



## **Magdeburg und seine Baudenkmäler**

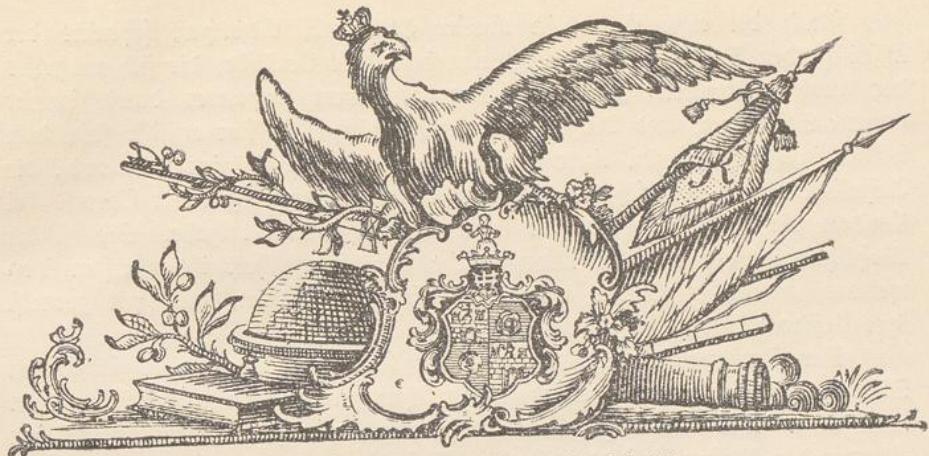
**Peters, Otto**

**Magdeburg, 1902**

I. Die Stadt-Anlage von Magdeburg in ihrer Ausbildung bis zur  
Stadterweiterung von 1870

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84176](#)



Nach dem Arys der „Magdeburgischen Zeitung“ aus dem Jahre 1768.

## Sie Stadtanlage von Magdeburg in ihrer Ausbildung bis zur Stadterweiterung von 1870.

**D**schon unter Kaiser Karl dem Großen, im ersten Jahrzehnt des neunten Jahrhunderts, wird von Magdeburg als einer Handelsstadt am Elbstrome berichtet, welche den Grenzverkehr nach dem jenseit gelegenen Slavenlande vermittelte. Der Ort erschien schon damals wichtig genug, daß auch im militärischen Interesse an dieser östlichen Marke des Reiches eine Grenzburg zum Schutze des Elbüberganges eingerichtet wurde. Aus dem unbedeutenden Sischedorfe, das seinen Ursprung vielleicht schon noch ein oder zwei Jahrhunderte früher herleiten könnte, wurde dank seiner günstigen Lage an dem mächtigen Strome und in fruchtbarster Gegend, eine aufblühende Niederlassung und ein wichtiger Sitz eines kaiserlichen Beamten, welchem die Sorge für Sicherung des Grenzverkehrs und Schutz des Reiches gegen Slaven-Ueberfälle anvertraut war.

Otto der Große wandte dem frischen und stetigen Aufschwung nehmenden Orte, dessen Bedeutung er besonders zu würdigen wußte, dauernd sein Wohlwollen zu undstattete das im Jahre 937 gegründete Benediktiner-Kloster St. Mauritii mit reichem Besitze aus. Dem Burg- und Handelsflecken wurde also der Vorzug zu Theil, zugleich Sitz der Geistlichkeit zu werden, die ihrerseits nach Kräften bestrebt war, ihre Macht zu erweitern, solches nach Außen hin durch den Bau eines Domes zu beweisen, und Magdeburg zum wichtigsten Ausgangspunkt zu schaffen, um Christenthum und deutsche Gesittung in die östlichen Gegenden zu tragen. Damit war hier im frühen Mittelalter bereits für das politische und kirchliche Leben des ganzen nordöstlichen Deutschland ein Sundament gelegt, auf dem eine gedeihliche Entwicklung sich fast nothwendigerweise von selbst vollziehen mußte.

Auch die erste Gemahlin Kaiser Otto's I., Editha, schenkte der aufblühenden Stadt am Elbstrome eine besondere Vorliebe, die sich während der ganzen Regierungszeit des erlauchten Herrscherpaars durch immer erneute Stiftungen und Vergünstigungen behätierte. Man erzählt sich, daß in der jungen Kaiserin, einer Tochter des englischen Königs Eduard, die Ahnlichkeit der Landschaft von Magdeburg mit derjenigen der Themse bei London die Erinnerung an die ferne Heimath erweckt habe. Sie ist die Wohlthäterin der ihr als Morgengabe, bei Gelegenheit ihres ersten Verweilens an dieser Stätte, verliehenen Stadt geblieben, und hat zumeist ihre Residenz hier aufgeschlagen.

Der Umfang der Stadt unter der Herrschaft der Kaiser sächsischen Stammes läßt sich nach den jetzigen Forschungen mit ziemlicher Bestimmtheit annehmen. Der hier beigegebene alte Stadtplan enthält die muthmaßlichen Grenzen der ältesten Ansiedlung, allem Anschein nach genau noch dem Kerne der jetzigen Altstadt Magdeburg entsprechend. Hierbei ist die unter Otto dem Großen bereits erzielte Ausdehnung ersichtlich gemacht, die einen mit Mauern umfriedigten städtischen Bezirk von etwa zwei Dritteln der Größe des noch jetzt von der Altstadt eingenommenen Flächenraumes zeigt. Hauptsächlich war wohl für diese anschauliche Bemessung die Fürsorge für die geistlichen Stiftungen maßgebend, die bis dahin zumeist südlich außerhalb der Stadt lagen.

Unter Erzbischof Gero im Jahre 1023 waren jedenfalls die neuen Mauern fertig, in deren Schutz nun die zum hohen Stift gehörigen geistlichen Gebäude und Kirchen hineinbezogen waren. Es spricht für die Bedeutung des damaligen erzbischöflichen Sitzes, daß die Geistlichkeit einen so überaus reichlichen Anteil von dem für das frühe Mittelalter sonst recht ausgiebig erscheinenden Stadtplane in Anspruch nahm. Wenn die allerälteste Stätte Magdeburgs vor dieser ersten Erweiterung etwa in der jetzigen Sankt-Johannis-Parochie zu suchen sein mag und auch nur deren Umfang hatte, so war dagegen im 11. Jahrhundert die Grenze sowohl nach Süden wie nach Westen fast schon vollständig festgelegt, mit der sich die Stadt bis in die neueste Zeit hinein eingerichtet hat. Es blieben also nur noch Erweiterungen nach der Elbe und nach Norden zu übrig. Die letzteren fanden im 13. Jahrhundert statt, in den Jahren 1236 und 1275.

Unter Erzbischof Albrecht wurde 1236 die Stadtumwallung nach Norden hinausgerückt, auf das im Kriege Kaiser Otto's IV. gegen das Erzstift verwüstete Gelände der unmittelbar vor der bisherigen nördlichen Grenzmauer belegenen Neustadt und des im Nordosten anstoßenden Dorfes Srose, wobei übrigens, was bemerkenswerth für die Erstärkung des Gemeinwesens ist, die Ausführung des Gebietzuwachses nicht der Geistlichkeit, vielmehr der Stadt selbst zu verdanken war. Die zweite und letzte Stadterweiterung im Mittelalter aus der Zeit von 1275 umfaßte einen Theil des freien Ufergeländes, östlich der ältesten Stadtgrenze, etwa vom Fischerufer bis zum Brückthor, wo sich bisher noch Abhänge außerhalb der Befestigungsmauer längs des Stromes befanden und zum Theil wohl schon mit Baulich-

keiten besetzt waren. Aber noch auf geraume Zeit, sogar noch bis zum Jahre 1631, verblieb der Uferrand des jetzigen Alten und Neuen Fischerufers nebst den östlichen Theilen der dahin führenden Straßen von der Einfriedigung ausgeschlossen. Zu beachten ist dabei, daß das Elbufer damals anders gestaltet war, als es sich jetzt darstellt, und daß namentlich in dem südlichen Theile vom Brückthor bis in das Domviertel hinein die Stadtmwallung hart an den Strom herantrat. Hier handelte es sich um ewige Streitigkeiten zwischen der Geistlichkeit und Bürgerschaft, wobei Jede selbstbewußt ihre Besitzansprüche vertrat. Die von der Stadt schließlich errichtete massive Umfriedigung mußte hier ihren vorläufigen Abschluß in zwei Thürmen finden, deren Errichtung und Bewachung aber unausgesetzt den Gegenstand erbitterter Befehldung bildete.

Noch bis zum Jahre 1525 stellten Pallisaden in diesem Theile den Schluß der Stadtbefestigung her, und erst damals erhielt die Bürgerschaft vom Erzbischof Albrecht im Vertragswege die Erlaubniß, eine feste Mauer aufführen zu dürfen, womit endlich Magdeburg denjenigen Umfang städtischen Gebietes erlangt hatte, mit dem es sich bis zur Stadterweiterung von 1870 behelfen mußte.

Es ist das eine merkwürdige Thatſache: die Entwicklung einer Stadtanlage, die im Mittelalter, abgesehen von dem unwesentlichen Zwachs des Elbusfers hinter dem Dom, sogar schon im 13. Jahrhundert zu ihrem fertigen Stadium gelangte, derart, daß in der Zwischenzeit von irgend welcher Ausdehnung des städtischen Weichbildes oder auch nur nennenswerth erheblicher Veränderung des alten Stadtplanes nicht die Rede sein kann! Selbstverständlich hat die im Laufe der Jahrhunderte sich vervollkommende Kriegskunst schon vom Ende des 14. Jahrhunderts ab ihre Einflüsse auf die Ausbildung der Stadtbefestigung und die Ausgestaltung, namentlich die Breite des Wallgürtels ausüben müssen und sind damit naturgemäß Verschiebungen der Befestigungslinien bedingt worden. Aber der davon eingeschlossene Kern zeigt noch unberührt den Umfang der Anlage des ältesten Magdeburg, das somit auf ein Alter von rund 1000 Jahren, wenigstens für den ursprünglichen Theil, die Rathausgegend, mit stolzem Anspruch auf den Rang einer der ältesten deutschen Städteanlagen zurückblicken darf.

Auch die furchtbare Katastrophe der Zerstörung im dreißigjährigen Kriege hat an der Anlage nichts ändern können und die damals so gewaltsam gewährte Möglichkeit, verständige Besserungen in dem Straßengewirr der mit mittelalterlicher Willkür oder Zufälligkeit geschaffenen Verhältnisse vornehmen zu können, wurde beim Wiederaufbau im Drange der Zeitwirren unbeachtet gelassen.

