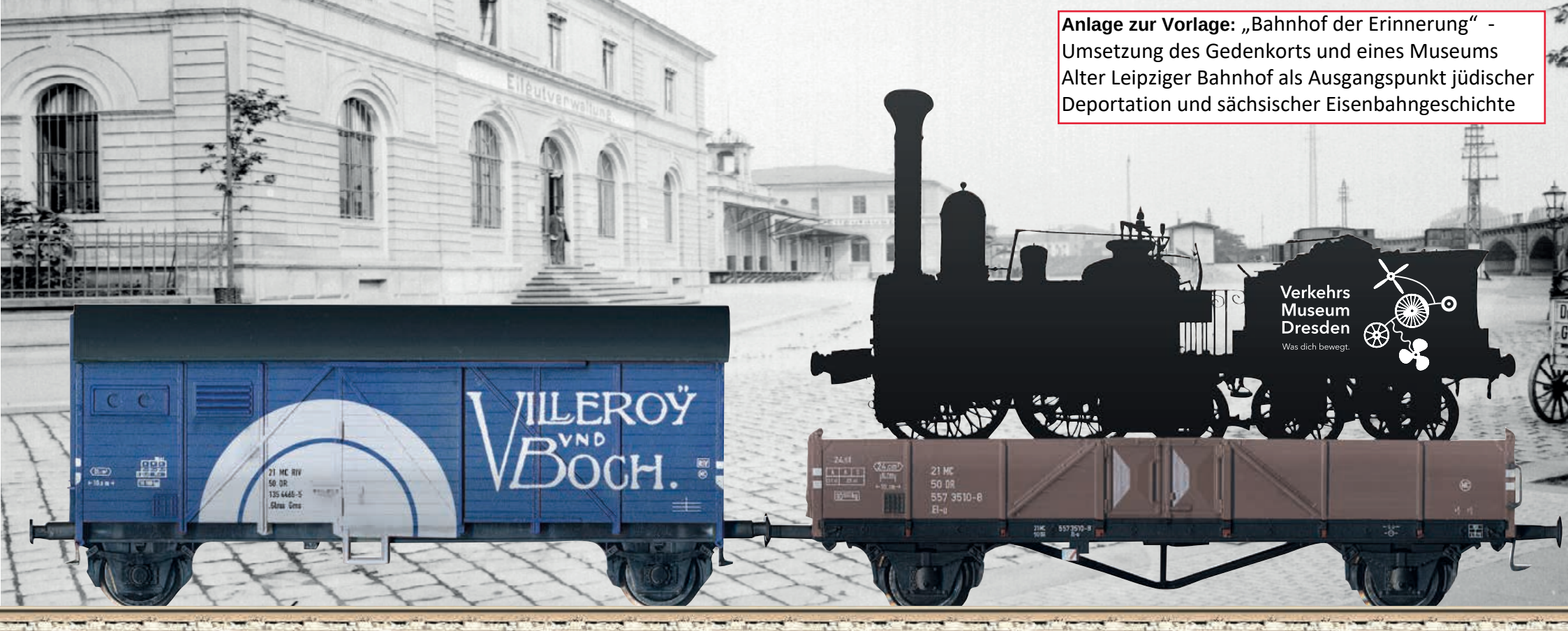


Anlage zur Vorlage: „Bahnhof der Erinnerung“ -
Umsetzung des Gedenkort und eines Museums
Alter Leipziger Bahnhof als Ausgangspunkt jüdischer
Deportation und sächsischer Eisenbahngeschichte



Dresden.
Dresdener

Alter Leipziger Bahnhof Dresden – BAHNHOF DER ERINNERUNG Begegnungs- und Gedenkort · Dokumentationszentrum

Ein international bedeutender Ort sächsischer Industriegeschichte und authentischer Erinnerung
wird zum Erfahrungs- und Erlebnisraum



Inhalt

Seite

- 3 Teil 1 – Alter Leipziger Bahnhof Dresden – international bedeutender Ort
sächsischer Industriegeschichte und authentischer Erinnerung**
- 4** Intro: Die vier Hauptbedeutungen dieses Ortes
- 5** Die erste Ferneisenbahnstrecke Deutschlands Leipzig–Dresden –
erste Ferneisenbahn Europas mit operativem Betrieb
- 7** Originale Bausubstanz eines der ersten Fernbahnhöfe Europas (1839) –
Letzter erhaltener authentischer Ort der ersten sächsischen Eisenbahnstrecke
- 9** In Deutschland einzigartiger Erinnerungsort an Krieg, Deportation und Zerstörung
- 11** Ort zum Nachdenken über das »Woher«, »Wohin« und »Wozu« von Verkehr

- 13 Teil 2 – Konzept
»Erfahrungs- und Erlebnisraum Alter Leipziger Bahnhof Dresden«**
- 13** Intro
- 15** »Zug der Erinnerung« – Erlebnis- und Gedenkort in einem neuen Stadtteil
- 16** Entrée/Bereich 1 »Die Jahre der ersten Eisenbahnen«
- 18** Bereich 2 »Warten auf den Zug«
- 20** Bereich 3 »Zug der Erinnerung«
- 24** Bereich 4 »rave station« und »Mobilitätsweiche«

- 26 Teil 3 – Verortung und Kostenschätzung**
- 26** Lagevergleich Gebäude 1838 – 2022
- 27** Lageplan Erlebnis-/Gedenkbereiche
- 28** Grobkostenschätzung
- 29** Impressum

1 Alter Leipziger Bahnhof Dresden – international bedeutender Ort sächsischer Industriegeschichte und authentischer Erinnerung



Der Eisenbahnhof zu Dresden
Die äußere Ansicht (Blick nach Nordwesten)
Kol. Radierung J. C. A. Richter, um 1845
Stadtarchiv Dresden

Intro Hauptbedeutungen dieses Ortes in vier Thesen



Leipzig–Dresden als erste Ferneisenbahn Deutschlands

Leipziger Geschäftsleute schafften es mit Starthilfe der Gebrüder Hartkort schneller als die technisch führenden Engländer eine funktionierende Eisenbahnstrecke von 115 km Länge auf die Beine zu stellen. Diese beförderte im ersten Jahr des Bestehens bereits 365.000 Passagiere. Mit ihr brach das Zeitalter der modernen Mobilität an, der Güterverkehr steigerte sich rasant und der Aufschwung bei Handel und Gewerbe trat geradezu explosionsartig ein.



Erinnerungsort an Krieg, Deportation und Zerstörung

Die militärische Bedeutung der Eisenbahn war einer der Treiber ihres rasanten Aufschwungs. Bereits 1866 vermietete die private Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft im preußisch-österreichischen Krieg Transportkapazitäten – zum doppelten Preis! Traurigste Kapitel sind die von hier abgefahrenen zwei Deportationszüge im Januar und März 1942 sowie bereits im Oktober 1938 die sogenannte Polenaktion mit 724 polnischen Juden aus Dresden vom angrenzenden Schlesischen Bahnhof. Nur drei Jahre später schwang das Pendel der Zerstörung zurück, Flüchtlingszüge rollten heran.



Der Alte Leipziger Bahnhof – einzigartiges Zeugnis sächsischer Industriegeschichte

Im als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz gestellten Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs warten nur mit Notdächern gesicherte letzte Originalgebäude dieser Bahnlinie auf Rettung, Sanierung und neue Nutzung – ein Teil des ersten Bahnhofs von 1839 mit Nebengebäuden, ehemaligen Empfangsgebäuden und Ringlokschuppen, dazu zahlreiche Sachzeugen der späteren Nutzung als Güterbahnhof.



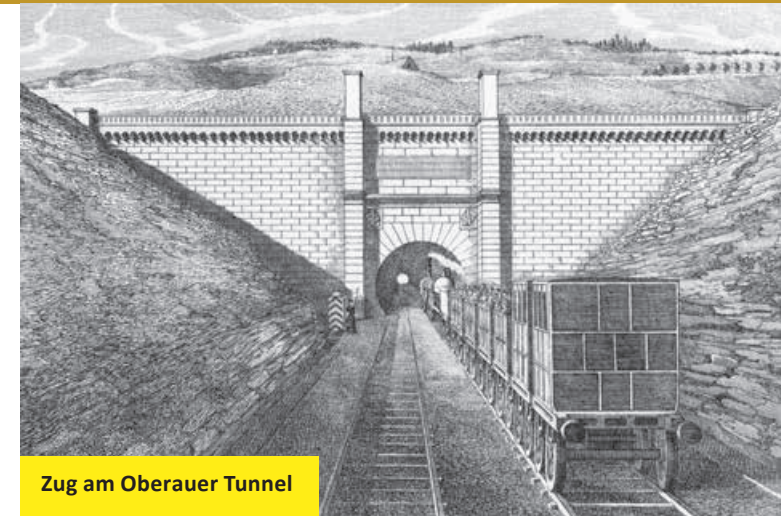
Ort zum Nachdenken über das »Woher«, »Wohin« und »Wozu« von Verkehr

Wo geht die Reise hin? Fast war schon »Gras« über diesen Alten Leipziger Bahnhof gewachsen. Neben praktischen Fragen der Mobilitätsentwicklung im hier neu entstehenden Stadtviertel sind es Grundsatzfragen vom Gestern bis Morgen der gesellschaftlichen Entwicklungen in Bezug auf Mobilität und Umwelt, die zum Nachdenken anregen, spielerisch verinnerlicht werden können und kreativ interpretiert werden dürfen.

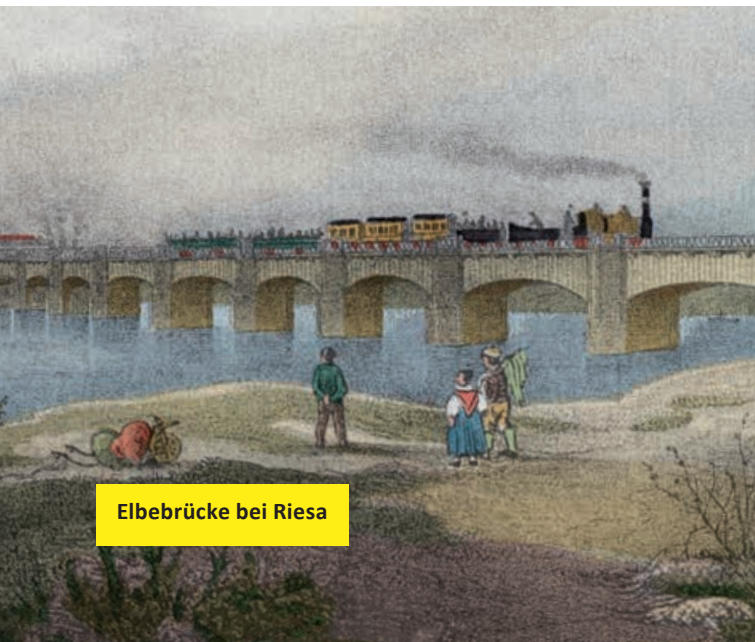
Die erste Ferneisenbahnstrecke Deutschlands Leipzig–Dresden – weltweit erste Ferneisenbahn mit operativem Betrieb



Gründungsausschuss der Leipzig-Dresdner Eisenbahn



Zug am Oberauer Tunnel



Elbebrücke bei Riesa

Eröffnung der Strecke
Dresden – Weintraube



Streckenentwicklung
bis 1887



Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) Startschuss für neue Mobilität

Nach den Napoleonischen Kriegen musste das Königreich Sachsen 1815 knapp zwei Drittel seiner Fläche mit etwa 40 Prozent der Bevölkerung an Preußen abgeben. Wirtschaftlich stark geschwächt, war man für Ideen zur Industrialisierung offen. Zahlreiche Manufakturgründungen benötigten ein Transportsystem. Man schaute nach England: Mit den ersten dampfbetriebenen Eisenbahnstrecken konnte man unabhängig vom Standort der Kohle-Werke produzieren. Diese ersten Strecken, obwohl für die Entwicklung des neuen Transportwesens unerlässlich, waren allerdings in Länge und Technik noch recht überschaubar. Neue, anspruchsvolle, waren in Planung.

