

Der geänderte Canaletto-Blick

GRÜNDERZEIT IN DRESDEN

Klaus Hoffmann-Reicker

Der geänderte Canaletto-Blick	6
Lokomotiven treiben den Dresdner Stadtumbau an	10
Dresdner Industriearone schaffen eine industrielle Stadt	14
H. C. Friedrich Siemens 1826–1904	16
Rudolf Sigismund Blochmann 1784–1871	22
Georg Anton Yasmatzi 1846–1922	39
Christian August Leonhardi 1806–1865	48
Gottlob Traugott Bienert 1813–1894	59
Franz Ludwig Gehe 1810–1882	67
Clemens Müller 1828–1902	79

Bruno Naumann 1844–1903	85
Friedrich von Heyden 1838–1926	93
Karl August Lingner 1861–1916	102
Heinrich Ernemann 1850–1928	114
Ottomar Heinsius von Mayenburg 1865–1932	124
Friedrich Anton Reiche 1845–1913	133
Michael Ernst Carl Kaskel 1797–1874	140
Oskar Ludwig Kummer 1848–1912	150
Carl Eschbach 1842–1905	164
Canaletto weitet seinen Blick – Die Elbtalhänge werden Stadtgebiet	172

Der geänderte Canaletto-Blick

Gestalt und Seele einer Stadt nimmt man wahrscheinlich zu Fuß am besten auf. Dresden ist dafür verkehrsmäßig schließlich bestens erschlossen. Das war aber im 19. Jahrhundert in der kleinen Residenzstadt keineswegs so. Die Nahverkehrsmittel fahren heute beinahe an jeder Sehenswürdigkeit vorbei und halten meist sogar in Sichtweite. Ob man einen der begehrten Parkplätze ergattert, ist mehr als fraglich. Schließlich ist diese Stadt für eine ganz andere Zeit konzipiert. Man sollte sich Dresden deshalb möglichst mit der Bahn nähern, um über die Morphologie des Straßenpflasters den Geschichten auf die Spur zu kommen, welche die mehr als 800 Jahre alte Stadt erzählen will. Unsere Sohle ist schließlich auch ein bewusst wahrnehmendes Organ. Man lässt sich heute allzu oft von den Eindrücken während einer Autorundfahrt berieseln. Die schönste Ansicht bietet Dresden zweifellos von einem Elbdampfer aus. Es ist die ältere und kulturgeschichtlich bedeutendere Variante einer Stadtbesichtigung, aber wer reist schon mit der Weißen Flotte an? Andererseits ist Dresden von August dem Starken nach dem Vorbild Venedigs für genau diese Sicht von und zur Elbe hin komponiert worden. Der Reisende sollte so in Kunst und Kultur eintauchen, auf das bedeutende Ereignis eingestimmt werden und den Geldbeutel langsam lockermachen. Man erlebt eine Stadt, in der sich Dichter, Musiker, Maler, Bildhauer, Wissenschaftler besonders wohl fühlten. Nachvollziehbar wird, wie sich unter König August II. eine neu definierte Residenz, eine Stadt zum Leben und Geldausgeben entwickelt hat. Hof, Adel, Beamte, Diplomaten brauchen gehobene Dienstleistungen, Vergnügungsorte, Kunst und Luxusgüter. Wer dagegen mit dem Zug ankommt, der sieht eine völlig andere Stadt. Er erlebt eine der bedeutendsten Industriestädte Deutschlands – laut

Statistik von 1937. Verkehrs- und Industriebauten aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dokumentieren schließlich ein beispielhaftes Zusammenwirken von wissenschaftlichem Vorlauf und privatem Unternehmertum, wobei Letzteres Ersteres mit hohem persönlichem Risiko in klingende Münze umsetzte. Nahezu alle großen Unternehmen sind in unmittelbarer Bahnnähe gebaut worden.

Die Festlegung der Eisenbahntrassen unter König Albert war der letzte und entscheidende Anstoß gewesen – nach dem Fall der Stadtbefestigung –, die Stadt völlig umzugestalten. Mit dem Bau des noch heute in Resten vorhandenen Leipziger Bahnhofes kamen nach 1839 überseeische Rohstoffe in die Stadt. Als international gefragte Genussmittel verließen sie Dresden, auch auf diesem Wege – in Form von Schokolade, Zigaretten, Bier, Brot, Kondensmilch. Dazu gesellte sich die chemische Industrie mit ihren pharmazeutischen Großbetrieben.

Ludwig Renn schrieb z. B. über den Fabrikanten Bruno Naumann: „Schnell begann man am Hofe Pläne zu schmieden, um Naumann wenigstens den Grafentitel zu bringen. Aber an der Hoftafel machte man sich lustig darüber, wie das klingen würde: Graf Naumann. Der Kommerzienrat machte außerdem kleine Fehler, die in Hofkreisen schwer wogen.“ Es war eben ein Emporkömmling ohne Stammbaum.

