.

Item ein Jeglicher der Getreyde in die Stadt führet, und außwendigk Landes gesessen, giebt von einem Pferde zu Gleithe 6 Pf. und so er über die Brücken fehrt, vom Jeglichen Pferdt zu Brückengeldt auch 6 Pf.

Item, ein ytzlicher, der Getreyde in die Stadt führt. bynnen Landesgesessen giebt 1 Gr. 3 Pf. zu Brückengelde, so er über die Brücken fehrt, und zu Gleithe nichts.

Item ein ytzlicher, der außwendig Landes gesessen, und Bier aus der Stadt führet, gibt je von 1 Pferde 6 Pf. von 1 Faß Bier 2 Pf. zu Gleithe, und fehrt er über die Brücke, so gibt er von 1 Pferdt 6 Pf. Brückengeldt.

Item ein ytzlicher binnen Landesgesessen, der Bier aus der Stadt führt, gibt von 1 Faß 2 Pf. zu Gleith, fehrt er über die Brücke, gibt er von einem Faße 1 Gr. 3 Pf. zu Brückengelde, von dem Pferde nichts.

Item ein ytzlicher, der Holtz in der Stadt über die Brücke zu Marckte führt, gibt ie von einem Fuder einen halben Groschen zu Brückgelde, führt er Bier wieder hinaus, gibt er von 1 Faß $\frac{1}{2}$ Gr.

Item von einem ytzlichen Fuder Heu, so man über die Brücken führt, gibt man 6 Pf. zu Brückengelde.

Item von einem ytzlichen Kohlwagen giebt man 1 Gr. Brückengeldt.

Item ein ytzlicher, der Lohe über die Brücke in die Stadt führet, giebt ye von Fuder 1 Gr. Brückgeldt.

Item ein ytzlicher, der in die Stadt Schutt und Hopfen wieder hinauß führet, gibt ye von 1 Pferde $\frac{1}{2}$ Gr. und von 12 Schfl. Hopfen 1 Pf. zu Gleithe, und ye von 1 Pferde $\frac{1}{2}$ Groschen Brückgeldt.

Item

Item ein ytzlicher Fuhrmann, geladen oder ungeladen, giebt von 1 Pferde ½ Gr. Brückgeldt, fehrt er einen Tag aus oder ein, giebt er nur einmahl, bleibt er über Nacht aus, so gibt er, so offtmals er kömpt ½ Gr.

Item ein ytzlicher Reutender gibt von 1 Pferde 3 Pf.

Item ein ytzlicher der zu Fuße über die Brücken gehet, gibt einen alten Heller, Uf mannigfaltige Bethe und ansuchen gemeyner Stadt Wittenbergk hat meyn Gnedigster Herr aus sondern Gnaden bewilliget, daß alle diejenigen, die der Stadt Zu- und Abführen, Nemlich Getreyde und Hopfe, sollen Zolls und Gleits frey seyn, doch der Brücken Zoll soll vor vull, wie vormals geben, bleiben, daran soll nichts nachgelassen werden. Nachdem auch die Kretzschmar genne halben der Elben nach Kemrigk und des Orths gesessen, vormals 1 Pf. von 1 Viertel Bier ufm Schlosse zu Zolle gegeben, des sollen sie hinfurth auch gefreyet seyn, aber den Brückenzoll wie zuvorn ohne Verminderunge geben, solch Nachlassung hat meyn Gnedigster Herr gemeyner Stadt zu guthe bewilliget bis auf seyn Fürstl. Gnaden wiederruffen, daß Seine Fürstl. Gnade allwege zu thun mächtig ist.

Solcher Befehl oder Zusage ist geschehen und angesaget durch Ern Hansen Hundt Ritter ꝛc. ꝛc. Landvoigt zu Sachssen Anno 1504.

Num. V. zur Seite 40.

Extract aus Chur-Fürst Augusti ꝛc. Pacht-Briefe an. 1558.

Uf mennigliche Bitte und Ansuchung gemeiner Stadt Wittenberg hat vnnser gnedigster Churfürst und Herr ꝛc. aus besondern Gnaden bewilliget, daß alle diejenigen, die der Stadt Wittenbergk abe- und zuführen, Nehmlichen Korn, Hopffen und ander Getreyde, die sind zollfrey, doch der Brücken-Zoll soll nicht frey gelassen werden, und bleiben wie vor alters, Ein jeglicher Einwohner der Stadt Wittenbergk, so mit Hab und Guthe über die Brücken fehret soll des Brückens-Zoll befreyhet seyn ꝛc.

Num. VI. zur Seite 41.