Sachsen konnte mit dem Bau der ersten funktionierenden Ferneisenbahn eine Pionierrolle in Europa übernehmen. Die Initialzündung lieferte der Nationalökonom Dr. Friedrich List. Er veröffentlichte 1833 Pläne für ein deutsches Eisenbahn-System mit Leipzig als zentralem Knotenpunkt.

Am 20. November 1833 richteten 12 Leipziger Kauf- und Geschäftsleute um die aus Westfalen stammenden Brüder Harkort eine Petition zum Bau einer Eisenbahn nach Dresden an den sächsischen Landtag. Aus dem Unternehmer-Dutzend ging 1835 die „Leipzig-Dresdner Eisenbahn Compagnie“ (LDE) als private Aktiengesellschaft hervor.

Per Dekret vom 6. Mai 1835 erhielt diese die Konzession durch die Staatsregierung. Zur Ostermesse 1835 wurden 15.000 Aktien zu je 100 Taler innerhalb weniger Stunden gezeichnet, sodass ein Kapital von mehr als einer Million Taler zur Ver-

fügung stand. Damit war der Weg zum Bau der Eisenbahn frei. Englische Ingenieure gaben der nördlichen Trasse über Strehla den Vorzug. Schon im Herbst 1835 begannen der Land-Erwerb und die ersten Bauarbeiten an der Muldebrücke bei Wurzen. Am 1. März 1836 wurde der erste Spatenstich für die Strecke getan. Die Bauleitung hatte der Oberwasserbaudirektor Karl Theodor Kunz. Schon im gleichen Jahr musste die Strecke umgeplant werden, da der Rat der Stadt Strehla den Eisenbahnbau ablehnte. So wurde diese im 7 km südlicheren Riesa über die Elbe geführt.

115 km Strecke mit dem ersten Eisenbahntunnel Deutschlands

Die Bauarbeiten gingen zügig voran. Am 24. April 1837 wurde der erste Streckenabschnitt von Leipzig zum Vorort Althen eröffnet. Am 19. Juli 1838 fand vor den Toren Dresdens die Jungfernfahrt von Neudorf nach Weintraube (Radebeul) statt. Innerhalb von Monaten wurden zahlreiche technische Herausforderungen bewältigt, die für die damalige Zeit einmalig waren: Tunnel von Oberau, Einschnitt von Machern, Viadukt von Zöllichau, Muldenbrücke bei Wurzen.

Am 1. April 1839 meldete Oberbauleiter Kunz die Fertigstellung der Elbbrücke Riesa. Damit war die Strecke termingerecht vollendet. Am 7. April 1839 fuhr der erste Zug mit Ehrengästen und Vorstandsmitgliedern der LDE über die Elbebrücke nach Dresden. Für den nächsten Tag war der Empfang der königlichen Familie schon vorbereitet. Drei Züge fuhren – mit bis dahin unbekannter »rasender« Geschwindigkeit von 30 km/h – die 115 Kilometer in drei Stunden und 40 Minuten nach

Leipzig zurück.

Zuvor benötigte man mit der Expresspostkutsche mindestens zwölf Stunden reine Fahrzeit.

Bereits vor der Fertigstellung der Gesamtstrecke wurden auf der LDE 365.000 Passagiere befördert. Dazu kamen im ersten Jahr 192.511,15 Tonnen Frachtgüter. Die Königlich-Sächsische Post senkte dank der schnellen Verbindung ihre Tarife.

Bald entstanden weitere Strecken: 1860 über Coswig nach Meißen; 1866 Grimma; 1875 Freiberg. 1876 erreichte man die böhmische Grenze. Noch 1875 eröffnete die LDE eine Strecke von Riesa in das preußische Elsterwerda, das im gleichen Jahr mit Berlin verbunden wurde. Die Elbquerung Marienbrücke, Schienenwege nach Prag, Wien, Breslau entstanden – ein europäische Eisenbahnnetz!

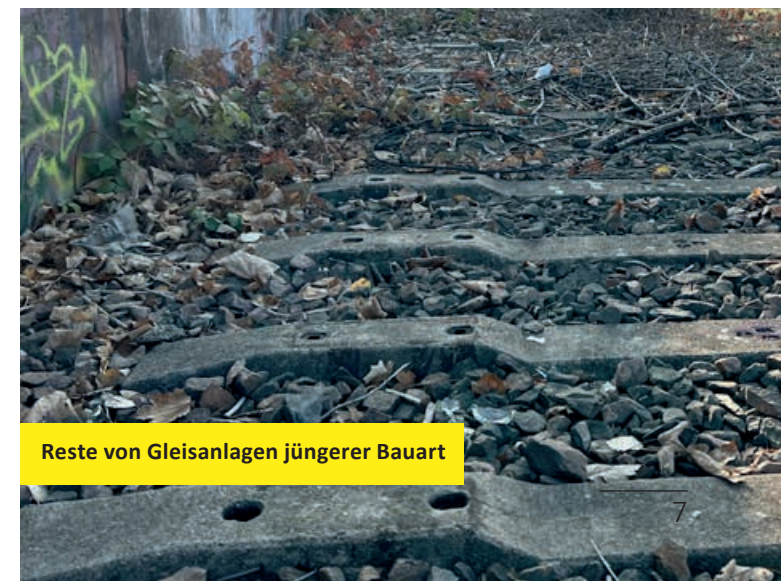
Streckennetzausbau – Einheit von Staat und Zeit

So erfüllte sich Lists Prophezeiung, dass sich mit dem Bau der Eisenbahn die staatliche Einheit Deutschlands vollziehe. Ganz „nebenbei“ mussten auch noch die Uhrzeiten angepasst werden, die zu Beginn in einigen Bahnhöfen der Territorialstaaten unterschiedlich waren.

Die LDE-Compagnie war ein prosperierendes Unternehmen. Übernahmeangebote des sächsischen Staates, der 1869 eine eigene Eisenbahngesellschaft gegründet hatte, lehnten die Gesellschafter zunächst ab. Nach dem Einsturz der Elbebrücke in Riesa am 29. März 1876 beschlossen die Aktionäre allerdings den Verkauf. Am 1. Juli 1876 ging die Gesellschaft in den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen auf, deren erster Direktor der Eisenbahningenieur Max Maria von Weber war.

Originale Bausubstanz eines der ersten Fernbahnhöfe Europas (1839)

Einziger erhaltener authentischer Ort der ersten sächsischen Eisenbahnstrecke



Mit dem Bau der LDE wurden an ihren Endpunkten in Leipzig und Dresden repräsentative Bahnhofsgebäude errichtet. Der Dresdner Bahnhof in Leipzig wurde – den veränderten Nutzungsbedingungen entsprechend – wiederholt umgebaut und nach 1900 mit dem Bau des Hauptbahnhofs überbaut bzw. abgerissen.

Der Leipziger Bahnhof in Dresden blieb dagegen in der Grundstruktur mit Elementen aus der Frühzeit trotz Umbauten und Umnutzungen erhalten.

Ältester Teil: Das Empfangsgebäude

Das markante Gebäude mit den zwei Hallen und den Torbögen wurde mit der Einweihung der LDE in Betrieb genommen. Es stand parallel zur heutigen Eisenbahnstraße. Abgesehen von einigen Um- und Erweiterungsbauten wurde es bis um 1850 genutzt. Danach erfolgte ein Neubau des Gebäudes mit der nun markanten Mittelhalle und dem Uhrenturm. Wobei das Gebäude um ca. 90 Grad gedreht wurde und parallel zur Großenhainer Straße stand. 1852 wird der Mittelteil des alten Empfangsgebäudes abgerissen, 1875 ist das gesamte Gebäude nicht mehr vorhanden. Der später errichtete zweite Gebäudekomplex wurde in den letzten Kriegswochen 1945 zum Teil zerstört. Ein Wiederaufbau durch die Deutsche Reichsbahn kam nicht zustande, sodass das Gebäude stark verfiel.

Der östliche älteste Gebäudeteil wird heute durch einen Kunst- und Kulturverein (Blaue Fabrik) genutzt. Auf dem Bahnhofsgelände wurden auch Funktionsgebäude errichtet, die für den Betrieb der Eisenbahn unerlässlich waren.

Ein Ringlokschuppen mit sechs Stellplätzen und einem Drehgestell wurde bereits bei der Eröffnung

Vermutlich aus den Anfängen: einer der ersten Ringlokschuppen

des Bahnhofs erwähnt. Mit dem Bau des zweiten Empfangsgebäudes wurde ein neuer (weiterer) errichtet, von dem Reste erhalten sind. Er soll laut Augenzeugenberichten noch bis in die 1990er Jahre genutzt worden sein. Nach Verfall/Teilabriss ist an den Mauern die Gebäudekubatur noch erkennbar.

Güter- und Militärbahnhof, Zollhof und 1. Containerterminal

Die LDE wurde gegründet, um Personen- und Güterverkehr durchzuführen. Die für Gütertransporte notwendige Infrastruktur befand sich links vom Empfangsgebäude an der Meißner Chaussee (Leipziger Straße). Erste Recherchen haben ergeben, dass einige der zum Teil stark beschädigten Gebäude und Verladerampen wohl aus dieser Frühzeit stammen. Später wurden weitere gebaut bzw. vorhandene erweitert. Die Gebäude sind zum Teil nutzbar.

Mit der Umwidmung des Leipziger Bahnhofs um 1900, der nun Güterbahnhof Dresden-Neustadt hieß, entstanden zusätzliche Güterschuppen, Verladerampen und ein Verwaltungsgebäude. Diese werden überwiegend noch genutzt.

