

einer im Jahre 1545 in einem Schranke der Kirche zu Radeberg aufgefundenen Schrift überein, in welcher von der Dresdener Brücke erwähnt war, daß über dieselbe 49 Jahre gebaut worden sei. Trotz des niedrigen Lohnes der Arbeiter und des wohlfeilen Materials beliefen sich die Kosten jedes einzelnen Pfeilers auf 7000 Schock, so daß bei 24 Pfeilern allerdings die oben angegebene Summe sich ergibt.*) In einer Urkunde vom Jahre 1287, in welcher Heinrich den Dresdener Bürgern freie Trift und Huthung in der Dresdener oder Radeberger Heide gewährt und auf welche wir später zurückkommen werden, wird ausdrücklich und urkundlich wohl zum ersten Male der steinernen Elbbrücke gedacht, ebenso in Markgraf Friedrich's Begnadigungsbrief vom Jahre 1311, in welchem dem Brückenamte zur Erhaltung, Ausbauung und Ausbesserung der steinernen Elbbrücke (lapidei pontis) verschiedene Einkünfte von den Dörfern, Lockwitz, Proles, Panewitz (Pennewitz) und Grumbach zugewendet werden. Von welcher Beschaffenheit die Brücke damals gewesen, erfahren wir erst bei Gelegenheit einer neuen Wasserfluth im Jahre 1318, welche mehrere Pfeiler der Brücke bedeutend beschädigte. Der Bau bestand zwar aus steinernen Pfeilern, aber diese waren nicht durch geschlossene Bögen oder Wölbungen, sondern nur durch hölzernes Hänge- und Sprengwerk verbunden. Im darauf folgenden Jahre machte man, um ähnlichen Gefahren kräftigeren Widerstand zu bieten, den Anfang zum vollständigen steinernen Ausbau der Brücke und zur Verbindung der Pfeiler durch starke Gewölbe und Bögen. Da aber die Kosten des Baues, der ganz aus Pirnaischem Sandstein aufgeführt werden sollte, zu bedeutend waren, so wendete man sich auf Veranlassung des Landesfürsten an den Papst Johann XXII. mit dem Gesuche um einen vierzigtagigen Ablass. Es folgte hierauf jener bereits bei der Kreuzkirche erwähnte von Avignon aus datirte und im Namen des damals franken Papstes von verschiedenen Cardinälen und Bischöfen ausgefertigte Ablass (vom September 1319), worin, „damit die Vollbringung des Brückenbaues über den Elbfluß zum allgemeinen Nutzen der darüber reisenden Personen durch der Gläubigen fromme Almosen unterstützt werde“**), nicht bloß denjenigen, welche als büßfertige Wallfahrer und Beter zum Kreuzfeste und zum Feste Johannis des Täufers, der Kirchweih und deren Octaven die Kirche zum heiligen Kreuz besuchen und dieselbe in ihren letzten Stunden bedenken würden u. s. w., sondern namentlich auch denjenigen, die zur Reparatur, Ausbauung und Verbesserung der Brücke behilflich sein oder das fromme Werk der Wiederherstellung derselben durch Wort oder That wirksam

*) S. Wed's Chronik S. 86; desgleichen Schramm's Brückenbuch S. 9, das zugleich eine Abbildung der Brückenpfennige giebt, womit die Arbeiter beim ersten Brückenbau bezahlt worden sein sollen. Es waren ganz dünne Münzen vom feinsten Silber (vier gute Silberpfennige an Werth, deren 12 einen guten Groschen machen) mit dem Landsbergischen Wappen, das noch jetzt das Stadtwappen ist. Vergl. hierzu Horn's Henr. illustr. S. 274 (§ 32). Nach Götz, einem der gründlichsten Kenner unserer kleinen vaterländischen Münzen (Beiträge zum Groschenkabinet Th. II. S. 441) gehören diese Münzen nach ihrem inneren Gehalte und äußeren Zeichen allerdings nicht der Zeit Heinrich's des Erlauchten, sondern Friedrich's des Strengen (1350—1381) an, unter dessen Regierung also der Bau der Brücke nach den verschiedenen Zerstörungen durch Wasserfluthen erst zu Ende geführt worden sein dürfte.

**) . . . „ut structure pontis trans fluvium, dictum Albea, ad communem utilitatem viatorum ibidem transeuncium complende, piis fidelium elemosinis subveniatur etc.“