

# Die Industriestadt Leipzig und die Blütezeit der Musikwerke-Produktion

Von Dirk Schaal

Mit diesem kurzen Streifzug durch die Wirtschaftsgeschichte Leipzigs soll die Industriestadt Leipzig sowie der Rahmen für das unternehmerische Handeln Ludwig Hupfelds in Leipzig skizziert werden.

Vor 1000 Jahren lag die Stadt am Rande einer sumpfigen Landschaft, im Überschwemmungsgebiet der hier zusammenfließenden Niederungsflüsse. Es gibt sicher bessere Orte, um eine Stadt zu gründen. Rohstoffe gab es auch nicht, wegen derer Siedler an die Pleiße zogen. Was war es dann? Leipzigs Verkehrslage und -anbindung bestimmten über Jahrhunderte die Entwicklung der Stadt zu einem der wichtigsten europäischen Handelsplätze und zum mitteldeutschen Wirtschafts- und Kommunikationszentrum. Die Sicherung und der Ausbau dieses Standortfaktors ist der „rote Faden“ in der Leipziger Wirtschaftsgeschichte vom späten Mittelalter bis in die heutige Zeit.

Großräumig betrachtet liegt Leipzig auf halber Strecke zwischen dem oberdeutschen Wirtschaftsraum mit den Alpenübergängen und den Nord- und Ostseehäfen einerseits sowie zwischen Rhein und Weichsel andererseits. Außerdem stellt es einen wichtigen Anschluss der Straßen aus Böhmen an das deutsche Straßennetz her. Damit ist der mitteldeutsche Raum zwangsläufig Durchzugsgebiet für Kaufleute und Händler.

Die Topographie der mitteldeutschen Tiefebene begünstigte das Entstehen kontinuierlich genutzter Verkehrswege. An verkehrsgünstig gelegenen Flussübergängen und der Kreuzung verschiedener Handelsrouten entstanden die größeren Städte der Region: Erfurt, Naumburg, Halle oder Magdeburg – und das heutige Leipzig. Hier trafen sich Fernhandelsrouten, die Europa von Nord nach Süd und West nach Ost verbanden.

Nach dem beschwerlichen Durchqueren der sumpfigen Auenlandschaft, die heute weitgehend kanalisiert ist, rasteten die Kaufleute. Aus dem Rastplatz wurden ein Markt und aus dem Markort eine Stadt. Bereits ab dem späten Mittelalter etablierte sich Leipzig als Zentralort eines integrierten mitteldeutschen Wirtschaftsraumes. Dieser hatte sich seit dem 14. Jahrhundert herausgebildet und gilt im 16. Jahrhundert als konsolidiert. Die Wirtschaft im sächsisch-thüringischen Raum war bereits arbeitsteilig organisiert und durch verschiedene Austauschbeziehungen miteinander verflochten. Der über Leipzig organisierte und finanzierte Silber- und Saigerhandel ist nur ein Beispiel hierfür. Bestimmende Branchen waren der Bergbau und die Textilherstellung. Dies hatte starke Impulse auf Handel und Verkehr. Insgesamt vier Jahrmärkte in der Region – Erfurt, Naumburg, Halle und Leipzig – zeugen von einem bereits in dieser Zeit bedeutenden inner- und überregionalen Handel.

Dass Leipzig gegenüber den älteren Bischofssitzen Erfurt, Naumburg, Magdeburg oder ressourcenreichen Orten wie der Salzstadt Halle (Saale) eine herausragende Position erringen konnte, hatte mehrere Gründe. So profitierte Leipzig von politischer Kontinuität sowie einer stabilen und gut organisierten Landesherrschaft, die u.a. sichere Handelswege garantierte. Im Gegensatz zur älteren Nachbarstadt Halle mit seinen profitablen Salzquellen und dem Magdeburger Erzbischof als Landesherrn stritt man sich in Leipzig nicht permanent mit der Obrigkeit.