Auf die allgemein bekannte Katastrophe von 1631 braucht hier nicht weiter eingegangen zu werden. Es genüge zu erwähnen, daß in den furchtbaren Tagen des 10. und 11. Mai 24,000 Menschen durch Feuer und Schwert nach anscheinend nicht zu hoch gegriffener Schätzung umgekommen sein sollen und daß sich 1632 nur 357 Personen der unglücklichen Einwohnerschaft zurückmeldeten, zu welchen sich freilich in den folgenden Jahren noch eine

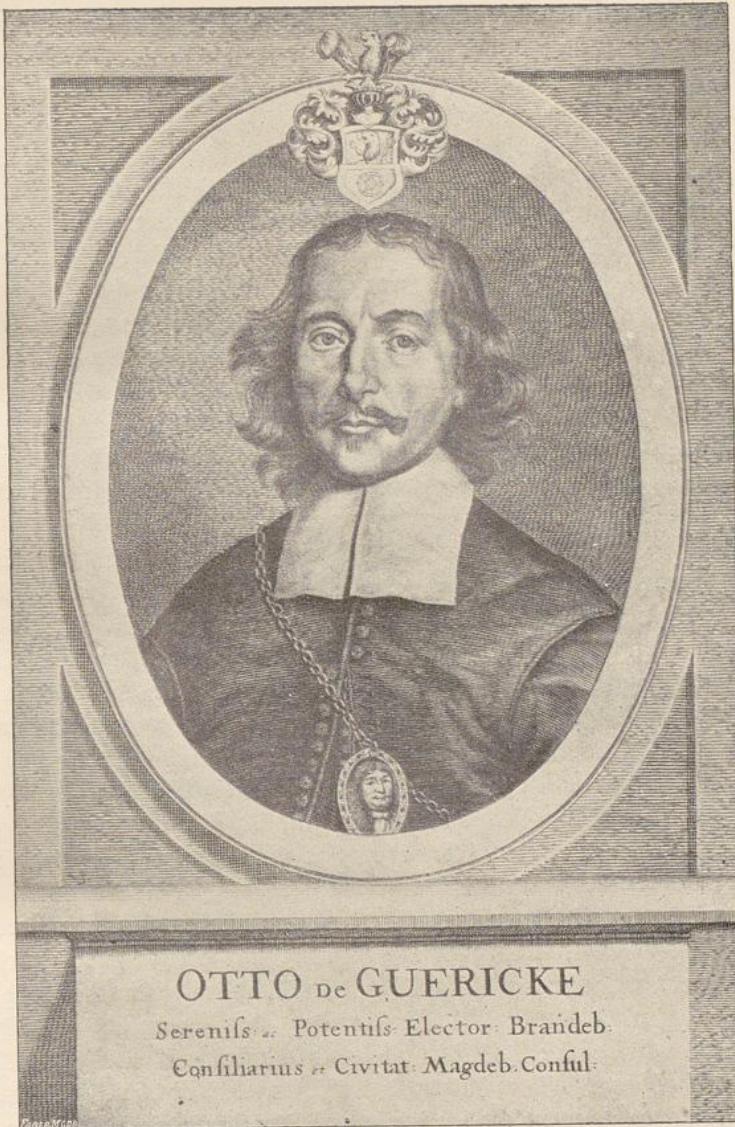
größere Anzahl früherer, dem Blutbade glücklich entronnener Bürger hinzugesellt haben mag. Die Stadt soll zur Zeit der Zerstörung 1900 Häuser mit etwa 180 Straßen oder Gassen enthalten haben. Selbstverständlich waren alle werthvolleren Gegenstände und Kunstschatze geraubt oder vernichtet, jedenfalls für Magdeburg verloren und in alle Winde zerstreut. Mancher werthvolle Besitz im Sammelschatz eines Österreichischen oder Ungarischen Magnaten entstammt wohl noch der Kriegsbeute aus der Plünderung der damals in aller Welt geachteten reichen Stadt. Wo andere Städte mit glücklicherem Geschick es leicht hatten, mit den Kunstschatzen früherer Jahrhunderte ihre jetzigen Museen zu füllen, blieb es Magdeburg bis in das letzte Jahrzehnt hinein versagt, in Ermangelung solcher Gegenstände überhaupt eine Bildungsstätte dieser Art sein eigen zu nennen! Um so stolzer darf es dann aber auch sein, daß es sich aus eigener Kraft und jugendfrisch wieder zu der alten Bedeutung hinaufgearbeitet hat, die ihm bis 1631 ganz unbestritten im deutschen Reiche eingeräumt worden ist. Dass selbst in Seindes Augen das entsetzliche Schicksal Magdeburgs einen erschütternden Eindruck gemacht haben muß, geht aus Pappenheim's Bericht an den Kaiser hervor: „Seit der Zerstörung Jerusalems ist kein gräulicher Werk und Strafe Gottes geschen worden!“ —

Durch Otto von Guericke, den damals noch nicht 29jährigen Raths-Bauherrn, ist auf Veranlassung des Schwedischen Statthalters Fürsten Ludwig von Anhalt-Köthen im Jahre nach der Zerstörung 1632 eine Aufnahme der in Trümmern daliegenden Stadt gefertigt worden zwecks Einleitung der Wiederherstellungsarbeiten. Einer von den in drei Exemplaren vorhanden gewesenen Originalplänen befindet sich im Herzoglich Anhaltischen Staats-Archiv in Zerbst, der zweite im Schwedischen Kriegs-Archiv in Stockholm; der Verbleib des dritten Exemplares hat bisher nicht ermittelt werden können. Von der wohl erhaltenen Aufbewahrung des für die Baugeschichte Magdeburgs so überaus werthvollen Dokuments hat man hier übrigens erst vor etwa 30 Jahren erfahren. Dasselbe ist datirt vom 10. April 1632 und unterzeichnet „durch S. S. G. Untherthänig Diener Otto Guericke“. Erst später bildete sich die Schreibweise in die jetzt allgemein geläufige „Guericke“ zufolge seiner Erhebung in den Adelstand um.

Nur die Straßenzüge sind im Plane genau verzeichnet, dessen Maßstab die Eintragung der Einzelheiten glücklicherweise im Wesentlichen noch zuließ. So sind die hervorragendsten kirchlichen Gebäude mit ihren Kreuzgängen, die „Schwipbögen“ und Gewölbe über die Straßen hinweg, die Rampen, welche hoch und niedrig gelegene Gegenden verbinden, deutlich unterschieden, wie auch die Stellen der amtlichen und wichtigsten Innungs- und Privathäuser durch schriftlichen Vermerk festgelegt sind, ohne zwar die Grundstücks-eintheilung selbst angeben zu können. Bei der Kleinheit des Maßstabes müßte natürlich auch auf die Darstellung der „unförmlichen Ecken und Krümnen“ verzichtet werden, die sich an der Mehrzahl der Häuser befanden.

In seinem Berichte hatte Guericke dem Statthalter anheimgestellt, die zerstörte Stadt nicht genau nach der alten Plananordnung wieder auf-

zubauen, vielmehr Aenderungen und Verbesserungen der Straßenzüge vorzunehmen, deren Durchführung sich bei dem unsäglich jammervollen Zustande ohne Weiteres hätte ermöglichen lassen. Es sind zu dem Zwecke von ihm einige Vorschläge für neue Straßenanlagen mit punktierten Linien in den



Plan eingetragen, die sämmtlich so überaus verständig sind, daß unsere Zeit für die Durchführung derselben hätte aufrichtig dankbar sein können! Guericke wollte damit die Umgestaltung des uralten Straßenplanes, der sich wie überall im Mittelalter ganz und gar willkürlich ohne zielbewußten und einheitlichen Plan einer Bebauung herausgebildet hatte, in zweckmäßiger

Weise den örtlichen und namentlich den Verkehrsbedingungen entsprechend, in die Wege leiten, indem er empfahl, die vorgeschlagenen Straßen „zu vermehren, zu verändern oder zu bessern!“ Dieselben sind nur mit „Wasserbley“ in dem Plane verzeichnet gewesen, „dann sie mit frischem Brott können wiederum aufgewischet werden“. Er gesteht gern zu, daß es zum besseren Verständniß wohl wünschenswerth gewesen wäre, „die bewohnten freien Stätten mit ein wenig dunkelhaffter Farbe anzustreichen zu desto besserm Unterscheid der Gassen, wozu aber dis Orts ganz nichts zu bekommen gewesen“. Letztere beiläufige Bemerkung gewährt zugleich einen charakteristischen, ja rührenden Hinblick auf die hülfslose Lage, in welcher sich die zerstörte Stadt noch fast ein Jahr später nach dem entsetzlichen 10. Mai von 1631 befand! Otto von Guericke wäre bei seiner hohen Intelligenz der richtige Mann gewesen, den Wiederaufbau seiner Vaterstadt unter Berücksichtigung aller Verkehrs- und gesundheitlichen Interessen, zum Segen für alle ferneren Jahrhunderte durchzuführen, wenn man nur seinen Unregungen hätte folgen wollen. Müßte er doch die Verhältnisse Magdeburgs am besten kennen und hatte er doch fremde Städte und Länder auf seinen Reisen in Frankreich, Holland und England, zwecks Vervollkommenung und Ergänzung seiner Universitäts-Studien genugsam kennen gelernt, so daß er sich nicht nur zum gewandten Juristen und Diplomaten, sondern als Universalgenie gleichzeitig zum Ingenieur und Naturforscher herausgebildet haite. —

Die Straßenvorschläge sind so radikaler Art, wie nur bei einem Trümmerhaufen, wie Magdeburg nach der Erstürmung thatsächlich war, vorgeschlagen werden konnte. Außer den in den Hauptstraßen wohl zahlreich vorhanden gewesenen, massiven Gebäuden war sicher die Mehrzahl sämmtlicher Häuser, namentlich in den dichtestbebauten und ältesten Stadtgegenden zunächst der Elbe und in den östlichen Vierteln, nur in Sachwerksbau hergestellt, die also bis in den Grund hinab der Zerstörung durch Feuerswuth anheimfallen mußten. Bei den Steingebäuden braucht man das nicht bis zu diesem Maße vorauszusehen, da ja nur die verbrennbaren Theile, wie Dächer, Erker, die oberen Balkenlagen eingeschert werden konnten, während im übrigen Hause bei der üblichen Mauerdicke die Ummassungswände trotz furchtlicher Gluth stehen blieben, abgesehen von den hochragenden Giebeln, welche wie jetzt noch an erhaltenen Beispielen der Augenschein lehrt, unverhältnismäßig dünn konstruiert wurden und daher wahrscheinlich sogleich dem Zusammensturz des brennenden Dachwerks nachfolgten. Guericke hat deshalb auch nachweislich die Hauptstraßen bei seinen Durchbruchs-Vorschlägen durchaus unberührt gelassen, aber er hat tüchtig aufräumen wollen im Innern der Häuserviertel, da wo jedenfalls die Feuersbrunst am meisten Lust geschafft hatte und wo auch sonst die örtlichen Verhältnisse, das Vorhandensein insbesondere von freien Gartenflächen — wovon noch weiterhin die Rede sein soll —, die Durchführbarkeit seiner Entwürfe am ehesten zu gestatten schienen. Guericke's Wiederherstellungsplan zeugt von solcher Gründlichkeit und Überlegung, daß man ganz außerordentlich viel aus seinem Plan herauslesen kann, und die

interessantesten Rückschlüsse auf die damaligen baulichen Verhältnisse der Stadt machen darf. Er schlägt zwei Parallelstraßen zum Breitenweg vor, etwas schmäler als der Letztere, und zwar der östliche Zug vom Neuen Markte in gerader Richtung zum Alten Markte laufend, wo er unmittelbar am Rathause ausgemündet hätte. Von hier ab sollte hinter dem Zeughause, der späteren alten Hauptwache, eine Verbindung nach dem Thronsberg westlich von der Jakobikirche, ungefähr da, wo jetzt das Pfarrhaus sich befindet, geschaffen werden.\*)

Für den Stadttheil westlich des Breitenweges war eine Parallelstraße von Süd nach Nord, von der Sebastiankirche, am Platz vor der Ulrichskirche vorbei, mit kurzem Anschlussknick zur Ausmündung in den Breitenweg, an der jetzigen Schokkestraße gedacht.

Zwei breite Querstraßen, doppelt so breit wie die vorerwähnten beiden Längsstraßen, d. h. entsprechend etwa der Breite des Breitenweges selbst und rechtwinklig auf diesen stossend, sollten die westlichen Viertel mit der Elbe verbinden, und zwar die eine vom jetzt verschwundenen Schrotdorfer Thor am Barfüßerkloster (etwa an der Lutherschule) vorbei nach dem Petersförder, die andere vom Ulrichsthör zur Elbbrücke führend. Endlich war eine dritte, aber schmalere Querstraße — abgesehen von noch einigen unwesentlicheren Straßenverbesserungen — etwas südlich von der jetzigen Leiterstraße angenommen, zur Verbindung der Prälaten- mit der jetzigen Regierungsstraße, wo sie in die östliche Längstraße etwa der Klosterkirche Unserer lieben Frauen gegenüber gemündet haben würde.

Den Lebensinteressen nicht nur der wieder auferstehenden, noch vielmehr der modernen Großstadt wäre nach diesen Vorschlägen in der That vorzüglich entsprochen worden!