Extract aus Chur-Fürst Johann Georgen Pacht-Briefe über das Gleite anno 1630.

Uf mennigfeltige Bitte und Ansuchunge gemeiner Stadt Wittenberg, hat vnnser gnedigster Churfürst und Herr ꝛc. aus besondern Gnaden bewilliget, daß alle diejenigen in der Stadt Wittenberg abe- und zuführen, nehmlichen Korn, Hopffen

und andern Getreyde, die sind Zollfrey, doch der Brücken-Zoll soll nicht frey gelassen werden, und bleiben wie vor Alters, Ein jeglicher Einwohner der Stadt Wittenbergk, so mit Haab und Guthe über die Brücken fehret, soll des Brücken-Zolles befreyhet seyn ꝛc.

Num. VII. zur Seite 44.

Von Gottes gnaden, **Johann George der Andere**, Herzog zu Sachßen, Jülich, Cleve und Bergk, Chur-Fürst ꝛc.

Lieber getreuer, Uns ist vorgetragen worden, was wegen abtragung, der von der Elbbrücke zu Wittenbergk annoch verhandenen und ganz wandelbaren Sechs Joche, deren gänzliche ruin und wegschwemmung, bey entstehender großen Eißfarth und Wasserfluth, sich unfehlbar zu besorgen, du unterthänigst berichtet und erinnert,

Damit nun das daran noch befindliche kostbare Eisenwergk gerettet und neben dem Holtze an einem und andern zu nutze gebracht werden möge,

So ist hiermit unser befehlich, du wollest angeregte Sechs Joche an bemelten Brücke bey Zeiten, und zwar förderlichst zu abwendung besorgenden schadens abtragen, das Eisenwerck und nutzbares Holtz zusammen und an Einen verwahreten orth, zu Künftiger bedürfniß bringen lassen, und Uns, was und wie viel an jeden erlanget und vorhanden, eine gewisse Specification darüber einschicken. Daran geschiehet unsere meinung. Datum Dreßden am 24. Ian. 1657.

Diettrich von Werther.

Chr. Winckelmann.

Num. VIII. zur Seite 46.

Friedrich August ꝛc. Chur-Fürst ꝛc.

Liebe getreue. Wir haben nunmehro die zu Erbauung einer unbedeckten hölzern Jochbrücke, mit einfachen Belege, über die Elbe bey Wittenberg, nach anliegenden von euch, dem Ober Landbaumeister, und die dem Hofmaschinen-Meister gefertigten Rißze und Anschlage sub ☿ *a.* et *b.* erforderlichen Kosten an

15910 Rthlr. 6 Gr. 6 Pf.

excl. der etwa nöthigen mehrern Holz-Transport-Kosten, bewilliget, und wegen deren successiver Bezahlung die Nothdurft bereits an Unsere Cammer-Bau-Cassa ver-

verfüget, laßen euch solches dahero, und daß Wir, wegen des zu sothanem Baue erforderlichen Holzes euch mit Resolution zu versehen, Uns annoch vorbehalten, hierdurch unverhalten seyn, mit dem Begehren und Befehl, du, der Hof-Maschinenmeister, wollest ermeldten Brückenbau, unter eurer des Ober-Landbaumeisters fleißiger Aufsicht unverzüglich veranstalten, und solchen obigem Riße und Anschlage gemäs tüchtig und dauerhaft verführen lassen, auch dergestalt beschleunigen, daß er, wo es nur immer möglich, binnen zwey Jahren gänzlich vollendet werde, du, der General-Accis-Commissarius und Rentbeamte aber, das zu erwehntem Baue bewilligte Anschlags-Quantum, so wie es nach und nach wirklich erforderlich ist, bey gedachter Unserer Cammer-Bau-Cassa auf Verlagsquittungen erheben, über den Aufwand eine ordentliche Baurechnung führen, und mit dieser sodann, wenn sie zuförderst behörig attestiret, durchlegt und quittiret worden, deine Verlagsquittungen wiederum auswechseln. Daran geschiehet Unser Wille und Meinung. Datum Dresden am 7. Iunii 1784.

E. W. von Ferber.

An
den Oberlandbaumeister Erner, General-Accis-Commissarium Marckwordt zu Wittenberg und Hoff-Maschinenmeister Reuß.

Christian August Michaelis.

Den Wittenberg. Elbbrückenbau betreff.

Num. IX. zur Seite 71.

Anrede an das versammlete Publicum, bey der den 30sten Jul. 1787 erfolgten feyerlichen Eröffnung der neuerbaueten Elbbrücke zu Wittenberg, gehalten von dem Herrn Amtshauptmann von Trosky, erstem Brückenbau-Commissario.

