Dörfer – Vororte – Vorstädte

Von der Stadtentwicklung Dresdens im „langen 19. Jahrhundert“

(1789 - 1914/18)

Stefan Grahl

I Einleitung

Als der Rhododendron blühte, kamen wir mal wieder nach Loschwitz. Vom Parkplatz nahe der Elbe aus gingen wir zum Veilchenweg und den Hang hinauf. Sehr deutlich sah ich den Kontrast zwischen den dörflichen Häusern an der Friedrich-Wieck-Straße und den hohen Mietshäusern, die den Körnerplatz umgeben. Wie bei seinem Pendant auf der anderen Elbseite, dem Schillerplatz. Beide Orte waren durch eine Fähre verbunden, bis 1891 die bald als „Blaues Wunder“ bezeichnete Stahlbrücke eröffnet wurde. Im Zusammenhang mit ihrem Bau hatte sich das Bild der alten Dorfkerne von Loschwitz und Blasewitz grundlegend verändert.

Auch in den heutigen Stadtteilen Trachau, Pieschen, Plauen und Strehlen sind noch solche Kontraste in der Bebauung zu finden. Seit längerem schon wollte ich erkunden, wann und wie sich die alten Orte wandelten, und begann zu recherchieren. Dabei stieß ich auf den interessanten Satz: „Dresden vor (*der Zerstörung, S.G.)* 1945 war viel eher als eine „Barockstadt” eine Stadt des 19. Jahrhunderts.“ [1] Ich folgte dieser These und fand sie immer mehr bestätigt, je intensiver ich mich mit der Architektur und Stadtentwicklung, mit den Verkehrssystemen und der Industrialisierung Dresdens im 19. Jahrhundert beschäftigte.

Den historischen Zeitrahmen fand ich nicht allein in den Jahrhundertwenden, sondern im Begriff „langes 19. Jahrhundert“ des Historikers Eric Hobsbawm. Er ordnete Ereignisse und Personen einer geschichtlichen Periode zu, die mit der Französischen Revolution 1789 beginnt und mit dem Ersten Weltkrieg 1918 endet.[2]

Wenn ich vom Körner- oder Schillerplatz auf das „Blaue Wunder“ zugehe, das offiziell König-Albert-Brücke hieß, stelle ich mir vor, wie ihre Errichtung auf die Einwohner von Loschwitz und Blasewitz gewirkt haben möge. Vielleicht so monströs wie die zehn Jahre zuvor eröffnete Brooklyn-Bridge in New York auf die an den Ufern wuselnden Händler, Handwerker und Schiffer. Woran alte Fotos und frühe Filme noch erinnern.

Als (erst) im Jahre 1921 Loschwitz nach Dresden eingemeindet wurde, war mein hier geborener Großvater mütterlichseits achtzehn Jahre alt. Sein Vater stammte aus dem Dörfchen Gohlis westlich von Dresden, seine Mutter vom Schönfelder Hochland. Bevor beide 1885 heirateten, lebte mein Urgroßvater zunächst in Leubnitz-Neuostra. Nach der Hochzeit zog er mit zu seinen mittlerweile in Neustriesen wohnenden Schwiegereltern. Ab Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts lebte die Familie am nördlichen Rand von Loschwitz. Ihr jüngstes von elf Kindern war mein Großvater. Der zog der Arbeit wegen mit Frau und erster Tochter 1929 in die Friedrichstadt an das Weißeritzufer, nahe Cotta und Löbtau.

All die Namen von Dörfern, Vororten und Vorstädten waren mir geläufig, aber sie interessierten mich nicht besonders. Auch ich wuchs noch wie meine Mutter an der Weißeritz auf und ging in die vom Architekten und Stadtbaurat Hans Erlwein ab 1903 gebaute „Rübezahl-Schule“ in Cotta. Später wohnten wir auf der rechten Elbseite im Dresdner Norden.

Dass zwischen den entfernt liegenden Orte Neuostra und Friedrichstadt seit dem 16. Jahrhundert ein geschichtlicher Zusammenhang besteht, dass Striesen Ende des 19. Jahrhunderts „Boomtown“ wurde und Löbtau vor seiner Eingemeindung die sechstgrößte Stadt Sachsen war, habe ich erst jetzt gelesen. Während ich mich in die Dresdner Stadtgeschichte des langen 19. Jahrhunderts vertiefe, werden manche Facetten der Grahl´schen Familienchronik deutlicher sichtbar als beim bloßen Studium amtlicher Dokumente. Ein Grund mehr, sich immer wieder aufs Fahrrad zu setzen und Dresden in mancher Hinsicht neu zu entdecken.

Natürlich veränderten sich im 19. Jahrhundert auch jene Bereiche nachhaltig, die zur alten Festungsstadt Dresden gehörten. Ich schreibe darüber jedoch nur das, was mir für den Gesamtzusammenhang wichtig erscheint. Außerdem interessiert mich, wie sich das großstädtische Verkehrssystem entwickelte.

Das Lesen eines Textes, in dem oft Orts- und Straßennamen auftauchen, erleichtern geografische Karten. Es ist jedoch schwierig, solche rechtlich unangreifbar wiederzugeben. Deshalb sollen Links weiterhelfen:

Aktuell: Themenstadtplan Dresden

Historisch: Deutsche Fotothek - Kartenforum

Dresden, im August 2022

II Vorgeschichte

Das rechtselbische „Altendresden“ und die meisten der am und im Elbtal liegenden Orte sind seit dem 6. Jahrhundert von slawischen Stämmen besiedelt worden (Gau Nisan). Mit der Christianisierung und späteren Ost-Kolonisation kamen vom 10. bis zum 13. Jahrhundert deutsche Missionare und Bauern in die Gegend. Die Grafen von Dohna und die Wettiner wurden ihre Lehnsherren. Linkselbisch entstand „Neuendresden“ als Burg und Stadt. Seit 1464 ist Dresden Residenzstadt der wettinischen Kurfürsten.

Die ländlichen Flure gehörten weitgehend dem (später katholischen) Bistum Meißen. Haupterwerbszweige der Dorfbewohner waren Landwirtschaft, Fischfang und zunehmend Weinanbau. Im Zuge der Reformation wurden im protestantischen Sachsen die kirchlichen Besitzungen weitgehend „enteignet“ und den Bauern gegen Zahlung von Erbzins übergeben. Lehnsherren waren jetzt städtische oder kurfürstliche Besitzer.

1549 kam Altendresden zu Neuendresden. Links und rechts der Elbe wurde die nunmehr vereinigte Stadt sukzessive mit neuzeitlichen Befestigungen versehen. Diese bestimmten Größe und Ausformung der Alt- und Neustadt. Linkselbisch entstanden Vorstädte: Friedrichstadt, Antonstadt, Pirnaische- See und Wilsdruffer Vorstadt.

„In der Stadtentwicklung stellen die Vorstädte die Stadtteile Dresdens dar, die nicht als Dorf oder Stadt eingemeindet wurden, sondern über Wachstum der Stadt selbst entstanden.

