

Gedanke das Uebergewicht, ein ganz neues Ständehaus am Schloßplatz zu errichten, an Stelle des alten Finanzhauses und des Brühl'schen Palais. Außerdem glaubte man den vorderen Theil der Terrasse dazu niederlegen zu müssen. Der Rath, der um Ueberlassung der Terrassengasse erjucht wurde, zeigte sich dem ganzen Plan grundsätzlich nicht abgeneigt, behielt sich aber in seinem Schreiben an das Finanzministerium vom 1. December 1897 doch die endgiltige Entschliebung vor, bis aus Plänen und Modellen zu erkennen sei, wie ein neues Ständehaus bei Abtragung eines Theils der Terrasse das dortige Stadtbild für die Zukunft gestalte. Nunmehr aber griff zu Beginn des Jahres in der Einwohnerschaft eine mächtige Bewegung zu Gunsten der bedrohten Terrasse um sich: der Dresdner wollte sich seine Terrasse mit dem bekannten herrlichen Blick, der ihr den Namen des „Balkons von Europa“ eingetragen hat, nicht antaſten lassen. In Vereinen wurden Vorträge über die Frage gehalten; die Presse verfolgte die Sache mit großer Aufmerksamkeit; Petitionen für Erhaltung der Terrasse wurden öffentlich und in Vereinen aufgelegt und bedeckten sich mit Tausenden von Unterschriften. Wichtig war eine Versammlung am 19. Januar, die der Architektenverein auf Veranlassung des Oberbürgermeisters einberief, um Gelegenheit zur Meinungsäußerung zu bieten: den Beifall der Versammlung fand der Vortrag des Prof. Dr. Gurlitt, der sich dafür aussprach, die Terrasse nach der Elbe hin zu verdrücken und vielleicht den vorderen Theil niedriger zu legen, damit das Ständehaus Platz und freien Blick erhalte, die Uferstraße aber durch den Brückenbogen zu führen. Wallot, der Baumeister des neuen Ständehauses, arbeitete inzwischen an den Plänen: zu Plan I und II, die er vorzulegen gedachte, und die den Abbruch des vorderen Theils der Terrasse bedingten, arbeitete er noch einen III. Plan aus, der dem Vorschlag Gurlitts entsprach. Die Pläne waren am 27. März im Landhaus ausgestellt. Der Rath entschied sich für Plan III und richtete zu dessen Gunsten gemeinsam mit den Stadtverordneten eine Petition an den Landtag. Auf Einladung des Rathes gaben drei bedeutende auswärtige Architekten, Roßbach, Licht und Hoffmann, am 14. April ein Gutachten dahin ab, daß der Abbruch und die Rückschiebung der Terrasse das dortige Stadtbild der künstlerischen Geschlossenheit beraube, während ihre Erhaltung das Ständehaus nicht schädige und in besseres Verhältniß zu den benachbarten Bauten bringe: auch sie gaben dem Plan III weitaus den Vorzug; ihrem Gutachten schlossen sich einheimische Architekten an, voran die Professoren Heyn, Weißbach, Giese. Die Zweite Kammer aber bestand am 16. April, trotz einer zweiten Petition des Rathes, fest auf dem Abbruch der Terrasse und lehnte den Plan III ab. Am 11. Mai beschloß nun jedoch die Erste Kammer die Erhaltung der Terrasse, indem sie alle drei Entwürfe ablehnte und einen neuen einfacheren Plan verlangte. Trotzdem blieb am 16. Mai die Zweite Kammer bei ihren Beschlüssen stehen. Endlich kamen in einem Vereinigungsverfahren am 17. Mai die beiden Kammern dahin überein, die Terrasse unverkürzt zu lassen, einen neuen weniger kostspieligen Plan, der sich an Entwurf III anlehne, von Wallot zu begehren und bei der Regierung eine Verständigung mit der Stadt über eine neue Kaianlage und die Fortführung der Elbusercorrection bis zum nächsten Landtag zu beantragen. Damit war die Frage der Neugestaltung des Schloßplatzes, die bei dem bereits erfolgten Abbruch des Finanzhauses als dringend zu erachten ist, freilich wieder vertagt, aber doch eine geplante Lösung endgiltig verschwunden, die die öffentliche Meinung in Dresden nach der Seite des Heimathsinnes wie des Kunstsinnes ein halbes Jahr hindurch in hohem Maße erregt und beunruhigt hatte.

(Bahnbauten. Verkehrswesen.) Die Bahnnumbauten in Altstadt erreichten mit der Betriebseröffnung des neuen Personenhauptbahnhofes in der Hauptsache ihren Abschluß. Bis hierher umfaßt das große Werk der Dresdner Bahnnumbauten acht Jahre: am 1. April 1890 wurde das technische Hauptbureau unter Leitung des 1897 verstorbenen Finanzrath Klette errichtet. Das Empfangsgebäude ist nach den Plänen von Giese und Weidner erbaut worden. Nachdem die Südhalle interimistisch fertig gestellt und am 18. Juni 1895 eröffnet worden war, wurde der alte böhmische Bahnhof abgebrochen. In diesem Frühjahr ward nun der Neubau fertig. Am 13. April besichtigten die Majestäten, Prinz Georg, Prinz Johann Georg und Prinzessin Mathilde den Hauptbahnhof, von wo dann das Königspaar und Prinz Johann Georg die Altstädter Bahnstrecke bis zum König Albert-Hafen befuhren, um auch diesen in Augenschein zu nehmen. Am Tag darauf fand die Besichtigung durch die Ständekammern und die Spitzen der königlichen und städtischen Behörden statt. Die Eröffnung des Hauptbahnhofes ward in der Nacht vom 15. zum 16. April vollzogen. Nachts 12 Uhr erfolgte die Schließung der bisherigen Empfangshalle an der Bismarckstraße. Nach Mitternacht wurden die nöthigen Gleisanschlüsse in Angriff genommen und rechtzeitig vollendet. Um 2 Uhr 46 Min. fuhr als erster Zug in der Nordhalle der Bodenbacher Schnellzug festlich geschmückt ein, von den Anwesenden stürmisch empfangen. Als erster Zug in der Mittelhalle traf 4 Uhr 2 Min. der Breslauer Schnellzug ein. In vollem Umfang für den Zugverkehr sämtlicher in Dresden einmündender Bahnen ward der Hauptbahnhof erst mit dem neuen Sommerfahrplan eröffnet: die Zahl der täglichen Züge erhöhte sich damit von 208 auf 304. Auf dem Abstellbahnhof, der für die Abwicklung des dichten Zugverkehrs des Hauptbahnhofes eine wichtige Vermittlerrolle spielt, wurde im Herbst eine weitere umfangreiche Vermehrung der Gleis- und Weichenanlagen nebst dem Bau eines vierten Lokomotivschuppens vorgenommen.

In diesem Jahre nahm man nun die Neustädter Bahnnumbauten in umfassender Weise in Angriff. In raschem Fortgang rückten diese Arbeiten gegen die Vororte vor. Die Verlegung des Bahnkörpers für die Leipziger Personengleise und ihre Einführung in den künftigen Bahnhof machten große Fortschritte. Die Arbeiten für die neue Haltestelle Pieschen wurden gefördert. Nachdem am 1. Mai der interimistische Schlesiſche Bahnhof dem Verkehr übergeben worden