Die ursprüngliche Funktion und Entstehungszeit einiger Bauten konnte bisher nicht genau bestimmt werden. Das von einer jüdischen Gemeinde genutzte Gebäude war Teil des zweiten Empfangsgebäudes. Den erhaltenen Architekturmerkmalen nach wurde es wohl vor 1900 errichtet.

Ein großes Gebäude befindet sich am östlichen Rand des Geländes neben dem Hochdamm mit der

Bahnstrecke. Es wurde um 1920m erbaut, 1945 zum Teil zerstört, dann wiederaufgebaut und beherbergte bis Anfang der 2000er Jahre eine Signal- und Fernmeldewerkstatt der Reichsbahn/DB. Heute nutzt es ein Kultur- und Kunstverein.

Zwischen dem Empfangsgebäude und dem Güterbahnhof sind noch zahlreiche Rampen und weitgehend demontierte Gleisverläufe zu erkennen. Besonders markant ist die in den 1960er Jahren errichtete Verladerampe für Militärtransporte, die von der Roten Armee bei ihrem Abzug aus Deutschland genutzt wurde.

Zum Ensemble des Alten Leipziger Bahnhofs gehören zudem der alte Zollhof (Leipziger Straße) sowie die Gebäude des ehemaligen Reparaturwerkes, die später als Containerbahnhof dienten. Dort befindet sich heute ein Schulkomplex. Außerdem sind Wohngebäude, die für Angestellte der LDE in unmittelbarer Nähe errichtet wurden, erhalten.

Berühmte Unternehmen als Nachbarn und Nutzer

Entlang der Eisenbahnstrecke siedelten sich zahlreiche bedeutende über die Grenzen Sachsens hinaus bekannte Unternehmen an. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofes sind dies die Pharmazeutische Fabrik von Gehe, die Dresdner Niederlassung von Villeroy & Boch, die Mechanische Fabrik von Clemens Müller, in der u. a. die berühmte Nähmaschine „Veritas“ gebaut wurde sowie die Orgelbau-firma Jehmlich. In einem anderen Gebäude hatte K. A. Lingner die Sammlung der Hygieneausstellung untergebracht, die den Grundstock für das spätere Deutsche Hygiene Museum bildete. Die Gebäude wurden, sofern nicht im Krieg zerstört, von Nachfolgefirma der Unternehmen genutzt.

In Deutschland einzigartiger Erinnerungsort an Krieg, Deportation und Zerstörung



Flüchtlingszug auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt
in unmittelbarer Nähe des Alten Leipziger Bahnhofs, 1945
Foto: SLUB Dresden / Deutsche Fotothek / Erich Höhne



Dresdner Juden auf dem Bahnhof Neustadt
Aus: Film »Die Juden sind weg«

Dresden – zweitgrößte Garnisonsstadt im Deutschen Reich

Auch wenn die Entwicklung der Eisenbahn hier nicht vom Militär ausging, erkannte dieses die strategische Bedeutung des neuen Transportmittels. Schon die Leipzig-Dresdner Eisenbahn als privates Unternehmen vermietete im Preußisch-Österreichischen Krieg 1866 Transportleistungen an die preußischen Truppen – zum doppelten Tarif!

Nach der Verstaatlichung konnte die Bahn auch für Militärtransporte genutzt werden. Dresden war die zweitgrößte Garnisonsstadt im deutschen Kaiserreich. Ab 1909(?) wurde der Leipziger Bahnhof Militär-Verladebahnhof für die nahegelegenen Albertstadt-Kasernen. Später nutzten Reichswehr und Wehrmacht den Bahnhof. Nach 1945 waren es die sowjetische Besatzungsmacht und wohl auch die Nationale Volksarmee (NVA), die hier Truppen- und Materialtransporte durchführten. Dafür wurde ein eigener Verladebereich mit Rampen errichtet.

Deportationen: Zwangsarbeiter, Dresdner Juden und andere Menschen sowie Kriegsflüchtlinge

Über sechs Millionen Menschen verschleppte das NS-Regime nach Kriegsbeginn als Zwangsarbeiter aus den besetzten Gebieten nach Deutschland. Es ist davon auszugehen, dass auch Transporte von und zum Leipziger Bahnhof stattgefunden haben. Hierzu besteht weiterer Forschungsbedarf.

Bei einem besonders schweren Verbrechen im „Dritten Reich“, der Deportation und Vernichtung

der Juden, war auch der Alte Leipziger Bahnhof ein Tatort.

Dresden war neben Leipzig und Chemnitz ein Zentrum jüdischen Lebens in Sachsen. Einst benötigte August der Starke für seine königlichen Avancen beim polnischen Nachbarn große Mengen Geldes und beauftragte einen jüdischen Kaufmann, diese zu beschaffen. Im Gegenzug gewährte der Kurfürst jüdischen Bürgern zahlreiche Rechte und Freiheiten. So durften sie einen eigenen Friedhof errichten. Dies führte zum verstärkten Zuzug von Juden nach Sachsen und insbesondere nach Dresden, auch wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zu Böhmen und Polen. Jahrhundertlang führten sie ein Leben als angesehene Kaufleute, Unternehmer, Wissenschaftler, Künstler oder Arbeiter. Dresdner Juden waren in dieser Zeit weitgehend von Diskriminierung verschont geblieben.

Authentischer Erinnerungsort an die NS-Verbrechen

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 änderte sich dies grundlegend. Die Rassenideologie wurde zur Staatsdoktrin, jüdische Bürger drangsaliert, verfolgt, verhaftet, deportiert und umgebracht. Mit der Schaffung des Lagers in Hellerberge sollte die Stadt „judenfrei“ werden.

Die letzten noch in Dresden lebenden Juden sperrte man dort ein. Später wurden auch Juden aus anderen Orten Sachsens hierher gebracht. Sie mussten Zwangsarbeit bei der Zeiss Ikon AG leisten und wurden später deportiert.

Am 21. Januar 1942 verließ ein Zug mit 224 Juden aus dem Regierungsbezirk Dresden-Bautzen in ungeheizten Güterwagen den Bahnhof und erreich-

te vier Tage später das Ghetto Riga. Ein gutes Jahr später, am 3. März 1943, zwangen NS-Schergen auf dem Alten Leipziger Bahnhof 293 Juden aus Dresden, einen weiteren Transport zu besteigen. Dessen Ziel mit insgesamt 1.500 Deportierten von unterschiedlichen Orten war das KZ Auschwitz-Birkenau. Unmittelbar nach der Ankunft wurden etwa 820 von ihnen sofort in den Gaskammern ermordet.

Zerstörungen und Flüchtlingszüge

Im Zweiten Weltkrieg wurde auch Dresden Ziel alliierter Bombenangriffe, die neben großen Teilen der historischen Innenstadt strategisch wichtige Orte wie Bahnhöfe zerstörten.

Mehrere Brandbomben trafen das ehemalige Empfangsgebäude des Alten Leipziger Bahnhofes. Seine Ruine mit der verkohlten Westfassade und ausgebrannten Sandsteinen ist eines der letzten authentischen Zeugnisse der Zerstörung Dresdens. Zwei Gebäudeteile wurden danach abgetragen. Nach dem Krieg ließ die Reichsbahndirektion Dresden, die den Bahnhof weiterhin für den Güterverkehr nutzte, einige Gebäude wiederherstellen. Andere wurden als Ruine gesichert und sollten zu einem späteren Zeitpunkt wiederaufgebaut werden.

Inwieweit Flüchtlingszüge während und nach dem Zweiten Weltkrieg aus den ehemaligen Ostgebieten Deutschlands auf dem Leipziger Bahnhof ankamen, ist bisher nicht untersucht worden. Fotografien zeigen sie auf der direkt benachbarten Bahnstrecke. Es ist davon auszugehen, dass solche Züge aufgrund der Nähe zu Polen und der Tschechoslowakei hierher kamen. Zu diesen Themen besteht weiterer Forschungsbedarf.

Ort zum Nachdenken über das »Woher«, »Wohin« und »Wozu« von Verkehr



Moderne Mobilität per Schiene

Nachdem Auto und Flugzeug als moderne Transporttechnologien der Eisenbahn den Rang abgelaufen hatten, zeigt sich nun: Die Schiene ist keineswegs tot. Eine Wiederentdeckung der Eisenbahn unter den Aspekten ökologischer Nachhaltigkeit und nachhaltiger Erschließung der Fläche findet statt. Personentransport soll sich zukünftig stärker auf die Schiene verlagern, genauso sollen die Bemühungen, mehr Gütertransportleistung auf die Schiene zu verlagern, fortgesetzt werden. Neben der Versorgung per Oberleitung entstehen neue Konzepte für nicht elektrifizierte Strecken, sei es per Akku oder mit Wasserstoff als Energiequelle. Systeme für autonomen Schienenverkehr werden entwickelt und implementiert. Die Daten-Vernetzung aller Verkehrsmittel verspricht Einsparungen sowie eine Steigerung an Komfort und Sicherheit: Garantierte Verbindungen, schnelles Internet, bezahlbare Preise. Über mangelnde Nachfrage von Fahrgästen und Gütern kann sich die Deutsche Bahn nicht beklagen. Neben politischem Willen und Akzeptanz in der Bevölkerung sind jedoch umfangreiche Investitionen in Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur nötig.

Einbindung der TU Dresden

Getreu ihrem Namensgeber Friedrich List forscht die heutige Fakultät für Verkehrswissenschaften der TU Dresden – eine der größten Europas – an den Mobilitätskonzepten der Zukunft im Bewusstsein ihrer ökologischen und gesellschaftlichen Verantwortung. Auch am Standort »Alter Leipziger Bahnhof« wird die Verbindung zur 1828 als Technische Bildungsanstalt gegründeten Tech-

nischen Universität Dresden fortgeführt. So waren an den Ideen zur Quartierentwicklung Studierende, Lehrende und Forschende der Fakultäten für Architektur und Verkehrswissenschaften beteiligt.

Stadtquartier als Vorbild für nachhaltige Mobilität

Der Standort des Alten Leipziger Bahnhofes ist eingebettet in den aktuellen Planungsprozess der kooperativen Quartiersentwicklung »Alter Leipziger Bahnhof«. Hierbei handelt es sich um ein wettbewerblesches Verfahren, begleitet von einem umfangreichen Beteiligungsprozess zur Qualifizierung des städtebaulichen freiraumplanerischen Konzeptes. Räumlich wird auf den 27 ha großen Bereich begrenzt durch die Eisenbahnstraße, Leipziger Straße, Erfurter Straße und Bahndamm fokussiert. Die konkreten Planungsziele sind aus dem Masterplan Nr. 786.1 »Leipziger Vorstadt/Neustädter Hafen« abzuleiten und in Bezug auf das städtebauliche Planungskonzept weiter zu qualifizieren. Grundsätzlich soll vor dem Hintergrund des Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten eine nachhaltige städtebauliche Neuordnung des zu großen Teilen brachliegenden, stadtstrukturell bedeutsamen Standortes zu einem gemischt genutzten, kleinteiligen und durchgrünten Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität bei Wahrung der örtlichen Identität erfolgen.

