

brücke die vierte Stadtverbindung zum jenseitigen Ufer erhielt. Bereits 1877 war flußaufwärts die Albertbrücke eingeweiht worden, und die Entlastung der verdoppelten Marienbrücke vom Eisenbahnverkehr erleichterte die Verbindung im Westen. Freilich, die neuen Brücken mit ihrer nüchternen Konstruktionsform, aus Stein und Eisen gemischt, waren für das wundersam gewachsene Stadtbild am Strome kein Gewinn, sie waren Kinder der Technik, nicht der Kunst, trotz allen bildnerischen Schmuckes, mit dem man sie residenzfähig machen wollte. Die alte Augustusbrücke blieb nach wie vor das volkstümliche Wahrzeichen der Stadt und die Herzader des Verkehrs. Es ging eng zu auf den eng gestellten Brückenbogen; die Pferdebahnwagen, die seit Beginn der siebziger Jahre durch die alten Straßen klingelten, durften laut polizeilicher Anordnung sich auf der Brücke nicht begegnen — erst 1881 fiel dieses merkwürdige Verbot. Zwei volle Jahrzehnte noch hat die Veteranin unerschütterlich ihren Dienst getan, hat die roten und gelben „Elektrischen“ hin- und herüber getragen, bis sie um die Wende des Jahrhunderts den Forderungen der Schifffahrt zum Opfer fiel. Aber ihre Schönheit ist wenigstens zum Teil in ihrer Tochterbrücke neu erstanden, und Gotthard Kuehl, der Maler, hat das bunte Gewimmel auf den wuchtigen Pfeilern als ein zweiter Canaletto in leuchtenden Farben der Nachwelt erhalten.

Auf Brücken ist es gut zu verweilen. Der Blick schweift den Strom hinauf und hinab: die steinernen Uferstraßen, die gemauerten Kaianlagen, die Schleusen, die begradigten Ufer der vormals wenig geschützten Elbwiesen künden von sorgsamer Arbeit. Auch der Umriss der alten Stadt ist nicht mehr derselbe. Monumentalbauten zu beiden Seiten des Stromes drängen sich auf: an der Neustädter Seite die beiden Ministerialgebäude und einige Fabrikanlagen. Die Brühlische Terrasse behauptet ihren Platz und ihren Rang, aber die Kunstakademie, die Konstantin Lipsius von 1886 bis 1893 mit einem Aufwande von 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen dicht hinter ihr errichtete, ist eine Mißgeburt, die mit dem „Balkon Europas“ in dauernder Feindschaft lebt. Der Brühlische Palast mußte 1900 dem neuen Landtagsgebäude weichen, einem etwas nüchternen Alterswerke Paul Wallots, für das sogar ein Stück der Terrasse beansprucht wurde; — die Forderung wurde unter dem lauten Widerspruch der Öffentlichkeit begraben. In erneuerter Form und mit charakteristischer Silhouette erstand von 1871 bis 1878 das zweite Semperische Hoftheater. 1889 wurde der stilgemäße Umbau des Königlichen Schlosses nach Plänen von Gustav Dunger und Gustav Frölich begonnen und 1901 beendet.

Die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen war bereits seit 1849 Gegenstand eifriger Bemühungen; erst vierzig Jahre später schritt man zur Tat. Es galt, fünf Bahnhöfe Dresdens: den Leipziger (1839), den Schlesiſchen (1847), den Böhmiſchen (1851), den Albertsbahnhof (1855) und endlich den Berliner (1875) dem gewaltig anwachsenden Verkehr anzupassen und untereinander zu verbinden. Der Personenverkehr war