Mit der angenehmsten Empfindung, die eine vollendete wichtige Arbeit zu begleiten pfleget, entledige ich mich nun vor einer zahlreichen, ansehnlichen und schätzbaren Versammlung des höchsten Auftrages, den **Ihro Churfürstl. Durchlaucht zu Sachsen**, nebst den übrigen dazu verordneten würdigen Männern, mir bey dieser Brückenbau-Commission, huldreichst zu ertheilen geruhet haben.

So wie ich mich eifrigst bestrebt, die, bey dieser Unternehmung mir auferlegten Pflichten treu und emsig zu erfüllen; so ist es nun auch für mich das freudigste Geschäffte, den um mich herstehenden, nach Stand und Würden geehrtesten Anwesenden, den gnädigsten Entschluß unsers **theuersten Landesherrn**, des Stif-

ters

ters dieses Werks, bekannt zu machen, wodurch diese Brücke, zum allgemeinen Besten, zur Wohlfahrt dieser Stadt und ihrer Einwohner, und zum freyen Gebrauch eines jeden Einheimischen und Fremden feyerlich eröffnet werden soll. Die allgemeine Freude und das innige Gefühl des Dankes, welches ich über diese ganze Menge verbreitet sehe, muß der sehnlichen Erwartung entsprechen, die man schon lange auf die Ausführung einer so gemeinnützigen Anstalt gefaßt hatte. Es war längst der Wunsch unserer Väter und Vorfahren, daß das Band der Gemeinschaft zwischen uns und jenen fruchtbaren Gegenden, so wie es ehemals statt gefunden, wieder hergestellet werden möchte, daß unserer Stadt eine Zierde wieder gegeben würde, der sie nun seit anderthalb hundert Jahren beraubet gewesen war. Allein das Glück, diesen Wunsch erfüllet zu sehen, war nur unserm Zeitalter vorbehalten.

Die Lage dieses Orts an einer volkreichen Straße, und die Würde dieser Stadt, die sonst die Residenz der Sächsischen Churfürsten war, bewogen ehemals Friedrich den Weisen, ihr diese Gnade wiederfahren zu lassen: doch ein widriges Schicksal erlaubte ihr nicht lange den Genuß derselben.

Jener langwierige deutsche Krieg, dessen verheerende Fußtapfen noch tief in unserm Lande eingedrückt sind, zerstörete auch dieses Gebäude. In der Nacht vom 17ten Januar 1637, da der Schwedische Feldmarschal Banner, nach dem Siege bey Wittstock, Verwüstung und Rache über Sachsen verbreitete, zündete ein feindlicher Trupp die hiesige Elbbrücke an, wodurch drey Joche derselben in Asche verwandelt wurden.

Ohngeachtet der Churfürst Johann Georg der I. sogleich Befehl gab, den Verlust wieder zu ersetzen, auch bereits das Holz darzu gefället war, so verhinderten doch die ungeheuren Drangsale jener traurigen Zeiten, Pest, Hunger und Krieg, die diesen Kreis vor allen andern heimsucheten, die Ausführueg dieses rühmlichen Vorhabens, und der noch vorhandene Ueberrest der Brücke, der der Gewalt des Stroms nicht länger widerstehen konnte, ward nach und nach ein Raub der Fluthen und der Eisfahrt, bis endlich im Jahre 1657 die ganzen Ueberbleibsel derselben abgetragen wurden. Seitdem ist der Wunsch des Landes, und der gute Wille seiner Fürsten stets, durch mannigfaltige Hinderuisse und Landesunruhen, vereitelt worden.

Nur dem Vater seines Volks, **Friedrich August, dem Vielgeliebten,** der bestimmt zu seyn scheinet, alle Wunden zu heilen, die vormals seinen Staaten sind geschlagen worden, war es vorbehalten, auch diese Lücke zu ergänzen.