Kultur- und Bildungsfunktion

Für den konkreten Bereich des ehemaligen Alten Leipziger Bahnhofes wird auf eine öffentliche kulturelle, museale und bildende Funktion und gleichzeitig im variablen nördlichen Abschnitt auf eine Wohnnutzung orientiert. Grundsätzlich wird

ein größtmöglicher Erhalt der vorhandenen standortprägenden denkmalgeschützten Substanz und städtebaulichen Struktur angestrebt. All das sollte dabei ressourcenschonend und möglichst klimaneutral entwickelt werden. Erste Überlegungen zum Verkehrskonzept zielen auf die Entwicklung eines vorbildhaften Stadtquartiers für nachhaltige Mobilität ab. Das Quartier soll durch umfassende Maßnahmen für alternative Mobilitätsangebote autoreduziert und oberirdisch weitgehend autoarm gestaltet werden. Damit schreibt der Alte Leipziger Bahnhof als erster Fernbahnhof Deutschlands seine Tradition innovativer Mobilitätskonzepte fort.

Kontext der früheren Nutzung als Güterbahnhof aufgreifen

Die langjährige Nutzung des Geländes als Güterbahnhof ließ den Ort zum Ausgangs- und Endpunkt weltweiten Handels werden. Fragen der Mobilitäts- und Handelsentwicklung per Schiene könnten mit weltweitem Blickwinkel unter Verweis auf die in der Nähe gelegene ehemalige Zollstation und den Ganzzug-Containerverkehr über Berlin zum Überseehafen Rostock betrachtet werden: 1968 wurde an der Ecke Gehestraße/Erfurter Straße das erste und lange Zeit einzige Container-Terminal im Großraum Dresden eröffnet. Moderne Mobilität auf der Schiene sowie Vision und Wirklichkeit neuer Technologien wären in diesem Kontext genauso zu thematisieren wie aktuelle Themen der Bahn von Streckenausbau über Personalausstattung bis Pünktlichkeit. Innovativ war man auch schon viel früher: 1846 wurde hier die Schwerkraft erstmals zum Rangieren von Wagen genutzt: Das im Gefälle liegende Hauptgleis in Richtung Leipzig begünstigte diese eisenbahnbetriebstechnische Erfindung.

2 Das Konzept »Alter Leipziger Bahnhof Dresden – BAHNHOF DER ERINNERUNG« (Außenbereich)



Bahnhofsszene »Once Upon a Time in the West«



Mobilitätsvision von 1899

**Was macht einen
Bahnhof aus?**



Film »Zug des Lebens«



Reisezug »Saxonia« heute



BAHNHOF ZU DRESDEN.

Warten auf den Zug...



Zug der Erinnerung – Erlebnis- und Gedenkort im neuen Stadtteil

Stellen Sie sich das Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs als einen lebendigen Teil Dresdens vor. Stellen Sie sich vor, wir hätten einen neuen Stadtteil, kleine Läden und Cafés, Sport- und Spielplätze, Fußgänger, spielende Kinder, jede Menge Fahrradfahrer – und an der Dresdner Geschichte interessierte Besucherinnen und Besucher des Erlebnisraums »ZUG DER ERINNERUNG«. Die erhaltene Substanz aus den Anfängen des Alten Leipziger Bahnhofs ist ein Teil davon, eine klassizistische Gebäudeflucht, eingebettet zwischen eine kleine begrünte Parkfläche und den Bahnsteig mit einem wiederhergestellten Gleisstück. So wird der ursprüngliche Kern des Alten Leipziger Bahnhofs zu einem »Barfußpfad« der Erinnerung, zu einer »Zeitmaschine«, die von den historischen Zeugnissen im Hier und Jetzt die Gedanken auf Morgen richten lässt: Zu überlegen, was war, was von hier aus seinen Anfang nahm, was einmal geworden sein wird und ob wir das wollen können.

Wir leiten die Spaziergänger von einem Fundobjekt zum anderen. Wir machen auf dessen ursprüngliche Bedeutung und Verwendung aufmerksam, kommen darüber ins Gespräch, was die seinerzeitlichen Herrscher und Denker sich davon versprochen, was sie glaubten, was sich für ihre und unsere Zukunft dann aber daraus entwickelt hat. In Analogien kommt man auf das Heute zu sprechen, auf Digitalisierung, Globalisierung, Kriege, Flucht und Vertreibung.

Das Herzstück dieses Stadtteils ist der »Alte Leipziger Bahnhof«, der als erster Fernbahnhof Europas für die Strecke Dresden – Leipzig von 1839 früheste Eisenbahngeschichte atmet, aber auch als Militärbahnhof im 20. Jahrhundert zum Gedenkort für Zerstörung und Deportation wurde.

Für dessen Entwicklung zum interaktiv gestalteten Erfahrungs- und Erlebnisort sind vier THEMENBEREICHE angedacht, die von den Assoziationen des typischen, von einem Bahnhof erwarteten Erlebnisspektrums ausgehen – dem WARTEN AUF DEN ZUG.

Entrée

Am Eingang muss das thematische Spannungsfeld zwischen den Fortschrittsversprechen und Hoffnungen frühester Eisenbahngeschichte und den mit der Eisenbahn im doppelten Sinne »beförderten« Kriegen, Zerstörungen und Deportationen zum Ausdruck kommen.

Einstimmende Zeitreise in »Die Jahre der ersten Eisenbahnen«

Zwischen dem historischen Empfangsgebäude und der im Betrieb der Deutschen Bahn befindlichen Eisenbahnstrecke können Dresdner und Gäste mit DIE JAHRE DER ERSTEN EISENBAHNEN die Aufbruchstimmung des beginnenden Industriezeitalters in einem parkartig gestalteten Bereich erleben.

Begegnungen beim »Warten auf den Zug«

Am authentischen Ort der Bahnsteigkante lernen die Besucher beim WARTEN AUF DEN ZUG Eisenbahn-Macher, Nutzer, aber auch Täter und Opfer kennen. Vorbei an als Silhouetten mit Medienstationen/QR-Codierung gestalteten Stelen begegnen sie Bekannten und Unbekannten. Die Spannung steigt, wenn sie dem »einlaufenden« Zug näherkommen.

Der »Güterzug der Erinnerung«

In der Wagenfolge ZUG DER ERINNERUNG werden Jahrzehnte der Eisenbahneuphorie, aber auch deren Schattenseiten deutlich. Ein kleiner Güterzug auf einem re-installierten Gleisstück trägt gleichermaßen schwer am Reichtum und an der Last der Erinnerung.

Wie stellen wir die »Mobilitätsweiche«?

Der Rundgang führt neben den Denkmälern von Eisenbahnarchitektur- und -strukturen vorbei an einer »rave station« zum Nachdenken über Probleme der Mobilität, ausgedrückt als MOBILITÄTSWEICHE, flankiert von künstlerischen und aktuellen wissenschaftlichen Positionen.

Weiterführender Rundgang zu Gebäuden im Gelände mit Schautafeln

Erklärtafeln mit kurzen Texten, eine Web-basierte Wegführung mit Nummern und QR-Codes, ein Flyer/Übersichtsplan, Hör- und interaktive Stationen gehören dazu. Eine Website bietet ergänzende Informationen/Mehrsprachigkeit.

Interaktives Element mit Magnettafeln bei Führungen

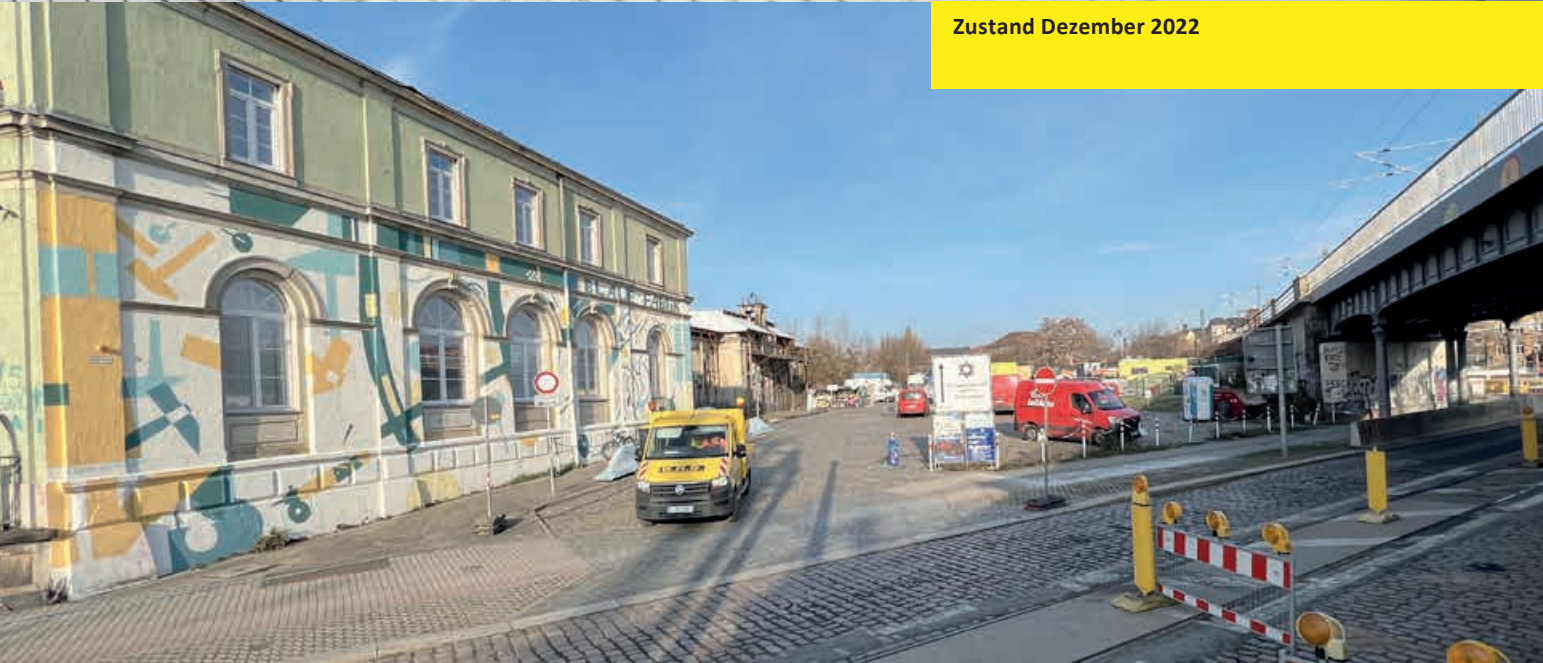
Die persönliche Führung wird die Premium-Qualität am authentischen Erfahrungs- und Erlebnisort: Besucher können dem Raum passende Elemente hinzufügen, sozusagen »das Bild vervollständigen«.