Leipzig und seine Landesherrn arrangierten sich hingegen zu beider Vorteil. Leipzig gelang es zudem, seinen eigenen Standortvorteil durch Ausschalten von Konkurrenten zu stärken. Durch ein Privileg Kaiser Friedrichs III. wurde der Messplatz Leipzig 1466 zunächst mit den Messplätzen in Oberitalien und Oberdeutschland gleichgestellt. Kaiser Maximilian I. bestätigte dann 1497 die drei Leipziger Messen (Jubilate-, Michaelis- und Neujahrsmesse) und garantierte in seinem Privileg freies Geleit der Messegäste und ihrer Waren im ganzen Reich, im Privileg von 1507 erhielten die Leipziger Händler schließlich ein Vorkaufsrecht im gesamten mitteldeutschen Raum, indem Zwischenlager im Umkreis von 115 Kilometern – in diesem Radius lagen die Jahrmärkte von Erfurt, Naumburg und Halle – verboten wurden.

Durch diese Privilegierungen und Verlagerung von Handelsrouten über Leipzig entwickelte sich die Stadt mit ihren Jahrmärkten zum führenden Messestandort in Mitteleuropa. Leipzig baute diese Stellung aus und nahm bis ins 18. Jahrhundert eine wichtige Vermittlerfunktion zwischen dem auf bargeldlosem Zahlungsverkehr über Wechsel funktionierenden westeuropäischen und dem noch auf Bargeldhandel fußenden osteuropäischen Wirtschaftsraum ein. Weiterhin etablierte sich die Stadt als Hauptumschlagplatz für englische Waren auf dem Kontinent.

Jahrmärkte und Warenmessen bedeuteten einen umfangreichen Frachtverkehr über Leipzig. Das Wirtschafts- aber auch das Kulturleben (Musikstadt) war abhängig von diesen Verkehrsströmen.

### Leipzig im Industriezeitalter

Die wirtschaftliche Basis der Handels- und Messestadt Leipzig war Anfang des 19. Jahrhunderts zunehmend gefährdet. Mit der Ausbreitung des bargeldlosen Handels in Ostmitteleuropa verloren Leipzigs Messen zunehmend ihre Bedeutung als Vermittlungsorte zwischen unterschiedlichen Wirtschaftsräumen.

Stärker noch wog der Verlust der traditionellen Rolle im Nord-Süd-Handel. Der zunehmende Handel mit transportintensiven Waren und Massengütern (Kaffee, Tabak, Baumwolle) war für den herkömmlichen Landtransport zu teuer. Mit Abschaffung von Handelsbarrieren – mit der Elbschifffahrtsakte von 1822 wurde der Stapelzwang auf der Elbe aufgehoben, allerdings noch nicht die hohen Flusszölle – erlangte die Flussschifffahrt zunehmend an Bedeutung. So etablierte sich Magdeburg zum Haupthandelsplatz für alle von Hamburg elbaufwärts kommenden Güter. Unter Umgehung Leipzigs wurden diese weiter nach Süden geliefert. Der Handelsplatz Leipzig, der keinen Zugang zu einem schiffbaren Fluss hatte, wurde zunehmend umgangen, Verkehrs- und Warenströme verlagerten sich. Die Situation verschärfte die Grenzziehungen nach 1815, Zollgrenzen umgaben Leipzig und Zollkriege mit Preußen behinderten den freien Warentransport.

Den drohenden Bedeutungsverlust vor Augen, suchten die Leipziger Kaufleute nach einer Anbindung an schiffbare Wasserstraßen und damit die Bindung von Warenströmen an ihre Stadt. Die Überlegungen führten über Pferdebauprojekte, die Leipzig mit der Saale verbinden sollten, letztlich zum Eisenbahnbau.

1839 wurde die erste deutsche Ferneisenbahnlinie von Leipzig nach Dresden eröffnet. Die Protagonisten des 1834 in Leipzig gegründeten Leipzig-Dresdner-Eisenbahnkomitees stammten allesamt aus dem Leipziger Handelsbürgertum, das seine Stellung bewahren wollte. Primärziel war aber eine Eisenbahnverbindung zur Elbe nach Magdeburg. Als zweite deutsche Ferneisenbahnstrecke wurde diese Verbindung 1840 eröffnet.

