

# Fähren und Brücken bei Wurzen<sup>1</sup>

*Volker Jäger*

## **Mit Kahn und Fähre**

Das Gebiet um Wurzen bildet im Verlauf der Mulde einen Schnittpunkt, nach dem sich die Muldenaue flussabwärts deutlich verbreitert und die Fließgeschwindigkeit spürbar vermindert. Diese besondere Gestalt der Muldenaue erschwerte das Überqueren des Flusses von jeher erheblich. Einer der ältesten Übergänge, über den wichtige Handelswege führten, lag bei Püchau. Später wurde zunehmend die Furt bei Wurzen genutzt. Die Bedeutung dieses Muldenübergangs wuchs als Durchgangsstation in der Ost-West-Verbindung mit dem Aufstieg Leipzigs zu einem Handelszentrum erheblich.

Bereits sehr früh wurden an den Verkehrsverbindungen Zölle erhoben. Die Anfänge einer Zollstation in Wurzen liegen wahrscheinlich schon im 11. Jahrhundert. Sie befand sich vermutlich an dem Standort des ehemaligen Stadtgutes Hentschel (heute: Gerhart-Hauptmann-Platz 5). Mit dem in der Gründungsurkunde des Kollegiatstiftes von 1114 erwähnten Wurzener Zoll könnte sich auch ein Hinweis auf die Anfänge des hiesigen Fährwesens verbinden. Es ist davon auszugehen, dass der Hauptstrom der Mulde ursprünglich im Bett des späteren Mühlgrabens verlief. Somit dürften sich die ersten Fähren in unmittelbarer Stadtnähe befunden haben und erst seit dem 14./15. Jahrhundert in den Bereich der heutigen Muldebrücke verlegt worden sein. In Unterlagen des Wurzener Stadtrates wird darauf verwiesen, dass in den *allerältesten Zeiten* nur ein Pferdekahn vorhanden war, der dem Domkapitel zustand. Später wurde er dem Rat gegen Zinszahlung überlassen. Nach und nach kam es zur Einrichtung einer Überfahrt mit zwei zusammenhängenden Kähnen. 1550 ereignete sich jedoch ein Unglück, bei dem beide Kähne sanken und mehrere dem Bischof unterstehende Bedienstete ertranken. Nun sah sich der Rat veranlasst, ein größeres Fährschiff bauen zu lassen, das 40 Personen fasste. Der Wurzener Rat versprach sich davon größere Einnahmen und bewilligte dem Bischof dafür auf sein Verlangen 240 Groschen Zins.

1568 bemühte sich der Meißner Bischof auf Bitten des Wurzener Stadtrates beim Kurfürsten um eine offizielle Genehmigung einer Fähre oder eines Floßes, was zunächst abschlägig

beschieden wurde. Allerdings war bereits 1559 auf Bitte des Bischofs eine Fähre für ein Jahr versuchsweise konzessioniert worden. Am Neujahrstag 1573 unternahm der Bischof einen neuerlichen Versuch. Er verwies insbesondere auf die häufigen „*jämmerlichen Todesfälle*“, die sich seit dem vorangegangenen Herbst ereignet hatten. So war ein Fuhrmann, der Hafer transportierte, beim Durchfahren der Mulde ertrunken. Auch zwei von Oschatz kommende Fuhrleute, die Wein für den Stadtrat geladen hatten, verloren im Fluss ihr Leben. Deshalb bat der Bischof nochmals um die Genehmigung einer Fähre, die auch den bis dahin betriebenen recht umständlichen Kahnverkehr ablösen sollte. Da die Städte Eilenburg und Grimma aber Einnahmeeinbußen befürchteten, protestierten sie dagegen. Sie erlitten jedoch im daraufhin angestregten Gerichtsprozess eine Niederlage. Allerdings musste sich die Stadt Wurzen mit erheblichen Einschränkungen des Fährverkehrs abfinden.

Zur Förderung der Eigeneinnahmen ließ der Wurzener Rat 1580 auf eigene Kosten zwei Brücken über den Mühlgraben bauen und erhielt dafür den sogenannten Brückenpfennig. Bis 1627 besaß der Rat gegen Zinszahlung an Amt und Domkapitel die alleinigen Nutzungsrechte an der Fähre. Nachdem nun Beauftragte des Kurfürsten einen inzwischen erheblich gewachsenen Umfang des Fährverkehrs festgestellt hatten, erschien der bis dahin geltende Zins nicht mehr angemessen. Nach zähen Verhandlungen einigte man sich darauf, die Einnahmen zukünftig hälftig zu teilen. Um stetige Einnahmen zu erzielen, verpachtete der Kurfürst später den ihm zustehenden Anteil an den Fährgeldern.

Im Jahre 1659 sah sich der Kurfürst veranlasst, mit einem Patent gegen das Umgehen der Entrichtung der Fährgelder einzuschreiten<sup>2</sup>. So fuhren oder ritten die Fuhrleute und Reisenden einfach in der Nähe der Fähre durch das flache Wasser, ohne sich um die Geldforderungen der Fährleute zu kümmern. Das wurde nun ausdrücklich bei Strafandrohung untersagt. Zunächst hatte der Betreffende bei Zuwiderhandlung pro Pferd einen Taler Strafe zu zahlen, im Wiederholungsfalle wurden ihm die Pferde weggenommen. Die Einhaltung dieser Vorschrift musste allerdings 1671, 1675, 1679 und auch 1711 mit einem neuen Mandat bekräftigt werden. Die Versuche der Fährleute, das kostenlose Übersetzen zu verhindern, trafen auf wenig Gegenliebe. Dafür spricht, dass das Mandat von 1711 es als verwerflich bezeichnete, dass die Fährleute bei Ausübung ihrer Pflicht mit harten Injurien (= Beleidigungen), Drohworten und Schlägen traktiert würden.



### Kurfürstliches Mandat gegen Misstände bei der Wurzener Fähre, 1679<sup>3</sup>

Generell sollten nach den kurfürstlichen Mandaten so viele Leute wie möglich mit der Fähre befördert werden. Königlichen Bediensteten stand allerdings eine Vorzugsbehandlung zu. Zudem existierten zahlreiche Befreiungen von den Fährgeldern. Ende des 17. Jahrhunderts fielen darunter:

1. die Herren Stiffts-Regierungsräte, wenn sie mit ihren eigenen Wagen fahren,
2. die Wagen, welche mit Kammergütern beladen sind,
3. das Hofgeschirr zu Machern, Schmölen, Leulitz und auf dem Sattelhof zu Pausitz, samt dem Personal,
4. alle Extra- und ordinaire Posten,
5. die Porzellanwagen von Meißen,
6. alle aus dem Finanzkollegium mit Freipässen versehene Personen und deren Geschirr,
7. die Generale und Stabsoffiziere, wenn sie mit eigenen Pferden fahren oder reiten,

8. Milizmärsche und Magazinfuhren,
9. Soldatenkommandos,
10. die Holzfuhren aus dem Wernsdorfer Wald nach Leipzig,
11. die Steueroffizianten aus Dresden und deren Geschirr zu Messzeiten,
12. die Kriegskasse,
13. alle Remontepferde (= Militärpferde).<sup>4</sup>

Des Weiteren waren die Einwohner von Wurzen und den umliegenden Ortschaften von der Gebührenerhebung teilweise oder ganz befreit. Die Wurzener Ratsmitglieder genossen in dieser Hinsicht völlige Freiheit, die übrigen Einwohner brauchten zwar für ihre Person nichts zu zahlen, für Pferde aber je sechs Pfennige.



### Ausschreibung der Verpachtung der Fährgelder 1711<sup>5</sup>

Die Unterhaltung der Fähre stellte den Wurzener Rat bereits seit dem 17. Jahrhundert regelmäßig vor gravierende Probleme. Sinkende Einnahmen standen erheblich steigenden Ausgaben gegenüber. Bei den hölzernen Fähren konnte nur von einer durchschnittlichen Lebensdauer von ca. 5 Jahren ausgegangen werden. Als zusätzliche Einnahmequelle nutzte der Rat die Verpachtung des Fährhauses. Nachdem dieses Anfang des 18. Jahrhunderts am Standort der ehemaligen Gaststätte *Drei Brücken* neu erbaut worden war, eignete es sich besser als vorher zur notdürftigen Unterbringung und Beherbergung von Reisenden

insbesondere bei Gewitter, Hochwasser und Eisfahrt. Das Fährhaus diente zugleich als öffentliche Bier- und Weinschänke.

Abgesehen von den mit dem Fährbetrieb verbundenen finanziellen Schwierigkeiten und immer wieder festzustellendem mangelndem Arbeitseifer der Fährleute trug die Natur zu erheblichen Einschränkungen des Fährverkehrs bei. Hochwasser und Eisgang legten nicht selten über größere Zeiträume den Fährverkehr lahm. Auch Goethe machte unangenehme Erfahrungen mit der Wurzener Fähre, als er 1768 von Leipzig nach Dresden und zurück reiste. Sein Missfallen über die hier hautnah miterlebten langen Zeitversäumnisse schlug sich dann im Urfaust nieder.

Um diesen Unsicherheiten zumindest teilweise abzuweichen, war bereits 1694 eine Seilfähre errichtet worden. Entscheidende Verbesserungen im umständlichen Fährverkehr konnten so aber nicht erzielt werden. Die Fähre war auf Dauer keine Alternative gegenüber einem Brückenbau. Als dieser 1830 endlich realisiert wurde, ging das Kapitel der Wurzener Fähre nach mehreren Jahrhunderten zu Ende. Ende 1831 wurden die zwei großen mit Eisen beschlagenen Fähren, ein großer Fährkahn und viel Zubehör meistbietend versteigert.