Entrée und Bereich 1 (Hof bis Durchgang Empfangsgebäude)

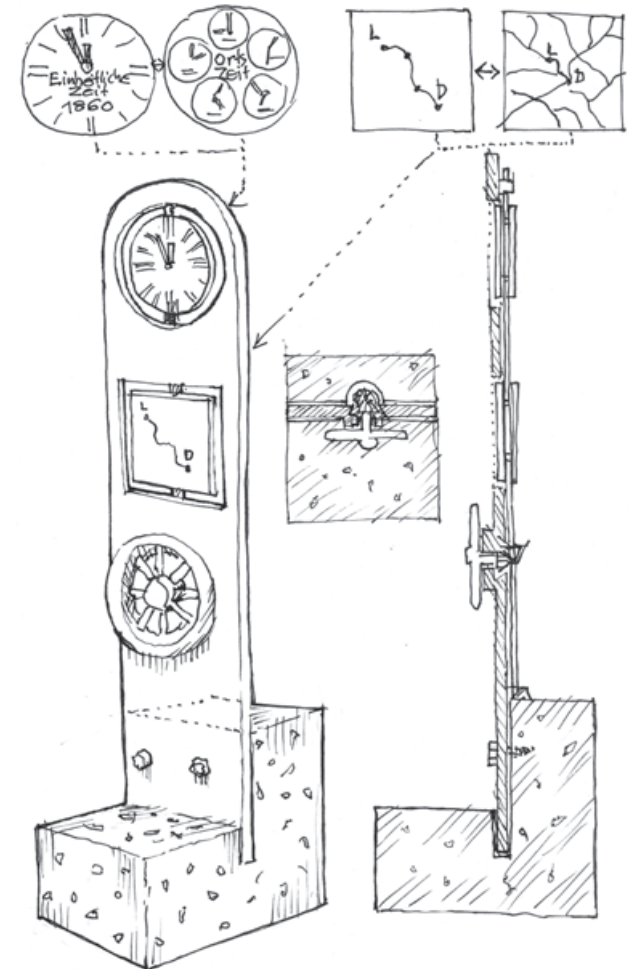
Die Jahre der ersten Eisenbahnen



Alter Leipziger Bahnhof als Teil des Güterbahnhofs
Dresden-Neustadt, 1902



Zustand Dezember 2022



Eisenbahn-Mobile: Vereinheitlichung der
Zeit – Wachsendes Streckennetz der Bahn



Entrée und Bereich 1

Die Jahre der ersten Eisenbahnen (Hof bis Durchgang Empfangsgebäude)

Entrée

Firmierung mit stilisierter Front der sächsischen Lok-Ikone »Saxonia«, umrahmt von zwei hinterleuchteten Bildmotiven von 1839 und 1945, die das thematische Spannungsfeld umreißen.

Zeitreise in »Die Jahre der ersten Eisenbahnen«

Im Bereich zwischen dem historischen Empfangsgebäude und der Eisenbahnstrecke ist die Aufbruchstimmung des beginnenden Industriezeitalters in einem parkartig gestalteten Bereich zu erleben.

Auf dem Weg durch die Hofmitte bis zum Eingang des Empfangsgebäudes zeigt eine stilisierte Bodenlinie die wichtigsten Stationen der ersten Fern-eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden. Sie führt vom Tor bis zum Bahnhofsgelände.

Ausgehend von der Situation zur Zeit der Kutschtransporte (Medienstation) wird auf die mit der Eisenbahnerfindung einhergehende und dadurch bedeu-

tend beförderte Industrialisierung verwiesen. Die Kubatur des ersten Bahnhofes wird durch ein Modell in Sandstein erlebbar. Bahnhofsbauten, Brücken, und der Oberauer Tunnel als erster Eisenbahntunnel Deutschlands sind Teil dieser Erlebnisstrecke, die von Bäumen beschattet mit Sitzbänken zum Verweilen einlädt. Weitere »Bahnhöfe« sind gleichzeitig Sitzbänke. Entlang der Elbe, stilisiert als ein ins Pflaster eingelassenes Wasserband dargestellt, ist der Streckenweg nachzuvollziehen, der auch das erhaltene Originalschienenband berührt und bis zum »Dresdner Bahnhof in Leipzig« (Medienstation) führt. An der Revolution der Zeit und des Raumes kann der Besucher mitwirken, wenn er am Bahnhofsgelände dem »Zeit-Mobile« begegnet.

Er »dreht am Rad der Zeit« und bewegt Zeit und Raum = Oben: Uhrveränderung – Unten: Ausbau Streckennetz. Das Motiv der Bahnhofsuhr spielt mit früheren Zeitunterschieden und der durch die Eisenbahn »erfundenen« einheitlichen Zeit. Streckenkarten zeigen das um 1900 rasant wachsende Streckennetz in Sachsen und Europa.

Ein weiterführender Rundweg erläutert erhaltene Gebäude, Bahnsteige/Gleisanlagen, jeweils ausgestattet mit Info-Stelen.

Im Zusammenklang mit den weiteren Nutzungen der Gebäude und gastronomisch-kulturellen Angeboten in den Rundbögen entsteht ein stimmungsvolles Ganzes.

Bereich 2 (Bahnsteig)

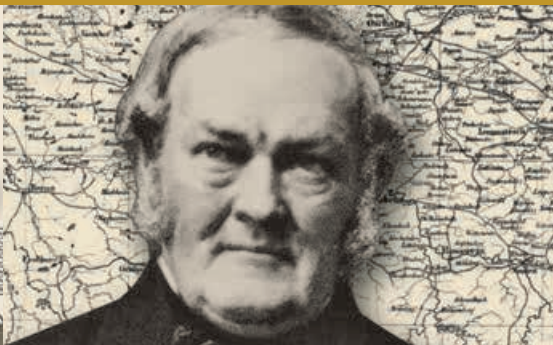
Warten auf den Zug



Friedrich List war der geistige Vater des deutschen Eisenbahnsystems.



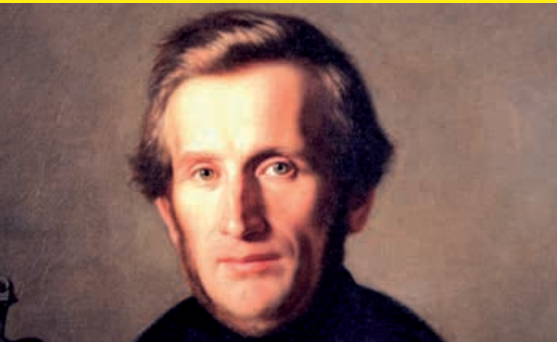
Die Brüder Friedrich und Gustav Harkort förderten und finanzierten die ersten Eisenbahnen.



Theodor Kunz war der Oberingenieur des Eisenbahnbaus Dresden–Leipzig.



Obersteiger Schneider leitete für diese Strecke den Bau des ersten deutschen Eisenbahntunnels.



Johann Andreas Schubert fuhr mit der ersten deutschen Lok »Saxonia« von hier ab.



Franz Ludwig Gehe schloss seine benachbarte Fabrik in Dresden ans Gleis an.

**Visionäre,
Macher,
Nutzer,
Zeitzeugen**



Die Familie des sächsischen Königs brach von hier 1857 zu ihrer zweiten Italienreise auf.



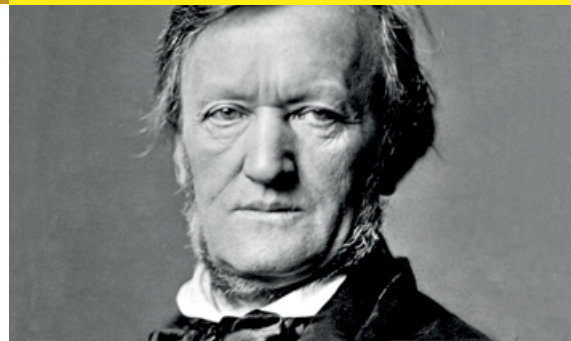
Die Pianistin Clara Schumann kam, aus Leipzig anreisend, hier an.



Der spätere Eisenbahndirektor Max von Weber...



...wartete am Alten Leipziger Bahnhof 1844 auf den Sarg seines Vaters Carl Maria von Weber.



Richard Wagner begleitete Webers Begräbnis.



Authentischer Ort: Der rechte Teil des ursprünglichen Bahnhofs mit dem wenig später entstandenen Bahnsteig



Der Fabrikant Franz Ludwig Gehe wartet auf den Zug.

Bereich 2 (Bahnsteig) Warten auf den Zug

Passagiere treffen sich auf dem Bahnsteig

Beim Betreten des Bahnsteigs, der sich wenige Meter vom historischen ersten Gleis entfernt befindet, begegnet den Besuchern eine Raum und Zeit übergreifende »Wartegesellschaft«, unter die sie sich mischen können.

Da sind die »Helden der Eisenbahngeschichte«, die Spitzen aus Kultur und Gesellschaft, Unternehmer, die die neue Schnellverbindung sofort begeistert nutzten, aber auch Arbeiter, Soldaten, Deportierte und Zeitzeugen.

Der Visionär List (Verweis TU Dresden) und der geniale Erfinder Schubert (Verweis Verkehrsmuseum), der mit seiner »SAXONIA« der ersten deutschen Lok, nur hinter dem von einer englischen Lokomotive gezogenen ersten Zug her fahren durfte. Vertreter der Leipziger Eigner, die Gebrüder Harkort, Oberingenieur Theodor Kunz und Obersteiger Schneider gehören dazu.

2026 wird Dresden den 200. Todestag des Komponisten der deutschen Nationaloper »Freischütz« Carl Maria von Weber begehen. – 1844 nahm genau hier auf dem Alten Leipziger Bahnhof dessen Sohn Max von Weber den aus London kommenden Sarg seines Vaters in Empfang, begleitet von Richard

Wagner. Dessen Sarg war in Wittenberg vom Schiff auf die Eisenbahn umgeladen worden, weil die Elbe zugefroren war.

1854 startet hier der sächsische König Johann mit Frau und Kindern zu einer Italienreise. Robert und Clara Schumann reisten von Leipzig an, von dort kam auch Claras Vater Friedrich Wieck in sein Loschwitz Sommerhaus.

Für seine 1835 gegründete »Drogerie- und Färbwaren-Handlung Gehe & Comp.« an der Leipziger Straße direkt am Bahnhof ließ sich der Farbrücker Franz Ludwig Gehe um 1860 ein Anschlussgleis bauen. Vertreten sind auch die tausende Bahnarbeiter und Eisenbahner, die „normalen“ Bürger und Reisenden, deren Leben – und damit die Wirtschafts- und Sozialstrukturen – die Bahn grundlegend verändert hat.