Die Grenzen der Dresdner Vorstädte werden von heute teils nicht mehr bestehenden Gewässern oder von Straßenzügen bzw. der alten Dresdner Weichbildgrenze markiert. Zur Innenstadt grenzten sie sich durch ihre Lage außerhalb der Altendresdner bzw. Dresdner Befestigungsanlagen ab. Auf Neustädter Elbseite gab es bis zum 18. Jh. noch keine Vororte. Nächstgelegene Siedlungen waren dort Pieschen elbabwärts, Loschwitz elbaufwärts sowie Rähnitz im Norden. Mit der Einführung der Generalkonsumtions-Akzisesteuer 1703 erhielten die Vorstädte eine klare Begrenzung gegenüber dem Umland: Ein Schlagbaum (in Dresden als Schlag bezeichnet), an dem die Steuer entrichtet werden musste, begrenzte auch optisch alle Vorstädte.“ [3]

Name	Namensherkunft	Stadthoheit ab	
Friedrichstadt	Friedrich August II., Kurfürst von Sachsen	1730	
Antonstadt (Äußere Neustadt)	Anton, König von Sachsen	1744	
Pirnaische Vorstadt	Vorstadt in Richtung Pirna, Lage vor dem Pirnaischen Tor der Dresdner Befestigungsanlagen	1835	Nach Entfestigung
Seevorstadt	Vorstadt vor dem Seetor der Dresdner Befestigungsanlagen	1835	
Wilsdruffer Vorstadt	Vorstadt in Richtung Wilsdruff, Lage vordem Wilsdruffer Tor der Dresdner Befestigungsanlagen	1835	
Südvorstadt	Vorstadt in Richtung Süden	1851	Stadterweiterung
Johannstadt	Johann, König von Sachsen	1858	
Radeberger Vorstadt	Vorstadt in Richtung Radeberg	1860	
Albertstadt	Albert, König von Sachsen	1873	
Leipziger Vorstadt (bis 1866 Neudorf)[4]	Vorstadt in Richtung Leipzig, Lage vor dem Leipziger Tor der Altendresdner Befestigungsanlagen	1875	

III Ab 1789

Nach der Französischen Revolution 1789 gerieten Sachsen und damit auch die Residenzstadt Dresden in die Kriegswirren der Napoleonischen Ära und wurde von den feindlichen Koalitionen wechselseitig besetzt. 1806 erhielt das Kurfürstentum Sachsen von Napoleon den Status eines Königreichs. Nach der Kriegsniederlage 1813 und den Beschlüssen des Wiener Kongresses 1814/15 verlor Sachsen endgültig seine Rolle als wichtiger Akteur in der europäischen Politik. Wirtschaftlich hingegen ging es bald wieder aufwärts.

Auf Drängen Napoleons begann in Dresden bereits 1809 die Schleifung der Festungsmauern (Entfestigung), die ab 1817 fortgeführt und 1829/30 abgeschlossen wurde. Abweichend von der Entwicklung anderer Städte entstand in Dresden kein durchgehender Stadtring, sondern eine parzellierte Flächennutzung. Mit der Öffnung der Brühlschen Terrasse stieg die Wahrnehmung der exklusiven Stadt – Landschaftsbeziehung von Dresden und bewirkte, dass diese bei der weiteren Stadtentwicklung erhalten blieb.

Mit der bürgerlichen Revolution 1831 wurde Sachsen zur konstitutionellen Monarchie. Eine Regierung mit Fachministerien übernahm neben dem König die Staatsgeschäfte und damit auch die Baupolitik.

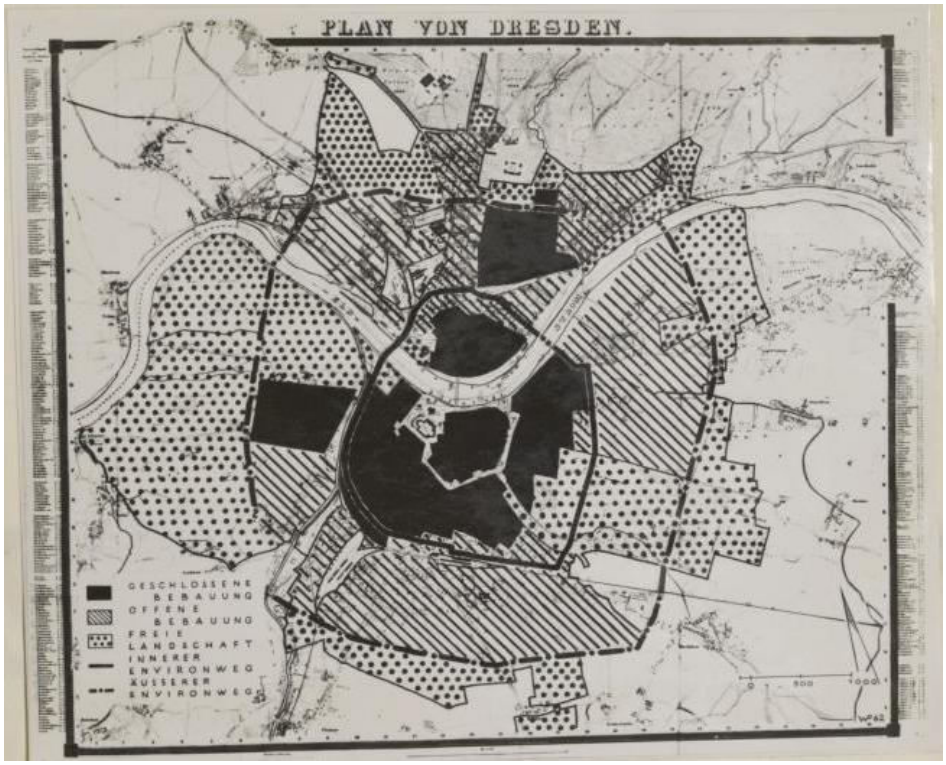
Bereits 1825 hatte man in Dresden eine Bauadministration geschaffen, die in den folgenden Jahren und Jahrzehnten verbindliche Richtlinien für die Stadtentwicklung und das Bauen festlegte.

IV Ab 1850

In der 2. Hälfte des 19. Jh. begannen die großflächigen Stadterweiterungen. In Dresden wurde für die Wohnbebauung zwischen dem ersten und zweiten Environring eine offene Bauweise vorgeschrieben (Generalbauplan 1858/62). Zugleich wurden die Blockgrößen so festgelegt, dass im Prinzip keine Hinterhäuser gebaut werden konnten. Durch Begrünung sollte der der Charakter Dresdens als Gartenstadt ausgeprägt werden. Außerhalb des Äußeren Environringes sollte nichts bebaut werden.

<u>Erster Environring</u>: Soll die Zollschläge miteinander verbinden. (Stadtkernbereich mit geschlossener Bebauung und die drei Vorstädte auf der Altstädter Seite).

<u>Zweiter Environring</u>: Bebauungsgrenze bilden die Endlinien der alten und neuen Vorstädte Friedrichstadt, Antonstadt, Südvorstadt, Johannstadt (Fürstenstraße, Zellescher Weg, Nürnberger Straße, Waltherstraße, alter Bischofsweg)



Quelle: [5]

„In den späten 40er und 50er Jahren setzte ein starker Wachstumsschub in den älteren Vorstädten und an dessen Rändern ein. Die Vorstädte, ihrer untergeordneten Rolle als zweitrangige, vor der eigentlichen Stadt liegenden Gemeinden enthoben, wurden aufgewertet. An einigen Punkten entwickelten sie sich zu attraktiven Baustandorten, insbesondere an den Verkehrsknotenpunkten der ehemaligen Stadttore.“ [6]

Es entstanden weitere Vorstädte: Pieschen, Strehlen, Striesen, Trachenberge. Dresden erhielt Eisenbahnanschlüsse. Historismus war der prägende Architekturstil, sowohl für administrative als auch für sakrale Bauten.