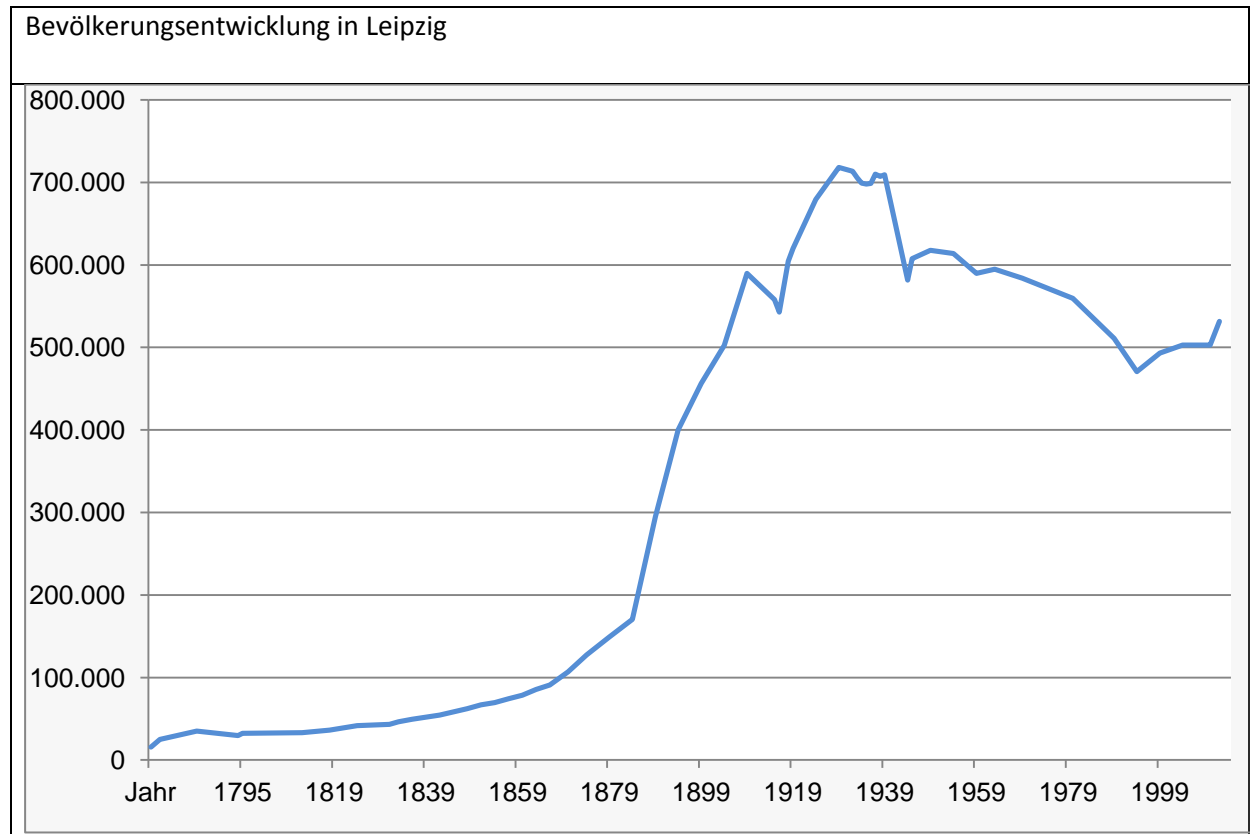
20 Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie nach Dresden war Leipzig ein Eisenbahnknoten: Über die 1841 begonnene Linie von Leipzig nach Hof wurden 1842 Altenburg, 1843 Crimmitschau, 1845 das Vogtland sowie über eine Nebenlinie auch Zwickau mit Leipzig verbunden, nach Errichtung der imposanten Göltzsch- und Elstertalbrücke war die Strecke ab 1851 durchgängig befahrbar und die Verbindung zwischen den beiden alten Handelsstädten Leipzig und Nürnberg hergestellt. Der 1841–1844 errichtete Bayerische Bahnhof ist das älteste erhaltene bauliche Zeugnis des Eisenbahnzeitalters in Leipzig. 1856 wurde Leipzig an die Thüringer Bahn angeschlossen, 1859 wurde über die Anhalter Bahn die Direktverbindung nach Berlin hergestellt.

