

Fritz Haufe/Rolf Säckel

# 100 Jahre »Blaues Wunder« Zur Geschichte der Loschwitz–Blasewitzer Brücke

Wer auf schnellem Wege vom Stadtzentrum Dresdens nach Loschwitz oder den weiter am rechten Elbufer stromauf liegenden Ortsteilen Wachwitz, Niederpoyritz, Hosterwitz, Pillnitz und Söbrigen gelangen möchte, der wird in der Regel die Loschwitz–Blasewitzer Brücke, volkstümlich das »Blaue Wunder« genannt, benutzen. Eine Fahrverbindung zwischen Loschwitz und der Dresdner Neustadt entlang der Elbe gibt es nicht.

Als Verkehrswege und Verkehrsmittel vor dem Bau der Brücke dienten die Bautzner Chaussee, die von der Dresdner Neustadt (Holzhofgasse) bis zur Saloppe an der Elbe entlangführte, der Fußweg von Loschwitz nach Dresden, ab 1837 das Dampfschiff, die Kahnfahrten und der Elbfährbetrieb zwischen Loschwitz und Blasewitz. 1862 wurde eine auf der Blasewitzer Werft gebaute Dampffähre in Betrieb genommen. Im Sommer waren diese Wege leicht und angenehm, jedoch unterbrachen in anderen Jahreszeiten häufig genug Hochwasser, Eisgänge und der oft zugefrorene Strom den Schiffsverkehr und Fährbetrieb. Dann blieben nur noch die beschwerlichen Wege über die Elbhänge.

Zur Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen Dresden und den Orten zwischen Loschwitz und Pillnitz wird zum ersten Mal 1872 vom Ministerium des Innern angeregt, am rechten Elbufer von Dresden über Loschwitz eine Chaussee nach Pillnitz zu bauen. Die Straße sollte eine Breite von 9,00 m erhalten. Um diese Zeit mehren sich aber auch die Stimmen, die im Bau einer Brücke zwischen Blasewitz und Loschwitz die richtigere Lösung sahen. Auf Initiative wohlhabender Kaufleute und Grundstücksbesitzer wurden von Zivilingenieuren zwei Brückenentwürfe aufgestellt, die eine Elbquerung in Nähe der Calberlastraße und an der alten Loschwitzer Schule vorsahen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß beide Brücken aus Sandstein gebaut werden sollten und ähnliche lichte Durchfahrtsweiten für die Schifffahrt aufwiesen wie die Elbbrücken in Pirna und Dresden. Beide Projekte wurden aufgrund der allgemeinen finanziellen Krisen der siebziger Jahre nicht weiterverfolgt und sind in späterer Zeit nicht wieder in Erscheinung getreten.

Zu Beginn der achtziger Jahre wurden zwei weitere Projekte nebst Kostenanschlägen bearbeitet, das eine von der Königin Marienhütte – Aktiengesellschaft in Cainsdorf bei Zwickau – das andere von Felten und Guillaume, Carlswerk in Mülheim am Rhein. Auch diesen Entwürfen lag noch keine vorgeschriebene einheitliche Trassenführung zugrunde.