

brücke die einzige Dresdner Elbbrücke, in diesem Jahr kam die Marienbrücke, 1877 die Albertbrücke, 1895 die Carolabrücke hinzu. 1881 fuhr die erste Pferdebahn über die Augustusbrücke. Als im Jahre 1897 die Straßenbahngleise zu erneuern waren, verwandte man Schienen von besonderer Länge, um die Stöße jeweils auf die Pfeiler zu bringen und die beim Befahren eintretenden Erschütterungen von den Bogen fernzuhalten. Trotzdem brachen 1904 die bergseitigen Kragsteine über dem 3. Bogen sämtlich durch, so daß der Absturz der Fußbahn an dieser Stelle zu befürchten war und durch Holzeinbauten gestützt werden mußte.

In den 90er Jahren mehrten sich die Anzeichen, daß für die immer rascher sich entwickelnde Elbschiffahrt die engen Bogen der Brücke ein großes Hindernis bedeuteten. Die größeren Querprofile der Elbkähne waren nur mit Mühe durch die engen Bogen hindurch zu bringen und schürften die Pfeiler ab (Abb. 84 u. 85). Als im Frühjahr 1894 ein Elbkahn quer vor die Brücke zu liegen kam und dadurch mehr als 200 Schiffe in ihrer Fahrt gehemmt wurden, wandte sich die Elbstromschaukommission in einem längeren Bericht an den Reichskanzler, der darauf die baldige Beseitigung der für die Schifffahrt hinderlichen Verhältnisse an der Augustusbrücke anregte. Man schwankte lange hin und her, ehe man sich zu einem Neubau entschloß, und mancher Vorschlag, wenigstens einen Teil der alten Brücke zu erhalten, wurde erwogen.

Das Tiefbauamt der Stadt Dresden hat in unermüdlicher Arbeit unter seinem verdienstvollen damaligen Leiter, Oberbaurat Klette, eine ganze Reihe von Entwürfen ausgearbeitet. Dabei kam man immer mehr zu der Überzeugung, daß die Bedingungen, die für den Neubau zu erfüllen waren, ein sehr starkes Abweichen von den Maßverhältnissen der alten Brücke erforderten. Damit wurde eine harmonische Lösung, die Altes und Neues verband, zur Unmöglichkeit. Das Alte mußte weichen.

Im März 1907 begann der Abbruch der altehrwürdigen Augustusbrücke, die im Lauf von sieben Jahrhunderten so eng mit der Geschichte der Stadt Dresden verwachsen war.

Der allgemeine Wunsch, einen Neubau zu erhalten, der würdig an die Stelle der alten Brücke treten konnte, fand durch die meisterhafte Ausgestaltung, die Prof. Kreis in gemeinsamer Arbeit mit Oberbaurat Klette der neuen Brücke gab, seine Erfüllung.

Wir stellen an das Ende unserer geschichtlichen Darstellung den Entwurf von Prof. Kreis (Abb. 91). Der Entwurf ist fast unverändert zur Ausführung