**Zeichnung der Seilfähre von 1694<sup>6</sup>**

Erst 1910 wurde die Wurzener Fährtradition wieder aufgegriffen, als zwischen Dehnitz und Schmölen eine Fähre den Betrieb aufnahm. Hier hatten Alwin Lülfling und der Bauunternehmer Robert Hofmann die für die Überfahrt notwendigen Einrichtungen herstellen lassen. Der Wurzener Hofmann erhielt dabei das Recht zum gewerbsmäßigen Fährbetrieb auf der Mulde. Der Fährbetrieb an dieser Stelle besteht bis auf den heutigen Tag.

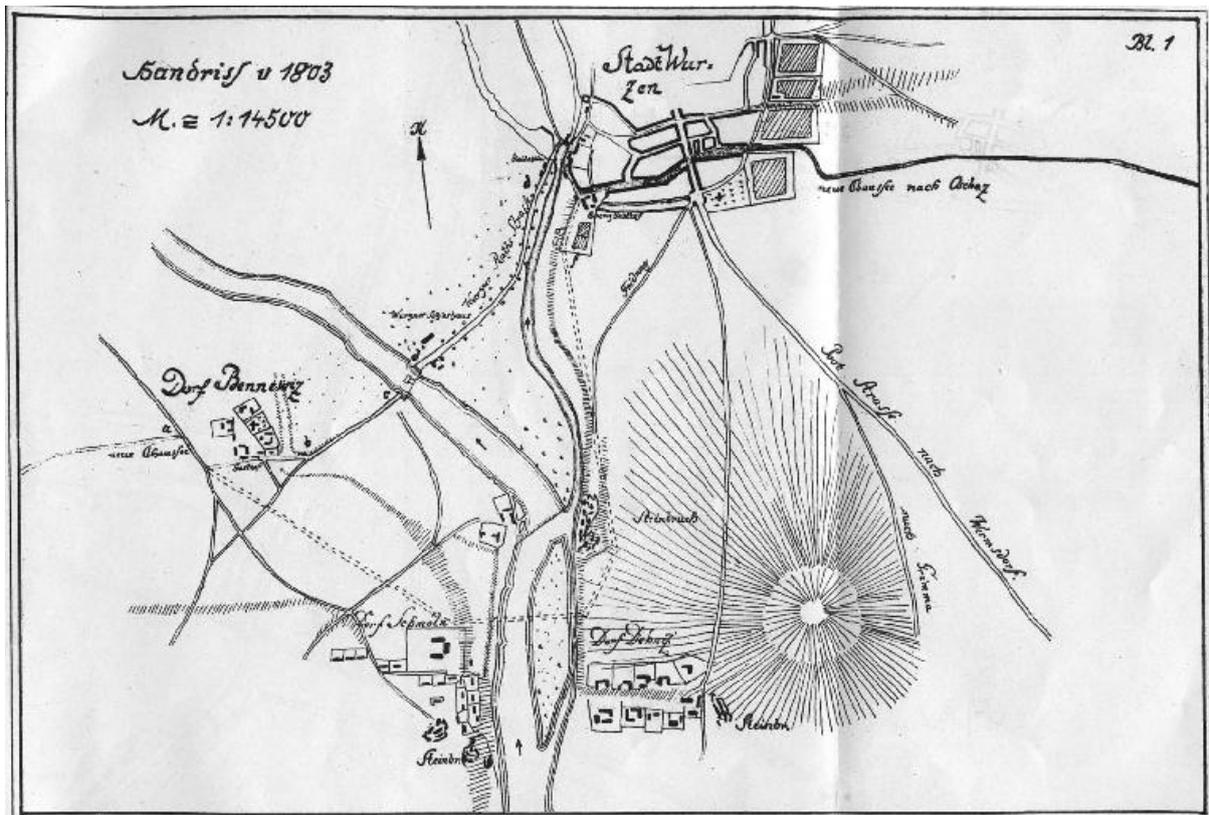
### **Streit um die Brücke**

Das Ringen um eine Muldebrücke bei Wurzen erstreckte sich über mehrere Jahrhunderte, ohne vor dem 19. Jahrhundert zu einem positiven Ergebnis zu kommen. In dieser langen Auseinandersetzung lassen sich ungünstige politische Konstellationen, bürokratische Hindernisse, aber vor allem auch handfeste wirtschaftliche Interessen als hemmende Faktoren für den Brückenbau feststellen.

Zunächst scheint sich der Umstand, dass Wurzen den Meißenischen Bischöfen unterstand, hemmend auf den Ausbau der Verkehrswege ausgewirkt zu haben. Eine 1462 zwischen Sachsen und Böhmen getroffene Vereinbarung zwang die Fuhren aus Polen und Schlesien zur Benutzung der Hohen Straße, d. h. der Strecke über Grimma oder Eilenburg. Damit sicherte sich der Kurfürst die entsprechenden Einnahmen. Der Bischof musste die Einbußen hinnehmen. Auch nach dem späteren Übergang Wurzens an das kurfürstliche Haus stand der Landesvater einer Aufwertung der Straßenführung über Wurzen und dem dafür notwendigen Brückenbau weiterhin ablehnend gegenüber. Auf ein darauf gerichtetes wiederholtes Gesuch der Wurzener Bürgerschaft gaben die kurfürstlichen Finanzbeamten im Jahre 1612 erneut ein ablehnendes Gutachten ab.<sup>7</sup>

Auch ein Gesuch von 1690 blieb ergebnislos. Im Jahre 1717 bot der Wurzener Rat die Übernahme der Hälfte der Brückenbaukosten an, wenn der Kurfürst die andere Hälfte tragen würde. Dieser stellte den Rat im Verlauf der folgenden Verhandlungen vor die Entscheidung, entweder die Brücke selbst zu bauen oder bei einem durch den Fiskus finanzierten Bau gegen annehmbare Konditionen auf die Fährgerechtigkeit zu verzichten. Dazu konnte sich der Wurzener Rat aber nicht durchringen. Der Streit darum blieb auch in den Verhandlungen

Ende des 18. Jahrhunderts zunächst das Haupthindernis für eine Einigung. Einerseits ließ die finanzielle Notlage eine Erhaltung der Fähre durch die Stadt kaum noch zu, andererseits waren die Fähreinnahmen für die Stadtkasse unverzichtbar. Unter wachsendem Druck seitens des Landesherren sowie mit dem Zugeständnis der Hälfte der Brückengelder gab der Rat dann sein Einverständnis zum Brückenbau, dessen Finanzierung der Fiskus übernehmen sollte.



### Übersicht über Fähre und Straßen bei Wurzen, 1803<sup>8</sup>

Am 20. März 1803 erging ein kurfürstlicher Befehl zur Aufnahme der Vorarbeiten zum Brückenbau. Sie zogen sich zwei Jahre hin. In dem 1805 vorgelegten Bericht wurde die ursprüngliche Platzierung der Brücke bei Schmölen wegen der Mehrkosten für den Straßenbau und der Beeinträchtigung des städtischen Erwerbslebens durch die Routenführung außerhalb der Stadt verworfen. Der Bericht schlug eine Streckenführung vom Crostigall nach Bennewitz mit einer Brücke in der Nähe der vorhandenen Fähre vor. Die Brücke war dabei ausdrücklich als ganzes zusammenhängendes Bauwerk vorgesehen.

Als ungünstig erwies sich, dass zeitgleich mit der Brücke bei Wurzen auch eine solche bei Eilenburg diskutiert wurde, weil die seit 1740 bereits dreimal erneuerte hölzerne

Interimsbrücke inzwischen baufällig war.<sup>9</sup> Das Geheime Finanzkollegium hatte sich bereits im Jahre 1800 intensiv mit der Frage befasst, ob tatsächlich beide beantragten Steinbrücken gebaut werden sollten und dies verneint. Nun ging es um die entscheidende Frage: welche von beiden? Die Erörterungen darüber zogen sich lange hin. Wurzen hatte an sich gute Karten. Die Geleitskommissarien des Leipziger Kreises hielten 1805 den Handel mit Böhmen, Österreich, Ungarn und dem südlichen Polen für erheblich wichtiger als den mit Ostpreußen, Rußland und dem nördlichen Polen. Demzufolge favorisierten sie die Brücke bei Wurzen und belegten dies mit den Zolleinnahmen zwischen 1793 und 1804, die in diesem Zeitraum in Wurzen fast doppelt so hoch wie die in Eilenburg (53.000 zu 30.400 Taler) waren. Auch für das Gewerbe im Binnenland schien ihnen die Brücke bei Wurzen wichtiger. Allerdings betonten die Kommissarien auch den Bau der Eilenburger Brücke mit dem Argument, dass dort das Ufer sehr flach und die Überfahrt mit einer Fähre kaum möglich sei. Zudem entziehe der oberhalb gelegene Mühlgraben der Mulde so viel Wasser, dass zu der Fähre der erforderliche Tiefgang fehle. Für Eilenburg wurden allein 200 Fuhrwerke mit Fracht nach dem Ausland angegeben, die täglich die Brücke überquerten. Obwohl die Finanzbeamten einige Argumente für Eilenburg anzweifelten, z. B. die hohen Fuhrwerkzahlen, gingen sie anscheinend den Weg des geringsten Widerstandes. Sie sprachen sich für die Erbauung einer neuen Brücke in Eilenburg aus und nicht in Wurzen „*wo das Publicum bisher derselben zu entbehren und an die Fähre gewohnt gewesen*“. Ein viel handfesteres Argument als dieses fadenscheinige waren allerdings die zu erwartenden Kosten für die Steinbrücke in Eilenburg in Höhe von nur 85.000 Talern. Da in Wurzen gleich drei Brücken - über Mulde, Überflutungsfläche und Mühlgraben - zu errichten waren, summierten sich hier die Kosten auf die bereits erwähnten ca. 255.000 Taler. Diesen Zahlen konnten sich die entscheidenden Gremien nicht entziehen. Die endgültige Entscheidung für die Errichtung der Brücke bei Eilenburg fiel 1811, errichtet wurde sie jedoch erst 1828. Wurzen musste weiter auf eine Brücke warten.