Die deutsche Vielstaaterei entfaltete eine ungeahnte Dynamik beim Eisenbahnbau. Denn die den Leipziger Kaufleuten zugrundeliegende Angst vor der Umgehung, dem Abgeschnitten-Werden von Verkehrs- und Warenströmen ging in allen Einzelstaaten um und war Motivation für den vergleichsweise raschen Eisenbahnbau in allen deutschen Staaten. So entstand ein dezentrales und dichtes Eisenbahnnetz im ganzen Land – ein Knoten darin wurde Leipzig, das von seiner zentralen Lage profitieren konnte.

Diese Verkehrsrevolution beschleunigte auch die Globalisierung der Wirtschaft. Transportkosten spielten bei der Preisgestaltung zunehmend eine untergeordnete Rolle. Für Leipzig bedeutete dies, dass die Konkurrenz nicht mehr in Erfurt oder Halle saß, sondern in Manchester, Lyon oder Mailand.

Auch aus diesem Grund konzentrierte sich Leipzig nun auf seine Standortvorteile und spielte sie auch aus.

Die Stadt wuchs: Um 1870 wurde die 100.000 Einwohner-Marke überschritten, Leipzig war Großstadt. Bis um 1905 verfünffachte sich die Bevölkerung auf über 500.000 Einwohner, 1929 wurden über 700.000 Einwohner gezählt.

