



P. Meurer, X. A.

Fig. 254. Personenbahnhof Dresden-Altstadt der sächsischen Staatseisenbahnen.  
(Ansicht von der Bergstrasse).

## DRITTER ABSCHNITT.

### Die Wasser-, Strassen- und Eisenbahnbauten.

#### Allgemeines.

**D**as Königreich Sachsen vermag mit zahlreichen, über das Land vertheilten, sogenannten „Ingenieurbauten“ jedem anderen Culturlande ebenbürtig zur Seite zu treten; seiner Haupt- und Residenzstadt ist es aber weniger als mancher Schwesterstadt beschieden, mit vielen bedeutenden derartigen Bauten zu glänzen. Bauwerke der Ingenieure früherer Jahrhunderte, die in der Jetztzeit mehr als einen historischen Werth haben, besitzt Dresden nicht, und diejenigen der jüngsten vier Jahrzehnte sind mit einigen Ausnahmen unter dem Einflusse einer weisen Sparsamkeit in der staatlichen und städtischen Finanzverwaltung als Bedürfnissbauten entstanden, zum Theil schmucklos von einer Stufe der Nothwendigkeit zur anderen vorschreitend, in sorgsamer Unterscheidung vorübergehender Ansprüche von den thatsächlichen Erfordernissen selbst während einer in der deutschen Geschichte beispiellosen Steigerung des gesammten Verkehrswesens.

Bis zum Anfange des laufenden Jahrhunderts befand sich das „Ingenieurbauwesen“ Dresdens theils in den Händen von Baugewerksmeistern mit mehr künstlerischer Begabung als wissenschaftlicher Bildung, theils von Ingenieur-officieren, welche eine für die damalige Zeit in anderen Ständen seltene Summe mathematischer, naturwissenschaftlicher und baukünstlerischer Kenntnisse zu den namhafteren Leistungen im Baufache befähigte. Hieraus folgte, dass im