

Nikolaus von Gorbig, wegen eines Steinbruchs zu Struppen, dergestalt, daß jener das Recht erhielt, den Bruch zum Besten der Kreuzkirche und der Brücke zu benutzen und daselbst Steine zum Gebrauch oder Verkauf zu brechen.<sup>1)</sup>

Das Brückenamt gehört zu den Landgerichten des Magistrats zu Dresden und ward schon frühzeitig von einem Mitgliede desselben, das den Titel „Brückenmeister“ führte, verwaltet. Den Namen „geistliches Brückenamt“ erhielt es deshalb, weil dasselbe ursprünglich der Kreuzkirche zu Dresden zustand, zu welcher vor der Reformation, um die in dieser Kirche befindlichen angeblichen Reliquien zu verehren, zahlreiche Wallfahrten geschahen. Da durch die Elbbrücke dergleichen Wanderungen aus der Nähe und Ferne sehr erleichtert wurden, errichtete man diese Behörde und untergab ihr die Dörfer Blasewitz, Pannwitz und Gittersee und Dorftheile von Seidnitz, Prohlis, Possendorf, Obergohlis und Weirdorf, nebst einem Gute in Kötzschenbroda und einigen Weinbergen, über welche dem Stadtrathe zu Dresden die Erb- und Untergerichte zustehen, dem aber auch die Verbindlichkeit obliegt, die Brücke in baulichem Zustande zu erhalten.

Der erste Brückenbau war von Holz und, wie Hasche<sup>2)</sup> bemerkt, das erste öffentliche Denkmal der Architektur in Dresden. Ihr damaliger Baumeister ist unbekannt. Sie bestand aus Pfählen, Klögern und Pfosten und ward daher, alten Nachrichten zu Folge, von den Wasserfluthen öfters so sehr beschädigt, daß man sie steinern herzustellen sich entschließen mußte. Dieser steinerne Bau soll im Jahre 1119 oder, wie auch behauptet wird, 1148 angefangen, jedoch erst 1173 oder 1198 vollendet worden sein und Matthäus Fotius (vielleicht ein italiänischer Baumeister), denselben geleitet haben. Ein Actenstück im Königlich Sächsischen Hauptstaatsarchive enthält die Nachricht, daß, als Dresden 580 Jahre gestanden, die Brücke 350 Jahre alt gewesen und 50 Jahre darüber gebaut worden sei. Nach einer Urkunde vom Jahre 1287 war sie damals schon steinern, und in dem oben erwähnten Documente von 1311 wird sie ebenfalls lapideus pons ultra fluvium Albe genannt. Ungeachtet die Arbeitslöhne zu jener Zeit so niedrig waren, daß ein Arbeiter nur einen weißen Pfennig (ungefähr vier Pfennige nach jetziger Währung) Tagelohn erhielt, wurden die Baukosten doch bis zu 168,000 Gulden oder Schocken berechnet. Diese theuere Brücke ward durch die Eisfahrt des Jahres 1343, deren ein altes Klosterbuch in folgenden Reimen erwähnt:

Praxedis festo, rogo te, non immemor esto,  
Diluvium rumpit fontes, et tres quoque pontes;

1) Hasche, l. c. Urkunde Nr. 116.

2) Dessen Magazin der sächsischen Geschichte, I. Theil, Seite 63.