In der Folge wuchsen Industrie- und Arbeiterviertel explosionsartig. Angesiedelt wurden sie dank einer Meisterleistung sächsischer Ingenieurbaukunst – dem Generalbebauungsplan von 1871 bis 1900 – entlang der Kohlebahn nach Freital (Glaswerk, Schokoladenfabriken, Bienertmühle), entlang der böhmischen Bahn nach Heidenau (Sachsenwerk Niedersiedlitz, Stahl- und Brückenbau, Textilwerke Dobritz) und längs der Schlesischen Bahn (Albertstadt, Industriegelände). Entlang der Leipziger Bahnlinie wuchsen die Leipziger Vorstadt (Sägewerk Grumbt, Villeroy & Boch, Geheuerke), Pieschen und Mickten. An der Strecke nach Chemnitz begann der Wohnungsbau von Löbtau, Cotta, Plauen, alles mit dem vorgeschriebenen viergeschossigen Ausbau, wobei das Hintergebäude zwei Wohnungen enthielt und nicht höher als neun Meter sein durfte. Der Kohlenbaron C.F.A. Dathe von Burgk versorgte alles mit Steinkohle aus Döhlen. Beamten- und Villenviertel entstanden in anspruchreicheren Gegenden wie dem TU-Viertel, Strehlen, Johannstadt und Striesen-West, also außer-



Neubau Augustusbrücke, 1903

halb des zweiten Stadtringes (Fetscherstraße, Querallee, Friedrich-Liszt-Str., Zellescher Weg). Vorgegeben war dafür eine durchgrünte, pavillonartige Bebauung mit frei stehenden Häusern, umgeben von einem parkartigen Garten. Dazu kamen ausgesprochene Villenquartiere (Blasewitz, am Großen Garten, Schweizer Viertel, Elbhänge). Dresden ist tatsächlich nicht nur die Silhouette der Stadt, welche bewusst auf die Sichtachsen hin ins Elbtal eingefügt wurde. Dresden ist viel mehr. Es ist eine organisch gewachsene Kulturlandschaft vom Feinsten, die der sächsische Landtag zu allen Zeiten gesetzlich zu schützen wusste. Man muss es sich nur erlauben, um zu erfassen, dass diese rasante Entwicklung mit dem Wachsen der Arbeiterklasse sowie dem schrittweisen Abbau von Bürgerlichkeit und Liberalität organisch verbunden war. Die technische Revolution des Industriezeitalters brachte den bis dato gründlichsten Wandel in der Geschichte der Menschheit. Nichts war mehr wie vorher. Alle althergebrachte Tradition und Kultur kam auf den Müllhaufen der Zeit. Was davon die DDR überdauert hat, verschwindet jetzt.

Wenn der Zug die Marienbrücke überquert, kommt im linken Zugfenster der städtische Speicher ins Blickfeld, heute ein Luxushotel. Rechts des Bahnkörpers fällt die Yenidze mit ihrer Kuppel und dem schlanken Minarett ins Auge. Die barocke Stadtsilhouette aus dem 18. Jahrhundert – Canaletto's Blick – huscht derweil auf der anderen Seite oft unbeachtet vorbei. Ja, der mit dem Zug anlangende Tourist sieht zunächst ein anderes Dresden und fragt sich zu Recht: Wie hat es diese einst so verschlafene Residenzstadt ausgerechnet zum 6. Platz in der gesamtdeutschen Industrieproduktion gebracht? Schuld daran ist die Eisenbahn. Bei genauerem Hinsehen fällt sicher auf, dass der Zug auf einem herausragenden

technischen Denkmal in die Stadt einfährt. Man steigt direkt im Stadtzentrum aus, gleich, ob man aus München, Hamburg, Berlin oder Görlitz kommt. Die Bahngleise liegen seit 170 Jahren auf einem Damm in 6,5 Metern Höhe, der die ganze Stadt kreuzungsfrei durchschneidet.

Bereits 1986 kamen die Denkmalpfleger auf die Idee, diese berühmte Stadtsilhouette, den sogenannten Canaletto-Blick, als UNESCO-Denkmal in Paris einzureichen, schließlich war die Semperoper gerade wieder aus den Trümmern erstanden und glanzvoll eröffnet worden. Der Antrag wurde abgelehnt. Es heißt in dem nach der Wende folgenden Antrag: „Folgenreich war der Gedanke, auch die weitere Umgebung der Stadt und insbesondere den Fluß in das Konzept der barocken Residenzstadt mit einzubeziehen. Angeregt durch eine Kavaliertour nach Italien entwickelte der Kurfürst die Idee der Elbe als eines Canale Grande, an dem nach venezianischem Vorbild Paläste und Schlösser liegen und vom Fluß aus direkt zugänglich sein sollten.“