Die Beschleunigung der industriellen Revolution zwang zu Regelungen für den Bau von Fabriken. Diese wurden vornehmlich entlang von Eisenbahnstrecken errichtet.

Wichtige Unternehmensgründungen:

1820	Zuckersiederei Calberla
1841	Bramsch – Spirituosen
1852	Bienertmühle
1854	Villeroy & Boch (Steingut)
1859	Felsenkellerbrauerei
1862	Compagnie Laferme - Zigarettenherstellung
1865	Ludwig Gehe, Firma Heyden - pharmazeutische Industrie
1867	Eschebach – Blech- und Haushaltwaren, Küchenmöbel
1867	Glasfabrik Siemens
1868	Firmen Seidel & Naumann - Näh- und Schreibmaschinenindustrie
1869	Chemische Fabrik Helfenberg
1870	Schokoladenherstellung Firma Hartwig & Vogel
1872	Gründung der Dresdner Bank
1879	Gebr. Pfundt – Molkereiwaren
1884	Gardinen- und Spitzenmanufaktur AG (in Dobritz)
1887	Elektromaschinenwerk (in Niedersedlitz)
1888	Lingner-Werke (Odol, Hygieneprodukte), außerdem 1910/11 Sächsisches Serumwerk Dresden
1889	Friedrich Wilhelm Ernemann, Kameras und Fotoplatten (optische Industrie)
1899	Deutsche Werkstätten für Handwerkskunst Hellerau

Es entstanden zahlreiche Großbetriebe mit teilweise exklusiver Industriearchitektur (Tabakfabrik Yenidze, Bienertmühlen im Plauenschen Grund und im Alberthafen, Gaswerk Reick, Wasserwerk Saloppe, städtisches Lagerhaus Erlwein-Speicher). Die Bauplanung forcierte die weitgehende Trennung von Wohn- und Industriequartieren.

Für die Arbeitersiedlungen wurde zwar weiterhin eine offene Bebauung präferiert, jedoch nahm im letzten Viertel des 19. Jahrhundert der Anteil der geschlossenen Straßenrandbebauungen zu. Diese wiesen eine weitgehend einheitliche Architektur auf und prägten vor allem in den Vorstädten das Bild. Alte Dorfkerne verschwanden teilweise oder ganz, vor allem weil Grundstücksverkäufe sehr lukrativ waren. Außerdem hatte sich die Sozialstruktur schon begonnen zu ändern, von traditionellen Bauerngehöften hin zu Obstbauern-, Handwerker- und Händlerhäusern. *(„Umstrukturierung im vorstädtischen Produktionsprofil: die noch im 18. Jahrhundert vornehmlich dörflich-agrarisch orientierten Vorstadtgemeinden wandten sich handwerklich-gewerblicher und industrieller Produktion zu.“)*[7]

„Nicht nur die günstigen Rahmenbedingungen der Bauregulative bzw. des Generalbauplanes, sondern auch der Ehrgeiz bürgerlicher Repräsentation schufen elegante und noble Villenvororte. Das hohe Maß an künstlerischer Qualität der … Architekten und Bauhandwerker tat ein Übriges dazu, den Ruf Dresdens als eine der schönsten Städte Europas zu mehren. Selbst in den sogenannten Arbeiterbezirken, die es in Dresden in reiner Form nie gegeben hat, da sich die verschiedensten Schichten in den Wohngebieten mit geschlossener Bebauung mischten, wurden die Häuserfassaden oft mit teurem Sandstein verkleidet. Hinterhofschachtelungen wurden durch die gemäßigte Aufteilung der Karrees in nicht allzu große Blöcke vermieden.“ [8]

Wie eingangs erwähnt, veränderten sich mit dem Bau der Loschwitzer Brücke (Blaues Wunder) der Schiller- und der Körnerplatz grundhaft. Jedoch blieb bis heute ein Teil der dörflichen Häuser erhalten und bildet einen wahrnehmbaren Kontrast zur neuen Bebauung. Ähnliches, wenn auch in weniger eindringlichen Weise, geschah in Pieschen, Trachau und Mickten, Strehlen und Striesen.

Das rasante Wachstum der Stadt forderte einen Wandel in der Stadtplanung. Die ausschließliche Orientierung auf das historische Stadtzentrum wurde erweitert um dezentrale Ortsmittelpunkte, die sich vorwiegend an den alten Dorfkernen herausbildeten. Sie übernahmen zahlreiche administrative, kommerzielle

und Bildungsaufgaben. Neue Rathäuser wurden gebaut, ebenso Schulen. In die Erdgeschosse von mehrgeschossigen Wohnhäusern zogen Läden ein.

Das Stadtbaukonzept sah vor, dass die verschiedenen Bebauungsweisen, um eine größtmögliche Ordnung und Regelmäßigkeit zu gewährleisten, einander gruppen-, straßen- und blockweise ablösen sollten.

Letztlich entstand außerhalb des Äußeren Environringes (vor allem in und um die neuen Ortszentren) verstärkt eine geschlossene Straßenrandbebauung, die zu der noch heute partiell erkennbaren Abfolge von innerstädtischer, vorstädtischer und quasi-städtischer Bebauung führte.

Eisenbahnanlagen – Entstehung, Erweiterung, Verbindung und Hochlegung

1839 Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden; Bau des (Alten) Leipziger Bahnhofs von 1837-39 unweit des Leipziger Tores; Umbauten 1847, 1852-57 im Zusammenhang mit dem Bau der Elbbrücke; Abriss und Neubau 1875/76.

1847 Eröffnung der durchgehenden Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn von Dresden nach Görlitz (auf preußischem Territorium); 1844-47 Bau des Sächsisch-Schlesischen Bahnhofs im Winkel zwischen Anton- und Großenhainer Straße; Frachtgleise waren mit dem Leipziger Bahnhof verbunden.

1851 Eröffnung der durchgehenden Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn von Dresden bis Bodenbach; seit 1852 gemeinsam mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn von der „Königlichen Sächsischen Eisenbahn“ betreiben; 1851 Eröffnung des (Interims-) Böhmischen Bahnhofs; Anbindung an des Stadtzentrum durch die neu gebaute Prager Straße; 1852 Verbindung über die Elbbrücke zu den rechtselbischen Bahnhöfen; 1855 Einbindung der Albertbahn nach Tharandt (ab 1862 weiter nach Freiberg, Chemnitz und Zwickau – Steinkohlebergbau!); 1861/64 Umbau des Böhmischen Bahnhofs.

Erwägungen des Rats, eine Bahntrasse in den Osten zu führen (ggf. als Teil eines Rings), werden in der Folge wieder verworfen. Die Eisenbahn soll die großen Neubaugebiete nicht trennen.

1875 Eröffnung der Berlin-Dresdner Eisenbahn; Berliner Bahnhof in der Friedrichstadt, mit Böhmischen Bahnhof verbunden.

Alle Bahnstrecken verliefen ebenerdig und kreuzten die Straßen niveaugleich. Mit der rasant steigenden Einwohnerzahl Dresdens im letzten Viertel des 19. Jahrhundert, der zunehmenden Industrialisierung und damit verbunden einem starken Zuwachs im Personen- und Güterverkehr erwies sich das innerstädtische Eisenbahnnetz als hemmender Faktor.

