

Brückenthore ein Raub der Flammen wurden. Bei der Wiederherstellung der Brücke erwies sich Churfürst Moriz sehr thätig und hülfreich, indem er nicht nur eine sehr bedeutende Summe Geldes aus den Einkünften des eingezogenen Meißner Hochstiftes, sondern auch viel Bauholz aus den Königsteiner Forsten für den Wiederaufbau schenkte. Diese soll ebenso kunstvoll, als fest gewesen sein, und war bereits 1548 vollendet. Dennoch riß eine Eisfahrt das 4. hölzerne Fach vom rechten Ufer her fort, als sich gerade viele Neugierige darauf befanden; es verunglückte aber Niemand; nur eine Anzahl mußte den Weg nach Meissen über Dresden machen. In den Jahren 1566—1568 wurde dieser Schaden durch Wölbung eines steinernen Bogens wieder hergestellt, so daß nur noch 3 hölzerne Fächer blieben.

Hatte vorher Feuer und Wasser dem Bauwerke Schaden zugefügt, so kam 1573 noch ein 3. Element als Feind hinzu, indem ein Sturm das große Fach aushob, welches 1574 wieder hergestellt wurde. Weitere nothwendige Reparaturen veranlaßten den Churfürsten Christian I., dem Rathe zur Unterhaltung der Brücke alljährlich 4 Eichen unentgeltlich aus dem Friedewalde zu liefern.

Eine Feuersbrunst, die 1630 dadurch entstanden war, daß der Rittmeister von Schleinitz mit brennenden Fackeln über die Brücke geritten war, wurde glücklich gelöscht; in demselben Jahre aber ließ Johann Georg I., um der kaiserlichen Armee den Uebergang abzuschneiden, zwei Joche der Brücke abtragen. Der Verkehr wurde durch eine Fähre vermittelt und diese beim Nahen des Feindes nach Dresden geschafft. Die Schweden brannten 1637 das noch stehende große Fach ab und schossen das Brückenhaus und die vor demselben befindlichen Häuser zusammen. Fast 30 Jahre blieb der ruinöse Zustand der Brücke; nach Beendigung des 30jährigen Krieges wurde aber zur Wiederherstellung verschritten, wobei der Churfürst die Stadt durch unentgeltliche Lieferung von Bauholz unterstützte. Der Bau dauerte von 1656—1664; wie alle gewerblichen Leistungen während des langen entsetzlichen Krieges in Deutschland zurückgegangen waren, so scheint dies auch bei der Brücke der Fall gewesen zu sein, deren großes Fach schon 1665 von selbst auseinanderging. Es fand bis 1668 eine weitere und tüchtige Reparatur statt; erst 1757 wurde im 7jährigen Kriege das große Fach wieder zerstört, welches nebst dem Brückenhanse und mehreren Häusern in Niedersfähre Oberst Chossignon in Folge einer übel verstandenen Ordre niederbrennen ließ; die Wiederherstellung erfolgte 1763—64 mit einem Aufwande von 21,000 Thalern, wozu der Churfürst und der Handelsstand zu Leipzig und Dresden namhafte Beiträge gaben. Hierbei wurden zwei hölzerne Joche durch steinerne Bögen ersetzt, und es blieben nur noch zwei hölzerne Joche, das 76 Ellen breite große und 57 $\frac{1}{2}$ Ellen breite Mittelfach. Die Länge der ganzen Brücke ward auf 463 Ellen angegeben. Die Eisfahrt von 1784 erforderte eine Reparatur von 25,000 Thalern, und die Hochfluth von 1799 eine solche von 14,000 Thalern.

In frischem Andenken ist noch immer die That des berühmten Marschalls Davoust, welcher am 12. März 1813 Abends 9 Uhr die Brücke niederbrennen ließ. Nach der Schlacht bei Leipzig erhielt der Rath von der Regierung Befehl, die Brücke unverzüglich wieder herzustellen; die durch den Krieg herbeigeführte Erschöpfung der Kammerei ließ dies schlechterdings nicht zu. Es überließ daher die Stadt am 15. December 1814 das Eigenthum an der Brücke nebst Brückenzoll dem Staatsfiscus, welcher dafür der Stadt eine jährliche Rente von 2000 Thalern Conventionsgeld und den Rathsmitgliedern Befreiung vom Brückengelde gewährte.

Am 15. Juni 1866, Abends 11 Uhr 40 Minuten, wurde bekanntlich der die beiden hölzernen Fächer tragende Pfeiler gesprengt; nach langer und schwerer Unterbrechung des theils durch Schiffbrücken, theils durch Dampfähre einstweilen vermittelten Verkehrs wurde die nun mit eisernem Joche versehene Brücke am 1. September 1867 dem öffentlichen Gebrauche wieder übergeben. (Näheres über die Elbbrücke s. im Verwaltungsbericht für 1866.) Ließ sie freilich rücksichtlich