Bei dem Plane der Altstadt von Magdeburg bedeutet die Einlegung von Parallelstraßen, möglichst nahe zur einzigen durchgehenden Süd-Nordstraße, die Entlastung des Breitenweges, die erst durch die westliche Stadterweiterung von 1870 mit dem Zuge der Kaiserstraße, wenn schon keineswegs vollständig, so doch zum leidlichen Maße hat erzielt werden können. Und daß die jetzt bestehenden schmalen und krummen Querverbindungen zwischen Ost und West recht viel, eigentlich Alles zu wünschen übrig lassen und die Altstadt Magdeburg auf den einzigen Hauptstraßenzug, über den Alten Markt und am Rathaus vorbei zu der steil abfallenden Johannisbergstraße, thatächlich zumeist angewiesen bleibt, muß noch dazu als ein Missstand erachtet werden, der vorausichtlich trotz aller Brückenpläne für alle Zeit vollkommen nicht wird beseitigt werden können.

---

\*) Bemerkenswerth ist, daß dieser Gedanke im Jahr 1882, wenn auch in etwas abweichender Gestalt, in dem Straßenzuge der neuen Jacobstraße zur Verwirklichung gelangt ist, der vom Alten Markt bis zur Petersstraße und weiterhin bis zum Jakobikirchhofe, aber östlich an der Kirche vorbeiführt. Beiläufig mag hierzu erwähnt werden, daß dieser Durchbruch durch den engsten, bevölkertsten und wenigst gesunden Theil des alten Magdeburg, einschließlich der Pflasterung und Kanalisation die Kostenaufwendung von rund 2 Millionen Mark verursacht hat.

Die vom Schwedenkönig Gustav Adolph selbst gewünschte Einsetzung eines „Reparationsraths“, damit „die Stadt Magdeburg nicht allein geschründet, sondern auch nach Manier einer Vesten invändig und außen ohne Tadel erbaut werden solle“, wurde zwar in Erwägung gezogen, die daran geknüpften Hoffnungen gingen aber nicht in Erfüllung. Die schwedische Macht in Deutschland brach bald zusammen und die fremden Gewalthaber hatten im Drange der kriegerischen Ereignisse der nächsten Jahre wohl Wichtigeres zu thun, als an die Besserung der Verhältnisse einer total zerstörten und kaum jemals oder doch nur erst nach Jahrzehnten sich mühsam aus dem Brandschutt wieder erhebenden Stadt zu denken. Kaiser und Reich bekümmerten sich gleichfalls nicht weiter um die tief gedemüthigte Magd, „die dem Kaiser den Tanz versagt hatte“ und darum mit ihrem Elend allein fertig werden möchte, und so blieb es denn beim Alten! Magdeburg wurde genau so krumm und winklig wieder aufgeführt, wie es bis zum Jahre der Zerstörung gewesen war. Allmählich kehrten die unglücklichen Einwohner zurück und siedelten sich, so gut es gehen wollte, auf den wüsten Stätten und ganz genau innerhalb der Grenzen des früheren Besitzthums wieder an.

Ja, man darf aus dem Plane von 1632 auch zurückschließen, daß bereits im Zeitalter der Reformation die Stadt im Wesentlichen dasselbe Aussehen gehabt haben mag, wie zur Zeit der Zerstörung, abgesehen vielleicht von der architektonischen Erscheinung bevorzugter Gebäude. Da die Aufbauung der in Trümmern daliegenden Stadt, unter Ablehnung der Guericke'schen Vorschläge für die Stadtplanverbesserung, auf der Grundlage der alten Verhältnisse von Gebäudemfundamenten oder stehen gebliebenen Wänden, Straßen und Plätzen erfolgte, so bietet also das alte Magdeburg noch jetzt das Bild seiner mittelalterlichen Plangestaltung, mindestens seit dem 16. Jahrhundert, wenn nicht früher. Hieran haben die im Laufe der Jahrhunderte geschehenen Einwirkungen, auch die zumal in den letzten zwei Jahrzehnten eifrig betriebenen Sluchtlinienlegungen zwecks Besserung der Verkehrs- und Gesundheits-Zustände, nicht viel zu ändern vermocht.

Selbstverständlich bezieht sich das nur auf die Anordnung des Stadtplanes, nicht auf das Stadtbild selbst, denn die Zerstörung von 1631 haben nur verhältnismäßig wenige Gebäude, wie weiterhin noch eingehend behandelt werden soll, ganz unverändert überdauert. Seit der Zeit haben sich ja die Geschmacksrichtungen durch den Barock-, Zopf- und Schinkel-Stil bis zur neueren Deutschrenaissance-Richtung und den modernen malerischen Stilwidrigkeiten hindurch so erheblich geändert, daß die öffentliche und private Bauthätigkeit mit dem Bestande des Alten leider arg aufgeräumt hat.

Nichtsdestoweniger ist doch glücklicherweise noch Manches unberührt geblieben, auf dessen fernere Schonung man pietätvoll bedacht sein sollte, sofern es sich mit den heutigen Interessen irgend vereinbaren läßt! So bedauerlich es ist, daß das schönste Spätrenaissance-Haus des Breiten-

weges, das Koch'sche, vor einigen Jahren dem Neubau des mächtigen Postpalastes weichen mußte, so wäre es doch andererseits nicht zu rechtfertigen gewesen, wenn durch das Belassen des ehrwürdigen Baudenkmals ein solcher Neubau im Grund- und Aufriß ganz unvermeidliche Beeinträchtigungen seiner Zweckmäßigkeit hätte erfahren sollen. Daß man die alte Säfaden-Architektur desselben im Wesentlichen unverändert auf die Hinterfront des Postgrundstücks an der Prälatenstraße übertragen, dabei die stark verwitterten Skulpturen sogar fast durchgängig erneuert hat, ist eine im höchsten Grade anerkennenswerthe Rücksichtnahme, welche leider namentlich in den 70er Jahren unseres Jahrhunderts so mancher herrlichen Hausfront am Breitenwege, sogar von vielleicht dazu berufener Seite, nicht in der gehörigen Weise geschenkt worden ist! Magdeburg mag zu großem Theile gerade hierdurch, abgesehen von dem unerfreulichen Eindruck der früheren Bahnhofsverhältnisse, in den Ruf einer nüchtern ausschenden Stadt und zwar nicht mit Unrecht gekommen sein, indem allerdings auch von der prächtigen Wirkung unseres unvergleichlichen Breitenweges schon viel eingebüßt ist, dank dem rücksichtslosen Eingreifen einer auf äußerste Nutzbarmachung drängenden Bauthätigkeit. Als ein Segen ist dabei die mittelalterlich unregelmäßige Führung des Breitenweges anzusehen, dessen willkürliche Krümmungen der beiderseitigen Sluchtlinien glücklicherweise niemals zu beseitigen sein werden, wie auch die Vorsprünge, welche stellenweise den sich immer mehr steigernden Anforderungen des Großstadt-Verkehrs manche Schwierigkeiten bereiten, wahrscheinlich größtentheils allezeit verbleiben müssen.

Die schlimmste Stelle des Breitenweges ist bekanntlich diejenige an der Ausmündung der Steinstraße, an welcher sich eine Beseitigung des zeitweil fast gefährlichen Engpasses nachgerade zu dringender Nothwendigkeit herausgestellt hat. Nachdem die erst jüngst erlassenen polizeilichen Maßregeln der Vorschrift des Rechtsgehens und Langsamfahrens in der Praxis sich nicht bewährt hatten und daher wieder zurückgezogen werden mußten, ist eine Sluchtlinien-Sestzung Seitens der Stadtbehörden erfolgt, auf deren Durchführung zwar wohl noch auf lange Zeit hinaus zu warten sein dürfte. Hiernach soll von der Ecke des Pieschel'schen Hauses Breiteweg Nr. 12 bis an die nördliche Ecke des Gebäudes der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft eine gerade Linie durch vier Grundstücke hindurch gezogen werden. Gleichzeitig ist eine Verbreiterung auf der Westseite bis zur Leiterstraße-Mündung beschlossen, wo die Ecken außerdem abgeschrägt werden sollen. Zweifellos wird damit den Verkehrs-Interessen der Großstadt in vollkommenster Weise und für alle Zeit Genüge geschehen, und wäre auch aus diesem einzig maßgeblichen Grunde eine anderweitige, vielleicht noch radikalere Sluchtlinienführung nicht gerechtfertigt gewesen.

Leider muß demgegenüber die Rücksichtnahme auf das Städtebild zurücktreten! Denn gerade das weit vorspringende Haus (Giese) an der Ecke der Steinstraße gewährt in ästhetischer Hinsicht den nicht zu unterschätzenden Vorzug, daß für den Blick der wirksamste und künstlerisch kaum zu missende Abschluß der Prachtstraße gegen Süden erzielt wird,

die ohne diese Unterbrechung viel zu lang erscheinen und sich in ihrem Eindruck ins Gewöhnliche verlieren würde. Auf dem entgegengesetzten Ende schließt das mächtige Thurmgemäuer der Katharinenkirche mit seinen fein gezeichneten Thurm spitzen die Straßenperspektive malerisch nach Norden ab, und zwischen diesen beiden Endcouissen reiht sich zufolge der Verschiebung der Gebäudefronten scheinbar ein alterthümlicher Barockgiebel an den anderen, die dazwischen liegenden nüchternen, gradlinig begrenzten Hausansichten zum Glück vollkommen bemeisternd. Dies stolze Bild des Magdeburger Breiteweges, das seine Wirkung zwar der uralten Straßen-Anlage in erster Linie verdankt, möge uns nun aber auch weiterhin nicht durch geschmacklose Um- oder Neubauten an Stelle der noch vorhandenen alten Patrizierhäuser, in seiner architektonischen Eigenart verkümmert werden! Dass dies in dem allerbescheidensten Maße nur eintreten möge, darüber mögen Magdeburgs Bürger als auf ein unantastbares Vermächtnis aus vielhundertjähriger Vergangenheit für die Zukunft eifersüchtiger wachen, als dies in den letzten Jahrzehnten der Fall gewesen ist!

Und wie der Breiteweg, so zeigen noch jetzt fast sämtliche übrigen Straßen die merkwürdige mittelalterliche Laune der Sluchten mit unmotivirten Abweichungen von der geraden Linie, Ecken, Winkeln, Sackgassen und einspringenden Plätzchen, die früher wunderbar malerische Bilder gewährt haben müssen, als noch der Reiz der alten Erscheinung sie schmückte mit den Giebeln, Erkern, Thürmchen und sonstigem munteren Beiwerk ihrer Häuser. Aus dem Plane Otto von Guericke's sind im Uebrigen sonstige interessante Aufschlüsse über die Verhältnisse in der Altstadt zu entnehmen; ja sogar die alten Stadtmauern, wahrscheinlich aus dem Anfange des 13. Jahrhunderts stammend, sind eingetragen, „deren rudera noch hin und wieder sampt den daran stehenden Thürmen zu finden“.

Magdeburg stand beim Beginne der Reformationszeit bei dem Umfange der Altstadt, wie ihn der Guericke'sche Plan überliefert hat, tatsächlich mit in der Reihe der größten, d. h. weiträumigsten deutschen Städte. Bei einer von Kaiser Karl V. angestellten Erhebung über die Ausdehnung einiger volkreicher Städte im Jahre 1527 hatte Magdeburg einen Umfang von etwa 1200 Ruthen gegen Genf 1499, Paris 1494 und Köln 1484 Ruthen aufzuweisen.\*)

Hierbei ist noch in Betracht zu ziehen, daß die Sudenburg und die Neustadt nicht mit einbezogen waren, obwohl sie unmittelbar vor den Thoren der Altstadt lagen, und schon damals eigentlich ein großes Gemeinwesen bildeten, zwar unter streng gesonderter Verwaltung.

Man möchte sich aber doch mit Recht darüber verwundern, daß eine Stadt wie Magdeburg sich so viele Jahrhunderte hindurch mit demselben Platze hat begnügen können! Allerdings waren die Verhältnisse in den 60er Jahren unseres Jahrhunderts für die bis zur Erstickung eingekielte Einwohnerschaft nachgerade unerträglich geworden, so daß das Erweiterungs-

\*) Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg.