Nachdem über Jahrhunderte hinweg die Diskussionen zum Brückenbau bei Wurzen ergebnislos blieben, entstanden im Zusammenhang mit den Napoleonischen Befreiungskriegen gleich zwei Brücken, allerdings nur für kurze Zeit. Die erste wurde auf ausdrücklichen Befehl des Kommandeurs eines durchmarschierenden russischen Armeekorps, des Generals Graf von Winzigerode, Anfang April 1813 binnen weniger Tage

errichtet. Die unter Leitung des Zimmermanns Hörnig gebaute Holzbrücke bestand aus 15 Flößen und war ca. 100 m lang. Nach der Schlacht bei Großgörschen am 2. Mai 1813 versuchten sich zurückziehende Kosaken, die Brücke in Brand zu setzen. Eine völlige Zerstörung der Brücke konnte jedoch durch die schnell vordringenden Franzosen verhindert werden. Im Januar 1814 wurde die Brücke abgebrochen. Das übriggebliebene Material fand wenig später für eine neue Brücke Verwendung. Sie war auf Befehl des Generalgouverneurs Fürst Repnin im Mai/Juni 1814 gebaut worden und existierte bis Anfang Januar 1815. Für militärische Zwecke errichtet, bildeten diese beiden Muldebrücken lediglich ein kurzes Zwischenspiel. Der politische Hintergrund, vor dem sie entstanden, gab allerdings den entscheidenden Anstoß für den wenige Jahre danach in Angriff genommenen Bau einer dauerhaften Brücke. Durch die auf dem Wiener Kongress erzwungenen bedeutenden Gebietsabtretungen an Preußen geriet Wurzen unversehens in eine Randlage. Eilenburg war nun bereits preußisch. Vor dieser Konstellation erhöhte sich auf beiden Seiten - Staat und Stadt - die Motivation, nach dem jahrhundertelangen Hin und Her endlich eine befriedigende Lösung des Problems der Muldenüberquerung zu finden. Eine stabile Passage über Wurzen erschien nun unverzichtbar. Post- und Fuhrwesen sollten unter den veränderten Bedingungen bei Hochwasser und Eisgang nicht mehr gezwungen sein, den weiten Umweg über Eilenburg zu nehmen. Deshalb ergingen 1816 klare Anweisungen zur Vorbereitung des Brückenbaus.

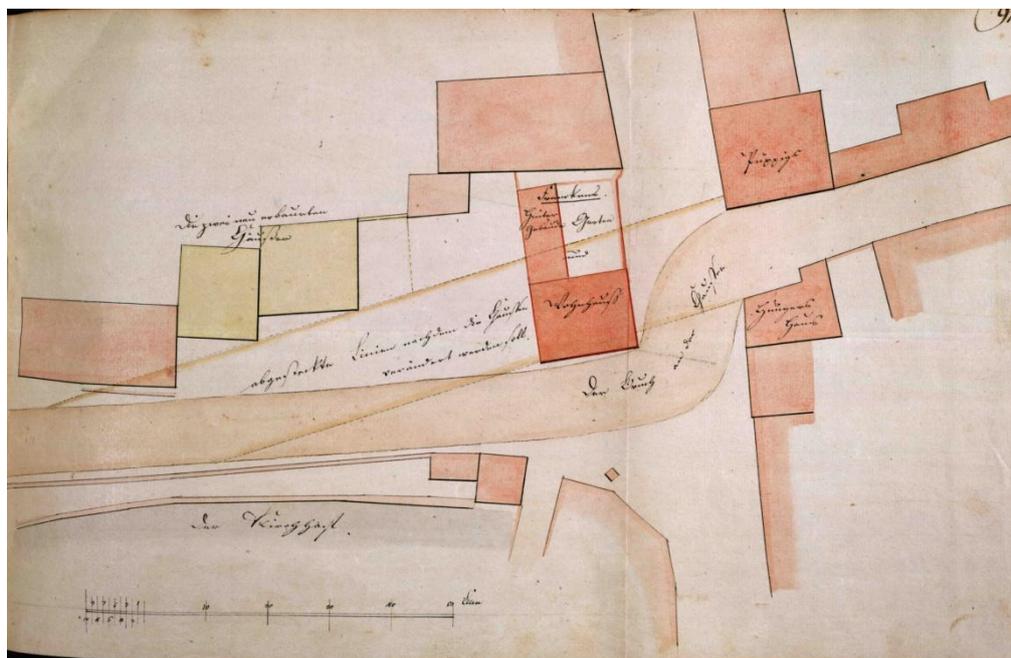


**Sächsisch – preußische Grenze,  
Grenzeiche und Grenzstein bei  
Kollau**

## Drei Brücken

Die Vorbereitungen für den Brückenbau nahmen einen langen Zeitraum in Anspruch. Bis 1820 lag noch immer kein Kostenanschlag vor. Auch gab es noch keine Einigung mit der Stadt über die Höhe der Entschädigung für den Wegfall der Fährgelder. Der langsame Fortgang des Bauprojektes beschäftigte sogar mehrfach die Ständeversammlung. Die drohende Konkurrenz durch die 1828 fertiggestellte Brücke in Eilenburg ließ dann auch den Wurzener Stadtrat auf die Beschleunigung der Vorbereitungen drängen, nachdem er selbst durch die langwierigen Auseinandersetzungen um die Höhe der Entschädigung mit zur Verzögerung beigetragen hatte.

Der Anschluss an die Chaussee nach Oschatz und Dresden sollte zunächst außerhalb der Stadt über eine Umgehungsstraße erfolgen. Einerseits war die Streckenführung so deutlich gerader, andererseits hielt man die Enge des „Nadelöhrs“ Crostigall am Eingang der Stadt für bedenklich. Dieser Vorschlag führte aber sofort zu lebhaftem Widerspruch der Wurzener Bürgerschaft, die große Verluste der ansässigen Handwerker befürchteten, und wurde danach fallen gelassen.



Zeichnung mit den durch die neue Trassenführung durch den Crostigall betroffenen Häusern<sup>10</sup>

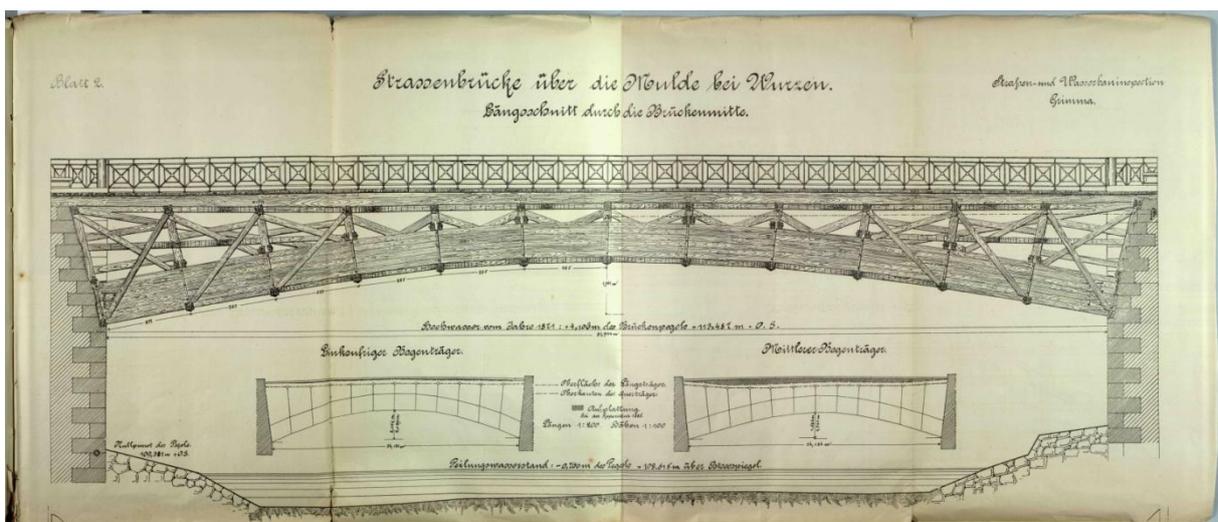
Die ersten Planungen sahen ein die Mulde, das Flutbett und den Mühlgraben gleichzeitig überspannendes Bauwerk vor. Der als Gutachter herangezogene Geheime Oberbaurat Günther vom preußischen Innenministerium projektierte jedoch eine völlige Trennung von Strom-, Flut- und Mühlgrabenbrücke, durch Dammstücke verbunden. Dieser Vorschlag wurde nicht zuletzt wegen der geringeren Kosten genehmigt. Mit dem Hinweis auf mangelnde Sicherheit konnte der zum Bauleiter bestellte Landbaumeister August Königsdörfer in der Folgezeit noch einige Veränderungen durchsetzen. Dazu gehörten stärkere und besser gegründete Pfeiler. Durch Verordnung vom 10. April 1830 wurden die vorgelegten Planungen vom König gebilligt und als erste Baurate 40.000 Taler genehmigt. Nachdem die Weichen hinsichtlich des Brückenbaus endgültig auf Freie Fahrt gestellt waren, gab es am 15. April 1830 bereits einen ersten Rückschlag. Durch das Reißen des Fährseiles wurde die Wurzener Fähre, die beim Brückenbau genutzt werden sollte, unbrauchbar. Auf eine Wiederherstellung und die notwendige Verlegung der Fähre verzichtete man zugunsten einer hölzernen Interimsbrücke, die wenig mehr kostete. Diese 109 m lange und 5 m breite Brücke wurde in der erstaunlich kurzen Bauzeit von 16 Tagen errichtet und am 6. Mai 1830 in Betrieb genommen. Allerdings ereignete sich bei deren Bau ein tragischer Unglücksfall. Der Zimmermeister Karl Friedrich Schmidt aus Meißen stürzte bei der Arbeit in den Fluss und ertrank.<sup>11</sup>