Den Experten in Dresden war offensichtlich entgangen, dass das heutige Weichbild der Stadt mit dem Canaletto-Blick nur noch wenig zu tun hat. Die barocke Brühlsche Terrasse ist mit Gebäuden aus der Zeit der Gründerjahre bebaut. Legen Sie eine Reproduktion des Gemäldes aus dem Jahre 1752 mit besagtem Canaletto-Blick neben ein Foto, ebenfalls vom Palaisgarten aus gesehen, und vergleichen Sie. Ganz links steht der Vierflügelbau des Albertinums. Zu den bestimmenden Bauten auf der Terrasse gehört vor allem die im Stile der Neorenaissance von 1890 bis 1894 errichtete Kunstakademie mit der gläsernen Kuppel von Konstantin Lipsius. Daneben steht die Sekundogenitur (1897), früher Bibliothek der königlichen Prinzen. Ganz am Anfang der Terrasse, direkt am Schloßplatz, erhebt sich das Landtagsgebäude (1901–1907) von Prof. Wallot. Einiges von dem, was den Gutachtern 2003 bei der letztendlichen Ablehnung der „Kulturlandschaft Elbtal Dresden“ fehlte, soll hier vorgestellt werden.

Dresden hat schließlich zwei verschiedene Gesichter, wobei die Industriestadt stets ein Schattendasein in der touristischen Literatur führte, ja, man schien sich ihrer gar zu schämen. Aber das hat historische Ursachen. Deshalb will ich hier bewusst vom Wirtschaftsstandort Dresden ausgehen, denn nur diese ökonomische Kraft und Innovation machte letztlich die Kunststadt möglich.

Lokomotiven treiben den Dresdner Stadtumbau an

Der historische Ausgangspunkt für Dresdens Aufstieg zu einer bedeutenden Industriestadt sind dennoch nicht die Industriearbitter der Gründerzeit, sondern schlicht und einfach: Eisenbahnschienen. Auf sechseinhalb Meter hohen Bahndämmen rollte die dampfbetriebene Schubkraft aus allen Himmelsrichtungen bis ins Zentrum der barocken Beinahe-Kaiserstadt.

1833 hatten Leipziger Unternehmer den deutschen Nationalökonom Friedrich List nach Sachsen geholt – weil er davon überzeugt war, dass sich Investitionen in das neue Verkehrsmittel sehr schnell amortisieren würden. Bereits ein Jahr später legte List seine geniale Schrift zum Eisenbahnbau der Öffentlichkeit vor: *Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend*. Die Wirkung kann nur durchschlagend genannt werden: Bereits 1870 war das von List konzipierte Eisenbahnnetz in Deutschland Realität geworden. Bis auf kleinere Korrekturen wird es unverändert noch heute genutzt. Die Hochschule für Verkehrswesen in Dresden trug deshalb seinen Namen; er ist auf die entsprechende Fakultät der TU Dresden übergegangen.

Natürlich formierte sich auch eine Opposition gegen diese brutale, laute, stinkende, bahnbrechende Schubkraft, von bedeutenden deutschen Köpfen aus Kunst und Kultur angeführt. Man kämpfte gegen die Hektik des heraufziehenden Industriezeitalters, die schon Goethe abgestoßen hatte. Es ging gegen die scheinbar über allem schwebende Lösung: Zeit ist Geld!

Die Ärzte meldeten sich mit der Warnung, „35 km/h Eisenbahntempo sind für den menschlichen Körper viel zu schnell. Man wird mit ernst-

haften gesundheitlichen Schäden rechnen müssen, für die noch kein Kraut gewachsen ist“.

Die Interessen der Wirtschaft und ingenieurtechnischer Pioniergeist setzten sich durch. Am 1. Februar 1836 begann bei Machern der Bau der ersten deutschen Fernbahnlinie von Leipzig nach Dresden. Die moderne Technik bestand aus Weidenkörben, Schaufeln und Pferdefuhrwerken. Am 1. April 1839 war der heute noch voll funktionsfähige Bahndamm mit seiner Gleistrasse fertig. Die 116 Kilometer führten über die Muldentalbrücke bei Wurzen, die Elbbrücke bei Riesa und durch den 512 m langen Tunnel bei Oberau. Es war eine Trasse mit Initialzündung für das gesamte Deutsche Reich und darüber hinaus entstanden.