Bedürfniß sich bekanntlich geradezu zur Lebensnothwendigkeit gesteigert hatte. Aber es muß eben auf die Weiträumigkeit der alten Stadtanlage verwiesen werden, die für frühere und zumal mittelalterliche Verhältnisse als außergewöhnlich günstig wird bezeichnet werden müssen, gegenüber der verhältnismäßig geringen Einwohnerzahl. Es fällt beim ersten Blick auf den Guericke'schen Plan auf, daß weite Strecken des inneren Stadtgebietes als Gartenland bezeichnet sind. So war namentlich der nördliche Stadttheil längs der Befestigungsmauer vom Schrottdorfer bis zum Krökenthor, von diesem wieder bis zur Hohen Pforte und weiter bis zum Elbstrom ein ununterbrochenes Garten-Gelände. Inmitten des bebauten Theiles lag ganz in der Nähe des Rathhauses ein mächtiger Gartenblock, ungefähr da, wo der neue Durchbruch der Jakobstraße dem seither engsten und bevölkertsten Häuserviertel Licht und Luft geschaffen hat. Westlich vom Breitenwege, dem „Waghaus“ gegenüber, erstreckte sich der Garten an der Barfüßerkirche in der vollen Ausdehnung zwischen den Gebäuden vorn am Breitenweg bis zur Marstallstraße, von der Großen Schulstraße bis zur Dreiengel-, Schrottdorfer- und Braunschirschstraße. Damit war eine Durchquerung der Altstadt von Gärten fast in ihrer ganzen Erstreckung von Osten nach Westen, vom Kloster Mariä-Magdalena bis zur Stadtumwallung am Schrottdorfer Thor gegeben. Dieser günstige Umstand gab eben für Otto von Guericke den Anlaß, in seinem Berichte und Plane für den Schwedischen Statthalter gerade hier eine überaus leicht herzustellende breite Straßenverbindung zur Elbe vorzuschlagen. Ob wir uns diese Gartenblöcke vollständig frei und unbebaut, oder nur an den Kanten mit Gebäuden besetzt zu denken haben, darüber giebt der Plan von 1632 freilich nicht weiter Aufschluß; jedenfalls können nirgends besondere Schwierigkeiten für die Durchführung dieses Entwurfes vorgelegen haben. Ersichtlich fällt die Sluchtlinie der neuen nördlichen Querstraße mit der uralten Stadtbefestigung von 1275 zusammen, die mit ihren Überbleibseln und einer Anzahl von quadratischen Thürmen sorgfältig im Plane verzeichnet steht.

Im südlichen Theile der Altstadt war aber eine noch viel größere Weiträumigkeit vorhanden; der Neue Markt erstreckte sich wesentlich mehr nach Norden, da die Gebäude, welche jetzt den Domplatz von der Kreuzgangstraße scheiden, damals noch fehlten. Es ist auch hier ein großes Gartengebiet im alten Plane angedeutet, westlich des Klosters Unserer lieben Frau, das sich um den Kreuzgang von St. Nikolai bis zur Dompropstei, an der Stelle des jetzigen Lazareths erstreckt haben mag. Da der Platz für die Artilleriekaserne nebst den am Breitenweg davor liegenden Gebäuden noch nicht bebaut war, so öffnete sich damals der Blick, durch nichts behindert, auf den majestätischen Dom, vor dem sich nach Westen ein mächtiger Platz bis zur Kirche St. Sebastian ausdehnte, — sicher ein einzig großartiges Gesammtbild gewährend, wenn man vielleicht auch der Meinung sein kann, daß die ästhetische Wirkung bei dieser übermäßig freien Lage gegen jetzt zurückstand. Die Geistlichkeit hatte den ganzen südlichen Theil von der

Leiterstraße ab, fast ein Viertel des gesamten Stadtplanes für sich in Anspruch genommen. Dicht vor der letzteren befand sich ein Schlagbaum noch im Jahrhundert der Reformation, welcher die Altstadt vom „Neuen Markt“ trennte. Hier fand man nur die Kirchen, Klöster und zahlreichen Kurien der Dom- und Stiftsherren und jede profane Bebauung war vollkommen ausgeschlossen. Ein anderer feierlicher Charakter waltete hier im Gegensatz zum lärmenden Verkehr und lebendigen Leben, das sich naturgemäß je mehr zum Mittelpunkte der Stadt, zum „gemeinen Stadt-Markt“ und Rathaus hin, um so gewaltiger steigerte, wie überhaupt nur in diesem mittleren Theil der jetzigen Altstadt eine dichtere Bebauung und enge Bewohnung wird vorausgesetzt werden dürfen.

Dazu aber kam noch, daß längs des Elbstromes ein freies grünes Ufergelände vorhanden war, das nur in dem nördlichen Theile, etwa von der Stelle der ehemaligen Strombrücke ab, den gewerblichen Betrieben der Schiffer, Fischer u. s. w. diente. Die Häuser am Fürstenwall und bis zur Heiligen Geiststraße bestanden noch nicht, und die ganze Gegend von der letzteren bis jenseits des Domes ist im Guericke'schen Plane als Gartenland, „Bischofsgarten“, ja in dem Theile zwischen Heilige Geist- und Klosterstraße sogar als „Weinbergk“ bezeichnet. Hier lagen nämlich die Obstgärten und der Weinberg des Klosters Unserer lieben Frauen, von dem in einem Dokument vom Jahre 1562 berichtet wird, daß hier ein Ertrag von 5 Fass Wein gekeltert wurde. Uebrigens ist diese jetzt etwas verwunderlich erscheinende Weinbergsanlage nicht etwa einzige in der Stadt, indem zwischen der Großen und Kleinen „Lackenmacherstraße“ — jetzt Kl. Schul- und Kameelstraße — ein ebenso geräumiges Gelände, wie dort im Süden, sich des Vorzuges erfreute, als Rebenhügel ausdrücklich vermerkt zu sein.

Wie malerisch und anmuthig sich das Bild der alten Stadt mit ihrem machtvollen Dom, ihren hochragenden Kirchen, den zahlreichen Befestigungstürmen und Thorburgen, und mit dem reizvollen grünen Uferabhang davor vom jenseitigen Elbufer dargeboten haben mag, läßt sich denken. Wird doch von dem Klostergarten, der den breiten Elbstrom vom „Trüllmännchen“ bis zur Klosterstraße säumte, gesagt, daß er das Ansehen eines Busches gewährte. Jenseits des jetzigen Sitzes des Königl. Oberpräsidiums (im „Trüllmännchen“, d. h. von der Bruderschaft der Troilus-Mönche so im Volksmunde benannt,) erstreckte sich der zum erzbischöflichen Palast gehörige, jedenfalls wohl mehr parkartige Garten bis zur Möllenvogtei und zum „Gebhart“, — einem fortifikatorischen Haupt-Bollwerk von runder Anlage an dem vorgeschobensten südöstlichen Punkte der stromseitigen Befestigungsline, welches in der Geschichte der Vertheidigung von 1631 eine hervorragende Rolle gespielt hat.

Aus Allem geht un widerleglich hervor, daß Magdeburg im Jahre der Zerstörung ein so weites unbebautes Gebiet mit seinem Mauergürtel umschloß, wie wohl nur wenig mittelalterliche Städte gleichen Ranges sich dessen rühmen möchten! Von einer so dichten Bewohnung und einem Zusammenpferchen in Mietkasernen, der leidigen Errungenschaft moderner

Großstädte, war damals nicht entfernt die Rede, und so darf damit der Mangel aller sanitären Einrichtungen, insbesondere einer geregelten Entwässerung, ohne welche jetzt keine größere Stadt mehr bestehen möchte, als hinlänglich ausgeglichen erachtet werden. In der That muß der Gesundheitszustand Magdeburgs im Mittelalter, abgesehen von den eigentlichen Pestjahren, ein durchaus befriedigender gewesen sein; wenigstens wird von absonderlich ungünstigen Krankheitsverhältnissen selbst in den schlimmsten Kriegszeiten, welche die Stadt durchzumachen gehabt hat — nämlich während der beiden Belagerungen von 1550 und 1631 —, nichts berichtet. Freilich wütete dann auch die Pest, wie überall in den mittelalterlichen Städten, mit fürchterlichem Erfolge. Im Sommer 1565 hielt der unheimliche Gast einmal wieder seinen Einzug, setzte sich beinahe drei Jahre lang fest und raffte über fünfthalb tausend Menschen hin, — an und für sich noch gerade kein ganz außergewöhnliches Sterblichkeits-Verhältniß! Schlimmer war dagegen das Pestjahr 1681, in welchem binnen sechs Monaten mehr als ein Dritttheil der ganzen Bevölkerung erlag. Bei der im Januar 1683 vorgenommenen Zählung fanden sich nur 5155 Seelen vor und von den damals ganz und gar ausgestorbenen Häusern waren 133 immer noch unbewohnt! Das sind entsetzliche Thatsachen, wie sie füglich jede alte Stadt in ihrer Geschichte zu verzeichnen haben wird, und die weniger in örtlichen Verhältnissen als in der grenzenlosen Unkenntniß, in der allgemeinen Unbeholfenheit und für unsere Anschauungen geradezu unglaublichen Nichtbeachtung der einfachsten hygienischen Grundsätze ihre Ursachen finden.

Der Stadtplan des alten Magdeburg erfuhr die erste wesentliche Veränderung oder weitere Ausbildung durch das thatkräftige Vorgehen des „Alten Dessauers“, des berühmten Fürsten Leopold von Anhalt-Dessau, der von 1702—1747 den Gouverneurposten nach strammer militärischer Disciplin verwaltete und unerbittlich Ordnung in der auch damals noch wüst genug aussehenden Stadt herstellte. Ihm ist es zu verdanken, daß gesündere Verhältnisse eintraten durch Aufräumung der Trümmerstätten, Regelung der Straßenreinigung, Einführung einer vernünftigen Straßen-Entwässerung und Beeinflussung der Bauthätigkeit. Wenn er in letzterer Beziehung Wandel schuf und namentlich vom Standpunkte seiner oft militärisch nüchternen und recht hausbacken veranlagten Denkungsweise in ästhetischen Dingen so manchem kostlichen Überbleibsel aus mittelalterlicher Zeit, manchem malerischen Erker, Vorsprung, Auswuchs und Winkel den Garaus machte, so mag ihm das verziehen werden! Unleugbar hat er sich aber hohe Verdienste um die seiner Oberhöheit anvertraute Stadt erworben, und durch ihn erst ist der Übergang zum modernen Magdeburg, das sich energisch aus dem Brandschutt des dreißigjährigen Krieges heraus seine Stellung wieder erobern sollte, thatshächlich in die Wege geleitet. Bekanntlich soll er sogar den Anstrich der Häuser vorgeschrieben haben: für die Fronten mit gelber, die Vorlagen der massiven und das Holzwerk der Sachwerkhäuser mit weißer Farbe. Damit ging manche herrliche Malerei verloren! Der Dekoration des zum „10. Mai“ benannten Hauses, das sich besonders

reizvoll hervorgethan haben muß, geschieht vor anderen rühmende Erwähnung. Von welch' lebendiger Farbenwirkung diese Saffadenmalerei aber gewesen sein mag, ergiebt sich aus der urkundlichen Mittheilung, daß das genannte Haus mit „aller Art von Landschaftsstücken“ geschmückt gewesen ist. Und diese merkwürdige Maßregel des Gouverneurs ist nach einem Manuskript von Brendler in der Stadtbibliothek im Jahre 1723 sogar auf Befehl des Königs erfolgt, womit sich der wohl schon damals unvermeidliche Sturm der Entrüstung in der Bürgerschaft äußerlich auf ein höchst bescheidenes Maß klugerweise beschränkt haben mag!

Der alte Sonderling muß sich für Alles interessirt haben! Glücklicherweise stand ihm bei seinen Plänen eine hohe Intelligenz zur Seite, die ihn befähigte, das einmal Erfachte in der schneidigsten Weise zum Besten der Stadt und des Staates zur Durchführung zu bringen. Die Zahl der von ihm gelösten Aufgaben zur Besserung der städtischen Verhältnisse in jeder Beziehung erscheint schier unglaublich und erklärt sich auch nur aus der fast despotischen Rücksichtslosigkeit, nicht selten einigermaßen mit Willkür gepaart, mit welcher der Fürst seinen Willen durchzudrücken verstand. Es soll hier vorläufig nur die Rede von seinem Einflusse auf die Umgestaltung des Stadtplanes sein.