Nach Fertigstellung der hölzernen Interimsbrücke begannen im Mai 1830 die Bauarbeiten am Widerlager auf der Bennewitzer Seite. Große Probleme verursachte die Wasserhaltung mittels Wasserschnecken. Anfangs arbeiteten daran insgesamt 104 Mann Tag und Nacht. Zeitweise war auch noch zusätzlich das Ausschöpfen des Wassers mit Eimern notwendig. Neben diesen Schwierigkeiten verzögerten Hochwasser und Sturm die Arbeiten. Trotz dieser Probleme konnte die Brücke in nur sieben Monaten fertig gestellt werden. Im Beisein des Mitregenten Prinz Friedrich August fanden am 20. Dezember 1830 die Eröffnungsfeierlichkeiten für die Strombrücke statt.



### Einweihung der Muldebrücke 1830

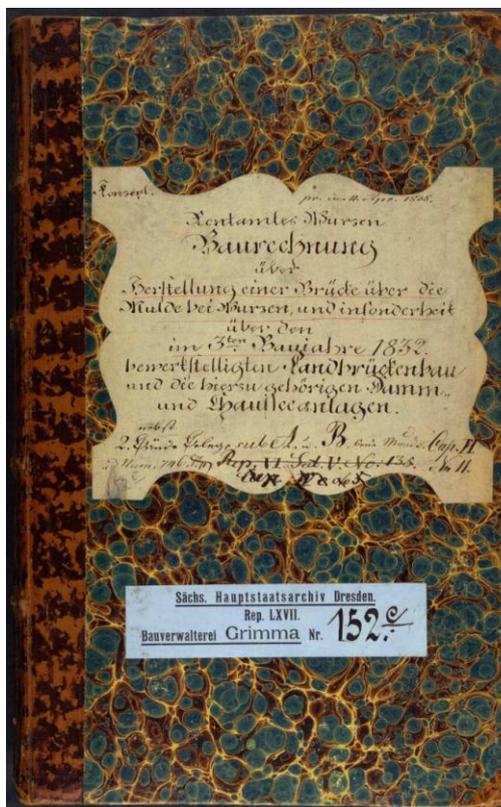
Bei der 115 m langen und 8,5 m breiten Strombrücke ruhte auf vier Steinfeilern eine neuartige Holzkonstruktion, die außen eine ebenfalls aus Holz bestehende Verkleidung erhielt. Die Konstruktion, für deren Fertigung der Wurzener Zimmermeister Zschau die Verantwortung trug, verwendete im Unterschied zur sonst üblichen Bauweise 11 m lange, sechsfach übereinander gebogene Stämme aus Tannenholz und hatte 34 m lange Brückenbögen.



### Längsschnitt der Muldenbrücke von 1830<sup>12</sup>

Die Arbeiten am zweiten Bauabschnitt, der Mülhgrabenbrücke, begannen im Juni 1831. Diese 42 m lange, in der Konstruktion der Strombrücke gleichende Brücke ruhte auf zwei steinernen Uferpfeilern. Im dritten Bauabschnitt wurde im Laufe des Jahres 1832 die Land- oder Flutbrücke mit einer Länge von 216 m errichtet. Sie hatte neben zwei Uferpfeilern 13 Mittelpfeiler und 14 Durchlassöffnungen. Hinsichtlich einer möglichen Hochwassergefährdung scheint man den vorangegangenen Berechnungen nicht recht getraut zu haben. Die über Jahrhunderte gewonnenen Erfahrungen mit der unberechenbaren Mulde führten letzten Endes dazu, dass die Brücke abweichend von den anfänglichen Planungen 0,85 m höher gelegt wurde, um sie besser zu schützen.

Die Herkunft der für den Brückenbau benötigten Materialien lässt sich aus den überlieferten Rechnungsbüchern entnehmen. Die Steine kamen aus den Steinbrüchen von Hohburg, Schmölen, Dornreichenbach, Großzscheпа und Lüptitz. Das heißt natürlich, sie mussten mühsam mit den Karren an ihren Bestimmungsort befördert werden. Der Porphyr stammte aus Rochlitz. Ziegel stellten Bennewitz und Unternitzschka bereit. Zinkplatten wurden aus Leipzig geholt. Der Ton kam von städtischen Grundstücken.

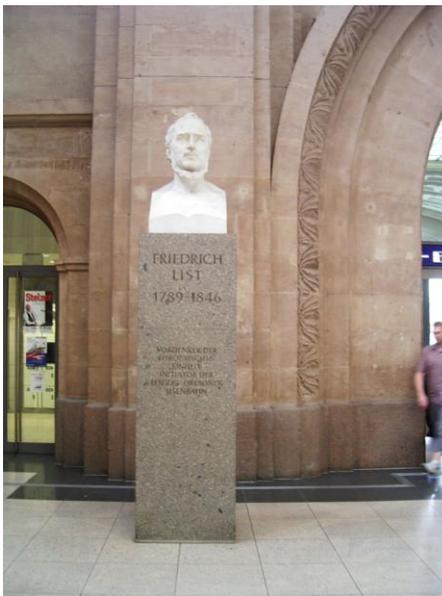


### **Titelblatt der Baurechnung für die Landbrücke<sup>13</sup>**

Die Abschlussrechnung für das gesamte Brückenprojekt wies unter Einbeziehung der Einrichtung eines Brückenzollhauses eine Gesamtsumme von 154.529 Talern aus.<sup>14</sup> Die Errichtung der drei Brücken innerhalb einer so kurzen Zeit trotz der Erschwernisse und beschränkten technischen Hilfsmittel rief bei den Zeitgenossen und auch den folgenden Generationen Erstaunen hervor. Zugleich gab es aber auch Misstrauen und Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Beständigkeit der Brücken, die sich jedoch glücklicherweise als unbegründet erwiesen.

## Freie Fahrt für die Eisenbahn

Der Nepperwitzer Pfarrer Gebhard stellte in seiner Chronik für das Jahr 1836 mit Freude fest, dass es nach jahrhundertelangen vergeblichen Bemühungen um eine Brücke über die Mulde bei Wurzen dergleichen nun sogar zwei gebe.<sup>15</sup> Neben der Straßenbrücke war in kurzer Zeit in Verbindung mit dem Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn noch eine Eisenbahnbrücke entstanden. Wegbereiter für dieses im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechende Projekt war der Nationalökonom Friedrich List (1789 – 1846).



### Büste Friedrich Lists im Leipziger Hauptbahnhof

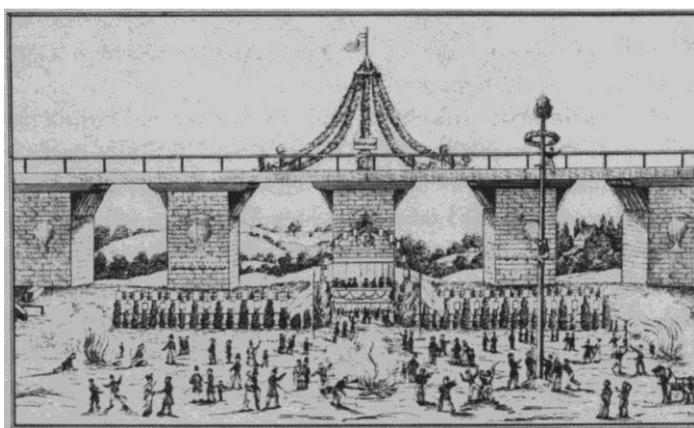
Während nach den 1833 eingeleiteten ersten Schritten zwei Jahre später noch grundsätzliche Diskussionen über die günstigste Streckenführung im Gange waren und sich die Vermessungsarbeiten immer wieder verzögerten, konnte bereits sehr früh mit dem Bau der Muldebrücke begonnen werden. August Königsdörfer hatte im September 1835 das Projekt mit zwei Varianten eingereicht. Zum einen regte er den Bau einer massiven Brücke mit steinernen Bögen an, deren Kosten er mit 180.000 Talern veranschlagte. Die andere Variante sah eine Brücke mit einer Länge von 383 m und einer Breite von 6,8 m vor. Hölzerne Bögen mit einer Weite von 22,7 m auf 3 m starken Pfeilern sollten dabei die Mulde überspannen. Diese Variante mit einem Kostenumfang von 132.910 Talern erhielt den Vorzug. Das Vorhaben wurde nun mit größtem Nachdruck betrieben. Dafür spricht, dass am 8. Oktober 1835 bereits die Vorarbeiten beendet und das Material bestellt waren, bevor am 16. Oktober 1835 die Genehmigung des Bauwerkes und des dazu erforderlichen Grundstückserwerbs erfolgte.