Betrachtet man Bautempo und Organisation, muss man vor dieser beispielhaften Leistung noch heute den Hut ziehen und sich vor unseren Altvorden verneigen. Zugvieh und Karren hatten die Dörfer zu stellen, Hacken und Schaufeln brachten die Arbeiter selbst mit. Nur für die schwierigsten Strecken hatte man italienische und Freiburger Spezialisten geholt. Zum Oberbauleiter dieses bedeutenden Denkmals des deutschen Eisenbahnwesens berief die königlich-sächsische Regierung Ingenieur-Hauptmann Theodor Kunz. Er wurde später zum Major befördert, wurde Geheimer Rat und Oberster Leiter des gesamten sächsischen Eisenbahnwesens. Sein Grab befand sich auf dem Inneren Neustädter Friedhof, in Sichtweite seiner Eisenbahn, ist aber heute nicht mehr auffindbar. Am Neustädter Bahnhof erinnert wenigstens eine Tafel an diesen Pionier der technischen Entwicklung. Heute rauscht der ICE über diese unverändert erhaltene Trasse, wenn man von der Aufschlitzung des Tunnels bei Meißen absieht.

Am 7. April 1839 fuhren unter begeisterter Anteilnahme der Bevölkerung zwei englische Lokomotiven mit je einem Sonderzug aus dem Leipziger Bahnhof in Dresden-Neustadt. Ihnen folgte in gebührendem Abstand allein die „Saxonia“, die erste deutsche Lokomotive, deren praktischen Einsatz die englische Firma aus Konkurrenzgründen untersagt hatte. Prinz Johann von Sachsen hatte diese demonstrative Fahrt durch seinen persönlichen Einsatz ermöglicht. Andreas Schubert hatte diese Lok 1838 in der Maschinenbauanstalt Übigau konstruiert und bau-



*Hochbahntrasse und
Wettiner Bahnhof*

en lassen. Dresdner Unternehmer unter Führung des Schokoladenherstellers Jordan unterstützten das Vorhaben.

Prof. Schubert fuhr seine Lok selbst, in Frack und Zylinder. Freiburger Bergleute waren vor der Oberauer Tunnelschänke in Paradeuniform angetreten und entboten ihrem Dampflokprofessor einen ehrenvollen Gruß, nicht aber den beiden vorausfahrenden Loks. Solche Anerkennung durch breite Kreise des Volkes halfen Andreas Schubert auch über die Sabotage-Anschläge der englischen Lokomotivbauer auf der Rückfahrt hinweg: Der Dampfkesselbau Übigau sollte um jeden Preis als Konkurrent der englischen Unternehmer im Lokomotiven-Geschäft ausgeschaltet werden. Zunächst gab es deshalb in Leipzig ganz zufällig keinen Koks. Als die Leipziger Bürger dann für solchen sorgten und Andreas Schubert begann Fahrt aufzumachen, war der Ärger doppelt groß, weil die „Saxonia“ wieder hinter ihnen auftauchte. Nun versperrte eine Schranke den Weg, Schubert störte sich nicht daran. Seine Lok fuhr unter Volldampf. Auf dem Bahnhof Priestewitz dann endlich konnte man die „Saxonia“ stoppen. Eine Weiche wurde falsch gestellt, und man prallte auf die dort abgestellte englische Lok „Adler“.

Die Dresdner Kulturszene war alles andere als begeistert. Auf diesen Gleisen fuhr ihre Weltsicht in die falsche Richtung. Pastor Samuel Roller aus Lausa bei Weixdorf schrieb seinem Freund Wilhelm von Kugelgen zu dieser rasanten technischen Entwicklung:

„Du hörst ein Brausen und Sausen. Es stampft durch Felder und Wälder. Bei Kötzschenbroda soll diese Höllenmaschine schon einmal umgestürzt

sein. Bisher hat man Seil- und Ballettänzern kein christliches Begräbnis gestatten wollen. Jetzt tritt die Frage ein: Wie soll es mit den auf der Eisenbahn Verunglückten gehalten werden? Soviel weiß ich jedenfalls, meine Hausschwester Charitas ließe nicht einmal ein gemästetes Schwein von hier nach Dresden fahren, das noch im hintersten Wagen untergebracht wird, wo es eigentlich am sichersten ist.“

Es kam ganz anders, die Bahn wurde von den Menschen sehr schnell angenommen. Eine Fahrt mit der über die ausgefahrenen Wege holpernden Postkutsche kostete nach Leipzig 120 Groschen (= 4 Taler) und dauerte ganze 11 Stunden. Die Bahn verlangte für die gleiche Fahrt 68 Groschen (= 2 Taler) und brauchte nur 3 Stunden ruhige Fahrt. Ein Personenzug nach Leipzig brauchte zu DDR-Zeiten, wie ein Lokführer versicherte, 3,45 Stunden. Ab 1847 gab es sogar schon Sonntagsrückfahrkarten.

Die Ausstrahlung des neuen Verkehrsmittels auf Dresdens Wirtschaft und das gesamte städtebauliche Bild war gewaltig. Die Stadt brach unwiderruflich ins Industriezeitalter auf.