In erster Linie mußte sich der Gouverneur die zeitgemäße Instandsetzung und Erweiterung der Befestigungswerke der wichtigsten Festung des damaligen Preußischen Staates angelegen sein lassen. Manche Häuser wurden einfach niedergeissen, falls sie im Wege standen. Die Neustadt, wie auch die Sudenburg wurden wieder mit ordentlichen Thoren versehen. Die aus der Zeit Tilln's von 1631 noch vorhandene mehr als zwei Stockwerke hohe Schanze bei Buckau wurde abgetragen und die Erde wieder über die nahe liegenden Acker vertheilt, von wo sie damals für den Bau wahrscheinlich entnommen war. Die alte „Thurmshchanze“ an Stelle der noch aus der ersten Belagerung unter Kurfürst Moritz von Sachsen stammenden „Zollschanze“ wurde auf Befehl König Friedrich Wilhelm's I. 1731 wesentlich erweitert. Von da ab datirt die Ansiedlung innerhalb ihres Befestigungsgürtels, die den Namen „Sriedrichstadt“ führt.

Auch dem jetzigen „Großen Werder“, damals „Sähr- oder Sandwerder“, wendete sich die Aufmerksamkeit des rührigen fürstlichen Gouverneurs zu. Bissher fand nur eine Ausruzung als Weideplatz statt, allenfalls wurde noch ein unbedeutender Gewinn aus dem Schnitt der dort wachsenden Korbweiden erzielt. Da wurde vom Fürsten die Beseitigung der Brennholz-niederlagen ins Auge gefaßt, die sich auf dem Elbkai, dem noch jetzt danach als „Holzhof“ bezeichneten Ufergelände der Altstadt, eingerichtet hatten und nach seiner Ansicht dort nicht mehr hingehörten. Die Verlegung an die neue Stelle längs der jetzigen Zollelbe, wo sie allerdings nicht mehr die weitere Entwicklung des viel wichtigeren Stadtufers an der Stromelbe stören konnten, vollzog sich in bekannter Rührigkeit und binnen kürzester Frist waren Lagerplätze an 13 Holzhändler vergeben — beiläufig gegen einen jährlichen Pachtzins von 5 Thalern für jeden, welcher aber später auch noch

auf 2 Thaler herabgesetzt wurde. Damit war das stadtseitige Stromufer für die Unternehmungen des Fürsten frei, der die am Sischerufer befindlichen, uralten und wahrscheinlich recht unansehnlichen Sischerhäuser — dieselben sind sogar schon im Plane Otto von Guericke's angedeutet und als die „Ueberbliben Sischerhäuser“ bezeichnet — einfach niederreißen und durch neue massive ersetzen ließ. Unweit der Hohenpforte war schon 1717 ein an der Elbe stehendes Provinthaus erbaut, das aus städtischen Mitteln auf Befehl des Gouverneurs mit einer Kaimauer versehen werden musste, wie auch die Ausführung einer mit Schießscharten ausgestatteten Mauer am Sischerufer zwar unter Beilegung des Staates, aber mit wesentlicher Heranziehung der Stadtkasse zu den Kosten vom König befohlen wurde. An Stelle des damals schon vorhanden gewesenen Lagerhauses für kaufmännische Güter, „das eher einem großen Schafstall geglichen haben muß“, wurde ein neues massives Packhofgebäude, noch jetzt als „alter Packhof“ bekannt, in den Jahren 1729—1731 errichtet, dessen monumentale Architekturformen kaum auf einen Nützlichkeitsbau, vielmehr auf einen Palast schließen lassen möchten. Obwohl erfolgte die Herstellung des auffallend vornehm angelegten Speichers, — daß es sich tatsächlich nur um einen solchen Zweck handelt, geht aus den über den Portalen angebrachten Merkurgestalten unzweifelhaft hervor, — mit königlicher Unterstützung, und das will viel sagen! Man darf aus einer solchen fast luxuriösen Auswendung für einen Bedürfnisbau auf eine Anerkennung der Leistungsfähigkeit des Magdeburger Handels schließen, dessen Förderung sich der sonst so sparsame König Friedrich Wilhelm I. augenscheinlich persönlich angelegen sein ließ; übrigens wäre vielleicht dem Alten Dessauer, nach sonstigen gleichzeitigen Leistungen am Domplatz, eine solche überraschende Beeinflussung in ästhetischer Beziehung ebenfalls zuzumuthen gewesen, sofern es nichts weiter für den Siskus kostete. Daß Fürst Leopold die Bedeutung Magdeburgs auf dem Gebiete von Handel und Schiffahrt in der richtigen Weise zu würdigen verstand, geht aber aus allen diesen Unternehmungen hervor, die auf Steigerung der Ufernutzung hinzielten. Die elbseitige Ansicht Magdeburgs, wie sie uns jetzt erscheint, ist also im Wesentlichen bereits damals geschaffen worden.

Uns interessiren hier besonders diejenigen Straßenanlagen, welche zum Theil noch jetzt an den Namen des Fürsten Leopold von Anhalt-Dessau erinnern, dessen segensreiche Wirksamkeit mit der Geschichte Magdeburgs für alle Zeit eng verknüpft ist, nämlich „Fürstenwall- und Fürstenstraße“, wozu in jüngster Zeit bekanntlich noch „Fürstenufer“ getreten ist, — ferner die Umgestaltung des Neuen Marktes und der nördlichen Umgebung desselben. Auf dem immer noch als Garten oder sogar Weinberg des Klosters Unserer lieben Frauen unausgenützt daliegenden Ufergelände, von der Klosterstraße südlich bis zum „Trümmännchen“, entstand die Fürstenwallstraße aus einer Reihe von Häusern bestehend, von welchen jetzt nur noch ein einziges, Nr. 8 mit der Jahreszahl 1721 (Pilet), von dem Charakter der vom Fürsten für den Privatbau bevorzugten einfachen, etwas nüchternen, aber soliden Bauweise

zeugt. Davor wurde 1722 der „Fürstenwall“ geschaffen, eine überaus eigenartige Promenaden-Anlage, gewissermaßen ein hängender Garten auf einem zu Kasematten ausgebauten Untergeschoß, das noch jetzt als ein durchaus trocknes und brauchbares Magazin für Aufbewahrung von Militär-Bekleidungsstücken dient. Oben ein reizvoller Spaziergang, mit zwei Reihen alter, dicht belaubter Bäume bestanden, in seiner ganzen Erstreckung einen prächtigen Ueberblick über den mächtigen, stets von lebhaftem Schiffssverkehr zeugenden Elbstrom gewährend — unten ein dem rein prakti-



Der Fürstenwall des 18. Jahrhunderts.

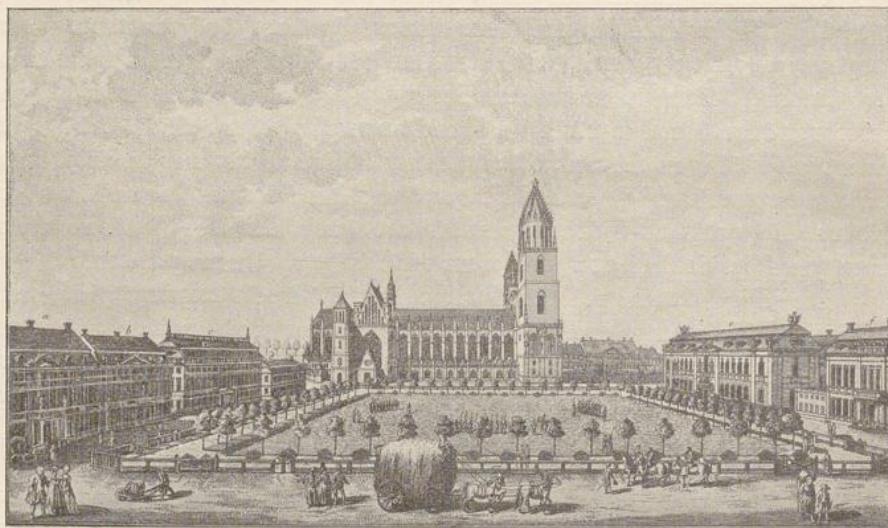
tischen Bedürfnis des Soldaten bestimmter Gewölbebau, den man des besseren Schutzes gegen die Witterungseinflüsse halber mit Erde überschüttete —, das mußte so ganz nach dem Sinne des Gouverneurs erscheinen, der das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden wußte! Das Merkwürdige dabei ist, daß diese vom jetzigen technischen Standpunkte aus nicht ganz unbedenkliche Bauausführung nicht nur jetzt noch besteht und hoffentlich noch recht lange bestehen wird, sondern daß sie auch als durchaus zweckentsprechend und immer noch recht benutzungsfähig geschäkt wird. Man denke nur, daß doch damals von Abdeckung der Gewölbe mit Asphalt, auch nur Cement oder ähnlichem Mittel zur Verhinderung des Eindringens der Feuchtigkeit in das Gewölbe und sonstige Mauerwerk keine Rede war. Als vor mehreren Jahren, gelegentlich der Herstellung eines besseren Steigungsverhältnisses für die nördlich vom Platz vor dem Eisenbahngebäude auf den Fürstenwall hinaufführende Rampe, ein Stück des Letzteren aufgerissen werden mußte, da ergab sich eine geradezu auffallend geringe Gewölbestärke, wie man sie, zumal bei dem gewöhnlichen Kalkmörtel und

mit Rücksicht auf die sehr bedeutende Auffüllung, gegenwärtig unter keiner Bedingung anzuwenden sich getraut hätte! Dazu noch die Belastung durch im Laufe der Jahre mächtig entwickelte Baumstämme — die alten vom Fürsten gepflanzten Linden und wilden Kastanien werden zwar nicht mehr vorhanden sein, — ferner die doch auch mit in Anrechnung zu bringende Beanspruchung durch ein fröhlich hin und her wogendes Menschengedränge, — dem gegenüber die Unzulänglichkeit der Hülfsmittel, die sich in naiver Weise mit der Schwierigkeit der Aufgabe abfand! Bei der Überlegsamkeit unserer Zeit würde trotz der Fortschritte der modernen Technik Magdeburg auf seinen „Fürstenwall“ wohl haben verzichten müssen und es darf auf diese populärste Schöpfung des „Alten Dessauers“, ohne die man sich die alte Elbstadt gar nicht denken könnte, mit Recht stolz sein. Wenn sich der Magdeburger Fürstenwall auch nicht gerade mit der weltberühmten Brühl'schen Terrasse in Dresden gleichstellen kann, so liegt doch immerhin der Vergleich nahe, und wenn das Dresdener Bild so viel stolzer erscheint und der Eindruck einer wundervollen Fernsicht auf ein überaus anmutiges Gebirgsgelände dort hinzutritt, so braucht das Magdeburger Städtebild, mit seinem majestätischen Dom und den uralten Thürmen der Klosterkirche und der ganzen charakteristischen Ansicht der längs des Stromes sich aufbauenden und von Doppelthürmen überragten Altstadt, hinsichtlich des Malerischen gegen jenes berühmtere von Elbflorenz nicht allzu sehr zurückzutreten!

Die jetzige Große Klosterstraße wurde damals angelegt gleich mit zweiseitiger Bebauung, wobei die mit der Front nach Süden gekehrten Häuser größere, die gegenüberliegenden kleinere Gärten erhielten, also unter Verwerthung des unnütz großen Klostergeländes. Von der Klosterkirche bis zur Mündung der neuen Straße entstand die jetzige Regierungstraße, unter Beseitigung von zum Kloster gehörigen Wirtschaftsgebäuden.