→ 1889/89 Planung des Umbaus, mit dessen Realisierung bereits 1890 begonnen wurde, und der 1901 im Wesentlichen abgeschlossen war. Die wichtigsten Maßnahmen waren:

- Vollständige Trennung Güter- (linkselbisch) und Personenverkehr (rechtselbisch), verbunden mit viergleisigem Ausbau der Strecken und einer zweiten Elbbrücke unterhalb der bestehenden Marienbrücke.
- Einbindung der Berlin-Dresdner Eisenbahn in die Leipzig Dresdner Eisenbahn in Coswig (Personenverkehr) und Erweiterung der Elbbrücke in Niederwartha (Güterverkehr nach Friedrichstadt).
- Neubau des Hauptbahnhofes anstelle des Böhmischen Bahnhofs und Berliner Bahnhofs (1892-98).
- Neubau des Neustädter Bahnhofs anstelle des Leipziger und Schlesischen Bahnhofs (1898-1901).
- Neubau des Bahnhofs Wettiner Straße (1898 eröffnet).
- Zwischen Strehlen und Pieschen Höherlegung der Bahngleise, um niveaufreie Kreuzungen mit dem Straßenverkehr zu schaffen.
- Bau des Rangierbahnhofs Friedrichstadt (1890-95) ↘ 1891 – 1893 Verlegung der Weißeritz!

Straßenbahn - Traktionen, Trassierung und Linien[9]

1838 Eröffnung der Pferdeomnibuslinie vom Schlossplatz zum Waldschlösschen; bis 1869 wurden 15 Linien eingerichtet; die letzte fuhr bis 1913 zwischen Schlossplatz und Reichenbachstraße.

1872/73 Etappenweise Eröffnung einer privat betriebenen Pferdestraßenbahnlinie Blasewitz – Pirnaischer Platz – Böhmischer Bahnhof – Plauen.

1880 Konzession an „The Tramway Company of German Limited“ für Pferdestraßenbahnen, erste Linie vom Postplatz zum Neustädter Markt; danach Bau weiterer zweigleisiger Strecken. [10]

1889 Gründung der „Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden“; Aufbau eines zweiten Pferdestraßenbahnnetzes [11]

1893 Erste elektrische Straßenbahn zwischen Blasewitz und Laubegast; ab 1896 folgt bis 1900 die Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes, bei „Gemischtbetrieb“ mit Pferdebahnen

1894 Die Tramways Company geht in neugegründeter Dresdner Strassenbahn-Aktiengesellschaft auf.

1898 Der Rat der Stadt Dresden vereinbart mit beiden Gesellschaften neue Konzessionsbedingungen, die ihm weiterhin das Recht auf die Netz- und Tarifgestaltung zusprechen müssen.

1905 Beide Straßenbahngesellschaften gehen in den Besitz der Stadt über und firmieren ab 1906 als Städtische Straßenbahnen zu Dresden.

Regionale Zweckverbände und die Staatseisenbahn betreiben elektrische Vorortbahnen: Plauensche Grundbahn Löbtau - Hainsberg, Loschwitz-Pillnitz, Cotta-Cossebaude, Bühlauer Außenbahn, Arsenal-Klotzsche/Hellerau, Laubegast-Niedersedlitz, Lockwitztalbahn, 1899 Lößnitzbahn Mickten - Kötzschenbroda.

Straßen und Brücken

- Innenstadt im Bereich der ehemaligen Festungsgrenzen

Zeitbezogener Prozess in Städten: Umwandlung der traditionellen Stadtkerne zur modernen City erforderten deren bessere straßenseitige Erschließung und zugleich die Anbindung der wachsenden Vorstädte.

Durchbruch Grunaer Straße 1878/80 – Verbindung Innenstadt und Pirnaische Vorstadt und östliche Stadterweiterung, parallel Anlage der Johann-Georgen-Allee (Lingnerallee) als Promenadenstraße

Durchbruch Wettiner Straße 1872/75 – Verbindung Innenstadt und Friedrichstadt

Durchbruch König-Johann-Straße 1885/86 - Verbindung Innenstadt und Pirnaische Vorstadt

- Brücken über die Elbe sollen die Tangentialstraßen zu Ringsystemen schließen

Schloss-/Augustusbrücke: erbaut 1220, vergleichbar den Steinbrücken in Prag und Regensburg, Barocke Neugestaltung 1728/32 durch Pöppelmann, Neuerrichtung 1910 abgeschlossen (Höhere Anforderungen der Schifffahrt und des Hochwasserschutzes, Verkehrszunahme. Interimsbrücke)

Carolabrücke: Pendant zur Augustusbrücke am anderen Ende der Brühlschen Terrasse, 1892/95

Marienbrücke (1846/52 erbaut nach Elbhochwasser 1845, soll neue Eisenbahnen verbinden, 17m m breit (davon 8m für Eisenbahn und 6m für Straße); 1898/1901 umgebaut im Zuge der Umgestaltung des Eisenbahnnetzes und nach der Weißeritzverlegung (Bau einer zweiten viergleisigen Eisenbahnbrücke aus Stahl),

Albertbrücke (1875/77)

Äußerer Environring: von Walther- zur Moritzburger Straße (Planung ab 1885); von Fürstenstraße zum Waldschlösschen (Planung ab 1876); von Stephanienstraße zur Prießnitzmündung (ab 1876 geplant)

Loschwitzer Brücke („Blaues Wunder“) 1891/93; weil rechtselbische Uferstraße von Loschwitz nach Dresden wegen Hochwassergefahr nicht möglich.

Kaditzer Brücke seit 1885 geplant (1928/29 realisiert)

- Bau einer Elbuferstraße linkselbisch bis Augustusbrücke, nach deren Umbau 1907/10 verschwenkt bis zum Theaterplatz, keine Fortführung bis zum Großen Ostragehege (Marienbrücke). Insgesamt entwickelt sich jedoch beim Ausbau des Straßennetzes kein breiter Ringboulevard.

Elbeschifffahrt und Häfen

Nachdem über Jahrhunderte hinweg die Kähne auf der Elbe getreidelt wurden oder segelten, fuhr 1837 das erste Dampfschiff „Königin Maria“ von Dresden nach Meissen und Rathen. 1840 erreichten die Schiffe Tetschen. 1845 begann man, das Flussbett für Lastkähne zu vertiefen.

1856/58 wurde der Packhof-Kai erweitert und an die Albertbahn (ins Erzgebirge) angeschlossen. Damit konnte die Steinkohle verschifft werden. 1861/64 wurde der rechtselbische Güterkai unterhalb der Marienbrücke ausgebaut und mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verbunden. Ihm folgte der Bau des Hafens Dresden-Neustadt 1872/76. Mittlerweile war auf der Oberelbe die Kettenschleppschifffahrt eingeführt worden (1869/70). 1895 ging der große Eisenbahnverkehrshafen Friedrichstadt (Alberthafen) in Betrieb.

Nach dem Neubau der Augustusbrücke wurden 1910 auch die Personendampferliegeplätze am Terrassenufer eingeweiht.

V Ende 19./ Anfang 20. Jahrhundert

Der Historismus wurde teilweise vom Jugendstil abgelöst. Zugleich wächst das Repräsentationsbedürfnis beim Bauen sowohl bei administrativen Gebäuden als auch bei privaten Wohnhäusern.

