

SWR2 Zeitwort

**15.07.1893:**

In Dresden wird die Loschwitzer Brücke eingeweiht

Von Wolfgang Grossmann

Sendung: 15.07.2020

Redaktion: Elisabeth Brückner

Produktion: SWR 2020

SWR2 Zeitwort können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter [www.SWR2.de](http://www.SWR2.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:  
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-zeitwort-podcast-100.xml>

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

**Die SWR2 App für Android und iOS**

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: [www.swr2.de/app](http://www.swr2.de/app)

**Autor:**

Sie galt 1893 als Wahrzeichen deutscher Ingenieurskunst, denn eine solch große Brücke aus Eisen war bisher im sächsischen Königreich nicht gebaut worden. Dreieinhalbtausend Tonnen wiegt die Brücke, die die Dresdener Stadtteile Loschwitz und Blasewitz miteinander verbindet. Doch nicht nur das enorme Gewicht war damals beeindruckend. Bei der Loschwitzer Brücke handelt es sich um ein besonderes Konstrukt. Sie ist eine der seltenen sogenannten versteiften Hängebrücken. Normalerweise werden Hängebrücken mit Seilen an Pylonen aufgehängt. Bei der Loschwitzer Brücke hängen dagegen versteifte Eisenelemente auf den Pfeilern. Diese tragen die Fahrbahn. Mit einer Länge von 250 Metern war sie eine der größten Eisenbrücken Europas. Die Brücke im Osten Dresdens wurde notwendig, denn die nächste Elbquerung war für die Loschwitzer und Blasewitzer damals 5 Kilometer entfernt. Fast 20 Jahre wurde um den Bau der Brücke gestritten. Erst als die staatliche Finanzierung sicher war, begannen Planung und Bauarbeiten. Zur Eisenkonstruktion gab es kaum eine Alternative, denn die Schifferverbände forderten eine Brücke ohne Flussbett Pfeiler, die mitten in der Elbe gestanden hätten. Das ließ sich damals nur mit Eisen realisieren, denn der Stahlbeton, der große Spannweiten ermöglicht, war noch nicht erfunden. Zu Ehren des damaligen Sächsischen Königs hieß das Bauwerk „König-Albert-Brücke“. Der Dresdener Volksmund taufte die Brücke allerdings gleich das „blaue Wunder“, denn um die Eisenkonstruktion vor Rost zu schützen, war sie mit einem Zink-Kobalt Anstrich versehen und erstrahlte in einem zarten Blau. Bevor sie am 15. Juli 1893 eingeweiht wurde, wurde die Brücke einem viertägigen Belastungstest unterzogen. Zum einen, weil man wenig Erfahrung mit einer solchen Konstruktion hatte und zum anderen, um die Bürger von der Stabilität der Brücke zu überzeugen.

**Kommentar zur Brücke:**

„Mit Steinen und Ankern versehene Straßenbahnen, Wassersprengwagen, mehrere Pferdefuhrwerke und Kutschen, sowie eine Kompanie des Dresdener Jägerbataillons wurden mitten auf der Brücke platziert. Das ergab insgesamt ein Gewicht von 157 Tonnen.“

**Autor:**

Die Brücke hielt und bog sich gerademal 9 Millimeter durch. Zwei Jahre war an der Loschwitzer Brücke gebaut worden. Die Kosten betragen 2,25 Millionen Goldmark – das wären heute mehr als 22 Millionen €. Um die Ausgaben wieder herein zu holen, wurde eine Maut erhoben.

**Kommentar zur Brücke:**

„Der Brückenzoll beträgt pro Person 2 Pfennige. Der gleiche Betrag wird auch für Gänse und Hühner fällig. Für Zugtiere sind 10 Pfennige zu berappen.“

**Autor:**

Als der Autoverkehr um die Jahrhundertwende erheblich zunahm, mussten PKW 20 Pfennige bezahlen. Die Maut wurde erst 1924 abgeschafft.

**Musik:**

„Über 7 Brücken musst Du geh'n, 7 dunkle Jahre übersteh'n.“

**Autor:**

Die Loschwitzer Brücke überstand den 2. Weltkrieg unversehrt und sie erfuhr immer wieder einige Veränderungen. 1935 der erste Umbau: Extra Gehwege wurden außen angebracht. Zu DDR-Zeiten wurde 1950 die hölzerne Fahrbahn durch einen Eisenbelag ersetzt und 1982 das gesamte Mauerwerk sowie die Ankerklammern saniert. 1985 wurde der Straßenbahnverkehr über die Brücke eingestellt und nur noch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 15 Tonnen waren erlaubt. Dann wurde das blaue zum rostigen Wunder. Seit vergangenem Jahr führt die Stadt Dresden eine Generalsanierung der Brücke durch, die – so ist das Ziel – dann 2025 wieder ein „Blaues Wunder“ sein soll.