Am meisten änderte sich das Ansehen vom Neuen Markte, der damals völlig ungepflastert war, was zwar heute noch, abgesehen von den umgebenden Straßen, der Fall ist, und kaum gegen die Erscheinung zu Otto von Guericke's Seiten eine irgend erhebliche Abweichung aufweisen möchte. Die Westseite, welche nur von der Nikolaikirche und der Dompropstei besetzt war — erstere präsentierte sich mit ihrer Ostfront frei nach dem Platze —, wurde durch ein an der Stelle der jetzigen Kaserne errichtetes stattliches Zeughaus bereichert, das erst in westfälischer Zeit durch Feuer zerstört ward. Es entstand die Domstraße, deren letztes charakteristisches Haus (Nr. 3 früher Armen-Direktion) sammt dem aus weit früherer mittelalterlicher Zeit stammenden Nachbarhause, dem Domportal gegenüber, erst im Frühjahr 1898 abgebrochen wurde. Das schöne Haus, Domplatz Nr. 4, im Besitz des Domherrn von dem Bussche, wurde etwa 1730 auf Veranlassung des Fürsten gebaut, der schon einige Zeit früher 1724 und 1725 die den Domplatz auf seiner Nordseite abschließenden stattlichen Häuser, Domplatz 7—9, hatte aufführen lassen, zwei davon durch Magdeburger Bürger, das dritte (Nr. 9, das heutige Gerichtsgebäude) als „Stern-Haus“ durch den damaligen Ingenieur-Oberst von Wallrave, daher die kriegerischen

Embleme im Giebeldreieck. Nachdem auch das Nachbarhaus zu dem von dem Büssche'schen, die Domdechanei durch einen Neubau in denjenigen Zustand überführt war, den wir im Wesentlichen trotz mannigfacher, nicht gerade geschmackvoller Umbauten in der Hauptfassade unseres Museumsgebäudes noch jetzt erkennen können, war dem Neuen Markte das einheitliche und vornehme Gepräge nach dem Sinne des „Alten Dessauers“ verliehen, der anscheinend sogar prunkvolles Bauen liebte, wenn das nämlich, wie schon angedeutet, ohne Aufwendung persönlicher oder staatlicher Mittel zu erreichen war! Nur so dürfte sich das danach keineswegs Widersprüchvolle in seinem Vorgehen bei Durchführung der zahlreichen Umwälzungen im Innern der seiner väterlichen Pflege anvertrauten Stadt erklären.



Ansicht des Neuen Marktes §. St. des alten Dessauers.

1731 wurde die neue Poststraße angelegt, nach dem alten Postgebäude so benannt, das bis zum Bau der neuen Häuser 7–9 frei vom Domplatz aus im nördlichsten Winkel der unregelmäßigen Platzgestaltung eingesehen werden konnte. Gleichzeitig wurde die jetzige Kreuzgangstraße an der Nikolaikirche vorbeigeführt und zu dem Zwecke der dort befindliche dunkle und tief liegende Kreuzgang mit seinem höheren Kirchhofgelände – also etwa der Anordnung des Domkreuzganges entsprechend – einfach weggerissen und eingeebnet. Beiläufig ist das die zweite Wandlung, welche die vom Schicksal schlecht behandelte Nikolaikirche durchzumachen gehabt hat! Nachdem sie bis zum Jahre 1350 unmittelbar vor den jetzigen Domthürmen gelegen hatte, derart, daß sogar der Bau des südlichen Thurmes ihretwegen zurückbleiben mußte, fand ihre Verlegung in die Nordwestecke des Domplatzes statt, wo sie nun wieder den Radikalplänen des Dessauers im Wege war.

Post- und Kreuzgangstraße treffen vor dem letzten Sachwerks-  
hause Magdeburgs, Kreuzgangstraße 5, zusammen und es ist nur zu ver-  
wundern, daß ein damals schon über 200 Jahre altes ehrwürdiges Ueber-  
bleibsel, in den Augen des Fürsten sicher doch ein altes Gerümpel, bei einem  
Straßendurchbruch, der so gewaltig in dieser Gegend aufräumen mußte, hat  
erhalten bleiben können. Es müssen aber Gründe besonderer Art vorgelegen  
haben, die eine solche Schonung in den Augen des doch zu sentimentalen  
Regungen nicht veranlagten Sonderlings rechtfertigen möchten! Zumal man  
an dem Giebel nach der neuen Poststraße zu deutlich ein bewußtes nach-  
trägliches Anpassen des freigelegten Gebäudetheils wahrnehmen kann.



Der Alte Markt mit Rathaus und dem Durchgange unter demselben.

Der Vollständigkeit halber muß noch angeführt werden, daß der Fürst auch in der eigentlichen Altstadt nach Möglichkeit zu bessern suchte, sogenanntlich die Verbindung zwischen dem Alten Markt und dem Brückthor. Unter dem Rathause geht, wie schon im Plane Otto von Guericke's angegeben ist, „der Sorder ansangs gewölbet durch, darüber noch etliche Gassen streichen, so Uff Schwippogen sten“. Dass die Besserung dieser Passage, bisher kaum so breit, daß zwei Wagen einander ausweichen konnten, zwischen hohen Mauern und mit gefährlichem, absturzartigem Gefälle zu dem einzigen Stromübergange, auch dem energischen Eingreifen des rührigen Gouverneurs zu danken ist, dürfte weniger bekannt sein, der in ähnlicher Weise übrigens auch die Straßen nach dem Peters- und Jakobsförder zugänglicher und für den Verkehr bequemer einrichtete. Neben der Johannisbergstraßen-Anlage wurde sogar auch ein unterirdischer Kanal vom Rathause nach der Elbe hergestellt, ein gemauerter „Absangekanal“, für damalige Verhältnisse ein bedeutsames Werk, das von der hohen Einsicht des „Alten Dessauers“ in städtischen gemeinnützigen Angelegenheiten Zeugniß ablegt. Alles in Allem ist der Einfluß des Fürsten Leopold von Dessau auf die

Entwicklung der Stadt außerordentlich hoch zu schätzen! Ihm gebührt unstreitig die Anerkennung, ein lustigeres, gesunderes und auch schöneres Magdeburg geschaffen zu haben, indem er mit dem mittelalterlichen Plunderzustand rücksichtslos aufräumte und ungeachtet mancher Wunderlichkeiten doch nur Segensreiches plante und durchführte. In den Augen des Magdeburgers sind, vielleicht mit Recht, gegenüber der vor nichts zurückshenden militärisch derben Persönlichkeit des „Alten Dessauers“ und dem Willkür-Regimente, das er getreu seinem königlichen Herrn und Vorbilde gemäß vertrat, seine Verdienste kaum in dem richtigen Maße geschätzt worden, und man hat ihn sicherlich damals nicht geliebt. Aber ein Organisator ersten Ranges, als welcher Fürst Leopold unbedingt wird angesehen werden dürfen, wird stets auf Widerstand stoßen, noch dazu wenn es sich darum handelt, mit alteingewurzelten Anschauungen zu brechen. Neues, Besseres lässt sich nun einmal ohne zwangweises Eingreifen selten durchführen. Die Spuren seiner langjährigen Wirksamkeit – von 45 Jahren! – werden im alten Magdeburg sich niemals verwischen lassen. Thatsächlich trägt es doch auch in seinem aus früherer Vergangenheit uns erhaltenen Neuhäusern zumeist den Stempel der eigenartigen Vorfriedericianischen Epoche, indem die Mehrzahl der stolzen Häuser am Breitenwege, ganz abgesehen von Leopold's Hauptschöpfung, dem Neuen Markte, das Charakteristische der in der Kunstgeschichte eine hervorragende und selbständige Stellung einnehmenden Magdeburger Barockbauten aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts aufweist. Bei dieser Bedeutung erschien es nur gerechtfertigt, der Zeit des „Alten Dessauers“ einen möglichst weiten Spielraum in dieser Besprechung der Ausbildung des Magdeburger Stadtplanes zu widmen.

Bis zur Napoleonischen Invasion blieb die Stadt von äußeren Einflüssen vollkommen unberührt, auch die Zeit des Großen Friedrich hindurch, da der Schauspielplatz des siebenjährigen Krieges glücklicherweise zu weit entfernt lag. Dagegen hatte Magdeburg um so mehr an den Kriegswirren von 1806 bis in das Jahr 1814 hinein traurigen Anteil zu nehmen. Nach der schimpflichen Capitulation vom November 1806 wurde es unter französische Verwaltung gestellt, in der es  $7\frac{1}{2}$  Jahre hindurch bleiben sollte. Durch den Tilsiter Frieden vom 9. Juli 1807 wurde die Stadt und das Herzogthum Magdeburg dem neugeschaffenen Königreiche Westfalen einverleibt und die urdeutsche Elbwarthe schien damit der Willkür französischer Gewalt preisgegeben!

Glücklicherweise ist die Napoleonische Epoche, zwar nicht ohne bedeutende Einwirkung auf die städtische Entwicklung, aber doch ohne eigentlich unheilvolle, bleibende Umgestaltungen für die wieder zu erfreulicher Blüthe gelangte Altstadt abgelaufen. Die nähere Umgebung und die Vorstädte hatten allerdings um so mehr darunter zu leiden; die Neustadt und die Sudenburg fielen der kriegerischen Notwendigkeit, ein freies Glacis in der unmittelbaren Nähe der Festigungswerke zu schaffen, zum Opfer und schon 1810 wurde bestimmt, die Hälfte der Neustadt und die ganze Sudenburg abzubrechen und die Grenze der Bebauung bis jenseits der Schutzlinie

zu verlegen. Uebrigens wurde erst nach der Erklärung Magdeburgs in den Belagerungszustand durch Dekret Napoleon's vom Februar 1812 damit Ernst gemacht und die Demolirung einschließlich fast des Restes der Neustadt in diesem wie im Frühjahr des folgenden Jahres ausgeführt. Die Be seitigung mancher Baulichkeiten, namentlich der Umgebung auf dem rechten Elbufer, auch sonst vor und in der Stadt folgte, deren Verschwinden zwar nicht als sonderlicher Verlust zu beklagen gewesen sein mag. Eine ein schneidendere Maßregel war die Niederlegung des Klosters Bergen, das durch Dekret des Königs von Westfalen vom Januar 1810 als Schulanstalt aufgehoben wurde. Im Unglücksjahr 1806 im Oktober war schon auf



Kloster Bergen.

Befehl des Gouverneurs von Magdeburg eine Batterie im Klosterhof angelegt und nach der militärischen Besetzung zur Vertheidigung des wichtigen Postens — aus welcher bekanntlich überhaupt nichts wurde, da schon am 10. November die Franzosen in die feig überlassene Stadt einrückten, — fand eine gräuliche Verwüstung des schon damals als herrlich geschilderten Gartens statt. Die danach folgende gänzliche Einebnung des Sitzes einer der berühmtesten Bildungsstätten des 18. Jahrhunderts konnte die auf die schlimmsten Gewaltthaten der französischen Gebieter gefassten Magdeburger wohl nicht weiter schmerzlich berühren, da ja vielleicht noch Schlimmeres für die schon schwer genug geprüfte Stadt im Drange der Kriegsereignisse bevorstehen mochte!

Für den Verlust ihrer Grundstücke erhielten nur die Einwohner der Sudenburg und des im Jahre 1812 niedergerissenen Theiles der Neustadt aus den Ländereien der früheren Magdeburgischen Stifte Entschädigungen und so entstanden die Ansiedlungen an den nach Ottersleben und Barleben führenden Chausseen, die ersten Anfänge der jetzigen Sudenburg und „Neuen“ Neustadt.