<u>Umgestaltung der linkselbischen Stadtsilhouette oberhalb der Augustusbrücke</u>:

Ständehaus	Neubau 1899/1903 nach Abriss des Palais Fürstenberg am Schlossplatz
Sekundogenitur	Neubau 1897 anstelle der 1747 errichteten Brühlschen Bibliothek, als Domizil der Bibliothek und der Kupferstichsammlungen für den zweitgeborenen Prinzen
Kunstakademie	Neubau 1886/93 anstelle der Brühlschen Galerie, verbunden mit Ausstellungsgebäude
Albertinum	1884/87 Umbau des 1559/63 errichteten Zeughauses zum Museumsgebäude und Kunstdepot

<u>Umgestaltung der rechtselbischen Stadtsilhouette oberhalb der Augustusbrücke</u>

Nachdem die hier befindlichen Militäreinrichtungen ab 1873 in die neuen Kasernen der Albertstadt verlegt wurden, entstanden unterhalb der Albertbrücke zwei monumentale Verwaltungsbauten:

- Finanzministerium (1889/96)
- Gesamtministerium (1899/1904)

Die beiderseits der Elbe erfolgten Umgestaltungen führten zu einer völlig neuen Innenstadtsilhouette.

Der 1910 abgeschlossene Bau des Neuen Rathauses am Ring mit seinem 100 Meter hohen Turm, den Hausmannsturm des Schlosses knapp überragend, symbolisiert die neue Rolle des Großbürgertums in der königlichen Residenzstadt Dresden. Dazu gehören ferner repräsentative Wohn- und Geschäftsbauten in der Innenstadt, Schul- und Gerichtsbauten sowie weitere Kunsteinrichtungen.

Die weitere Expansion der Stadt und die Tatsache, dass das damit verbundene massenweise Errichten von Wohn-, Industrie- und Geschäftshäusern sowie Verkehrsanlagen vor allem am Stadtrand bauplanerisch und baupolizeilich nicht beherrscht werden kann, führt zu weiteren

Eingemeindungen

von zahlreichen Vorstädten und Vororten. Diese sind zum Teil wegen der raschen Zunahme ihrer Einwohnerzahlen finanziell ohnehin nicht mehr in der Lage, eigenständig agieren zu können.

1892	Strehlen (Vorstadt)	Slawisches Bauerndorf im 11.Jh.; 1296 durch Kloster Altzella erworben und vom Kloster Leubnitz aus geführt; nach Reformation unter Lehnshoheit des Dresdner Rates; Verteilung der Flure an Bauern; 1660 Abtretung von Land für Anlage des Großen Gartens; Kaitzbach überschwemmt häufig den Ort; schwere Zerstörungen im Siebenjährigen Krieg (1760) und 1813 im Krieg gegen Napoleon; 1848 Anschluss an erste Teilstrecke der Sächsisch-Böhmischen-Eisenbahn; 1855 Großbrand und Neuaufbau zahlreicher Häuser; ab 2. Hälfte 19. Jh. umfänglicher Wohnungsbau, durch Bauordnungen reglementiert; Geschäftszentrum in geschlossener Bauweise am Wasaplatz; Teilkanalisierung des Kaitzbach und Bau eines Rückhaltebeckens; 1903/05 Bau der doppeltürmigen Christuskirche.
	Striesen (Vorstadt)	Vermutlich mittelalterliche Besiedlung im Zuge der Ostkolonisation; bis zur Reformation dem Domstift Meißen unterstellt; danach dem Amt Dresden; am Weg von Dresden nach Pillnitz gelegen; 1813 völlige Zerstörung im Krieg gegen Napoleon; danach Neuaufbau (Altstriesen); ab Mitte 19. Jh. begannen arme Siedler (z.T. aus dem Dresdner Umland) Neustriesen zu errichten (auf Drängen der Dresdner Baubehörden wurde 1860 ein Bebauungsplan erstellt und 1870 fortgeführt, offene Bauweise festgelegt); in der Gründerzeit zunehmend geschlossene Bebauung; verkehrliche Erschließung mit Pferdeomnibus/-straßenbahn;
1897	Pieschen (Vorstadt)	Vermutlich seit 11. Jh. sorbische Siedlung; bis zum 19. Jh. lebten Dorfbewohner von Landwirtschaft, Fischfang und Weinanbau; 1786/87 Verlegung der Leipziger Straße auf hochwassersicheres Gebiet ↘ "Neue Meißner Post- und Landstraße" führte zum wirtschaftlichen Aufschwung der Anliegergemeinden und zum Bau neuer Häuser; seit 1837/39 durchquert Ferneisenbahn Leipzig-Dresden die Gemarkung Pieschen; auch in Pieschen kommt es zu Industrieansiedlungen; stärker jedoch ist die Entwicklung zum Arbeiterwohnort für Unternehmen in der Leipziger Vorstadt; starkes Bevölkerungswachstum führt zu Wohnungsbau auf vordem landwirtschaftlich genutzten Flächen (Blockrandbebauung); Bauordnungen 1879 und 1891 legen architektonische und hygienische Standards fest, um weitere profitorientierte Fehlentwicklungen zu verhindern; Oschatzer Straße entwickelt sich anstelle von Altpieschen zum Ortszentrum; Weinausschank an der Elbe; 1882 Gründung einer Einkaufs-/Konsumvereinigung; Eröffnung der Pferdestraßenbahnlinie nach Dresden; Neubau des Rathauses 1891; 1902 Eröffnung der hochgelegten Eisenbahnhaltestelle Pieschen.
	Trachenberge (Vorstadt)	Name stammt vom „Alten Trachenberg" in Trachau ab; Streusiedlung vorwiegend aus Weinbauernhöfen; selbständige Ortschaft erst seit 1812; beliebter Ausflugsort; 1886/89 vernichtet Reblaus den Weinanbau; seit zweiter Hälfte des 19. Jh. Zunahme der Bevölkerung (Handwerker, Händler, Industriearbeiter); 1891 Anschluss an Pferdestraßenbahnnetz von Dresden.
1901	Gruna	1370 erste urkundliche Erwähnung; ab 1676 mussten Grundstücke zur Gestaltung des Großen Gartens abgegeben werden; 1813 Zerstörung während der Belagerung Dresdens; nach Wiederaufbau blieb ländlicher Charakter erhalten bis zum 20. Jh. (Ort lag hinter dem Äußeren Environring).
1902	Seidnitz	Slawisches Platzdorf, 1378 erstmals urkundlich erwähnt; Ende des 19. Jh. entwickelte sich das Dorf zum Wohnort vor allem für in Striesen tätige Arbeiter; ab 1891 wird die Pferderennbahn angelegt.
	Räcknitz	Grenzt an Südvorstadt; slawische Dorfgründung; markgräfliches Herrengut, 1467 nach Grundstückskäufen stark an Dresden gebunden; 1813 Kriegsschauplatz
	Zschertnitz	Slawische Gründung; Vorwerk 1418 von Dresdnern erworben; 1813 Kriegsschauplatz; ab 1880 Gründung von Lehmgruben und Ziegeleien.
1903	Plauen	Ersterwähnung 1206 (wie Dresden) als slawische Siedlung; Oberdorf und Unterdorf (an der Weißeritz); zum Ort gehören auch Teile des Plauenschen Grunds; Dorf