Ich will mich nicht hier über die unzähligen Wohlthaten auslassen, die er dem ganzen Lande, während seiner glorreichen Regierung, erwiesen hat, wodurch es, nach einem der verderblichsten Kriege, von dem Rande des Abgrundes wieder zu einem

nem Wohlstande erhoben, der allgemeine Bewunderung auf sich zieht; sondern ich will nur der besondern Huld erwähnen, mit der er bisher seine Churstadt beglückt, sie größtentheils aus der Asche hervorgezogen, und mit verschiedenen öffentlichen Gebäuden verzieret und bereichert hat. Groß und wichtig war der Entwurf, diesen Strom, einen der ersten Deutschlands, und die Mutter, in deren Schooß alle Gewässer Sachsens sich ergießen, noch vor seinem Austritte aus dem Gebiete des Staats, mit einer Brücke zu bedecken. Wichtig ist diese Straße, zu deren Behuf der Bau unternommen worden, wodurch nicht allein die beyderseitigen Ufer des Stroms in Verbindung gesetzet, und die Vortheile der Stadt und Landschaft befördert werden, sondern wo auch die Reise aus dem nördlichen und mittägigen Europa sich gewissermaßen durchkreuzet. Angemessen diesem großen Zwecke ist nun die Ausführung der Unternehmung selbst. Nichts, was zur Festigkeit, Sicherheit und Dauer derselben dienen konnte, ist gesparet worden, und diese Brücke **Friedrich Augusts** übertrifft weit, wie man aus sichern Nachrichten beweisen kann, jene Friedrichs des Weisen.

Heil **dem guten liebenswürdigen Fürsten**, der, von edlem Eifer für das gemeine Beste beseelt, dieses Werk unternahm und vollführte. Unvergeßlich müsse diese Wohlthat unserer Stadt bis auf die späteste Nachwelt seyn! Das ganze Land jauchze ihm hierüber seinen Beyfall zu, und selbst Ausländer, die die Bequemlichkeit und Sicherheit dieser Brücke genießen, müssen ihren Urheber segnen! Der Allmächtige erhalte und beschütze sie zum ewigen Denkmal der landesväterlichen Gnade **Friedrich Augusts**, der die Wonne seiner Zeit ist, und das Muster der Enkel werden wird.

Num. X. zur Seite 73.

Brückenordnung, wornach der Brückenzoll auf der Elbbrücke bey Wittenberg zu erheben.

Vom Fuhrwerk.

1) Von einem jeden Stück Anspann, es sey Pferd oder Rind, denen Auswärtigen oder Fremden zuständig, so in Frachtwagen gespannet 2 gr. —

2) Von jedem Stück Anspann, vor Kutschen, Chaisen und Kaleschen, item Schlitten und Schleifen " " " 2 gr. —

3) Von jedem Stück Anspann, so Heu, Getraide, Stroh, Brennholz und Victualien führen, wenn dergleichen den Einwohnern in der Stadt und Vorstädten Witten-

berg nicht zugeführet wird, und in so fern nicht, so viel Brennholz betrifft, die moderirten Sätze sub No. 6 und 7 eintreten . . 1 gr. 6 pf.

4) Von jedem Stück Anspann, so mit leerem Wagen die Brücke passiren, außer dem unten sub No. 24 bemerkten Fall . . 1 gr. 6 pf.

5) Von jedem Anspann, von dem an ordentlichen Markttagen in Wittenberg erkauften Getraide, es sey zum Handel oder eigenem Consumo, wenn die Brücke damit passiret wird . . . . 1 gr. 6 pf.

6) Von jeder Fuhre überhaupt, und ohne Rücksicht auf das Gespann, oder Fuhrwerk, wenn Fremde Holz zum Gebrauch der Einwohner in der Stadt und in den Vorstädten Wittenberg, es sey das Holz von welcher Art es wolle, zuführen 3 gr. —

7) Von jeder Fuhre Reißbund überhaupt, wie vorher, ohne Rücksicht auf das vorgespannte Vieh . . . 2 gr. —

8) Von jedem Stück Anspann, womit Nutz- und Bauholz zugeführet wird, wie oben sub No. 1. . . . 2 gr. —

9) Wenn auf den zur Stadt kommenden Holzwagen andere Sachen und Waaren, sie bestehen, worinn sie wollen, beygeladen; der größte Theil der Ladung aber in Holz besteht, so wird davon der Brückenzoll, wie sub No. 6 erhoben, nämlich von jeder Fuhre oder Wagen überhaupt . . 3 gr. —

Da hingegen, wenn das Holz den wenigsten Theil der Ladung beträgt, und der größte Theil in andern beygeladenen Waaren besteht, so auch, wenn die Holzwagen Rückladung nehmen, sind in beyden Fällen die obengesetzten rollenmäßige Sätze zu entrichten.