Die Letztere ist nach einem merkwürdig schematischen Bebauungsplane wieder aufgebaut worden. Unter Vermeidung aller diagonalen Verbindungen gruppirt sich ein vollkommen regelmässiges Netz von rechtwinklig sich kreuzenden Straßen, rechts und links vom Breitenwege, der die auf ein bestimmtes Gebiet augenscheinlich von vornherein festgelegte, fast genau

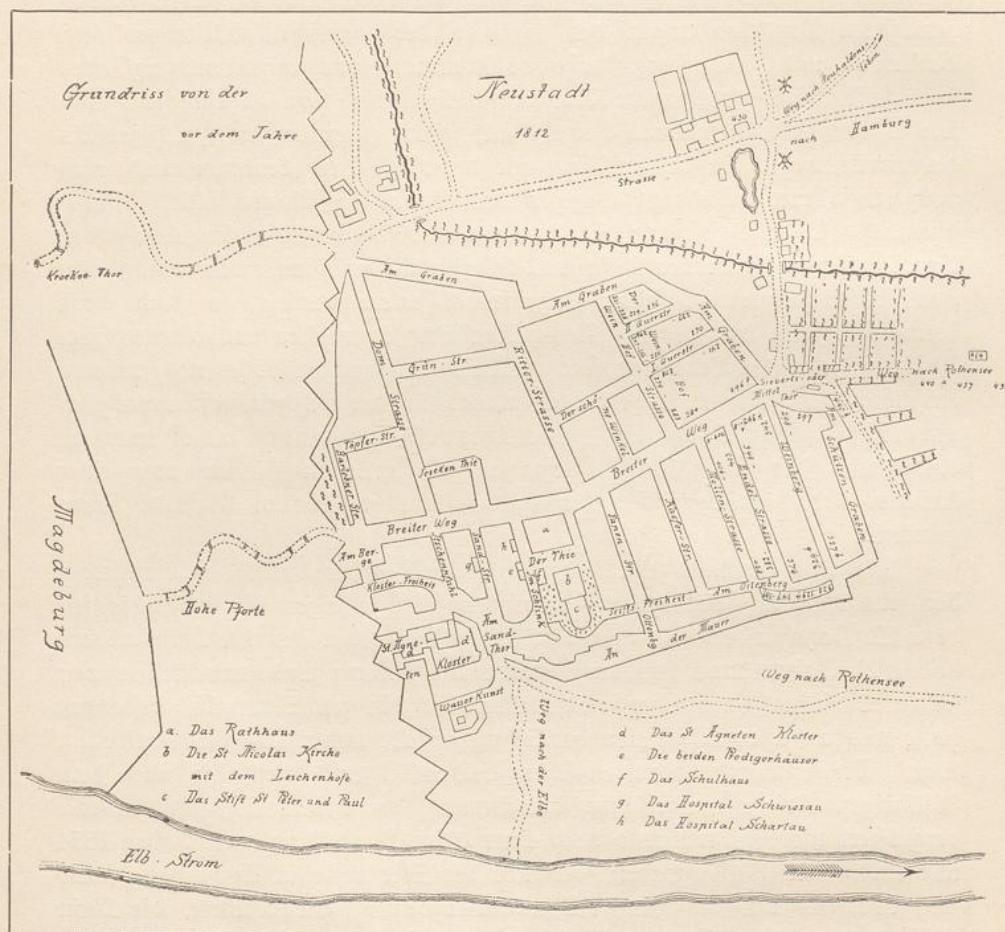


quadratische Stadtanlage etwa in der Mitte durchschneidet. Die Mittagstraße zwischen Umfassungsstraße und Nachweide bildet hierbei eine südliche Quadratseite, der die andere westliche zwischen Mittag- und Hundisburgerstraße, als Umfassungsstraße bezeichnet, mit ihrer Länge von etwa 850 m sogar ganz genau entspricht. Auch der Orientierung der Straßen genau

nach den Himmelsrichtungen — während man bekanntlich bei modernen Städteanlagen einer Führung der Straßen nach Nordost-Südwest bezw. Nordwest-Südost aus naheliegenden Gründen den Vorzug giebt — muß gedacht werden, die auch zur Benennung nach den Tageszeiten (Morgen-, Mittag-, Abendstraße) Veranlassung gegeben hat. Dabei gehen die Quer- oder Längsstraßen innerhalb des Quadrates keineswegs, wie man vermuthen sollte, überall bis zu den Begrenzungsstraßen durch, abgesehen von augenscheinlich erst durch spätere Auffschließung des nordöstlichen Viertels hineingetragenen Durchbrechungen des sonst in der westlichen Hälfte zwischen Breiteweg und Umfassungsstraße vollkommen klar erhaltenen Systems. Hier lassen sich zwei innere Ringstraßenzüge, für sich abgeschlossen und wieder von nahezu quadratischer Gestalt, sofort erkennen, wie auch jenseits des Breitenweges ein dritter Ring mit der Kirche im Centrum, und auch noch ein vierter allerdings weniger deutlich in die Augen fällt. Wahrscheinlich ist diese seltsame Stadtanlage der Augenblicks-Eingebung des Napoleonischen Gouverneurs zu verdanken und der Plan, wenn nicht von ihm selbst oder einem seiner Ingenieur-Officiere verfaßt, so doch stark beeinflußt! Bei der in der „Neuen Neustadt“ inzwischen vollkommen zum Abschluß gelangten Bebauung sind natürlich Besserungen dieses nach unseren Anschauungen fast kindlichen Stadtplanes in der Jetzzeit fast unmöglich geworden. Thatsächlich und glücklicherweise erscheinen solche auch in Unbetracht der Verhältnisse dieser im Wesentlichen bisher von einer Arbeiter- oder ländlichen Bevölkerung bewohnt gebliebenen Vorstadt kaum geboten.

Die Alte Neustadt zeigt nur noch einen Rest der durch das Machtwort der französischen Gewalthaber demolierten selbstständigen Neustadt, die seit dem 12. Jahrhundert bis nach dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhundert, also 600 Jahre etwa hindurch, neben Magdeburg und unmittelbar vor seiner nördlichen Grenze zwischen Krökenthor bis zur Stromelbe bestanden hatte und an allen Schicksalen der Schwesternstadt naturgemäß eng betheiligt war. Die trennende Zone zwischen Beiden ist erst durch die nach dem 30jährigen Kriege ausgeführte Erweiterung der neuen Befestigungswerke vergrößert worden, während nach einer alten Darstellung vom Jahre 1574 nur ein breiter Wassergraben, der mit der Stromelbe in Verbindung stand und übrigens um die ganze Altstadt Magdeburg herumführte, die Lücke zwischen den beiden Stadtmauern ausfüllte. Ansichten der Belagerung vom Jahre 1551 zeigen noch einen trockenen Zwischenraum zwischen der Magdeburger Mauer und der bis zum feindlichen Lager, d. h. bis zu der etwa zur Hälfte niedergebrannten Neustadt. Die neue Befestigung mit dem Wassergraben zwischen der beiderseitigen Ummauung, — eine mit Sinnen versehene hohe Mauer, — erscheint auf der Magdeburger Seite mit hohen stattlichen Wartthürmen ausgestattet und mag, wie noch Ansichten aus der Zeit vor der Zerstörung von 1631 erkennen lassen, der Periode nach der ersten Belagerung, wahrscheinlich unmittelbar nach Aufrichtung derselben, also etwa um 1560 entstammen.

Es ist eine merkwürdige Thatache, dieses Schutz suchende Anschmiegen der Vorstädte an die Altstadt! Das Beispiel der ersten Belagerung von 1551 hatte schon genugsam bewiesen, daß jedem Angriffe auf die Altstadt die damals noch ganz offene Sudenburgrettungslos preisgegeben sei und daß die mit starken Befestigungen eingerichtete Neustadt nach ihrer Besetzung durch den Feind eine ungeheure Gefahr für Magdeburg selbst bedeuten



Alte Neustadt vor napoleonischer Zerstörung.

müsse. Die Abbildungen aus der Zeit vor 1631 zeigen wieder eine vollständig zusammengewachsene, einheitliche Stadt, nur zweimal von Einschnitten durchsetzt, welche den Anfang der kleineren Nachbargemeinden mit ihrem selbstständigen Mauergürtel angeben. „Rayons“ kannte man damals nicht; sie wurden jedesmal erst bei Beginn einer Belagerung entweder durch Niederbrennen seitens des Feindes oder vorsichtigerweise frühzeitig genug vor der Annäherung desselben vom Belagerten selbst geschaffen. Nichts-

destoweniger baute man sich nach überstandener Gefahr genau wie zuvor in unmittelbarer Anlehnung an die mächtigere Mutterstadt wieder auf, mit der man durch engste Beziehungen seit Jahrhunderten verbunden war. Erst Napoleon hat diesen vom militärischen Standpunkt unerhörten Zuständen ein gründliches Ende bereitet, indem er die Neustadt und die Sudenburg einfach von der Stelle fegte. Dabei ist nur zu verwundern, daß doch noch etwa ein Drittel nach dem Stadtplan der Neustadt vor ihrer Zerstörung in den Jahren 1812 und 1813 stehen bleiben durfte. Es ist dies westlich von der Hohenpfortestraße die Gegend zwischen der Straße „am Weinhof“ mit Große und Kleine Weinhofstraße bis zum Sieversthor, östlich von der Hohenpfortestraße die Bebauung zwischen „Mollenstraße“, Endel- und Weinbergstraße bis zur nördlichen Grenze der Stadt, welche etwa südlich der jetzigen Bodenstein'schen Brauerei anzunehmen ist. Der Hohen Pforte gegenüber mündete die Hauptstraße der Neustadt, welche selbstverständlich wie in der Altstadt Magdeburg den Namen „Breiteweg“ führte. Die östliche Grenze lag da, wo sich ungefähr die heutige Rogäkerstraße befindet, und die Stadt schloß elbseitig am „Sandthor“ ab, durch welches der Weg nach Rothensee hinausführte. Außerdem aber bestand hier die Hauptverbindung zur Elbe für den Verkehr der Schiffer und Fischer. Die Suhrwerke der Kaufleute, die Baumaterial- namentlich auch die Sandfuhrten, passirten das Thor, wovon diesem wichtigen Eingangspunkt zur Stadt augenscheinlich der Name gegeben wurde. Das ist eine uralte Thatsache, die von dem allezeit rührigen Treiben am Neustädter Hafen fast genau an der heutigen, somit seit Jahrhunderten dafür als gewiesen anerkannten Stelle Zeugniß ablegt.

Sehr imponirend wird sich die Neustadt selbst noch im Ansange unseres Jahrhunderts zwar nicht ausgenommen haben, wie man wenigstens auf ihr Aussehen aus den engen Gassen und dürftigen unscheinbaren Häusern der vorhandenen Reste schließen mag! Erst der Auffstellung eines allgemeinen Bauungsplanes zufolge Inkommunalisirung der Vorstädte war es vorbehalten, die durch Jahrhunderte lange Abschließung entstandenen unnatürlichen Verhältnisse in der Bebauung eines so wichtigen und ausgedehnten Vorstadtgebietes zur möglichsten Besserung vorzubereiten, eine um so schwierigere Aufgabe, als inzwischen die Trennung zwischen Neu- und Altstadt durch die Eisenbahnführung vom Centralbahnhof bis zur Elbbrücke und die Anlage des Neustädter Bahnhofs so viel schärfer sich ausgeprägt hatte. Wie bekannt, werden die mit dem immer lebhafter gewordenen Verkehr schließlich geradezu unleidlich gewordenen Uebelstände gegenwärtig mit dem Ablauf unseres Jahrhunderts bezw. zum Beginne des neuen durch Hochlegung der Bahngleise und Unterführung sämmtlicher wichtiger Straßenzüge beseitigt.

Beiläufig mag noch bemerkt werden, daß nach der Vernichtung der Neustadt unter Napoleonischer Herrschaft sich für die Altstadt Magdeburg günstige Gelegenheit bot, einen über 40 Morgen großen Stadtkirchhof, vom Krökenthor bis zur Hohen Pforte reichend, anzulegen, der in seiner Begrenzung übrigens noch genau das alte Stadtgebiet der Neustadt zwischen

dem „Breitenwege“ (Hohenpfortestraße) und der Straße „Am Weinhof“ bis zur alten Umfriedigung aus der Zeit vor der Zerstörung von 1813 erkennen läßt. Die Eröffnung dieses Friedhofs erfolgte 1827; seit 1872 ist der Südfriedhof an der Leipzigerstraße hinzugereten und damit die Schließung des älteren, wenigstens für die allgemeine Beerdigung, in die Wege geleitet worden. Bei dem Umfange der parkartig unterhaltenen Begräbnisstätte ist daraus für den modernen Stadtplan ein reizvolles Motiv für seine weitere Ausgestaltung gewährt; außerdem erscheint für alle Zeit aus dieser mächtigen Parkfläche eine stete Quelle frischer Lebensluft gerade für den dichtest bebauten Kern der Altstadt gesichert.