		kommt 1329 in Besitz des Dresdner Rates; 1366 beginnt intensiver Mühlenbetrieb an der Weißeritz (ab 1571 kurfürstliche Hofmühle, 1852/72 Bienertmühle); Adelige Gartenanlage zwischen Weißeritz und Tharandter Straße (zeitweise in kurfürstlichem Besitz; später mit neuem Besitzer Reisewitzer Garten benannt) in der 2. Hälfte des 19. Jh. entstanden hier Gewerbebetriebe; 1855 Anschluss an Albertbahn, 1873 Pferdestraßenbahn; im letzten Viertel des 19. Jh. setzt umfänglicher Wohnungsbau ein; Festlegung eines Bebauungsplans (vorrangig offene Bebauung); 1893/94 Bau des Rathauses am Rande des früheren oberen Dorfplatzes ; 1894/96 Bau des Königlichen Lehrerseminars an der Kantstraße (ab 1922 Gymnasium für Jungen).
	Löbtau	Sorbische Besiedlung im 7. Jh.; Alt-Löbtau lag überflutungsgeschützt abseits der Weißeritz; 1068 erste urkundliche Erwähnung; 1350 dem Meißner Domkapitel zugesprochen; später wurde das Land gegen Erbzins an Bauern verteilt; Amtsteilung am Dorfplatz zwischen Meißner Domkapitel und Dresdner Amt bis 1836; 1569 fielen größere landwirtschaftliche Flächen an das Vorwerk Ostra; 1663 Ansiedlung böhmischer Emigranten in der Nähe Löbtaus (Drescher-Häuser); 1704 Bau der steinernen Brücke über die Weißeritz (1837 erweitert); frühindustrielle Ansiedlungen an der Weißeritz drängen dort die Landwirtschaft zurück; Ort war Kreuzungspunkt der Freiberger-, Kohlen-(Tharandter-) und Kesselsdorfer Straße (1811 chaussiert); 1855 Eröffnung der Eisenbahn nach Tharandt und weiter; zunehmende Industrialisierung , verbunden mit umfänglichem Wohnungsbau; 1875 Bebauungsplan von Emil Ueberall (Offene Bauweise), ab 1890 Bebauung der Reisewitzer- (Hauptachse), Kesselsdorfer- und Wernerstraße, sowie der Ostseite des Conertplatz; 1891/93 Umverlegung der Weißeritz nach Cotta; 1898 Einweihung des Rathauses; zur Jahrhundertwende ist Löbtau die sechstgrößte Stadt Sachsens (39.000 Ew.); 1906 erste Ausstellung der Künstlergruppe „Die Brücke“.
	Wölfnitz	Bauernweiler aus dem 14. Jh.; unterstand dem Vorwerk Gorbitz; auch im 19. Jh. keine eigene Gemeindeverwaltung.
	Naußlitz	Gassendorf aus dem 10. Jh.; nach der Reformation geht der kirchliche Besitz (Meißner Domstift) an die Bauern; Dorferweiterung im 19. Jh. und Bau von Arbeiterwohnhäusern; drei Ziegeleien beliefern die Residenzstadt; 1902 Bau des Straßenbahnhofs.
	Cotta	Slawisches Gassendorf; 1328-1512 Stift Meißen gehörend; Mitte 16. Jh. Flurverteilung an ortsansässige Bauern; ein Großteil der Felder ging später an das Kammergut Ostra; ab 19. Jh. Entwicklung zum Arbeiterwohnort für Industriebetriebe in Friedrichstadt und Löbtau; um den Dorfkern Altcotta wurde ein schachbrettartiges Straßennetz angelegt; Errichtung von Mietshäusern in offener Bauweise; 1866 Aufwurf einer Schanze im Preußisch-Österreichischen Krieg, danach entstand dort ein kleines Geschäftsviertel; 1869 Eröffnung der ersten Schule, 1911 Neubau von Hans Erlwein (Rübezahlschule); 1875 Eisenbahnanschluss, 1891/93 Verlegung der Weißeritz mit Elbmündung in Cotta; Einwohnerzahl zur Jh.-Wende ca. 10.000; 1899/1901 Bau des Rathaus für das Ortsamt Cotta; 1900 Anschluss ans Dresdner Straßenbahnnetz.
	Kaditz	Sorbische Siedlung; Straßenangerdorf, ab 17. Jh. Land- und Bevölkerungszuwachs (Flurerweiterungen bis zu den Nachbarorten Mickten und Übigau); Landwirtschaft und Weinanbau; Kirchdorf für neun weitere Dörfer einschließlich gemeinsamen Friedhof, dem ab 1862 zwei weitere folgten; Teilung der Parochie ab 1884; ab 1876 entstand um die Rankestraße der Ortsteil Neukaditz mit Arbeiterwohnhäusern; 1904/11 Bau der Dresdner Kläranlage;
	Übigau	Sackgassendorf; Landwirtschaft und Fischfang; 1724/25 Errichtung des Schlosses mit Garten (Graf von Flemming), 1831 verkauft, seit 1836 Fabrik für Bau von

		Dampfmaschinen unter Leitung von Andreas Schubert (1837 erstes sächsisches Dampfschiff, 1837/39 erste deutsche Dampflok); nach 1841 Dampf-Mahlmühle und Dampf-Wollkämmerei; ab 1877 expandiert kleine Schiffswerft zu einer der größten Binnenschiffswerften Europas; starke Bevölkerungszunahme.
	Mickten	Neben Übigau gelegen, ebenfalls slawische Besiedlung; Runddorf; Vorwerk im 15. Jh. zum Meißner Bischof gehörig, bevor die Felder an die Bauern verkauft wurden; bis zum 16. Jh. Unterteilung in Großmickten und Kleinmickten (wurde Wüstung); Landwirtschaft, Fischfang und Weinbau (in der Lößnitz!); im 19. Jh. brannten in Alt-Mickten mehrmals Güter ab; seit 1836 Wachstum als Wohngebiet (Übigauer) Arbeiter, ab 1864 entsteht Neu-Mickten beiderseits der Sternstraße; seit 1821 besaß Watzkes Gartenrestaurant Schankrecht, 1900 Umbau zum Ballhaus.
	Trachau	Sorbische Gründung; Straßenangerdorf; Landwirtschaft und Weinbau als Haupterwerbszweige; Augustinermönche aus Altendresden legten im 15. Jh. am „Alten Trachenberg“ einen Weinberg an; ab 16. Jh. weitere Weinberge an den Hängen (durch Neuländer Straße erschlossen); 1787 an neue Leipziger Straße angebunden, erste Handwerker ansässig; 1838/38 durchquert Eisenbahnlinie die Gemarkung; Ende 19. Jh. verkauften Bauern ihre Grundstücke für Neubau von Miets- und Geschäftshäusern; Entstehung des Wilder-Mann-Viertels nördlich der Eisenbahn;
1912	Tolkewitz	Slawisches Fischerdorf; mehrfache Brände zerstörten den Ort; durch Flutgraben in Alt- und Neutolkewitz geteilt; 1881 Anlage des Johannisfriedhofs; 1908/11 Bau des Krematoriums; 1899 Eröffnung des Straßenbahnhofs; nach 1900 umfängliche Wohnbebauung.
1913	Reick	Slawische Dorfgründung; 1288 erstmals urkundlich erwähnt; 1318 erwarben Mönche von Altzella Grundstücke für das Kloster Leubnitz; Ort erhielt Anschluss an Sächsisch-Böhmische Eisenbahn, Wandlung vom Bauerndorf zum Wohn- und Industrievorort; 1887/91, 1906 Bau der Gasanstalt.