Ab 1909 war der Alte Leipziger Bahnhof Militärbahnhof. Wartende Soldaten verweisen bereits hier am Bahnsteig darauf.

Outdoor haltbare und nachhaltige Materialien und Medien

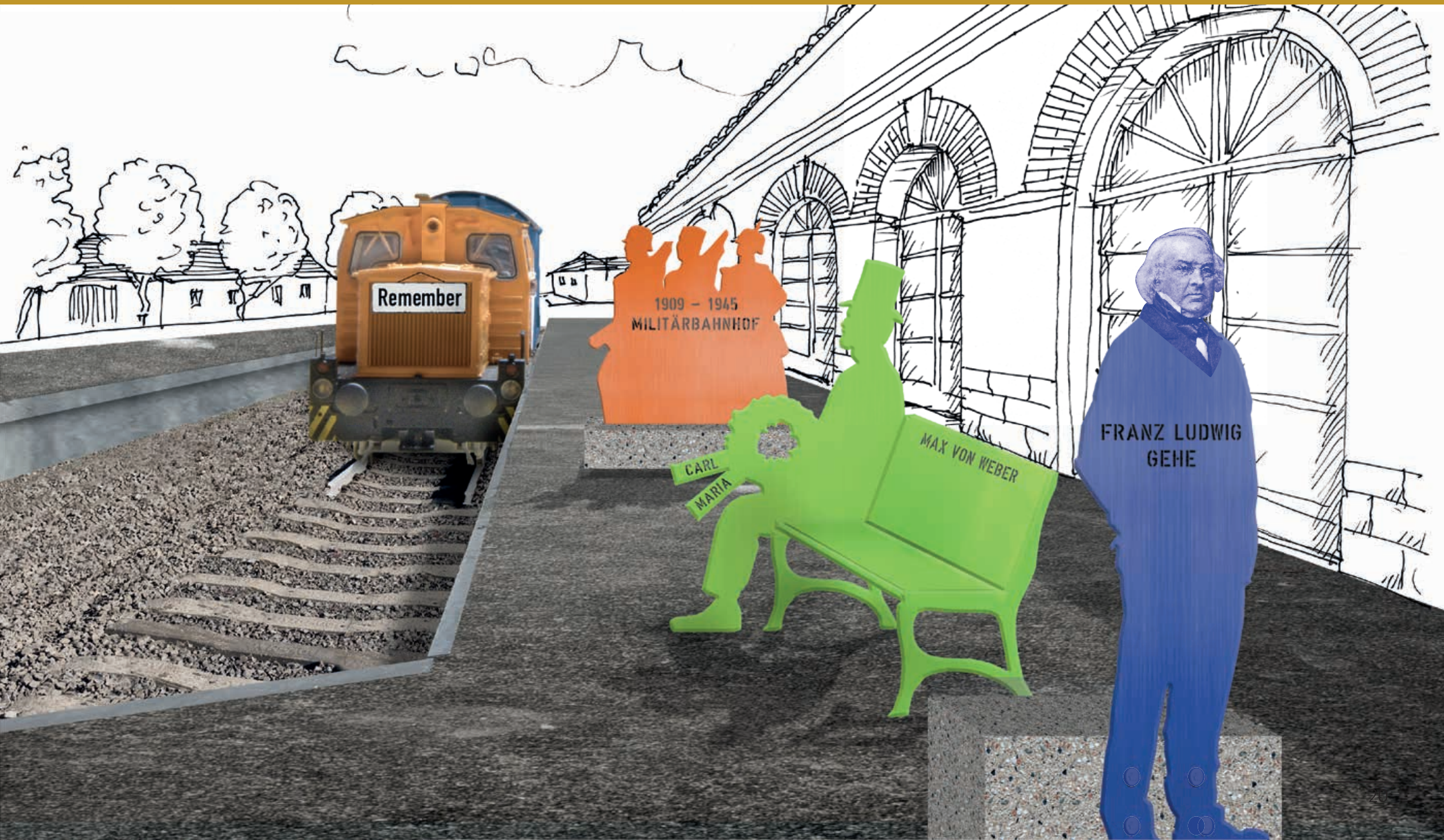
Die Materialwahl verbindet die typischen Baustoffe des anbrechenden Industriezeitalters – Eisen, Holz, Ziegel und heimischen Sandstein – mit modernen Recycling-Materialien wie aus Baustoffrecycling gewonnenem Beton.

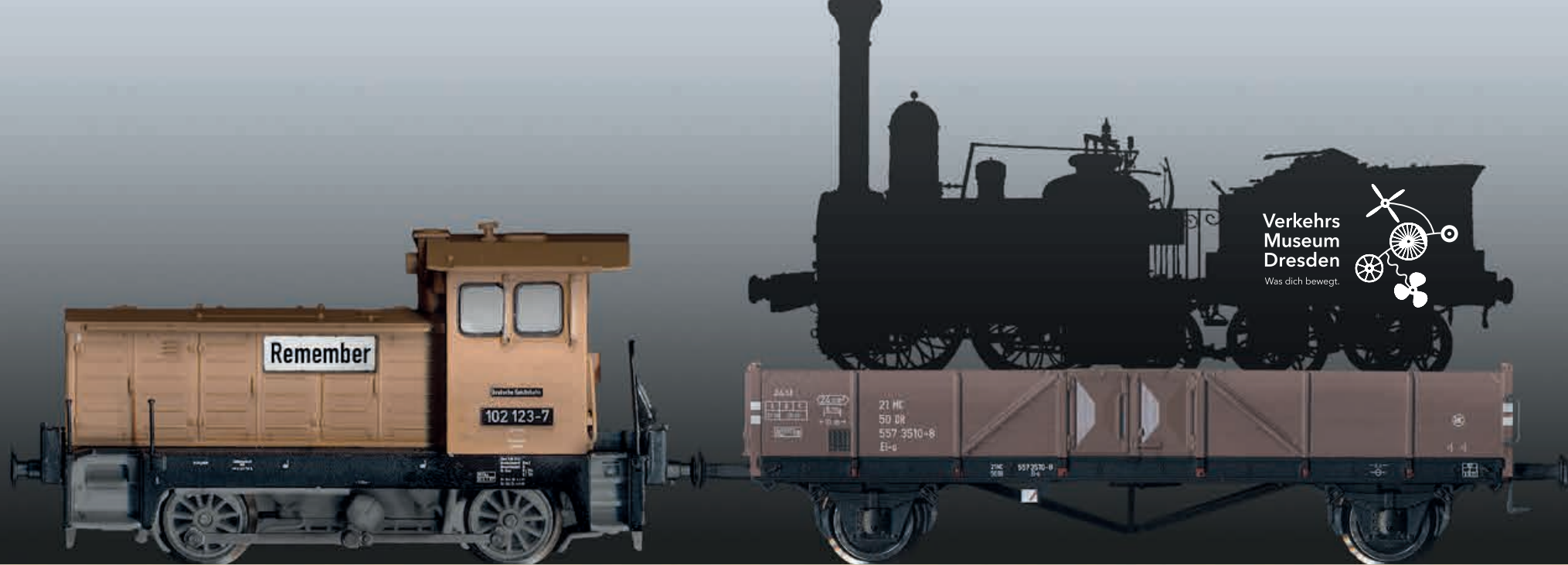
Die Ausführung der Themenstationen erfolgt als gelaserte Konturstelen mit Konturschnitt, Gravuren, Braille-Schrift und Gedenk-Bänken, tlw. als Medienstationen.

Denkbar wären die Installation eines Bahnhofskiosks, das Erklingen von Bahnsteiggeräusche, Lautsprecheransagen und Musikeinspielungen.

Bereich 3 (Gleis am Bahnsteig)

Güterzug der Erinnerung





Güterzug der Erinnerung als Güterzug – Reichtum, Last und Mahnung

Der »Zug der Erinnerung« spannt den Bogen von den Anfängen der Industrialisierung und der Eisenbahn (»Saxonia«) über den wirtschaftlichen Aufschwung der Gründerjahre (Güterwagen »Villeroy & Boch« mit Verweis auf weitere Unternehmen wie Gehe, Zigaretten- und Schokoladenindustrie, Dresdner Maschinenbau) bis zum Militärtransport in Kriegen (Kanonentransport Erster Weltkrieg).

Zwei Wagen bilden einen Mahn- und Gedenkort für die hier stattgefundenen Deportationen (grauer geschlossener Wagen) und Zerstörung (offener Flüchtlingstransportwagen).

Bewusst als Güterzug gestaltet, erinnert er (auf einem wiederhergestellten Gleisstück) auch an die langjährige Nutzung des Bahnhofs als Güterbahnhof.

1. Die »letzte Lok«

Symbol für die letzte Nutzung als Güterbahnhof:

Die **Diesel-Rangier-Lok** »REMEMBER« (ca. 1970)

(Rangier-Loks hatten bei der Deutschen Reichsbahn immer Rangier-Funkrufnamen, die mit »R« anfangen)

2. Die »erste Lok« **Saxonia** (1839)

Schattenriss (Verweis Verkehrsmuseum) auf **Plattenwagen** als Kontrast zur Diesel-Lok – Anschaulicher Vergleich der Fahrzeuge und Antriebssysteme



3. Eisenbahn und Industrialisierung

Ein **geschlossener Güterwagen** mit historischer Firmierung »Villeroy & Boch« steht für die von der Eisenbahn ausgehende Industrialisierung, für Warentransport und sich im Bahnhofsumfeld und an der Strecke ansiedelnde Unternehmen.

4. Militärtransport

Ein **Plattenwagen** mit dem Schattenriss einer Kanone aus der Zeit des Ersten Weltkrieges steht für die militärstrategische Bedeutung auch dieser Eisenbahnstrecke: Das Gelände wurde ab 1909 (?) als Militärbahnhof der Kasernen der Albertstadt genutzt.



5. Die Eisenbahn zur Deportation von Menschen in Vernichtungslager
Ein **geschlossener grauer Güterwagen**, gekennzeichnet mit »Zielbahnhof Auschwitz–Birkenau« konfrontiert den Betrachter mit den Verbrechen des Nationalsozialismus (Verweis auf evtl. weiterführende Ausstellung zum Thema Deportation/Nationalsozialismus im Innenraum).

6. Die Flüchtlingszüge – immer noch unterwegs...
Ein **betretbarer offener halbhoher Güterwagen** lässt die Besucher die Atmosphäre eines offenen Flüchtlingszuges (siehe Foto Erich Höhne S. 9) hautnah nachempfinden.