10) Von dem auf Schiffen und Kähnen jenseits der Elbe eingenommenen und herübergebrachten und ausgeschifften Klafter = Sechzig Schockholz, Reißbunden, Nutz- und Bauholz, ingleichen Stabholz und Reifstangen, soll

von 1 Klafter hartem oder weichem Holze . . 2 gr. —
von 1 Sechzig Schockholz . . 1 thlr. 6 gr. —
von 1 Schock Reißbunden . . — — 6 pf.
von 1 Schock Faschinen oder Zaungerten . . 1 gr. —
vom Nutz- oder Bauholz, so mit zwey oder drey Pferden angefahren werden kann, 4 gr. —
von 1 Schock Reifstangen, großen, mittel und kleinen untermengt; 1 gr. —
sind solche aber gleich groß, so werden sie dem Nutzholze gleich vernommen.
von 1 Schwelle . . . . 2 gr. —

Wobey anzumerken, daß Niemanden, wenn die Elbe zugefroren, über das Eis, weder mit Wagen, noch Schlitten, zu fahren frey stehen, oder erlaubt werden soll: weil dadurch die Elbufer gar sehr ruiniret werden, auch bey dem Aufgange des Eises dergleichen hartgefahrne Eiswege der Brücke Schaden zufügen; immaßen diejenigen, welche

welche sich dergleichen unterfangen, als Defraudanten angesehen, und nicht nur zur Erlegung des rollenmäßigen Brückenzolles angehalten, sondern auch jedesmal mit Fünf Thalern bestrafet werden sollen.

II. Von Fußgängern.

11) Jede Person, welche die Elbbrücke passiret . . — 3 pf.

12) Jede Person, so eine Last im Korbe, Reff, oder andern Packte über die Brücke trägt, es sey in häuslichen Angelegenheiten, oder im Handel und Wandel — 6 pf.

13) Jede Person, welche mit einem beladenen Schubkarrn die Brücke passiret, 6 pf.

III. Vom Viehe.

14) Von einem Reitpferde, es sey eigen, oder gemiethet, 2 gr. —

15) Von jedem Stück Vieh, von welcher Art es sey, und werde zur Zucht oder Gewerbe über die Brücke getrieben, wenn es einem Fremden zuständig, jedesmal, so oft es geschieht, vom Pferde, Ochsen, Kuh, Vehrse, Fohlen, und jedem andern großen Vieh . . . . . 2 gr. —

Von einem Kalbe, Schweine, Schafe und Ziege . . — 6 pf.

Von einer Sau mit Ferkeln . . . 2 gr. —

16) Wenn Vieh in Körben, oder auf Karren und Wagen, oder auf Pferden übergetragen und übergefahren wird, gleich als wenn es getrieben würde, wie vorher, und ist dann der dabey befindliche Fußgänger frey; von dem im Wagen gehenden Zugvieh aber wird der Zoll, wie oben sub. No. 3 besonders erhoben; es sey denn, daß das Vieh der Stadt Wittenberg zum öffentlichen Verkauf, lebendig oder geschlachtet, oder einem Einwohner gedachter Stadt zugeführet werde, auf welchen Fall, mit Hinwegfallung auch des Zolles, von dem zu dessen Transportirung gebrauchten Gespann, der Brückenzoll von dem Viehe, gleich dem getriebenen, nur erhoben wird.

17) Obgleich eigentlich ein Brückengeld niemals offen stehen kann, so ist doch festgesetzet worden, daß, wenn ein Wagen, welcher mit Fracht beladen, oder mit Personen besetzet, die Brücke passiret, und den geordneten Zoll erleget hat, binnen zwölf Stunden leer zurück kehret, von dem Zolle frey passiret werden solle.

18) Wenn vorstehend sub No. 10 gedachtermaßen Holzladungen auf Schiffen und Kähnen über die Elbe gebracht und ausgeschiffet werden, dürfen die Fischer und andere Interessenten, ohne vorher geschehene Meldung, und diesfalls erhaltenen Zeddel vom Hauptgeleite, das Holz nicht annehmen und ausschiffen.

19) Was in gegenwärtiger Brückzollrolle namentlich nicht exprimiret, und doch auch unter folgenden Befreyungen nicht ausgenommen ist, das giebt den gemeinen Rollensatz, unter welchem es, seiner Natur und Beschaffenheit, billig zu rangiren; im-

maßen Niemand frey, als wer einen Freypaß aufzuweisen hat, oder unter nächststehenden Befreyungen mit angeführet ist.

20) Wenn etwa bey sich ereignenden Schadhaftigkeiten an der Brücke, oder anderer Umstände halber, solche eine Zeitlang nicht zu passiren, sondern die Reisenden mit dem, was sie mit sich führen, auf Fähren oder Kahngefäßen übergesetzet werden, wird für die Ueberfahrt der angeordnete Brückzoll genommen.

21) Welcher Fuhrmann, Kärner, oder Reisender der Brückengeldesabgabe sich entziehen und defraudiren, und darüber betreten würde, hat nicht nur den Brückenzollbetrag rollenmäßig zu ersetzen, sondern wird auch, gleich andern Zoll- und Geleitsdefraudanten, bestrafet.