### Brückenmodell von Heinrich Zschau

Etwas verzögert zu den Brückenbauarbeiten gingen die Arbeiten an der Strecke selbst voran. Bis November 1835 war die Vermessung bis Wurzen weitgehend abgeschlossen. Erste Erdarbeiten begannen am 1. März 1836 bei Machern.

Am 27. August 1836 wurde die erste deutsche Eisenbahnbrücke eingeweiht. Bei der Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth hatte es keine Brücke gegeben. Deshalb kommt der Wurzener Brücke diese Würdigung zu. Im Rahmen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn entstanden allerdings noch weitere aufwändige Bauten, zu denen die Viadukte bei Zschöllau und Röderau, der Tunnel bei Oberau und die Elbebrücke bei Riesa, deren Bau auch Königsdörfer übernahm, gehörten. Insgesamt mussten bei diesem Projekt 103 Brücken gebaut werden.



### **Einweihung der Eisenbahnbrücke 1836**

Ende November 1836 traf in Leipzig die erste Lokomotive aus England ein. Sie erhielt den Namen „Komet“ und kostete 1.383 Pfund. Bei einer Probefahrt am 29. März

1837 legte die „Komet“ mit 19 angehängten Transportwagen die Strecke zwischen Posthausen und Gerichshain, eine Distanz, für die man sonst zu Fuß 35 Minuten brauchte, in nur 3,5 Minuten zurück. Am 31. Juli 1838 konnte der Fahrbetrieb über die neue Eisenbahnbrücke bis Wurzen ausgedehnt werden. Zwei Wagenzüge, gezogen von den Lokomotiven „Windsbraut“ und „Faust“, fuhren an diesem Tage mit 500 Personen besetzt die Strecke von Leipzig bis Wurzen in 45 Minuten.

Am 9. April 1839 wurde auf der Strecke Leipzig - Dresden, der ersten deutschen Fernbahn, nach vorangegangenen Probeläufen der Personen- und Güterverkehr aufgenommen. 1839 benutzten insgesamt 411.531 Personen die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, fast 30.000 fuhren dabei von Wurzen ab. Neben der günstigen Straßenverbindung förderte nun auch die

Einbindung Wurzens in das Eisenbahnnetz dessen Entwicklung als aufstrebende Industriestadt.

Die erheblich gestiegenen Verkehrslasten machten nach vier Jahrzehnten eine Erneuerung der Wurzener Brücke notwendig. Darüber hinaus entsprach eine Holzbrücke ohnehin nicht mehr den technischen Erfordernissen. Unter Nutzung der günstigen Eisenpreise sollte der Umbau, für den 15.600 Zentner Eisen gebraucht wurden, rasch vollzogen werden. Die Gute Hoffnungshütte Sterkrade fertigte 1875 die neue Brücke.<sup>16</sup> Sie war als Parallelträger mit Pfostentragwerk ausgebildet, ca. 400 m lang und besaß 20 Öffnungen. Die Kosten betragen insgesamt 140.000 Reichstaler.



### **Eisenbahnbrücke von 1875**

1896 veranlasste die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen eine statische Nachberechnung der Brücke. Dabei wurde eine Überschreitung der zulässigen Belastungsgrenzen festgestellt. So musste die Brücke verstärkt werden, was die Königin

Marienhütte, Cainsdorf in Sachsen ausführte. 1925 und 1932 waren wiederum Verstärkungen der Brückenträger und –pfeiler notwendig. Der 1937 angeregte Neubau der Brücke konnte unter den Kriegsbedingungen nicht realisiert werden.

### **August Königsdörfer - ein Brückenbaupionier**

Die ersten bei Wurzen über die Mulde gebauten Brücken entstanden unter der Leitung von August Königsdörfer. Dieser wurde um 1781 als Sohn eines Sekretärs beim Zeughaus in Dresden geboren. Nach dem Schulabschluss studierte er an der Dresdener Bauakademie Architektur, arbeitete aber auch praktisch als Maurer. Wegen fehlender Aussicht auf eine Anstellung in Sachsen ging er im Jahre 1802 als Baukondukteur nach Golmitz in der Uckermark in Gräflich Calenbergische Dienste. Dort blieb er bis 1809, kehrte jedoch dann auf gut Glück in der Hoffnung auf die Verbesserung seiner Lage nach Sachsen zurück. Mit der

Bitte um eine Beschäftigung wandte er sich an den damaligen Landbaumeister Karl Mildreich Barth. Bei diesem war bis dahin Königsdörfers Bruder, der auch Architektur studiert, aber den Maurerberuf erlernt und die Stelle eines Amtsmaurermeister erhalten hatte, als Sekretär tätig. Nach dessen frühen Tod ließ nun der Landbaumeister August an die Stelle seines Bruders treten.

Im Jahre 1811 wurde August Königsdörfer mit Rücksicht des von ihm gezeigten „*rühmlichen Fleißes und sittlichen Betragens*“ als Kondukteur zum geplanten Bau der neuen steinernen Brücke über die Mulde bei Eilenburg angenommen. Der Kriegsbeginn stoppte aber kurz darauf das Projekt, und so arbeitete Königsdörfer von 1813 bis 1815 beim Bau einiger während und nach dem Krieg u. a. auch bei Wurzen entstandenen, vornehmlich militärischen Zwecken dienenden Muldenbrücken. Nach dem Wiener Frieden mit der Abtretung beträchtlicher sächsischer Gebiete an Preußen kehrte Königsdörfer unter Verzicht auf eine angebotene Anstellung im preußischen Staatsdienst von Eilenburg nach Sachsen zurück und wurde wiederum von Barth mit Landbauarbeiten beschäftigt.

1816 erhielt er bei der Neuformierung des Landbauressorts seine Bestallung zum Landbaukondukteur. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Königsdörfer bereits 18 Jahre der Architektur gewidmet. Die Anstellung bedeutete für ihn immerhin 300 Taler jährliche Besoldung. Die Kondukteurstelle bot für ihn jedoch auf die Dauer keine zufriedenstellende Position und kein hinreichendes Einkommen. Mehrere in der Folge eingereichte Bewerbungen um andere Stellen blieben aber erfolglos. Am 20. Juli 1823 reichte er zusammen mit einem weiteren Kondukteur ein Bittgesuch ein. Darin verwiesen sie auf ihre bis zur Festanstellung nur sehr sporadisch erfolgte Beschäftigung, womit sie „*selbst bey der größten Oekonomie zur nothdürftigen Subsistenz nicht immer ausreichenden Verdienst*“ hatten. Nun als Bau-Kondukteure fanden sie ihre Besoldung der geforderten Leistung nicht angemessen, die Arbeit von früh bis abends, in dringenden Fällen auch nachts und mannigfaltige Beschwerden, Verantwortung und Gefahr beinhaltete. Ihrer Bitte um eine deutliche Anhebung ihrer Besoldung wurde allerdings nur mit einer einmaligen Bewilligung von 50 Talern entsprochen.

1824 bewarb sich Königsdörfer erneut um eine Landbaumeisterstelle. In den beigefügten Zeugnissen wurden ihm neben sehr guten fachlichen Kenntnissen auch Kenntnisse in fremden Sprachen bestätigt, desgleichen eine gründliche und deutliche schriftliche Darlegung der zu behandelnden Gegenstände und eine streng moralische Lebenshaltung. Am 17. Januar 1825 erhielt Königsdörfer seine Bestallung zum Landbaumeister für den Bezirk des Erzgebirgischen und Vogtländischen Kreises. Diese brachte ihm immerhin jährlich 700 Taler plus 50 Taler zur Bestreitung des Aufwandes für Kopien, Briefträgerlöhne, Schreibe- und Zeichenmaterialien. Dazu kamen eine erhöhte Auslösung und als augenfälliges Zeichen des Aufstiegs vier Pferde Vorspann bei Dienstreisen.

1829 wurde Königsdörfer als Hilfe für den hoch betagten Landbaumeister Barth mit der technischen Leitung des Wurzener Brückenbauprojektes betraut. Ein Jahr später übernahm er als Bauleiter die volle Verantwortung dafür. Bei der Umsetzung des Projektes bewies der Landbaumeister Weitsicht, Durchsetzungsvermögen und eine große Aufgeschlossenheit gegenüber technischen Neuerungen. Dazu zählten der Einsatz des noch wenig bekannten Betons als Baustoff, die Gründung der Strompfeiler ohne die herkömmlichen Abdämmungen und eine neuartige Konstruktion der Brückenbögen. Dieses Vorgehen, welches einerseits die Fertigstellung der Brücke in Rekordzeit sicherte, stieß andererseits jedoch bei einer Reihe Zeitgenossen auf erhebliche Skepsis. Im üblichen Umfang eingetretene Senkungen der Brückenbögen werteten diese als Beleg für unsachgemäße Bauweise, und sie stellten die Sicherheit der Brücke generell in Frage. Königsdörfer litt stark unter den aufgekommenen Gerüchten, die nicht zuletzt auch seine fachliche Kompetenz angriffen. Er behauptete aber: *„Diese Brücke... wird, wenn nicht Naturereignisse deren Zerstörung veranlassen, stehen, solange als durch eine sorgfältige Unterhaltung derselben die nöthige Sorge dahin getragen wird.“* Die Tatsache, dass die Brücke immerhin 100 Jahre hielt, gibt ihm im Nachhinein vollends recht.

