

Die Stadt Dresden entwickelt sich innerhalb kurzer Zeit zu einer Großstadt. Dies liegt daran, dass es um 1900 zahlreiche Eingemeindungen gibt und durch die Industrialisierung viele neue Bürger hinzukommen, um hier in den Fabriken zu arbeiten. Im Reiseführer Dresden und Umgebung steht: „Die Industrialisierung Dresdens erreichte nach 1875 ihren Höhepunkt.“¹ Viele Fabriken werden nicht in der Innenstadt errichtet, weil sie sonst das Stadtbild zerstören würden. Die einzige Ausnahme ist die 1912 errichtete Tabakfabrik „Yenidze“. Sie bekommt die Baugenehmigung, weil sie wie eine Moschee aussieht.



Bild: Stadtplan Dresdens um 1900, Stadtarchiv Dresden

„Mit der Industrialisierung setzte eine enorme Zuwanderung nach Dresden ein, was zu einem intensiven Wohnungsbau führte.“² heißt es weiter im Reiseführer Dresden und Umgebung. So wird die Stadt Dresden nicht nur einwohnermäßig größer, sondern auch flächenmäßig, da es in den Vororten und Vorstädten noch Platz für Häuser gibt. Um 1850 ist die Stadt ca. 26 km² groß und um

¹ http://www.dresden-und-sachsen.de/dresden/geschichte14_industriezeit.htm

1920 ist sie schon auf 110 km² gewachsen. Die Bevölkerungszahlen steigen somit natürlich auch von 1852 mit ca. 104.000 Einwohnern auf ca. 548.000 Einwohner im Jahr 1910. Es gibt aber noch einen weiteren Grund, warum die Stadt Dresden so schnell wächst: die Eingemeindungen. Im Reiseführer Dresden und Umgebung sind einige dieser Eingemeindungen aufgeführt: „Striesen und Strehlen 1852, Pieschen und Trachenberge 1897, Gruna 1901, Seidnitz und Zschernitz 1902, Cotta, Naußlitz, Mickten, Kaditz, Übigau, Trachau, Räcknitz und Plauen 1903“.³ 1903 gibt es also eine sehr große Eingemeindungswelle. Zu dieser Zeit wird fast überall in Dresden gebaut. Nur im Süden der Stadt wird aufgrund des fruchtbaren Lößbodens, der für den landwirtschaftlichen Anbau gut geeignet ist, nicht so viel Neues errichtet. Außerdem ist Bauland sehr teuer.²



Karikatur, die die Eingemeindungen kritisch betrachtet und als Postkarte ausgegeben wird.

Bildquelle: <http://www.dresdner-stadtteilzeitungen.de/images/2013/01/Erinnerungskarte-Eingemeindung-1903-Archiv-Rolf-Wilhelm-938x600.jpg>, 01. Juli, 2014

Erinnerungskarte-Eingemeindung-1903-Archiv-Rolf-Wilhelm-938x600.jpg, 01. Juli, 2014

Da Dresden nun zu einer sehr großen Stadt für diese Zeit angewachsen ist, reichen die alten Straßen und Fortbewegungsmittel nicht mehr aus. Im Reiseführer Dresden und Umgebung wird formuliert: „Die um 1900 entstandenen, zum Teil auf mächtigen Dämmen verlaufenden Eisenbahntrassen prägten von nun an die Stadtstruktur.“³ Es gibt also eine Eisenbahn, die durch

² <http://www.dresdner-stadtteilzeitungen.de/images/2013/01/Erinnerungskarte-Eingemeindung-1903-Archiv-Rolf-Wilhelm-938x600.jpg>, 01. Juli, 2014

³ http://www.dresden-und-sachsen.de/dresden/geschichte14_industriezeit.htm, 12.07.2014

Dresden führt, und 1893 werden die veralteten, langsamen Pferdebahnen durch elektrische Straßenbahnen ersetzt. Anfangs fahren diese nur in der Innenstadt, doch nach und nach wird das Liniennetz ausgebaut. Es werden auch neue Brücken errichtet, damit die Elbe einfacher und schneller zu überqueren ist. So entstehen die Marienbrücke (1852), die Albertbrücke (1877), das „Blaue Wunder“ (1892), die Carolabrücke (1895) und die Eisenbahnbrücke (1901). Die Stadt Dresden und ihre Infrastruktur entwickeln sich um 1900 extrem, was auch Auswirkungen auf das am Rande der Stadt gelegene Dörfchen Gruna hat.

Auf Spurensuche haben sich begeben:

Elen Babenko, Roman Bense, Nastasia Cosel, Sergej Kutepov, Marius Niesler