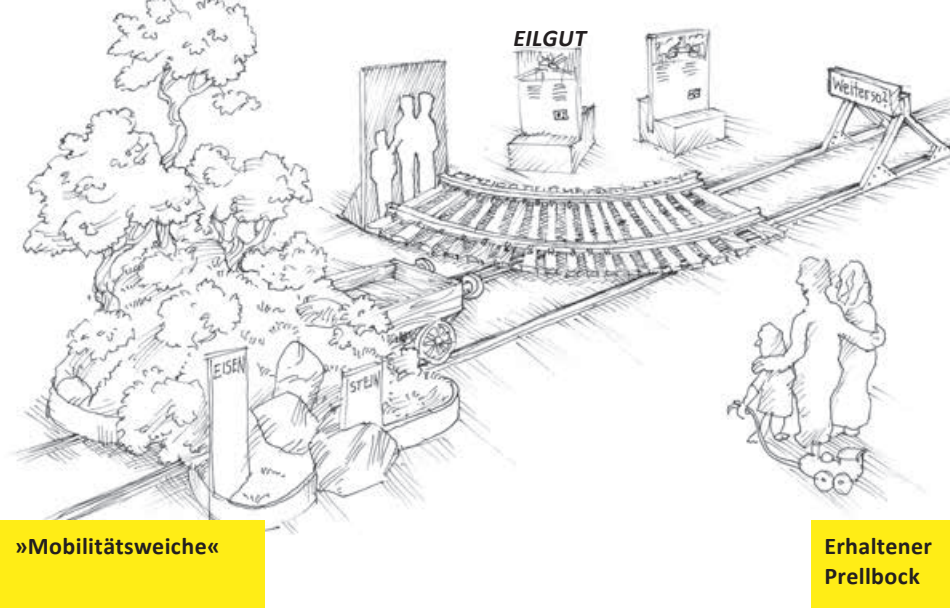
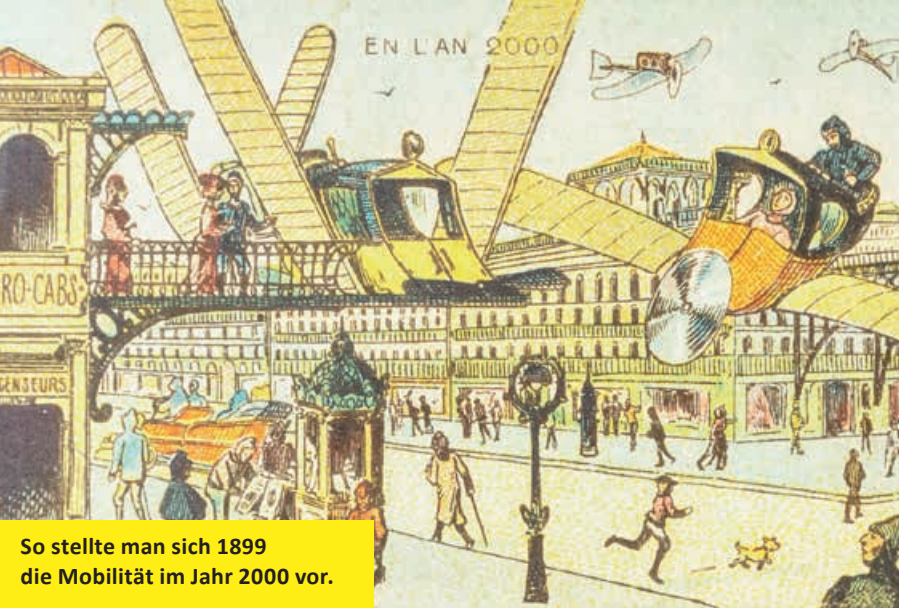
Bereich 4 (Ruine Lokschuppen, Bereich dahinter)

rave station und Mobilitätsweiche



rave station

Amphitheater/rave station



Bereich 4 (Ruine Lokschuppen und Bereich dahinter) rave station und Mobilitätsweiche

»Rave-Station«

Ort für Kultur vor und in der Ruine des Lokschuppens: Die Reste des Rundbaus sollen als »Rave-Station« einer kulturellen Nutzung in Form eines kleinen Amphitheaters für Jugendliche gewidmet werden.

Großplastik »Technologie und Ethik«

Der Mensch scheint bestimmten Technologien moralisch nicht gewachsen zu sein. Friedrichs Lists Utopie vom Ende aller Kriege durch die Eisenbahn endete in Kriegen zuvor nicht vorstellbaren Ausmaßes mit Massenmord, Holocaust, Deportationen, Flucht und Vertreibung. Ist eine Befreiung von der moralischen Ambivalenz der Technik möglich, ohne auf sie zu verzichten? Ein interdisziplinäres Symposium soll die Fragen von Ethik und Technik soweit klären, dass ein internationaler künstlerischer Wettbewerb ausgelobt werden kann. Ziel ist die Aufstellung einer Großplastik, die die moralische Ambivalenz zwischen menschlicher Beherrschung und Bedienung der Technik in einer künstlerischen Position aufhebt.

Die »Mobilitätsweiche« – »Woher«, »Wohin« und »Wozu« der Mobilität

Eine auf das vorhandene Gleisstück aufgesetzte reale Weiche oder ein abbiegender Gleisbogen symbolisiert sich wandelnde Mobilität: Der von einem Baumhügel/Steingarten überwachsene Flachwagen steht für »Woher« aus der Natur (Holz als Baumaterial, verbrauchter Naturraum sowie die temporäre Rückeroberung des verlassenen Bahngeländes durch die Natur). Ein »Weiter so« (geradeaus) würde gegen den Prellbock führen. Der Mensch als Weichensteller muss entscheiden, richtig abzubiegen. Stelen und der Original-Schriftzug »Eilgutabfertigung« (Herr Lorenz/Globus) verweisen auf historische Vorstellungen der Mobilitätsentwicklung, die Zollstation, den ehemaligen Güterbahnhof als ersten Containerbahnhof der DDR im Vergleich zu aktuellen Lieferkonzepten wie dem »Micro Hub Concept« (Innerstädtische Mikrodepots für die letzte Meile).

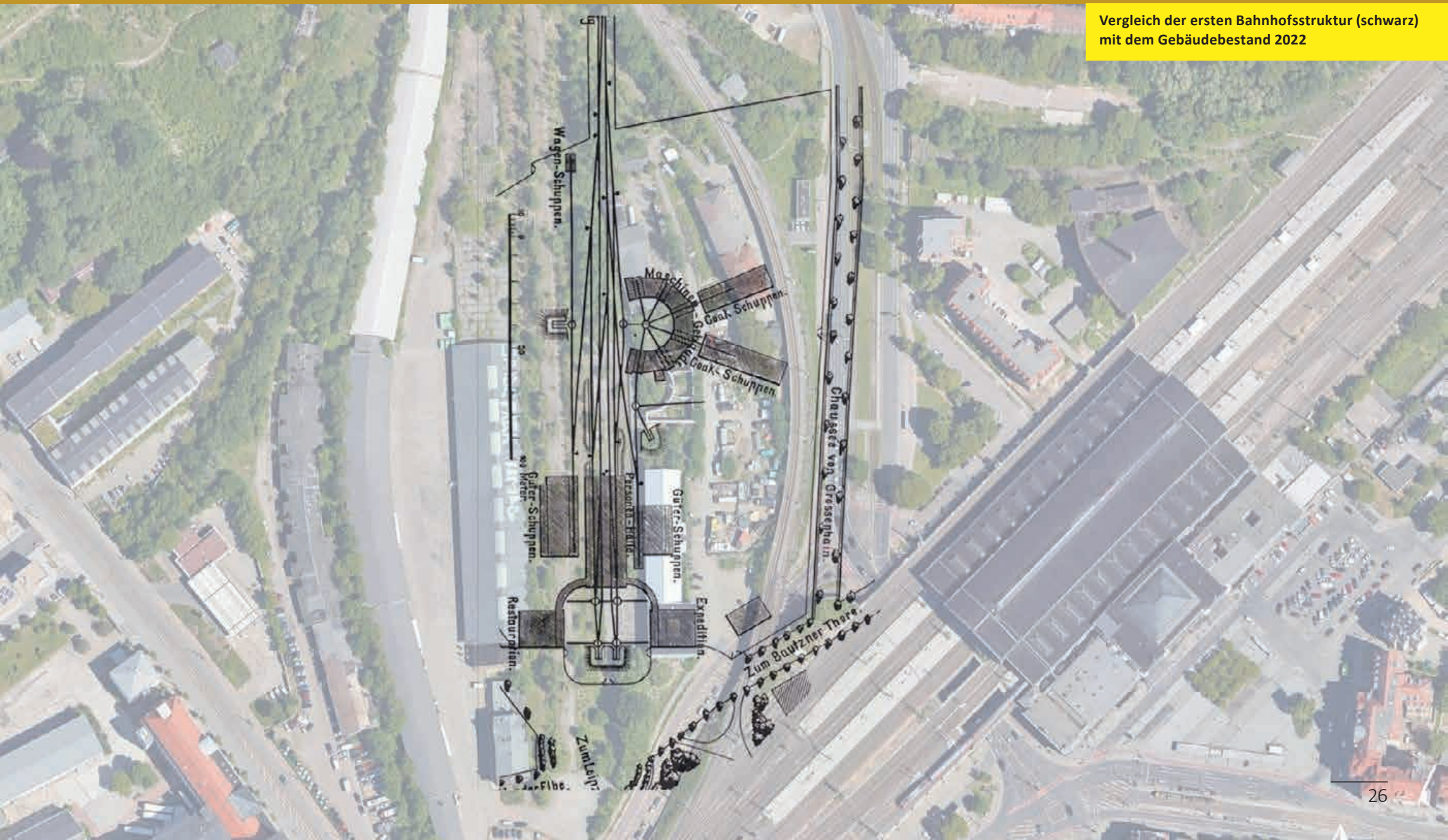
Puzzle-Spiel »Lokomotivbau« Bildteile von Saxonia, Dampf-, Diesel- und ICE-Triebwagen müssen richtig zusammengefügt werden (Touchscreen, Online oder Analog-Puzzle). Als vertiefende Wiederholung des Themas am Beispiel Antrieb/Lok – verortet am ehemaligen Lokschuppen.