IV. Befreyungen.

22) Die Bürger, und zugleich Einwohner der Stadt Wittenberg, und in den Vorstädten, wenn sie mit eigenem oder gemiethetem Gespann, ingleichen zu Pferde oder zu Fuß, über die Brücke passiren, oder Vieh treiben, geben sowohl für ihre Person, als auch, wenn sie reiten oder fahren, vom Viehe nur die Hälfte des angesetzten Brückengeldes; von der Ladung hingegen sind selbige, in Rücksicht des Privilegii de anno 1424, und vermöge der gnädigsten Befehle vom 12ten Apr. 1702, und 17ten September 1729, frey.

Wenn sie aber fremde Güther, oder fremde Personen durchführen, entrichten sie das Brückengeld gleich den Fremden.

23) Die aus den Aemtern Delitzsch, Zörbig, Bitterfeld, und den Ostrauer Gerichten, ingleichen sämmtliche Ausländer, welche Getraide auf den Markt zu Wittenberg, an ordentlichen Markttagen zum Verkaufe bringen, geben bis auf Widerrufen vom Pferde nur . . . 1 gr. —

24) Der Erlegung des Brückengeldes sind gänzlich befreyet:

a) Alle Churfürstl. Ministri und Räthe, die Churkreishaupt- und Amtshaupteute, auch Kreisbeamte, und übrige Churfürstl. Diener und Officianten, in herrschaftlichen Diensten und Amtsgeschäfften, zu Fuße, Pferde und mit Wagen.

b) Die Professores, deren Wittwen und der Universität incorporirte Membra, für sich und die Ihrigen, auch was sie für ihre eigene Haushaltung bedürftig, und damit keine Handthierung treiben; immaßen denn auch der Protonotarius Academiae, wenn er in der Universität Verrichtungen über die Elbe passiret, jedesmal mit des Rectoris Attestat sich legitimiren muß, bey dessen Ermangelung und außerdem aber des Brückgeldes nicht befreyet ist, so wie in Ansehung der Universitätsbedienten und anderer, welche in deren Verrichtungen sich der Brücke bedienen, zu Vermeidung aller hierbey zu besorgenden Unterschleife, diese sich mit einem von der Univer-

sitäts-

sitätsverwalterey zu erhaltenden besondern Zeddel, darinn der Namen, nebst den zu transportirenden Sachen deutlich inseriret, und der mit einem hierzu besonders zu fertigenden akademischen Stempel bezeichnet, unter dem Namen des Universitätsverwalters ausgestellet ist, zu Genießung der Brückzollfreyheit zu legitimiren haben.

c) Die Soldatesque an Ober- und Unterofficiers, auch gemeine Mannschaft, wenn sie in herrschaftlichen Verrichtungen und Diensten verschickt und commandiret werden, und sich durch Paßbriefe oder sonst genugsam legitimiren können.

d) Alle ordinaire und Extraposten, Estafetten und Couriers, auch deren zurück gehende Pferde.

e) Der Gotteskasten, von der Hälfte des Deputatholzes, ingleichen die Holzfuhren für die Hofgerichtsassessores und für die Amtsziegelscheune vom Deputatholze.

f) Der Pachter oder Administrator des Vorwergs Blesern, sammt den hierzu gehörigen Leuten, Pferden und Vieh, so bey dem Vorwerg wirklich in Diensten und Futter stehen, und in Vorwergsangelegenheiten die Brücke passiren.

g) Die beym Consistorio zu Wittenberg confirmirten Geistlichen, Prediger und Schuldiener, ingleichen der Organist bey der Schloß- auch die Custodes bey der Pfarr- und Schloßkirche daselbst, für ihre Personen und zu Fuß, auch wenn sie in Amtsverrichtungen reisen, mit Pferd und Wagen.

h) Die Studenten zu Wittenberg, für ihre Person und zu Fuß.

i) Die Churkreisstände, wenn sie in Kreisangelegenheiten Convente zu Wittenberg halten, gegen Bescheinigung vom Erbmarschall oder dirigirendem Stande.

