

Markgraf, Bischof,
Burggraf.

hundert, schachtete man an dieser Stelle den Hohlweg aus und überspannte ihn mit der Schloßbrücke. Dadurch erhöhte man die Verteidigungsfähigkeit der Burg und gestaltete ihre Zufahrt bequemer. Aber auch ohne diese verstärkte Befestigung des Zuganges war der Burghügel für die Anlage einer großen Höhenburg ungewöhnlich geeignet. Obendrein liegt er an einer besonders günstigen und wichtigen Uferstelle der Elbe. Die beiden Quertäler der Triebisch und Meisa schließen ihn ein; sie bieten natürliche Verbindungsstraßen nach dem westlichen Hinterlande, nach der Leipziger Ebene und den thüringischen Rassen. Und auf dem rechten Stromufer will es die Gunst der Umstände, daß sich gerade hier die weite Dresdner Talebene öffnet mit ihren Straßen nach den Lausitzen, nach Schlesien, Polen und Böhmen. Da sich als weiterer Vorteil bei Meißen eine längere Strecke festen Elbgrundes findet, so mußte hier seit alter Zeit ein wichtiger Elbübergang liegen (anfänglich nur Furt und Fähre). Dieser für die damaligen Verhältnisse ganz besonders günstigen Lage hatte es die Burg Meißen zu danken, daß sie bei der Neuordnung der Verwaltung in den slawischen Grenzlanden durch Kaiser Otto den Großen Sitz des neu eingesetzten Meißner Markgrafen (965) und des Meißner Bischofs (968) wurde. Beide errichteten im großen Befestigungsring des Burghügels ihre besonderen Wohnburgen, so daß dieser schließlich drei Burgen trug: das markgräfliche Schloß an der Norddecke, die Bischofsburg (Ostdecke) und die alte Burg der königlichen Burgkommandanten, die später zur Burggrafenburg wurde und an der Stelle des jetzigen Burgkellers (Westdecke) lag (s. Seite 6 unten!).

Gemmnisse der
Entwicklung.

Den geschilderten Vorzügen der Lage Meißen stand mancherlei Nachteile gegenüber, die auf die Entwicklung der eigentlichen Stadt hemmend gewirkt haben. Da ist zuerst die Grenzlage Meißen, in ihrer Unsicherheit noch gesteigert durch seine Lage im Kreuzungsgebiete der Elblinie und der Main-Erzgebirgischen Linie, zweier der wichtigsten strategischen Linien Deutschlands. Diese Lage hat bewirkt, daß in den meisten der zahlreichen Kriege, für die Mitteldeutschland den Schauplatz bieten mußte, die Stadt Meißen besonders Schweres zu erdulden hatte. Ungünstig für die Stadt, weil ihrem Wachstum hinderlich, war in den vergangenen Jahrhunderten auch die Beschränktheit des ihr zur Verfügung stehenden Baugrundes. Das hat sich gebessert nach der Eingemeindung der Landgemeinden des gegenüberliegenden rechten Elbufers. Aber bis dies geschah, war Meißen auf das an der breitesten Stelle nur etwa 650 m breite Triebischtal und seine steilen Randhügel angewiesen, und das mußte doppelt ungünstig wirken, weil in den späteren Jahrhunderten der Stadtentwicklung, als die eigentümlichen Vorzüge der Lage Meißen den veränderten Zeitverhältnissen entsprechend an Wert verloren hatten, in rund 20 km Luftlinienentfernung elbaufwärts das aufblühende Dresden eine immer mächtigere Nebenbuhlerin wurde, das in seinem weiten Talbecken den Flächenraum für eine moderne Großstadt zur Verfügung hatte. Ungünstig für Meißen war schließlich noch im 19. Jahrhundert, daß die Hauptbahnlinien der Landschaft in 5 bis 6 Kilometer Entfernung an der Stadt vorübergeführt wurden. Erst 1860, einundzwanzig Jahre nach Eröffnung der Linie Leipzig—Riesa—Dresden, wurde Meißen durch eine Nebenlinie an das sich entwickelnde sächsische Eisenbahnnetz angeschlossen. Erst in unseren Tagen wird die 1868 eröffnete Bahnstrecke Meißen—Döbeln—Leipzig im Meißner Stadtgebiet zweigleisig ausgebaut.