



Eisenbahnbrücke der Sächsisch-Böhmischen Bahn, Lithographie J. Riedel, 1852

Der finanzielle und juristisch-organisatorische Aufwand für diese beiden Straßenzüge war erheblich. Damals wie heute begrüßte jedermann eine neue Straße. Man bekämpfte solche Absicht jedoch dann mit Nachdruck, wenn dabei das eigene Grundstück berührt wurde.

3. Die Straßenbrücken

Die Besonderheit und Bedeutung der Augustusbrücke für die Entwicklung der Stadt Dresden sei hier als bekannt vorausgesetzt. In diesem Zusammenhang muß jedoch erwähnt werden, daß sie bei hohem Alter in den Jahren 1813 durch Sprengung und 1845 durch Hochwasser empfindlichen Schaden erlitt. Bei den jeweils sofort erfolgenden Wiederherstellungsarbeiten erkannten die Fachleute, daß der Nutzung dieser Brücke enge Grenzen gesetzt sind. Zunehmend gewerblicher Verkehr wollte auch nicht so recht in das höfische Milieu (Schloßplatz bzw. Theaterplatz) am Altstädter Brückenkopf passen.

So kam es den Interessen von Stadt und Land entgegen, daß es für die Weiterführung der Eisenbahn Leipzig – Dresden in Richtung Prag einer Elbebrücke bedurfte und diese 1846 bis 1852 kombiniert für den Eisenbahn- und Straßenverkehr als »Marienbrücke« entstand. In der Folge der vor allem nach Osten expandierenden Stadt entstanden

– die Albertbrücke (1872 – 1875)

und zur Vernetzung innerstädtischer Bereiche (Pirnaischer Platz und Albertplatz)

– die Carolabrücke (1892 – 1895).⁴⁾