

Die neue Niederwarthaer Elbbrücke ist fertig, aber hüben wie drüben fehlt der Straßenanschluss – Gegenstand langwieriger Auseinandersetzungen zwischen Bauträger, Anwohnern und Behörden. So



ist es heute und so war es schon einmal vor 135 Jahren. Am 23. Februar 1875 schlug der Königliche Baumeister **Ernst Häsel** nach rund andert-halb-jähriger Bauzeit in feierlichem Rahmen die letzte Niete in die Eisenkonstruktion der von ihm projektierten ersten Niederwarthaer Brücke ein. Diese seinerzeit zwölfte sächsische Elbbrücke war das ingenieurtechnische

Hauptbauwerk der neuen Eisenbahnstrecke Dresden-Berlin. Schon im Konzessionierungsverfahren hatte die sächsische Regierung die Baugenehmigung mit der Auflage verknüpft, dass die Brücke neben dem Eisenbahngleis auch über einen Fahr- und einen Fußweg verfügen müsse. Die Eisenbahngesellschaft hatte diese Bedingung auch erfüllt. Bereits Anfang 1875 waren die 6,20 m breite Fahrspur und der 1,85 m breite, an der stromaufwärts gelegenen Außen-seite der Eisenfachwerkkonstruktion angebrachte Gehsteig mit starken Holzbohlen belegt worden. Was zur Benutzbarkeit allerdings bis auf weiteres fehlte, waren die Auffahrtsrampen.

Am 19. Mai 1875 erfolgte die baupolizeiliche Abnahme der Brücke und am 14. Juni wurde der darüber laufende fahrplanmäßige Eisenbahnverkehr eröffnet. Die alte Kettenfähre, die seit jeher an etwa gleicher Stelle das Übersetzen von Personen und Fuhrwerken bewerkstelligt hatte, war zu diesem Zeitpunkt bereits eingestellt, aber von den Rampen war immer noch keine Spur zu sehen. So standen die Kötzschenbrodaer Bauern, die gerade mit der Heuernte auf ihren linkselbischen Wiesen beschäftigt waren, vor dem Problem, wie sie das Heu denn nun in ihre Scheunen bekommen sollten. Fährmeister Thiele richtete daraufhin wieder eine provisorische Kahnüberfahrt ein, die dem großen Andrang aber in keiner Weise gewachsen war. Am 30. Juni meldete die Kötzschenbrodaer Zeitung dann: »Aus verlässlichstem Munde erhalten wir die erfreuliche Mitteilung, dass schon in den allernächsten Tagen die Berlin-

Wo bleiben die Rampen?

Dresdner Bahn die Herstellung einer vorschriftsmäßigen Auffahrt zur Niederwarthaer Elbbrücke für den Wagen- und Personenverkehr gleichzeitig auf beiden Ufern in Angriff nehmen wird.« Die Ar-

beiten sollten höchstens fünf Wochen dauern. Tatsächlich passierte in dieser Angelegenheit aber von Bahnseite aus noch für mehr als ein Jahr nicht das Geringste. Die deshalb einsetzende Flut von Petitionen und Klagen beantwortete die in finanziellen Schwierigkeiten steckende Gesellschaft immer wieder hinhaltend. Im März 1876 wurde dann zunächst eine Kostenschätzung (30.000 Mark) vorgelegt. Danach wurde es, wie die Kötzschenbrodaer Zeitung am 20. Mai bemerkte, um das Projekt »wieder mäschenstill«. Mitte Juni verpflichtete sich die Bahn schließlich sogar gerichtlich zur »energischen Inangriffnahme« des Vorhabens »längstens binnen vier Wochen«. Doch bis August war »kein Spatenstich geschehen, keine Karre Erde fortbewegt worden«, und erst am 13. September konnte die Zeitung den Beginn der Arbeit an den Rampen melden, »deren Fertigstellung angeblich bei Vermeidung einer sehr empfindlichen von der zuständigen hohen Königlichen Behörde angedrohten Geldstrafe binnen zwei Monaten erfolgen« sollte, sich dann aber doch noch bis Jahresende verzögerte.

Auf Kötzschenbrodaer Seite wurden die für die Auffahrt nötigen Erdmassen durch Abtragung eines nahe gelegenen Hügels gewonnen, dessen Vorhandensein beim letzten starken Frühjahrshochwasser den Bruch des neuen Eisenbahndammes gerade noch verhindert hatte. Ortskundigen schwante dabei nichts Gutes, aber wenigstens mussten die Bauern mit ihrem Heu von da an nicht mehr wie 1876 einen zweistündigen Umweg bis zur nächsten Wagenfähre in Kauf nehmen. Die Querelen waren danach schnell vergessen. Was blieb, war die Freude über die Verkehrserleichterung durch ein technisch wie gestalterisch meisterhaftes Bauwerk, das seinem Konstrukteur Ernst Häsel (1844–1911) übrigens noch 1875 eine ordentliche Professur für Brückenbauwesen an der TH Braunschweig eingetragen hatte. Seit der Sprengung der Brücke am letzten Kriegstag 1945 war es mit der Straßenverbindung dann vorbei. Mal sehen, wann wir das erste Mal mit dem Wagen über unsere neue Niederwarthaer Brücke fahren dürfen.

Frank Andert