Eingemeindungen nach 1918:

1921 Blasewitz, Briesnitz, Bühlau, Coschütz, Dobritz, Gorbitz, Gostritz, Kaitz, Kemnitz, Kleinpestitz, Kleinzschachwitz, Laubegast, Leuben, Leutewitz, Loschwitz, Mockritz, Rochwitz, Stetzsch, Weißer Hirsch, Leubnitz-Neuostra, Prohlis , Torna

1930 Lockwitz, Omsewitz, Wachwitz

Einwohnerzahlen von Dresden	Zuwanderung (nach Berufszählung 1907)
1871 177.040 1885 246.088 1905 516.996 1910 548.308 1914 567.000	43% gebürtige Dresdner; 36% Zuwanderer aus anderen sächsischen Gebieten; 16% aus anderen Reichsländern, dominierend Schlesier, gefolgt von Zuwanderern aus der preußischen Provinz Sachsen. Hauptgrund waren wirtschaftliche Motive; 5% Reichsausländer, davon 60% aus Böhmen.[12]

VI Ausklang

Die Stadtentwicklung Dresdens in der Moderne endete nicht mit dem katastrophalen Abschluss des langen 19. Jahrhunderts. Nach 1918 gab es neue Aufgaben, Stile und Lösungen. Vieles von dem fiel allerdings dem Inferno des 13. Februar 1945 zum Opfer. Der folgende Wiederaufbau setzte andere Schwerpunkte. Dennoch blieben die ideale Stadt-Landschaftsbeziehung und einiges an Substanz der vorangegangenen Epochen erhalten. Mit der Stadtsanierung nach 1990 gelang es, auch in den Vorstädten zahlreiche Bauensembles des späten 19. Jahrhunderts zu erneuern und zu wieder lebenswerten Quartieren zu entwickeln.

Beim Lesen der vielen Texte über die Stadtentwicklung Dresdens im 19. Jahrhundert und bei meinen Radtouren im Norden und Süden, Osten und Westen der Stadt fand ich Antworten auf meine Frage, wie der Wandel von der Residenz- zur Großstadt ausgesehen haben könnte. Er vollzog sich in der Alt- und Neustadt ebenso wie in den Vorstädten und Vororten und reichte zum Teil bis zu einigen damals weit entfernten Dörfern im Elbtal. Überall findet man architektonische Spuren.

Einen Höhepunkt muss die Veränderung der Stadt im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts erlebt haben. Das gesamte innerstädtische Eisenbahnnetz wurde umgestaltet, zeitgleich neue Brücken gebaut und die Pferdestraßenbahn durch die elektrisch angetriebene ersetzt. In den Vorstädten entstanden ganze Straßenzüge in geschlossener Bauweise neu, Ortszentren wurden geschaffen mit prächtigen Rathäusern, die man sich eigentlich nicht leisten konnte. Das innerstädtische Elbufer bekam ein neues Gesicht.

Bedenkt man die Rolle und die Ergebnisse der kommunalen Stadt-, Bau- und Verkehrsplanung, so kann man zu dem Schluss gelangen, dass die konservative Grundhaltung auf Dauer gesehen, Wertvolles gebracht hat. Die geforderte offene Bauweise für das Gebiet zwischen dem ersten und zweiten Environring, ebenso wie für Löbtau, Striesen und andere Gebiete hat der Stadt Luft und Raum verschafft, was sich heute klimatisch als äußerst vorteilhaft erweist. Die strengen Vorgaben für geschlossene Bauweisen haben dafür gesorgt, dass auch in dicht besiedelten Stadtteilen die Wohnbedingungen akzeptabel blieben und das architektonische Erscheinungsbild immer noch beeindruckt. Mir fällt der Spruch ein, wonach man nur lange genug konservativ sein muss, um als fortschrittlich zu gelten. Hier passt er. Vielleicht wird man in einigen Jahrzehnten gleiches vom kürzlich beschlossenen Hochhausleitbild für Dresden sagen. Der Blick von und zu den Hängen des Elbtals und das Weichbild der Stadt dürfen nicht durch Skyscraper verbaut werden.

Zum Abschluss einige Fotoimpressionen von den Radtouren durch Vorstädte und ehemalige Vororte:

Cotta Rathaus

Cotta „Rübezahlschule“

Friedrichstraße

Friedrichstadt - Güterbahnhofsverwaltung

Pieschen

Rathaus Pieschen

Striesen

Alt-Trachau

VII Quellen:

© Titelfoto: Andreé Beer, Lizenz- und kostenfreies Download von Pixabay
- Dubbers, A.: Striesen, Aus der Geschichte eines Dresdner Stadtteils, Sandstein-Verlag Dresden 1999
- Dto. : Blasewitz, Aus der Geschichte eines Dresdner Stadtteils, Sandstein-Verlag Dresden 1997
- Dto.: Plauen, Aus der Geschichte eines Dresdner Stadtteils, Sandstein-Verlag Dresden 2006
- Helas, V.: Architektur in Dresden 1800 – 1900, Verlag Friedrich Vieweg&Sohn, Braunschweig, Wiesbaden, 1986 (*Rathaus Pieschen, Rathaus Plauen*)
- Helas, V., Peltz, G.: Jugendstilarchitektur in Dresden, Knop-Verlag Dresden, 1999 (*Rathaus Cotta*)
- Löffler, F.: Das Alte Dresden, Seemann – Verlag Leipzig, 1981 (*Entfestigung, Neues Rathaus*)
- Eichner, R.: Neudorf … ein vergessener Dresdner Vorort, Verlag & Druckerei Tierbs Pirna, 2002
- Der Stadtbezirk Dresden Nord der Stadt Dresden – Aus der Geschichte seiner Stadtteile, 1983
- Berger, M.: Historische Bahnhofsbauten, Transpress-Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1980

www.dresdner-stadtteile.de
www.stadtwikidd.de

Endnoten:

[1] Jürgen Paul, Rezension zu VOLKER HELAS, Architektur in Dresden 1800—1900, in Bd. 39 Nr. 9 (1986): Kunstchronik. Monatsschrift für Kunstwissenschaft, Museumswesen und Denkmalpflege, Uni Heidelberg

[2] Eric Hobsbawm: Das lange 19. Jahrhundert - Europäische Revolutionen, Die Blütezeit des Kapital, Das imperiale Zeitalter; Theiss Verlag, Darmstadt 2017

[3] Wikipedia.org: „Dresdner Vorstädte“, Aufruf 23.06.2022

[4] Die Leipziger Vorstadt ist ein Sonderfall bei den Vorstädten. 1546 mussten wegen des Festungsbaus in Altendresden 39 Familien die von ihnen hier bewohnten Grundstücke verlassen und erhielten dafür Land elbabwärts in einem neu entstehenden Dorf – „Neudorf“. Sie behielten zunächst ihre Rechte als Stadtbürger Dresdens. Der Ort wuchs in Fläche und Bevölkerungszahl und geriet in häufigen Streit mit den Dresdner Behörden. 1866 wurde er als mittlerweile zur Industrievorstadt gewordene „Stadt Neudorf“ eingemeindet und 1875 in Leipziger Vorstadt umbenannt.

