

Kriegsbedingte Kalamitäten

Schon einige Jahrzehnte, bevor Weinböhla in den ältesten Urkunden auftaucht, existierte in Meißen eine Brücke über die Elbe. Die Bauern aus unserem Sprengel hatten es also, wenn sie mit oder ohne Fuhrwerk ins Linkselbische wollten, zum Markt oder zum Amt, von alters her recht bequem: Ein paar kleine Münzen an den städtischen Brückenzollenehmer entrichtet, und schon war man »drüben«. In der Regel jedenfalls, denn in ihrer gut 700-jährigen Geschichte war die Brückenverbindung etliche Male und mitunter jahrelang unterbrochen. Häufigste Ursache dafür waren Naturgewalten, Eisgang oder Fluten. Immer wieder wurde die Brücke aber auch bewusst zerstört, meist im Zusammenhang mit kriegerischen Auseinandersetzungen, so im

man »fast ganz unbemerkt«, wie es in einem zeitgenössischen Pressebericht heißt, am von der Stadt aus gesehen dritten Strompfeiler, der die beiden weitesten der damals noch hölzernen

Bögen trug, einen blechernen Pulverkasten versenkte. Als am 15. Juni die Nachricht vom preußischen Grenzübertritt eintraf, wurde der Verkehr über die Brücke eingeschränkt, und die Meißner machten sich auf eine große Explosion gefasst. Die blieb allerdings aus. Nachdem kurz vor Mitternacht das dritte Hornsignal ertönte, »hob sich der mittlere Brückenteil, umgeben von einer Rauchwolke, in die Höhe und brach mit einem mehr dumpfen Knall zusammen, der aber von dem Gekrach des Zusammensturzes übertönt wurde. Das Ganze war das Werk eines Augenblickes und von

der Art, dass viele Menschen in Meißen und nächster Nähe eigentlich gar nichts von der Sprengung vernommen hatten.« Vom Pfeiler war nur noch ein Schuttkegel übrig, und die abgestürzten Fachwerkbögen sperrten den Fluss auf längere Sicht für die Schifffahrt; weitere Zerstörungen waren nicht zu verzeichnen.

So reibungslos die von Ingenieur-Oberleutnant Vollert geleitete Aktion klappte, so nutzlos war sie. Die Preußen, die längst von den geplanten Sprengungen wussten, rückten ohne Unterbrechung auf der linken Elbseite vor. Schon am 17.

Juni wurde in Meißen eine Pontonbrücke fertig, über die der Nachschub rollen konnte. Zwei Wochen später war der Krieg entschieden, und die Meißner standen mit ihren Trümmern da. »Da die Stadt Meißen von jener Kalamität auf Anordnung des Staats betroffen wurde, hätte«, wie der Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer zu Dresden für 1866 kritisch vermerkt, »erwartet werden dürfen, dass sobald als möglich für Ersatz durch eine entsprechende größere Fähre oder durch den Bau einer Schiffbrücke gesorgt worden wäre. Es verging indessen eine lange unerquickliche Zeit, ehe interimistische Anstalten getroffen wurden, die sich vieler Verbesserungen bedürftig erwiesen, bis endlich gegen Jahresschluss durch die Herbeischaffung einer Dampffähre und später durch das Schlagen einer Schiffbrücke dem Verkehr besser gedient wurde.« Allein diese Provisorien kosteten den Staat 1866/67 gut 25.000 Taler. Als die Reparatur der alten Brücke, bei der die Holz- durch eine Eisenkonstruktion ersetzt wurde, 1867 dann endlich abgeschlossen war, liefen bereits die Arbeiten an der stromaufwärts gelegenen Eisenbahnbrücke, die ein Jahr später fertig wurde.

Frank Andert



Schmalkaldischen Krieg 1547, im Dreißigjährigen gleich zweimal, 1632 und 1637. Im Siebenjährigen waren es 1757 die Preußen und in den napoleonischen Kriegen 1813 die Franzosen, die sich von der Kappung der wichtigen Verbindung einen taktischen Vorteil versprachen.

Vor 150 Jahren, im Frühjahr 1866, wurde wieder einmal mit den Säbeln gerasselt. Preußen und seine Verbündeten rüsteten, von Bismarck geschickt eingefädelt, zum Krieg gegen den von Österreich geführten Deutschen Bund. Sachsens König Johann, der sich, wie seine Ahnen schon öfter, auf die Seite geschlagen hatte, die sich am Ende als die falsche erweisen sollte, musste angesichts der erdrückenden Übermacht aus dem Norden in Eile zusehen, wie er seine Truppen noch rechtzeitig Richtung Böhmen außer Landes bekam. In Sachsen selbst konnte es nur darum gehen, den Vormarsch der Preußen nach Möglichkeit etwas zu bremsen, und dafür bot sich die Elbe als natürliche Barriere an.

Das Schicksal der Elbbrücken in Riesa und Meißen war schon vier Wochen vor dem eigentlichen Kriegsbeginn besiegelt. Am 16. Mai wurde eine Pionierabteilung nach Meißen verlegt, um hier die Sprengung vorzubereiten, wozu