Die beim Bau der Wurzener Straßenbrücke über die Mulde nachgewiesene Befähigung brachte Königsdörfer auch für andere Projekte ins Gespräch. So erhielt er wenig später die Verantwortung für die im Rahmen der Leipzig - Dresdner Eisenbahn notwendigen Brückenbauten, u. a. auch für die 1836 fertiggestellte Eisenbahnbrücke über die Mulde bei Wurzen. Diese war immerhin die erste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Die Leitung des

gesamten Eisenbahnbauprojektes hatte 1835 der Wasserbaudirektor Carl Theodor Kunz übernommen, der Königsdörfer bis dahin bereits bei mehreren Unternehmungen gutachterlich unterstützt hatte.



**Eisenbahn- und Straßenbrücke, kolorierter Stich**

August Königsdörfer bewies in zahlreichen Bauprojekten seine fachliche Kompetenz, Mut zum Risiko, aber auch sein Bemühen um ressourcensparendes Bauen. Letzteres verleitete ihn jedoch nicht zur Missachtung technischer Grundsätze oder jahrhundertelanger Erfahrungen. Ein Glücksumstand für ihn war, dass er in den entscheidenden Phasen seines Lebens Persönlichkeiten wie den Landbaumeister Barth und den Wasserbaudirektor Kunz an seiner Seite hatte, die ihn auch bei auftretenden Schwierigkeiten konsequent unterstützten. Mit dem Namen August Königsdörfer verbinden sich wichtige Brückenbauprojekte in ganz Sachsen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Für Wurzen und Umgebung hat er sich bleibende Verdienste mit dem Bau der beiden ersten Muldebrücken erworben, die eine besondere Würdigung verdienen.

### **Erneuerung nach 100 Jahren**

Außer den im normalen Rahmen liegenden Wartungs- und Reparaturarbeiten waren im 19. Jahrhundert keine größeren Aufwendungen für die das Muldebett, das Vorland und den Mühlgraben im Verbund überspannenden Straßenbrücken notwendig. Bis zu den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts hatte sich der Erhaltungszustand der drei Brücken jedoch

dramatisch verschlechtert. Das hing nicht zuletzt mit der nach dem Ersten Weltkrieg durch die aufkommenden Kraftwagen erheblich zunehmenden Verkehrsdichte und der damit steigenden Belastung der Brücken zusammen.

Die desolade Mühlgrabenbrücke war bereits im Zusammenhang mit der Begradigung der Staatsstraße 1928 abgebrochen und durch einen Damm ersetzt worden. Das stand im Zusammenhang mit dem Bau der Wasserkraftanlage in Canitz mit Kanal und sieben Kanalbrücken in den Jahren 1924 bis 1927. Dabei wurde auch eine Durchführung des Kanals unter der Landbrücke notwendig. Diese war zum gleichen Zeitpunkt bereits so baufällig, dass ihr Einsturz drohte. Ende 1928 beschloss das Finanzministerium angesichts der erheblichen Schäden, die ursprünglich geplanten umfassenden Reparaturmaßnahmen zurückzustellen und eine massive Brücke in Angriff zu nehmen.<sup>17</sup>

Im Rahmen der Planungen erhielt eine Wölbbrücke in Bruchsteinmauerwerk als preisgünstigste Variante den Zuschlag. In Abänderung der ursprünglichen Absicht, beim Neubau auf eine Hilfsbrücke zu verzichten, entstand im Spätherbst 1929 eine 280 m lange und 6 m breite Holzbrücke. Dem folgte der Abbruch der Landbrücke.

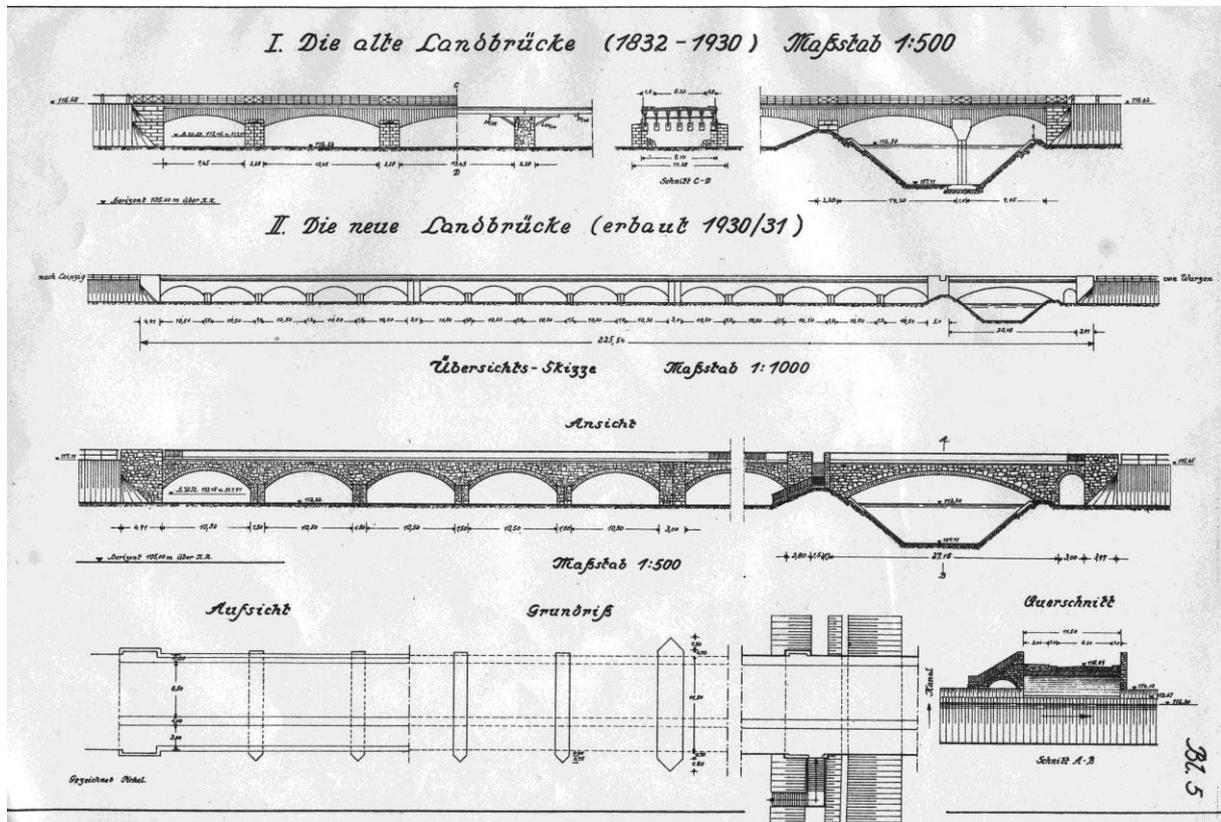


### Humorvolle Todesanzeige für die alte Landbrücke 1929

Am 23. Juni 1930 begannen die Arbeiten für den Neubau mit dem Abbruch der alten Pfeiler und Widerlager. Daran schlossen sich ab dem 17. Juli 1930 die Gründungsarbeiten an. Ein halbes Jahr später, am 15. Januar 1931, waren die Hauptarbeiten beendet. Am 19. Mai 1931 konnte die Brücke für den Verkehr freigegeben werden. Von der nun 11,50 m breiten Brücke entfielen 6,5 m auf die Fahrbahn, 3 m auf einen stromaufwärts angelegten Fußweg und je 1 m auf zwei Radfahrwege. Die Brücke war insgesamt

225,5 m lang, besaß 15 Öffnungen von je 10,5 m lichter Weite und eine mit einer Weite von 23,9 m zur Überbrückung des Kanals. Mit Ausnahme des in Eisenbeton ausgeführten

Kanalbogens waren alle anderen Bögen gemauert. Für die Ansichtsflächen fand Beuchaer Granit Verwendung. Aus architektonischen und statischen Gründen waren jeweils fünf Öffnungen der Brücke mit drei Meter breiten Gruppenpfeilern eingefasst, die übrigen Pfeiler waren nur 1,5 m stark.



### Vergleich alte und neue Landbrücke<sup>18</sup>

Nun fehlte noch die eigentliche Muldebrücke, die ja auch das gesegnete Alter von 100 Jahren aufwies. Bei einer Untersuchung stellte man fest, dass bei schweren, schnellfahrenden Lastwagen die ganze Brücke schwankte und im Holz allseitig ein Knistern zu hören war. Zudem hatten sich durchgehende Risse in der Fahrbahndecke gebildet. Eine weitere Untersuchung durch die zuständige Straßenbaudirektion im Januar 1932 erbrachte, dass das Holz- und Haupttragwerk noch gut erhalten war, allerdings der aus dem Jahre 1911 stammende Bohlenbelag erneuert und die Zahl der Längsbalken erhöht werden musste. Danach könne man noch mit einer längeren Lebensdauer der Brücke rechnen. Die statische Prüfung erbrachte allerdings, dass die Brücke auch nach der Ausbesserung nur für Fahrzeuge bis zu 10,8 t unbeschränkt tragfähig sein würde.