Stadtquartier mit vorbildlichem Mobilitätskonzept

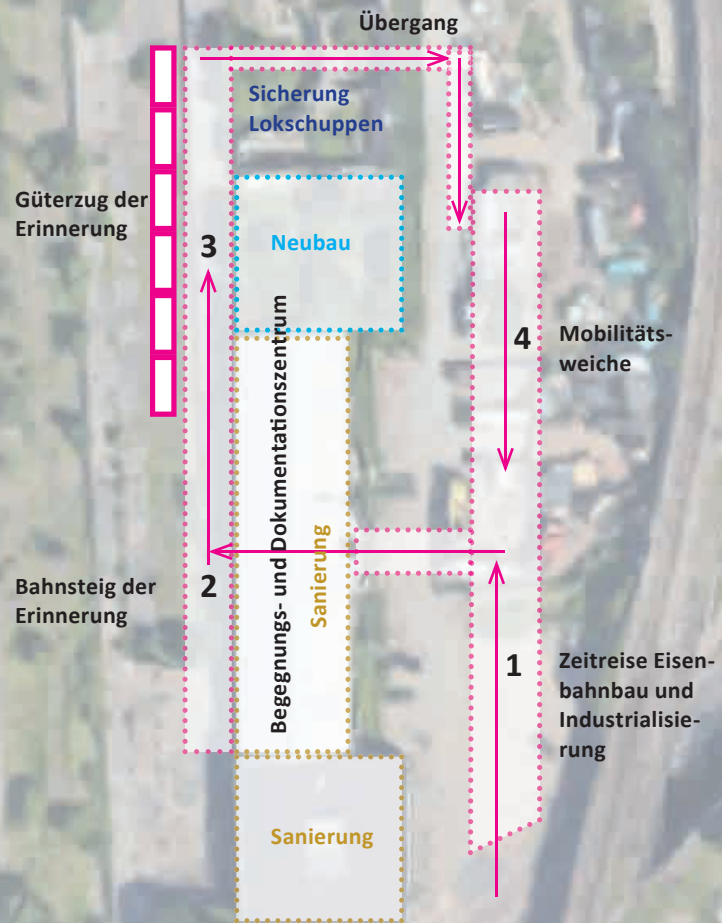
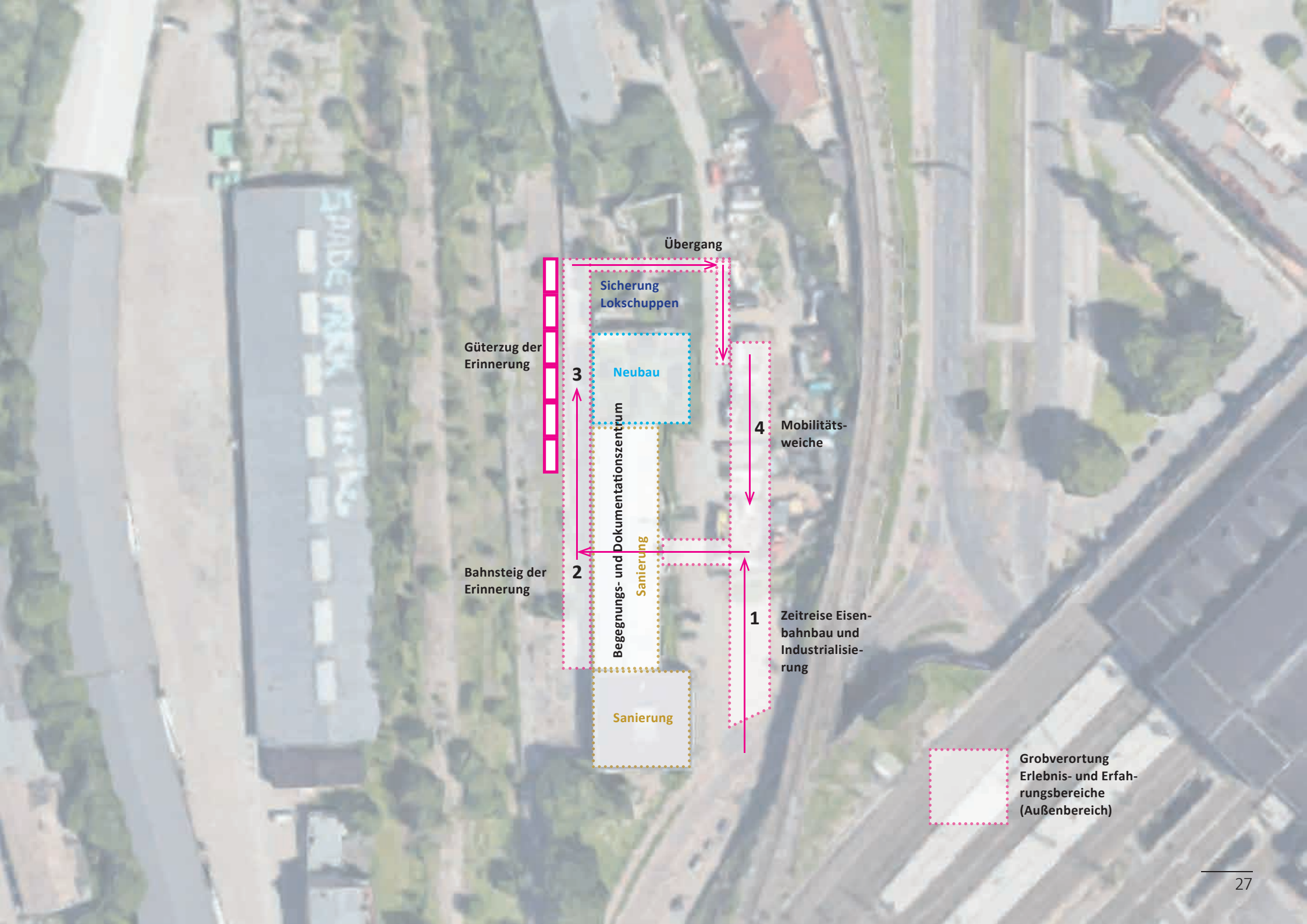
Stele zum Mobilitätskonzept (z. B. weitgehende Autofreiheit, Fahrradstraßen und die Rolle der TU Dresden im Rahmen der Quartiersentwicklung).

Allgemeines: Vernetzung zu anderen Nutzern/Wegbeziehungen präzisieren

3 Verortung und Kostenschätzung



Vergleich der ersten Bahnhofsstruktur (schwarz)
mit dem Gebäudebestand 2022



Grobverortung
Erlebnis- und Erfah-
rungsbereiche
(Außenbereich)

Kostenschätzung

Grobkostenschätzung

1 Baukosten (inkl. Planungskosten)	5.200.000 €
2 Garten- und Landschaftsbau (inkl. Planungskosten)	330.000 €
3 Ausstellung Außenbereich	
3.1 Wissenschaftliche Vorarbeiten/Erstellung Inhalte Outdoor-Präsentation	70.400 €
3.2 Projektmanagement- und Planungskosten (Ausstellung Außenbereich)	116.000 €
3.3 Gestaltungsleistungen Outdoor-Präsentation 1800 qm	44.800 €
3.4 Produktion Outdoor-Präsentation ca. 1800 qm	595.600 €
4 Weiterführende/Unterstützende Elemente	61.500 €
Zwischensumme (netto)	6.418.300 €
Zwischensumme (brutto inkl. 19 % MwSt.)	7.637.777 €
Finanzreserve allgemein 10% (brutto)	763.778 €
Finanzreserve für jährliche Preissteigerungen bis 2025 (20%) (brutto)	1.527.555 €
Summe Kostenschätzung (brutto)	9.929.110 €

Impressum

Projektleitung Konzept

Dr. Michael Vogt, Direktor/
Geschäftsführer Verkehrsmuseum Dresden gGmbH

Konzept

Texte:

Holger Friebe
Jürgen Naumann
Dr. Michael Vogt

Redaktion:

Holger Friebe

Idee/Gestaltung/Layout:

Friebe Werbeagentur und Verlag, Dresden

Zeichnungen: Holger Friebe

Visualisierungen: Gregor Fischer, Ingolf Langer

Bildbearbeitung: Ingolf Langer

Quellen/Zuarbeiten

Stefan Patschger, Amt für Stadtplanung und Mobilität, SGL Neustadt

Dr. Stefan Dornheim, Stadtarchiv Dresden

Dr. Michael Krieg, Geschäftsführender Verwaltungsleiter Fakultät

Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden

Recherchen Presse- und PR-Büro Jürgen Naumann

Katalog »Deutschland wird mobil«, Verkehrsmuseum Dresden 2014

Abbildungsnachweis:

S. 1 Historisches Foto: Stadtarchiv Dresden; Visualisierung Zug:
Friebe WV

S. 2 Foto: Holger Friebe

S. 3 Radierung: Stadtarchiv Dresden

S. 4 Katalog »Deutschland wird mobil«/VKMD; Erich Höhne/SLUB/
Deutsche Fotothek; Holger Friebe, Katalog »Deutschland wird
mobil« VKMD/DB

S. 5 Katalog »Deutschland wird mobil«/VKMD

S. 7 Fotos: Holger Friebe

S. 9 SLUB Dresden / Deutsche Fotothek / Erich Höhne; Buch »Die
Erinnerung hat ein Gesicht«; Film »Die Juden sind weg ...« Film
über das Arbeitslager Hellerberg / Dresden 1942 / Regie: Ulrich
Teschner. Kamera: Ernst Hirsch. Archivaufn.: Erich Höhne

S. 11 Katalog »Deutschland wird mobil« VKMD/DB; Shutterstock

S. 13 Filmstill youtube; Wikipedia (gemeinfrei); Filmstill youtube;
Katalog »Deutschland wird mobil« VKMD/DB

S. 14 Katalog »Deutschland wird mobil« VKMD/DB; Visualisierung
Zug: Friebe WV

S. 16 Historisches Foto: Stadtarchiv Dresden; Foto: Holger Friebe;
Zeichnung: Holger Friebe

S. 17 Zeichnung Holger Friebe

S. 18 obere Reihe: Montagen aus Katalog »Deutschland wird
mobil« VKMD;

mittlere Reihe: Katalog »Deutschland wird mobil« VKMD; Buch
»Geschichte des Arzneimittelwerkes Dresden, 2002/Betriebsar-
chiv (gemeinfrei); Familie des sächsischen Königs: Ausschnitt aus:
Familienbildnis der sächsisch königlichen Familie mit König Johann
von Sachsen, Königin Amalie Auguste und den beiden Söhnen
Kronprinz Albert und Herzog Georg mit den Schwiegertöchtern, in
floraler Rahmung mit Wappen und Krone, um 1860, Lithographie,
Sammlung Theodor Bienert (sächsische und böhmische Topogra-
phie, Ende 16. Jh. - Anfang 20. Jh.) – Staatliche Kunstsammlungen
Dresden ([https://skd-online-collection.skd.museum/Details/
Index/2270405](https://skd-online-collection.skd.museum/Details/Index/2270405));

untere Reihe: wikimedia (gemeinfrei); Christoph Wetzel: Max
Maria von Weber, Öl auf Leinwand, 2020, Kopie nach dem Original
von Julius Amatus Roeting, 1846, Museen der Stadt Dresden,
Foto: privat; Stadtmuseum Dresden; wikimedia (gemeinfrei)

S. 19 Radierung: Stadtarchiv Dresden; Foto/Montage: Friebe WV

S. 20 Montage: Friebe WV

S. 21, 22, 23 Visualisierung Zug: Friebe WV

S. 24 Montage: Friebe WV

S. 25 Gemeinfrei; Zeichnung/Foto: Holger Friebe

S. 26 Google Maps/Stadtarchiv Dresden

S. 27 Google Maps

S. 28 Foto: Holger Friebe