[5] Pampel, W.: „Die städtebauliche Entwicklung Dresdens von 1830 bis zur Ortsbauordnung 1905“ – Ein Beitrag zur Geschichte der Stadtgestaltung des 19. Jahrhunderts in Deutschland, Dissertation TU Dresden 1964, Abbildung 76

[6] Kantschew, Th.: „Die städtebauliche Entwicklung Dresdens im 19. Jahrhundert“, Magisterarbeit FU Berlin 1996

[7] Dto.

[8] Dto.

[9] Geschichte der Dresdner Strassenbahn, Verlag Tribüne Berlin 1980;
Wikipedia.org (Geschichte des Straßenbahnnetzes Dresden, Aufruf 04.07.2022)

[10]

Datum	Strecken
1880	Postplatz – Sophienstraße – Theaterplatz – Schloßplatz –Augustusbrücke – Neustädter Markt
	Postplatz – Annenstraße– Falkenstraße – Falkenbrücke – Chemnitzer/Falkenstraße
1881	Neustädter Markt-Hauptstraße–Albertplatz–Bautzner Straße– Schillerstraße –Waldschlösschen
	Annenstraße – Mühlhofgasse – Freiberger Platz – Freiberger Straße – Glasfabrik Siemens(Stadtgrenze Löbtau) – Tharandter Straße (Freiberger Straße)– Wilsdruffer Straße (Kesselsdorfer Straße) – Wilsdruffer-/Reisewitzer Straße (Rohleders Gasthof)
	Albertplatz – Königsbrücker Straße – Bischofsweg– Königsbrücker Straße – Arsenal
1882	Neumarkt – Moritzstraße – Gewandhausstraße (Ringstraße) – Georgplatz – An der Bürgerwiese – Parkstraße – Tiergartenstraße – Zoo – Tiergartenstraße – Palaisstraße – Residenzstraße – Wasaplatz –Dorfstraße (Altstrehlen) – Dohnaer Straße – Strehlen, Goldene Krone
	Leipziger Bahnhof – Großenhainer Straße – Antonstraße –Kaiserstraße (Robert-Blum-Straße) – Kaiser-Wilhelm-Platz(Palaisplatz) – Heinrichstraße – Heinrich-/Hauptstraße
	Mickten, Oststraße (Oschatzer Straße) – Leipziger Straße –Leipziger/Antonstraße – Kaiser-Wilhelm-Platz (Palaisplatz)
	(Pirnaischer Platz –) Amalienplatz – Marschallstraße – Sachsenplatz – Albertbrücke – Kurfürstenplatz – Kurfürstenstraße – Bautzner Straße/Kurfürstenstraße
	Böhmischer Bahnhof – Reichsstraße (Fritz-Löffler-Straße) –Reichs-/Reichenbachstraße

1883	Eliasplatz – Sachsenstraße – Sachsenplatz– Marschallstraße – Amalienplatz
	Pillnitzer Straße/Eliasstraße – Pillnitzer Straße (Striesener Straße) – Fürstenplatz
	Schäfer-/Waltherstraße – Schäferstraße – Wettiner Straß – Postplatz – Wilsdruffer Straße – Altmarkt – Kreuzstraße
1884	Fürstenstraße – Borsbergstraße – Striesen, Depot Geisingstraße
1887	Bautzner-/Markgrafenstraße – Markgrafenstraße – Görlitzer Straße – Bischofsweg –Kamenzer Straße – Louisenstraße –Markgrafen-/Louisenstraße (Blockumfahrung Alaunplatz
1890	Mickten, Kirchstraße (Mohnstraße) – Leipziger Straße –Mickten, Oststraße
1892	Strehlen, Goldene Krone – Dohnaer Straße –Dohnaer/Dorotheenstraße
1893	Löbtau, Annenfriedhof – Wilsdruffer Straße – Wölfnitz, Gasthof
	Loschwitz, Körnerplatz – Loschwitzer Brücke – Blasewitz, Schillerplatz

[11]

Datum	Strecken
1880	Postplatz – Sophienstraße – Theaterplatz – Schloßplatz –Augustusbrücke – Neustädter Markt
	Postplatz – Annenstraße– Falkenstraße – Falkenbrücke – Chemnitzer/Falkenstraße
1881	Neustädter Markt – Hauptstraße – Albertplatz – Bautzner Straße – Schillerstraße (Bautzner Straße) –Waldschlösschen
	Annenstraße – Mühlhofgasse – Freiberger Platz – Freiberger Straße – Glasfabrik Siemens(Stadtgrenze Löbtau) – Tharandter Straße (Freiberger Straße)– Wilsdruffer Straße (Kesselsdorfer Straße) – Wilsdruffer-/Reisewitzer Straße (Rohleders Gasthof)
	Albertplatz – Königsbrücker Straße – Bischofsweg– Königsbrücker Straße – Arsenal
1882	Depot Bünaustraße – Löbtau, Annenfriedhof
	Neumarkt – Moritzstraße – Gewandhausstraße (Ringstraße) – Georgplatz – An der Bürgerwiese – Parkstraße – Tiergartenstraße – Zoo – Tiergartenstraße – Palaisstraße – Residenzstraße – Wasaplatz –Dorfstraße (Altstrehlen) – Dohnaer Straße – Strehlen, Goldene Krone
	Leipziger Bahnhof – Großenhainer Straße – Antonstraße –Kaiserstraße (Robert-Blum-Straße) – Kaiser-Wilhelm-Platz(Palaisplatz) – Heinrichstraße – Heinrich-/Hauptstraße
	Mickten, Oststraße (Oschatzer Straße) – Leipziger Straße –Leipziger/Antonstraße – Kaiser-Wilhelm-Platz (Palaisplatz)
	(Pirnaischer Platz –) Amalienplatz – Marschallstraße – Sachsenplatz – Albertbrücke – Kurfürstenplatz – Kurfürstenstraße – Bautzner Straße/Kurfürstenstraße
	Böhmischer Bahnhof – Reichsstraße (Fritz-Löffler-Straße) –Reichs-/Reichenbachstraße
1883	Eliasplatz – Sachsenstraße – Sachsenplatz– Marschallstraße – Amalienplatz
	Pillnitzer Straße/Eliasstraße – Pillnitzer Straße (Striesener Straße) – Fürstenplatz
	Schäfer-/Waltherstraße – Schäferstraße – Wettiner Straß – Postplatz – Wilsdruffer Straße – Altmarkt – Kreuzstraße
1884	Fürstenstraße – Borsbergstraße – Striesen, Depot Geisingstraße
1887	Bautzner-/Markgrafenstraße – Markgrafenstraße – Görlitzer Straße – Bischofsweg –Kamenzer Straße – Louisenstraße –Markgrafen-/Louisenstraße (Blockumfahrung Alaunplatz
1890	Mickten, Kirchstraße (Mohnstraße) – Leipziger Straße –Mickten, Oststraße
1892	Strehlen, Goldene Krone – Dohnaer Straße –Dohnaer/Dorotheenstraße
1893	Löbtau, Annenfriedhof – Wilsdruffer Straße – Wölfnitz, Gasthof
	Loschwitz, Körnerplatz – Loschwitzer Brücke – Blasewitz, Schillerplatz

[12] „Industriestadt Dresden? Wirtschaftswachstum im Kaiserreich“, Dresdner Hefte, Heft 61, Sandstein-Verlag, 2000