k) Die frohnbaren Amts- sowohl der Vasallen Unterthanen und Censiten, bey Abführung auf Administration oder Verpachtung stehenden Churfürstl. Gefälle und Steuern, an das Amt oder die herrschaftlichen Einnehmer, desgleichen auch bey Abführung des Zinnsgetraides und Verrichtung der Vorspannungen, Miliz- Magazin- oder sonstigen Frohnfuhren und andern Diensten, zu Fuß, mit Pferd und Wagen, doch daß unter dem Vorwande solcher Befreyung, keine Victualien und anderes, nach Wittenberg mit zu Markte genommen werde, als in welchem Fall der Brückenzoll zu entrichten; in Unterbleibung dessen aber die Unterthanen als Defraudanten behandelt werden. Desgleichen passiren aus jedem Dorfe nur zwo Personen frey. Uebrigens haben die Censiten bey der Ueberfahrt das Brückgeld zu deponiren, und wird ihnen solches bey der Retour, wenn sie durch Vorzeigung der Quittungsbücher ihr Vorgeben bescheinigen, hinwieder zurückgegeben.

l) Wenn in Feuersnoth die Dorfschaften dies- und jenseits mit ihren Spritzen und Geschirre, auch zu Fuß, einander zu Hülfe kommen, und die Brücke passiren müssen, wird einiges Brückgeld nicht erhoben, sondern passiren hin und wieder frey, welches auch in andern Unglücksfällen und landschaftlichen Angelegenheiten, z. E.

wenn bey großen Wassern und Eisfahrten vom Amte Leute zu Fuß, oder mit Pferd und Wagen, auf die Dämme und zu Rettung der Unterthanen, nebst ihren Sachen, verschickt, wie nicht weniger, wenn die Amtsunterthanen zu Publication und Expedirung gnädigster Befehle, oder zu Ablieferung der Rekruten und dergleichen, in das Kreisamt erfordert, oder Arrestanten transportiret werden, statt findet.

m) Der Amtsmüller bey der Anweisung und Ueberfuhre des zu Bauen und Reparaturen an der Amts- und Hohenmühle, auch zum gehenden und treibenden Zeuge bey beyden Mühlen erforderlichen Schirr- und andern Holzes.

n) Das Fischerhandwerk, „in Rücksicht, daß selbiges bey der Elbbrücke, „wenn große Wasser- und Eisfahrten kommen, verschiedene Dienste und Obliegen„heiten auf sich hat."

o) Der Zollbereiter, Geleits- Accis- Schiffvisitatores, Salz- und Straßenbereiter, Dammmeister, Amtslandknecht, in Churfürstl. und Amtsdiensten; wenn sie aber in eigenen Verrichtungen die Brücke passiren, oder in Partheysachen verschickt werden, haben sie das gewöhnliche Brückgeld zu entrichten.

p) Der Caviller, wenn er über die Elbe für die Churfürstl. Hunde Luder zu holen hat, oder sonst auf obrigkeitliche Anordnung über die Elbe verschickt wird.

Gegeben unter des Churfürstl. Sächß. Geheimen Finanzcollegii Secret zu Dresden, am 23sten May 1787.

G. R. Graf von Wallwitz.

Friedrich Immanuel Helbing, S.

Tab. I.

fig. VIII.

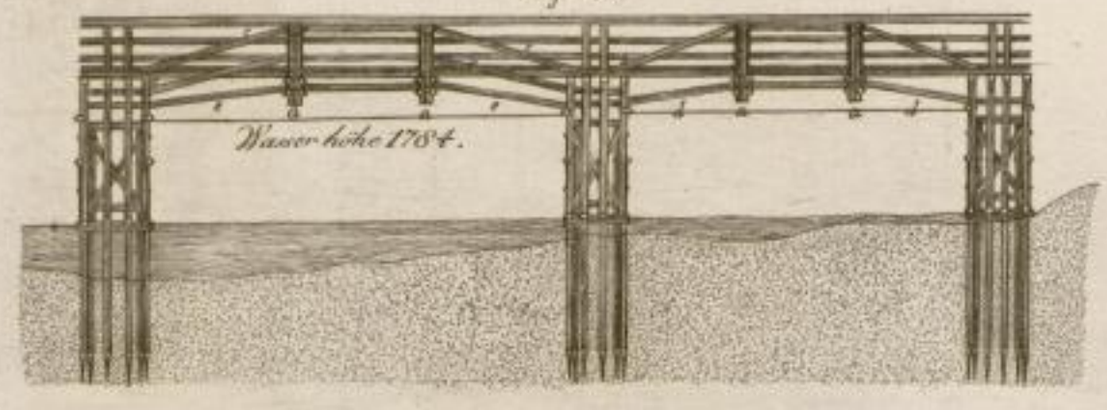


fig. VII.