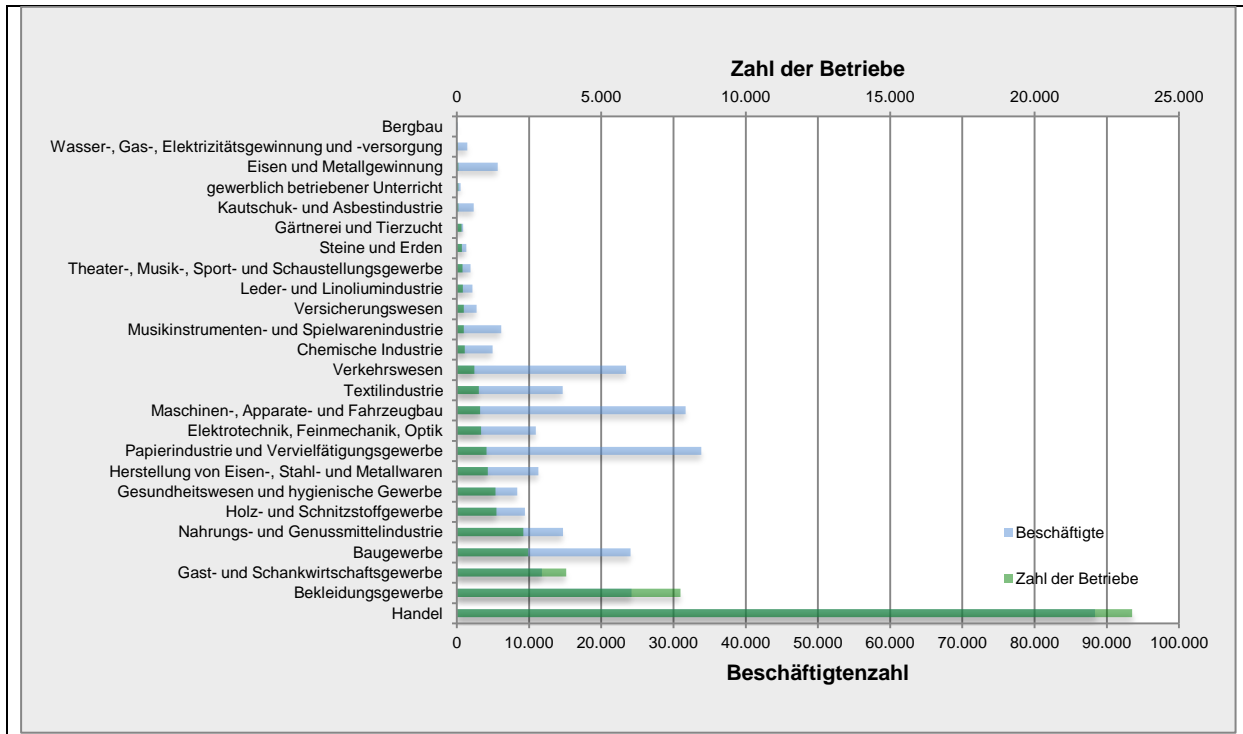


Die mit dem Bevölkerungswachstum erforderlichen Stadterweiterungen erfolgten zunächst v.a. östlich der Altstadt. Hier war das Land trocken und vor Überschwemmungen sicher. Die spätere Baulandgewinnung im Westen ist mit dem Namen Carl Heine verbunden. In der Auenlandschaft und im Überschwemmungsgebiet erschloss er Bauland für Wohnungen und Industrieansiedlungen.

### Wirtschaftsstruktur: Leitindustrien und ortsspezifische Industrien

Ende des 19. Jahrhunderts war Leipzig eine der wichtigsten und größten Industriestädte im Deutschen Reich mit fast 20.000 Industrieunternehmen und rund 400.000 Einwohnern. Verkehrslage und Verkehrsentwicklung bestimmten diese Entwicklung zur Industriestadt.

Neue Industrien siedelten sich in Leipzig aufgrund der Verkehrslage v. a. im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts an. Ein Eisenbahnanschluss war für diese Unternehmen – wie überall im Land – inzwischen ein Muss. Leipzigs zentrale Lage im Deutschen Reich und seine leistungsfähige Infrastruktur garantierten einen schnellen Marktzugang. Sachsens größte Textilfabriken, bedeutende Maschinenbauunternehmen oder Deutschlands erster Versandhändler, siedelten sich auch aus diesem Grund in Leipzig an. Bedeutung und Stellenwert von Handel und Verkehr für das Leipziger Wirtschaftsleben wird am vergleichsweise hohen Anteil der Beschäftigten in diesem Bereich deutlich.



Durch die Verkehrsevolution wurde nicht nur die Ansiedelung neuer Industrien begünstigt, auch bereits bestehende Strukturen wurden gestärkt und weiterentwickelt, wie die Messe, der Buchhandel oder der Pelzhandel.