Von den übrigen Vorstädten ist nicht weiter viel zu bemerken. Es haben sich vom durchgehenden Chausseezuge als der Hauptstraße Querstraßen möglichst im rechten Winkel abgezweigt, so daß der Bebauungsplan für das äußere Gelände überaus einfach erscheint. Nur die Sudenburg erhebt allenfalls noch den Anspruch auf eine regelmäßige Anlage nach einem jedenfalls wie die Neustädter unter französischem Einfluß entstandenen Entwurf, mit dem stattlichen Kirchplatz, der genau symmetrisch zur Mitte des einfachen und klaren Straßennetzes angeordnet ist. Aus der älteren Anlage, soweit sie uns bekannt, mag nur noch erwähnt werden, daß die Sudenburg, die Südstadt (arx meridionalis) sich dicht vor dem abgetragenen Sudenburger Thore befunden und in unregelmäßiger, wohl mehr dörflicher Anordnung bis zur „Sternschanze“ bei Buckau erstreckt hat. Vor der Zerstörung von 1631 besaß sie immerhin nahezu 300 Wohnhäuser, wurde viel später als die Neustadt wieder aufgebaut, jedoch nicht an der alten Stelle, die Festungswerken Platz machen mußte, vielmehr auf einem Gelände der alten Dorfstätte St. Michael und Mariendorf. Eine Kirche erhielt diese neue Sudenburg erst im Jahre 1723, wieder also in der Zeit des „Alten Dessauers“, der sich ja die Ordnung der Verhältnisse gerade im Süden der Festung ganz besonders angelegen sein ließ. Aber auch von dieser Vorstadt-Gründung ist nichts mehr übrig geblieben.

Es folgt nun die lange Friedensperiode von fünf Jahrzehnten, innerhalb deren nur von ganz geringfügigen Änderungen der Stadtanlage berichtet werden kann. Man begnügte sich damit, gelegentlich Straßenverbreiterungen und Besserungen zur Ausführung zu bringen, sofern man durch besondere Verhältnisse dazu veranlaßt wurde, wie z. B. bei großen Bränden, welche die Zerstörung ganzer Häuserzeilen zur Folge hatten. So führte die gewaltige Seuersbrunst vom 24. August 1857 am Jakobsförder und Alten Fischeruf zu segensreichen Maßnahmen für die Wiederherstellung des eingeschwommenen Viertels. Beiläufig gehört dieser Brand zu den gefährlichsten Schadenfeuern, die Magdeburg je zu überstehen gehabt hat seit der Zerstörung von 1631! Das verheerende Element verbreitete sich von dem mit Heu-, Stroh- und Getreidevorräthen angefüllten Magazingebäude der Garnisonverwaltung in kurzer Zeit über die angrenzenden Straßen, ergriff das Holzwerk der Brücke der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn und räumte in diesem ärmlichsten und am ungesündesten gebauten Stadttheile gründlich auf, derart, daß

außer den militärischen Gebäuden und einer städtischen Schule über 30 Wohngrundstücke total zerstört und mindestens ebensoviel mehr oder weniger beschädigt waren.

Wenn es jetzt selbstverständlich erscheint, daß die Kosten der für den Verkehr als erforderlich erachteten Straßenerweiterungen von der Stadtgemeinde getragen werden — nach jüngsten Entscheidungen zwar unter gewisser Heranziehung der Hausbesitzer, sonst aber, indem die davon betroffenen Anlieger für den Verlust an Baugelände stets angemessene, ja reichliche Entschädigungen erhalten — so scheint man früher eine andere Praxis geübt zu haben; wenigstens wird berichtet, daß der Wiederaufbau der Großen Junkerstraße nach einem sehr bedeutenden Brande von 1815 unter Beauftragung von 4000 Thalern aus der Staatskasse — unter dringlicher Befürchtung des damaligen Kommandanten Generals von Hirschfeld und des als Ehrenbürger bekannten Civil-Gouverneurs von Klevitz beim König selbst — erfolgte, behufs Entschädigung der Hausbesitzer „für den Verlust an Grund und Boden, welchen sie durch die Erweiterung und Geradelegung der bisher engen und krummen Straßen gehabt hatten“. Man scheute sich, in den Stadtsackel zu solchem überflüssigen Zwecke hineinzugreifen, und wo es wirklich dem sich immer mehr steigernden Verkehrsbedürfniß gegenüber nicht anders ainging, verfiel man aus schlecht angebrachter Sparsamkeit auf Verbreiterungen, wie die der früheren „Kuh“-jedigen Berlinerstraße und der wichtigsten Querstraße zwischen dem Breitenweg und dem Alten Markte, deren Unzulänglichkeit man bekanntlich noch in der Jetzzeit, voraussichtlich für immer, wird zu beklagen haben!

Nichtsdestoweniger hob sich von Jahr zu Jahr mit dem Ansehen des alten Magdeburg als Festung und Handelsstadt nach außen hin auch die ganze innere Erscheinung der Stadt, die nach so furchtbarem Schicksalschlage im 17. Jahrhundert sich jedenfalls im 18. Jahrhundert vollkommen davon erholt hatte und nun im 19. Jahrhundert immer mehr zu einer Achtung gebietenden Stellung in der vordersten Reihe der Preußischen Städte emporblühte. In erster Linie hatte Magdeburg das wohl seinem Kaufmannsstande zu verdanken, der die Vorteile der Platzlage an einem mächtigen Strom, inmitten einer reichgesegneten Provinz im Herzen Norddeutschlands, von jeher mit Intelligenz auszunützen verstand. Das geht namentlich auch aus der thatkräftigen Förderung des ersten Eisenbahn-Unternehmens hervor! Bereits 1838 wurde die Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig gebaut, nachdem die Bahn von Nürnberg nach Fürth 1835 als erste deutsche eröffnet und die Leipzig-Dresdener Bahn unmittelbar darauf in Angriff genommen war. 1839 wurde die Linie nach Schönebeck, im August 1840 die ganze Strecke bereits dem Betriebe übergeben. Die Halberstädter Bahn folgte 1843, erst drei Jahre später die wichtige Linie Potsdam-Magdeburg, welche, bezeichnend genug für die damaligen Anschauungen, bisher als „Luxusbahn“, darum entbehrlich hingestellt war! Endlich trat 1849 Magdeburg-Wittenberge hinzu, das sich vorläufig mit besonderem Bahnhof am Alten Sischerus begnügte, während die älteren Bahnen in

einen gemeinschaftlichen Bahnhof zwischen dem Fürstenwall und der Stromelbe einmündeten. Diese letztere in den Verhältnissen zwar begründete Anlage auf einem schmalen Geländestreifen, der dem Službette erst abgerungen werden mußte, mit unzureichenden Räumen für die Abfertigung des Personen- und Güterverkehrs hat hauptsächlich dazu beigetragen, den Ruf der Stadt auf Jahrzehnte hinaus nach Außen hin empfindlich zu schädigen. Kein Wunder, daß der Reisende ein überaus unworthes Bild von dem alten Magdeburg mitnehmen mußte, von dem der nur zu flüchtigem Aufenthalt Eintreffende, womöglich nur auf dem Bahnhofe oder in seiner nächsten Nähe Verweilende nichts weiter erblickte als düstere, verliehartige Kasematten, in welchen ein ewiges Dämmerlicht herrschte! Man war froh, wenn man die ungastlichsten Verhältnisse, die man thatshäglich auf deutschen Bahnen finden möchte, mit dem Ausfahren des Zuges hinter sich hatte und draufzen wieder Lebensluft athmen konnte. Wenn man jetzt das freundliche Fürstenauer entlang geht, glaubt man nicht mehr daran, daß auf diesem Bahnhofe bis zum Mai 1873 der ganze Riesenverkehr eines der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte von Deutschland thatshäglich hat abgesertigt werden können.

Der Stadtplan von Magdeburg hatte durch die Bahnhofs-Anlage längs des Fürstenwalls, durch die Brücken-Verbindung der Friedrichstadt mit dem Friedrich-Wilhelmsgarten, um die Einführung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn in den Kasematten-Bahnhof erst zu ermöglichen, ferner durch den Schienenweg zwischen dem alten Wittenberger Bahnhof am Brückthor vorbei bis zum Hauptbahnhof, eine an und für sich kaum merkliche Abänderung erfahren. Die alte Stadt mußte sich eben mit den neuen Zuständen wohl oder übel abfinden, da man ja bei der eingekesselten Lage der Festung nicht anders konnte! Daß eine Straße, wie die Fürstenstraße zwischen dem alten Brückthor und dem Eisenbahngebäude überhaupt geeignet erscheinen möchte, den Wagen- und Menschenstrom aufzunehmen, der sich hier von und zu den Hauptzügen alltäglich hindurcharbeiten mußte, ist nach unseren gegenwärtigen Anschauungen geradezu unglaublich! Ausgeschlossen aber war jede Besserung des Verkehrs in dieser belebtesten Stadtgegend, bis endlich die Stadterweiterung von 1870 die Stadt von dem unerträglichen Alptruck befreite, unter dem sie zu erliegen drohte.

Wie sich das Aussehen der inneren Stadt in Dingen, die jetzt als selbstverständlich erscheinen, noch zu Anfang unseres Jahrhunderts gestaltete, geht aus der Thatache hervor, daß erst seit 1820 etwa der Sahrdamm des Breitenweges mit erträglichem Pflaster versehen wurde; die Anlegung von Bürgersteigen vor vielen Häusern, namentlich auch noch auf dem Breitenwege, fällt meistens in die Jahre 1845 und 1846 und geschah erst in Folge einer Aufrückerung des damaligen Kreis-Landraths und Polizeidirektors. So waren die für die Entwässerung der Stadt jetzt als unentbehrlich erachteten Einrichtungen damals natürlich noch in kindlichen Anfängen. Die Skandale, soweit solche vorhanden, entwässerten aber wenigstens in den mächtigen Elbstrom, obwohl sie auch zum Theil in die Festungsgräben führten und hier zu unerquicklichen Verhältnissen Veranlassung geben mußten.

Erst unter Oberbürgermeister Hasselbach fand die Herstellung einer geordneten Kanalisation statt, welche die gesamte Altstadt umfasste und damit eine gründliche Besserung der allgemeinen Gesundheitsverhältnisse in die Wege leitete. Freilich hat ja seither noch recht Vieles geschehen müssen, um die Entwässerungs- und sonstige gemeinnützige Anlagen zu demjenigen Standpunkte der Vervollkommnung zu bringen, den die neuere Technik und namentlich die hygienische Wissenschaft verlangt. Die alten Kanäle sind nach höchstens 30jährigem Bestehen sogar wegen Unzulänglichkeit der Tief-anlage, mangelhaften Gefälles und nicht mehr zweckentsprechender Bauart (Plattenkanäle anstatt der jetzt üblichen Gestaltung nach dem Ciprofil) einer noch gegenwärtig in Ausführung begriffenen gründlichen Umgestaltung unterzogen. In dieser Beziehung ist es aber Magdeburg nicht anders ergangen, als mancher anderen in eben solcher Entwicklung begriffenen Großstadt!

Man darf jetzt vor Allem mit Stolz behaupten, daß Magdeburg gerade in der Erfüllung der öffentlichen Gesundheitspflege keineswegs zurückgeblieben ist. Vielmehr darf ihm mit wohl begründetem Anspruch die Anerkennung als eine der gesündesten Städte Deutschlands nicht versagt werden.

Eine durchgreifende Besserung in allen Verhältnissen trat aber doch erst seit dem denkwürdigen Jahre 1870 ein, und damit beginnt die neue Epoche der Entwicklung Magdeburgs, welche einen ungeahnt großartigen Aufschwung von Jahr zu Jahr angenommen hat und jetzt zum Beginne des neuen Jahrhunderts zu den erfreulichsten Hoffnungen für eine weitere gedeihliche Zukunft der werdenden Großstadt berechtigt.