Bereits Ende 1932 nahm man angesichts der zu erwartenden Einschränkungen doch Kurs auf einen Neubau. Dabei wurde angesichts der hohen Arbeitslosigkeit ein Steinbau dringend favorisiert. Im September 1935 begann der Bau der neuen Muldebrücke. Sie wurde flussabwärts neben ihrer Vorgängerin errichtet und erhielt fast die gleiche Form. Drei Öffnungen mit je 35 m Weite und 8 m Höhe bis zum Gewölbescheitel überspannten den Fluss.<sup>19</sup> Nach 15monatiger Bauzeit wurde der insgesamt 550.000 RM teure Brückenbau am 14. November 1936 feierlich eingeweiht. Besondere Hervorhebung fand in der Berichterstattung der durch die Bennewitzer Einwohner gestaltete Festzug, der den Wandel des Verkehrs über die Mulde in historischen Kostümen zeigte. Unter dem Motto „*Wir fahren aus der alten in die neue Zeit*“ enthielt der Festzug Ritter, Postreiter, Hochräder, alte Kutschen und Autos u. v. m.



**1936 gebaute Muldebrücke**

### **Wiederaufbau nach dem Krieg**

Keiner konnte ahnen, dass die 1936 gebaute Muldebrücke nicht einmal zehn Jahre existieren würde. Als in der Endphase des Zweiten Weltkrieges am 16. April amerikanische Panzer Bennewitz erreichten, ließ der Wurzener Kampfkommandant gegen 12.00 Uhr die zur Sprengung vorbereiteten Eisenbahn- und Straßenbrücken über die Mulde zerstören. Mehrere Versuche, dies zu verhindern waren zuvor fehlgeschlagen. Insgesamt fielen dieser Aktion 14 Brücken in der näheren Umgebung Wurzens zum Opfer.



### **Gesprenge Muldebrücke<sup>20</sup>**

Nachdem Anfang Mai russische Truppen Wurzen besetzt hatten, bauten Pioniereinheiten hölzerne Behelfsbrücken sowohl über die Mulde als auch über den Kanal. Die Behelfsbrücke über die Mulde hielt aber dem Hochwasser nicht lange stand und wurde weggespült. So errichteten Wurzener Unternehmen bis zum 10. Juni 1945 auf den Trümmern der zerstörten Muldebrücke eine große Holzbrücke. Im Zeitraum vom 5. Mai bis 15. Juli war dieser Muldenübergang für Deutsche weitgehend

gesperrt. Zeitweise durften Anwohner die Brücke für wenige Stunden benutzen. Später gab es eine schrittweise Lockerung. Eine völlige Aufhebung der Sperre erfolgte erst am 1. September.



### **Bewachte Behelfsbrücke**

Die gefertigten Holzbrücken über Mulde und Kanal konnten aber keine dauerhafte Lösung sein. Das Hochwasser im Februar 1946 unterspülte ihre Fundamente, und so entstand dringender Handlungsbedarf. Begrenzte Instandsetzungsmaßnahmen und

die Verringerung der zulässigen Tragfähigkeit sollten zunächst die Funktionstüchtigkeit der Brücken sichern. Während das bei der Kanalbrücke gelang, musste die Behelfsbrücke über die Mulde abgebrochen werden. Sie wurde durch eine am 18. April 1946 für den Verkehr freigegebene einspurige Behelfsbrücke 20 m flussaufwärts ersetzt.

Nun wurden die Planungen für eine neue Brücke intensiviert. Angesichts der Zeitnot entschied man sich für eine Stahlbrücke trotz der damit verbundenen höheren Unterhaltungskosten. Für diese Brücke wurden 330.000 RM veranschlagt bei viereinhalb

Monaten Bauzeit. Zwei andere Kostenvoranschläge lagen zwischen 400.000 und 500.000 RM mit einer Bauzeit von mindestens einem Jahr.

Zunächst mussten die noch in der Mulde und im Kanal liegenden Brückentrümmer beseitigt werden. Am 19. Juli 1946 wurde mit dem Rammen der ersten Holzspundwand für das Fundament des ersten Pfeilers begonnen, obwohl erst am 2. August nach mehreren Entwürfen die endgültige Ausführung der Brücke mit fünf Massivpfeilern und durchlaufenden Stahlträgern mit hölzerner Fahrbahn feststand. Die nun mit einer Länge von 136,80 m und einer Breite von 6,5 m geplante Brücke erhielt zwei 17,5 m und vier 20 m weite Öffnungen. Ihre Tragfähigkeit betrug 60 t.<sup>21</sup> Am 11. Oktober 1946 konnte die neue Muldebrücke eingeweiht werden. Die Kanalbrücke wurde in gleicher Weise wie die Muldebrücke mit Stahlträgern und Holzfahrbahn gebaut und am 16. Oktober 1946 nach nur siebentägiger Bauzeit eröffnet.



**Bau der Muldebrücke, Stand 28.8.1946<sup>22</sup>**

Während der DDR-Zeit gab es hinsichtlich der Straßenbrücken nur sehr begrenzte Erweiterungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen. Dazu gehörte 1954 das Ersetzen des Holzbelages der Muldebrücke durch eine Stahlbeton-Fahrbahndecke. 1961 erhielt die Kanalbrücke wieder ihre ursprüngliche Form. 1961 sind auch die Strom- und Landbrücke durch beidseitig angebrachte Betonkonsolen für den Geh- und Radweg verbreitert worden.

In den Jahren 1991/1992 erfolgte die Montage der beidseitigen Stahlkonstruktion zur Fahrbahnbegrenzung. Gleichzeitig wurden Sanierungsmaßnahmen u. a. an den Übergängen der Fahrbahn zur Brücke und an den Pfeilerauflagen durchgeführt.

Die Eisenbahnbrücke über die Mulde bei Wurzen war wie die übrigen umliegenden Brücken der sinnlosen Zerstörungsaktion am 16. April 1945 zum Opfer gefallen. Der erste Pfeiler auf Bennewitzer Seite wurde komplett zerstört, die übrigen Brückenteile von den Pfeilern heruntergesprengt. In der Zeit, als die Mulde Grenzfluss war, dienten die Trümmer als illegaler Übergang zwischen den Ufern.



### **Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke, August 1945<sup>23</sup>**

Nach einer provisorischen Instandsetzung war die Brücke am 6. August 1945 zunächst eingleisig wieder benutzbar. Jedoch erwies sich bald darauf eine Erneuerung der Tragwerke als unverzichtbar. Die entsprechenden Bauarbeiten begannen 1949, am 25. Juni 1951 erfolgte die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnbrücke. Über die Mulde spannte sich nun über 184 m die Hauptbrücke mit vier Strom- und vier

Flutöffnungen. Die 56 m lange Mühlgrabenbrücke besaß zwei Öffnungen über dem Wasser und eine Wegunterführung.

Das durchgeführte Bauprojekt beinhaltete auch das Zuschütten der auf der rechten Flussseite vor dem Mühlgraben liegenden acht Flutöffnungen. Nicht zuletzt begründet in dem akuten Stahlmangel in der Nachkriegszeit, entwickelte sich dieses Vorgehen in seinen Spätfolgen zu einem echten Problemfall. Der dabei errichtete 125 m lange Damm engte die Durchflussmöglichkeiten bei Hochwasser drastisch ein. Welche Auswirkungen das hatte, zeigte sich bereits bei der Flut am 10. Juli 1954, als durch den erhöhten Rückstau ein

Überspülen des Schmölener Dammes drohte. Nur durch den rechtzeitigen, sehr engagierten Einsatz einer Vielzahl von Helfern, die mit Sandsäcken den Damm provisorisch erhöhten, kamen die Auebewohner mit einem blauen Auge davon.

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke und den damit verbundenen höheren Achslasten ergab sich schon bald erneut die Notwendigkeit einer neuen belastbareren Brücke. Diese wurde am 29. September 1969 in Betrieb genommen. Diese Stahlbrücke bestand aus voll geschweißten Durchlaufträgern über insgesamt sieben Pfeiler.<sup>24</sup>

Die hohe Beanspruchung der Strecke, in der DDR-Zeit unterbliebene Sanierungsmaßnahmen, aber auch die gewachsenen Anforderungen mit Zuggeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h machten nach der Wende umfangreiche Baumaßnahmen notwendig. Am 16. Januar 2001 fand die Einweihung der neuen, 188 m langen Eisenbahnbrücke statt, deren Bau 9 Mill. DM kostete. Nach 1836, 1875, 1951 und 1969 war dies nun die fünfte Eisenbahnbrücke an dieser Stelle. Sie war zugleich die erste, die keine vorhandenen alten Brückenbestandteile enthielt, sondern einen völligen Neubau neben der alten Brücke darstellte.



**Neue Eisenbahnbrücke<sup>25</sup>**

## Schock und Chance

Eine der verheerendsten Naturkatastrophen in Deutschland und die größte Sachsens seit Menschengedenken verbindet sich mit dem Namen „Ilse“. So hieß eines der Tiefdruckgebiete, die seit Anfang August 2002 über Deutschland zogen. Nachdem bereits im Juli überdurchschnittliche Regenmengen gefallen waren, entfaltete sich nun ein Starkregengebiet. Im Osterzgebirge fielen Niederschläge in einem Umfang, der alle jemals gemessenen Werte überstieg und die Grenzen des physikalisch überhaupt Möglichen erreichte. Wie auch in anderen Flüssen stieg der Wasserstand in der Zwickauer und Freiburger Mulde sehr rasch und die Hochwasserscheitel trafen in der Vereinigten Mulde zusammen.