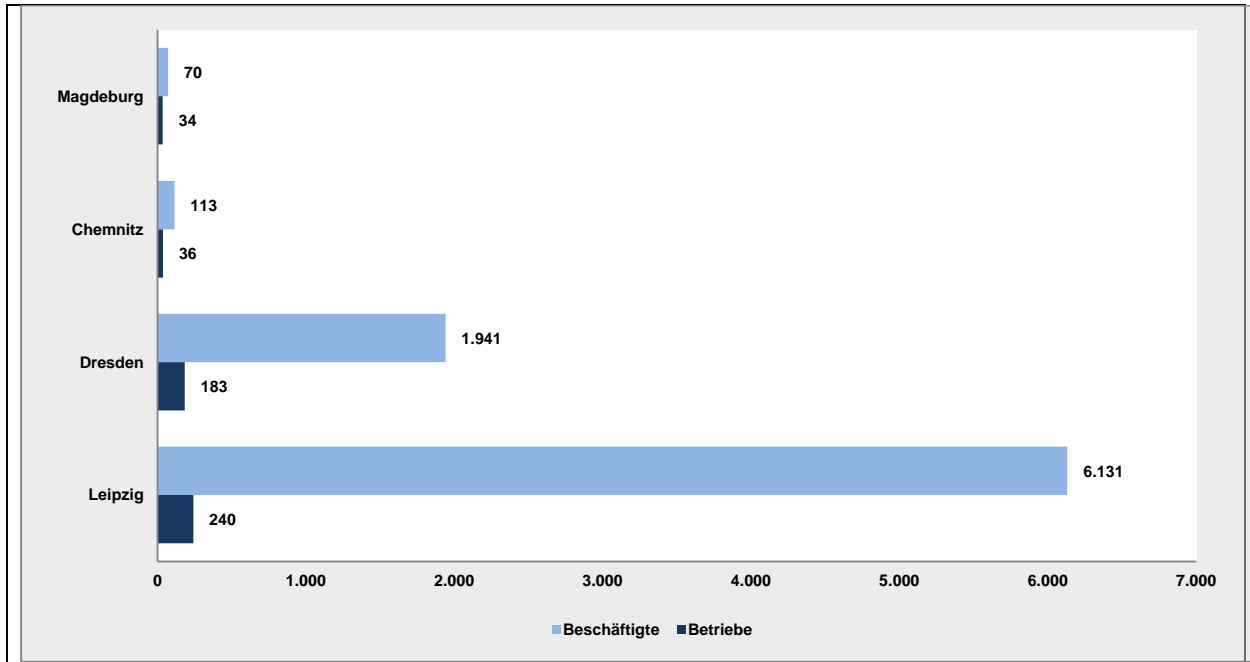
Wie Verkehr und Warenströme auf und über Leipzig gezogen wurden, ist am Beispiel des Buchhandels zu sehen. Die Verlagerung des Buchhandels von Frankfurt/Main und die Neuorganisation des Buchhandels hin zum Kommissionsgeschäft sind Leistungen Leipziger Kaufleute. Der „Verkehr über Leipzig“ wurde im deutschen Buchhandel zum festen Terminus. Kern dieses Organisationsmodells war, dass an einem zentralen Ort – in Leipzig – Kommissionäre im Auftrag der Verlage die Bestellungen der Buchhändler entgegennahmen und abwickelten. Dies sparte Kosten und Zeit. Deutschsprachige Verlage unterhielten in Leipzig wenigstens ein Lager oder sie ließen gleich in Leipzig produzieren. Die Bestellungen gingen in Leipzig ein, wurden zentral abgewickelt, der Versand erfolgte per Sammelsendung. Dies war effizient, schnell und kostensparend. Buchstadt Leipzig bezeichnet daher in erster Linie den Buchumschlags- und Distributionsplatz Leipzig, also den Buchhandel über „den Platz Leipzig“. Natürlich gingen von diesem Handel bedeutende Wachstumsimpulse auf die Polygraphische Industrie aus, die in Leipzig ihr Zentrum hatte.

Die für Leipzigs wirtschaftliche Entwicklung prägende Verbindung von Handel und Kaufleuten mit ihrem über Generationen gewachsenen Know-how wird auch am Beispiel des Pelzhandels deutlich. Die zunehmende Vernetzung der Welt im 19. Jahrhundert und die Mode brachten auch den Pelzhandel zu neuer Blüte. Leipzig – seit dem 15./16. Jahrhundert ein bedeutender Pelzumschlagplatz – entwickelte sich im 19. Jahrhundert zum weltweit führenden Stapel- und Umschlagplatz für russisch-sibirische Pelze sowie zum maßgebenden Handelsplatz für amerikanische Pelze. Darauf aufbauend entstand hier das Zentrum der modernen Pelzveredlungsindustrie. Dank alter geschäftlicher und zum Teil familiärer Verbindungen war Leipzig auch die erste Adresse für im 19. Jahrhundert aus dem russischen Zarenreich vertriebene jüdische Pelzhändler.

