

Mit der bereits erwähnten, ausschließlich dem Eisenbahnverkehr dienenden Marienbrücke II wurde zum wiederholtenmal eine von Köpcke erdachte Idee Wirklichkeit: das Prinzip der Vorspannung an Bauwerken anzuwenden und dadurch Einsparungen bei der Dimensionierung der Bauteile zu erreichen.¹¹⁾ Der Wanderer, der auf Neustädter Seite die Brücke von unten betrachtet, erkennt jene Konstruktionen von Dreigelenkbögen, die dauerhaft Horizontalkräfte auf das Brückenbauwerk ausüben.

5. Schlußbemerkungen

Die seit zehn Jahren stattfindenden grundlegenden Veränderungen in Dresden legen Vergleiche zu dem, was in der Zeit zwischen 1888 und 1901 stattfand, nahe. Es erhebt sich die Frage, ob es möglich ist, Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen, denn nur dadurch wird die Beschäftigung mit der Geschichte nutzbringend.

Damals wie heute bedurfte es der visionären Sicht in die Zukunft und des kritischen Blickes für das augenblicklich Mögliche. Dort, wo der Realisierbarkeit Grenzen gesetzt sind, ist Mut zum Provisorium notwendig. Das Konzept, das Köpcke und Klette entwickelten und umsetzten, hat sich in qualitativer Hinsicht bewährt und bedarf der quantitativen Anpassung. Möge es uns gegeben sein, Konzepte zu entwickeln, über die unsere Nachfahren ebenso urteilen können.

Anmerkungen

- 1) Einwohnerzahlen wurden nach Stadtlexikon Dresden, Verlag der Kunst, 1994 ausgewertet.
- 2) Der Beschreibung liegt der Stadtplan von O. G. Hessler (1837), revidiert von O. Hessler jun. (1849), zugrunde.
- 3) Preßlers Plan hat die Anlage eines Hauptbahnhofes zum Inhalt und wird in Abschnitt 4 erläutert. Publiziert wurde er in »Dresdner Geschichtsbuch« Band 2, S. 118 und im Dresden-Archiv, Nr. 05 405
- 4) Die Loschwitzer Brücke (Blaues Wunder, erbaut 1891–1893) bleibt hier unberücksichtigt. Blasewitz und Loschwitz gehörten damals noch nicht zu Dresden.
- 5) Bei einer Wertung der neuen Bauweise sind die Brücken von Riesa (1872/75 und 1876/78), Niederwartha (1876), Loschwitz (1891/93) und Schandau (1877) zu berücksichtigen.
- 6) Vgl. hierzu Conrad, Dietrich: Zur Historie des Gleisbaues. In: Schriftenreihe STRABAG Straßen- und Tiefbau AG, 1997, Heft 53, S. 9–20
- 7) Ansichten der Böhmisches Bahnhöfe von 1851 und 1864 sind im »Dresdner Geschichtsbuch«, Band 2, S. 122 abgebildet.
- 8) Claus Köpcke kam 1869 als Nachfolger von Johann Andreas Schubert an die Königlich-Polytechnische Schule, wechselte aber schon 1872 in das Königliche Ministerium für Finanzen und betrieb von dort aus den Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes. Während der kurzen Lehrtätigkeit Köpckes befand sich Otto Klette unter den Studenten. Beide Männer blieben zeitlebens kongenial verbunden. Otto Klette ist nicht mit Hermann Klette (1847–1909), Stadtbaudirektor in Dresden, zu verwechseln.
- 9) Vgl. Klette, Otto: Die neuen Bahnhofsbauten in Dresden. *Civilinge nieur*, NF 41 (1895), Sp. 113–150, Tafel II–IV
- 10) Ausführlicher in »Hundert Jahre Dresdner Hauptbahnhof. 1898–1998« Schriften des Verkehrsmuseums Dresden, Heft 4, 1998
- 11) Köpcke hatte dieses Prinzip der Vorspannung schon bei der Elbebrücke III in Riesa (erbaut 1876/78, durch neue Brücke 1964/67 ersetzt) angewendet.