Die gewaltigen Wassermassen führten zwischen Schmölen und der B 6-Straßenbrücke zu einem starken Aufstau. Dabei wurden die Deiche überströmt und teilweise zerstört. Der Versuch der Bundeswehr, die zwei Eisenbahnbrücken in Bennewitz rechtzeitig mit Sandsäcken zu verschließen, scheiterte an der hohen Strömungsgeschwindigkeit. Innerhalb weniger Stunden wurden die Ortslagen Bennewitz, Deuben, Nepperwitz, Grubnitz und Schmölen sowie Teile des zu Wurzen gehörigen Dehnitz überflutet. Materielle Schäden riesigen Ausmaßes in den betroffenen Gemeinden, aber auch langwährende psychische Belastungen waren die Folge.



**Bennewitz unter Wasser<sup>26</sup>**

Den über die Mulde führenden Brücken bei Wurzen kam in der Jahrhundertflut eine besondere Rolle zu. Der im Rahmen der Planungen zum Neubau der Eisenbahnbrücke 2001 zu erstellende hydraulische Nachweis hatte eine aus dem geringen Abflussquerschnitt resultierende Gefahr für die Deiche noch verneint. In der Jahrhundertflut wirkte die Wurzener Eisenbahnbrücke jedoch mit ihren weitgestreckten Dämmen wie ein Staudamm. Die gravierenden Auswirkungen auf die Deiche waren unübersehbar. Dazu hinterließ die Mulde große Löcher um die Vorlandpfeiler der Strombrücke.



### **Großräumige Ausspülungen an den Vorlandpfeilern der Strombrücke<sup>27</sup>**

Unter den Bahnbrücken im Verlauf des Eisenbahndammes klafften tiefe Krater, an der B 107 bis 4 m tief. Die Geschwindigkeit und Gewalt des Wassers im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Mulde waren sogar so groß, dass es eine dort befindliche 35 m lange Betonwand wegriss. Die Verengung hatte auch zur Folge, dass die Mulde danach mit gesteigerter Geschwindigkeit und Kraft auf das nächste Hindernis, die Straßenbrücke, prallte. Sichtbarer Beleg dafür war neben der Zerstörung des Saales des ehemaligen Ausflugslokales „Dreibrücken“ das Umstürzen eines Brückenpfeilers. Die nach vorübergehender Sperrung trotz des Fehlens eines Pfeilers durch das zuständige Straßenbauamt wieder verfügte Freigabe der Brücke wirft ein bezeichnendes Licht auf die großen Unzulänglichkeiten der

Kommunikationswege und Unsicherheiten bei der Bewertung extremer Bedingungen während der Jahrhundertflut.

Die Sperrung der Muldebrücke zeigte überaus deutlich, welche Bedeutung diese Verbindung für das östlich von Leipzig liegende Gebiet hat. Da das Hochwasser in Trebsen die Zufahrt zur dortigen Muldebrücke weggespült hatte, war auch dieser Weg über den Fluss versperrt.

So blieben lediglich die Behelfsumleitungen über die Autobahnauffahrt Mutzschen (mit einer Zusatzstrecke von 40 bis 50 km) und über Golzern/Bahren. Für den Pkw-Verkehr wurde nach Herstellung der Zufahrten die eigentlich nur für landwirtschaftliche Zwecke gedachte Grubnitzer Brücke freigegeben.

Um die Brücke auf schnellstem Wege wieder funktionsfähig zu machen, konzentrierten sich alle Bemühungen auf eine schnelle Reparatur der Brücke, vorrangig auf den Ersatz des verloren gegangenen Pfeilers durch eine Stahlkonstruktion. Ende August wurde mit den Arbeiten begonnen. Am 20. September 2002 konnte die reparierte Brücke für den Verkehr wieder freigegeben werden.

Hinsichtlich der Brücken hatte die Jahrhundertflut mit aller Gewalt Veränderungsbedarf aufgezeigt. Über Jahrzehnte hinweg waren die Hochwasserabflussbereiche zunehmend verringert worden. Die Deichbaumaßnahmen und die Beseitigung von Flutöffnungen im Bereich der Mühlgrabenbrücke in den 1920er Jahren, aber auch das Zuschütten von acht Flutöffnungen der Eisenbahnbrücke 1949 schnürten die Mulde erheblich ein. Das 2004 erstellte Hochwasserschutzkonzept versucht diese Fehlentwicklungen zu entschärfen. Zu den darin vorgesehenen Maßnahmen gehört u. a. die Erweiterung des Abflussquerschnittes der Straßenbrücke und gegebenenfalls der Eisenbahnbrücke.

Bei der Straßenbrücke warf das Hochwasser bereits existierende Pläne – glücklicherweise – über den Haufen, denn sie sahen nur einen Ersatz der bestehenden Brücke an gleicher Stelle und in gleicher Form vor. Die Flut erzwang hier ein Umdenken. Dabei dauerten die Bemühungen um eine neue Brücke bereits jahrzehntelang an. Kein bis 2002 auch noch so engagiert vorgetragenes Argument hatte den Brückenbau aber so beschleunigen können wie

die Jahrhundertflut. Das nun in Angriff genommene Projekt schloss auch die B 6 – Umgehung von Bennewitz ein und umfasste ein Kostenvolumen von insgesamt 24 Mill. €.

Muldebrücke und Muldevorlandbrücke haben zusammen eine Länge von 523 m. Dabei überspannt die 210,5 m lange dreifeldrige Stahlverbundbrücke den Fluss. Sie besteht in der Mitte aus einer Stahlkonstruktion mit einer Stützweite von 100 m, an den Ufern hat sie Stützweiten von 65,5 bzw. 45,0 m. Von Geländer zu Geländer ist die Brücke maximal 22,75 m breit. Die als Spannbetonbrücke ausgebildete Muldevorlandbrücke besitzt 13 Felder mit einer Gesamtlänge von 312,8 m. Die unter Berücksichtigung der Hochwassersituation realisierte Anlage der beiden Brücken erreicht eine Durchflussbreite von insgesamt 400 m. Zum Vergleich: Die Brückenanlage von 1830 ff. wies eine Durchflussbreite von ca. 320 m auf.



**Brückenschlag über die Mulde, März 2006<sup>28</sup>**

Mit der Fertigstellung der neuen Brücke über die Mulde und deren Vorland im Jahr 2006 verband sich eine deutliche Entspannung der Verkehrslage rund um Wurzen, aber auch eine spürbare Verringerung der Belastung für die Anwohner. Die gewählte architektonische Lösung knüpfte an die besten Traditionen im hiesigen Brückenbau an und berücksichtigte insbesondere die jahrhundertelangen Erfahrungen mit den Hochwassern der Mulde.

- 
- <sup>1</sup> Weitergehende Ausführungen zu diesem Thema sind enthalten in: Volker Jäger, Über die Mulde. Zur Geschichte der Fähren und Brücken bei Wurzen, Beucha 2006.
- <sup>2</sup> Codex Augusteus, 2. Teil, S. 20.
- <sup>3</sup> StA-L, 20629 Stadt Wurzen, 2443.
- <sup>4</sup> Staatsarchiv Leipzig (StA-L), 20629 Stadt Wurzen, 2405.
- <sup>5</sup> StA-L, 20629 Stadt Wurzen, 2444.
- <sup>6</sup> StA-L, 20629 Stadt Wurzen, 2443.
- <sup>7</sup> Hauptstaatsarchiv Dresden (StA-D), 10036 Finanzarchiv, Loc. 34858, Wurzen Nr.6.
- <sup>8</sup> StA-L, 22072 Straßen- und Wasserbauamt Leipzig, 70.
- <sup>9</sup> StA-D, 10036 Finanzarchiv, Loc. 34859/1.
- <sup>10</sup> StA-L, 20180 Bauverwaltung Grimma, 159.
- <sup>11</sup> StA-L, 20019 Amt Wurzen, 648.
- <sup>12</sup> StA-L, 20027 Amtshauptmannschaft Grimma, 3067.
- <sup>13</sup> StA-L, 20180 Bauverwaltung Grimma, 152 c.
- <sup>14</sup> StA-L, 20180 Bauverwaltung Grimma, 152 c.
- <sup>15</sup> Kirchenarchiv Nepperwitz, 1.3.12, S. 31.
- <sup>16</sup> Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Reichsbahndirektion Halle, Rep. 1, 6243, Bd. 1.
- <sup>17</sup> StA-D, 10851 Ministerium der Finanzen, Wasserbaudirektion, 1781.
- <sup>18</sup> StA-L, 20180 Bauverwaltung Grimma, 152 c.
- <sup>19</sup> StA-L, 20017 Amtshauptmannschaft Grimma, 3067.
- <sup>20</sup> Foto von Wilhelm Wolf.
- <sup>21</sup> Museum Wurzen, Kurt Bergt, Chronik 1946.
- <sup>22</sup> Sächsisches Wirtschaftsarchiv, U 9, A 524-46-C3.
- <sup>23</sup> Zeichnung mit Holzstift von Herbert Hunger.
- <sup>24</sup> Sturm, Die Brückenpfeiler, S. 33.
- <sup>25</sup> Privatbesitz Günther Geißler.
- <sup>26</sup> Privatbesitz Manfred Lüttich, Hohenroda.
- <sup>27</sup> Talsperrenmeisterei Rötha.
- <sup>28</sup> Privatbesitz Günther Geißler.