Auch die Herstellung von Aromen und Duftstoffen als Schwerpunkt der Chemischen Industrie in Leipzig entwickelte sich aus den Wurzeln des Warenhandels. Die exotischen Rohmaterialien für die Herstellung von Duft- und Aromastoffen wurden bereits seit den Warenmessen in Leipzig angeboten und hier auch weiterverarbeitet. Aus Handelsunternehmen entwickelten sich im Industriezeitalter

führende Unternehmen dieser Spezialindustrie. Zunächst Anbau von Pflanzen (bspw. Rosen), später Gewinnung synthetischer Aromen- und Duftstoffe.

Eine weitere spezielle Ausprägung des Leipziger Wirtschaftslebens war der Musikinstrumentenbau. In der Gewerbestatistik von 1925 ist der Musikinstrumenten- und Apparatebau unter den wichtigsten Gewerbegruppen enthalten. In Leipzig war er industrieller ausgeprägt als anderswo, wie der Vergleich mit anderen mitteldeutschen Industriestädten zeigt.



Leipzig übernahm wichtige Funktionen für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum: als regionales Bankenzentrum, als Wirtschaftszentrum, Verkehrs- und Versorgungszentrum, Informationszentrum und Konsumzentrum.

Verkehrsrevolution und Industrialisierung führten zu einem grundsätzlichen Wandel des Handels, von Art und Umfang der Warenströme. Die herkömmliche Warenmesse hatte ausgedient. Durch vereintes Handeln von Handelskammer und Stadtverwaltung wurde die Leipziger Messe jedoch nicht begraben, sondern dem Industriezeitalter angepasst und als Mustermesse zum erfolgreichen Messeformat des Industriezeitalters weiterentwickelt. 1895 wurde zum ersten Mal eine Mustermesse durchgeführt.

Unter Federführung der Stadt wurde mit den bis heute stadtbildprägenden Messehäusern bzw. Messespalästen eine zeitgemäße Infrastruktur und Architektur für Aussteller und Kunden geschaffen. In Kooperation mit der Wirtschaft schuf man mit dem 1917 gegründeten Meß-Amt für Mustermessen und verschiedenen Untergesellschaften zur Durchführung, Organisation und Werbung eine muster-gültige Organisationsstruktur für die Leipziger Messe. Der guten Innen- und Außenorganisation verdankte sie ihren Rang als bedeutendste Messe der Welt und als einzige internationale Messe. Auch im sächsischen Wirtschaftsgefüge kam der Leipziger Messe weiterhin eine zentrale Funktion zu. Sie vermittelte zwischen dem mitteldeutschen Wirtschaftsraum und dem Weltmarkt, sie war für mitteldeutsche Unternehmer Markt, Informationsort und Schaufenster zur Welt.

## Zusammenfassung

Leipzigs Vorreiterrolle beim Eisenbahnbau zum Beginn der Industrialisierung ist Teil der Bestrebungen, Warenströme auch unter geänderten Rahmenbedingungen weiterhin über die Stadt zu lenken und so ihren Stellenwert als bedeutende Messe- und Handelsstadt zu wahren.

Der Ausbau zum leistungsfähigen Verkehrszentrum im Industriezeitalter zog wiederum Unternehmer – wie Ludwig Hupfeld – an, die hier Fabriken errichteten und von Leipzig aus ihre Erzeugnisse rasch in alle Welt expedieren konnten. Verkehrszentrum, Messe-, Buch- und Industriestadt sowie Musikstadt gehörten untrennbar zusammen.

So wie durch das Messeprivileg von 1497 die mitteldeutsche Konkurrenz geschwächt und die internationalen Warenströme nach und über Leipzig gelenkt wurden, setzte sich die Standortpolitik in den letzten Jahren für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ein und schuf – u.a. mit der Nachtfluggenehmigung auf dem Flughafen Leipzig/Halle – wichtige Voraussetzungen für die Ansiedlung weltweit agierender Logistik- und Industrieunternehmen.

Den Wirtschaftsstandort Leipzig am roten Faden der Verkehrsfrage entlang zu erzählen bedeutet aber auch, das eine oder andere Schlüsselereignis rechts und links des Weges zu vernachlässigen.