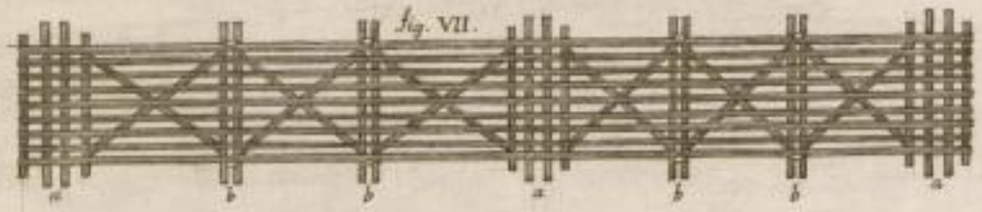


fig. III.

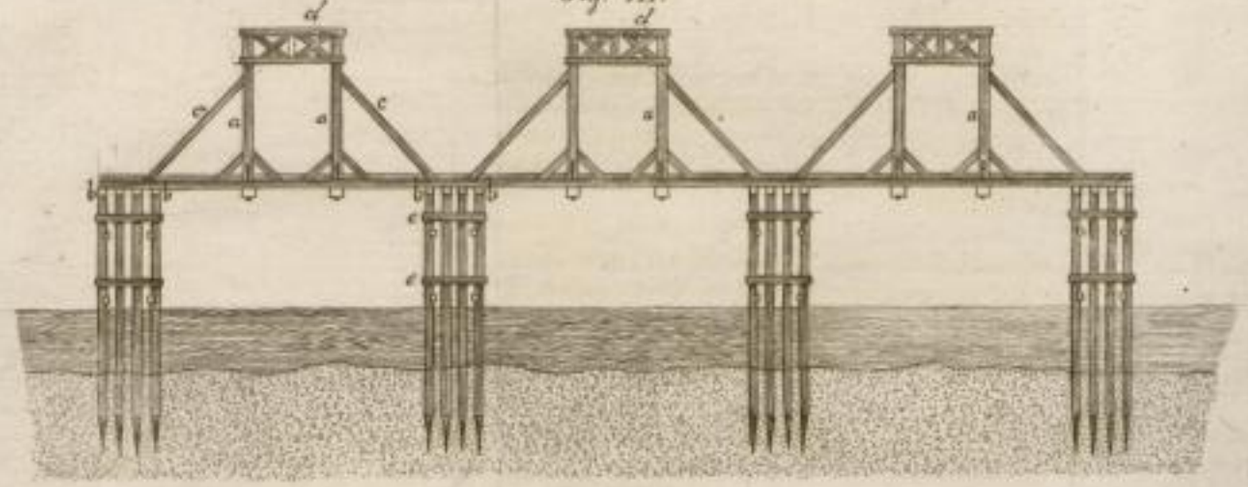


fig. IV.

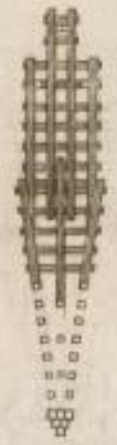


fig. V.

fig. VI

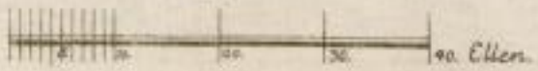


fig. II.

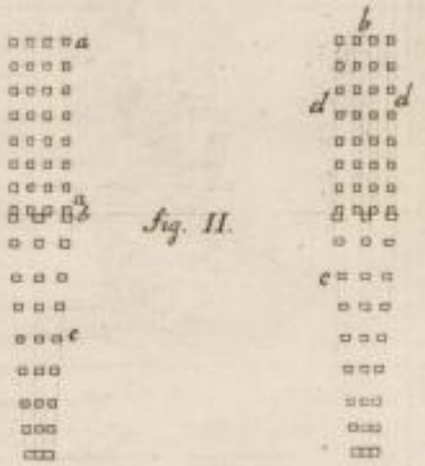
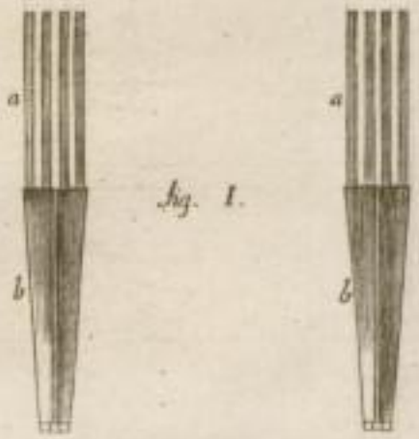
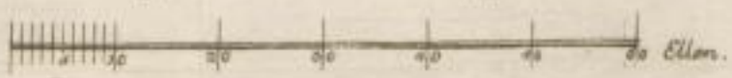


fig. I.





Schlüter fc.