

Noch seien erwähnt die Revisionen des Vermögensverzeichnisses und die zweimalige Zusammenstellung der sämtlichen Meißner Stiftungen, was Alles in Druck gegeben wurde.

Welche tiefgreifende Veränderungen nicht bloß in der politischen, sondern auch in der Verfassung der Kirchen- und Schulgemeinden seit der Einführung des 1. Localstatuts vor sich gingen, darüber soll später berichtet werden. Denn, wennschon selbstverständlich das geistige und sittliche Wohl der Bürger zu fördern, auch das höchste Ziel und die wichtigste Aufgabe der Obrigkeit und der Vertretung einer Gemeinde bleibt, so haben sie doch zunächst für die Wohlfahrt und Sicherheit der Gemeindeglieder in materieller Beziehung zu sorgen, zumal ohne materielle Güter auch ideale Zwecke sich nicht verfolgen lassen.

Wenn der Grund des Wohlstandes einer Stadt nächst der Einsicht und Betrieblichkeit ihrer Bürger ganz wesentlich von der Vollkommenheit ihrer Verkehrsmittel abhängt, so mögen hierüber folgende Bemerkungen Platz finden.

II. Elbe, Brücken und Strassen.

1. **Elbe.** In dem Gebirge, welches Deutschland in eine Nord- und Südhälfte trennt, öffnen sich nur wenige bequeme Durchgänge über niedrigere Einsattelungen und nur zwei Einschnitte, in welche die Natur in schiffbaren Strömen vollkommen fertige Verkehrsstraßen zwischen Nord und Süd hinein gebildet hat, die Thäler des Rheins und der Elbe. Meissen, an letzterem Strome gelegen, hat diesem Umstande gewiß schon eine Bedeutung zu einer Zeit zu verdanken gehabt, wo die Landstraßen noch äußerst mangelhaft waren; insbesondere vermittelte es den Elbverkehr nach dem Erzgebirge, welcher Expeditionshandel mit den durch Eisenbahnverbindungen geschaffenen anderen Verkehrswegen der Stadt verloren gegangen ist. Sie besaß auch das landesherrliche Privilegium, daß die aus Böhmen kommenden Flößer „drei Sonnenscheine“, d. h. drei Tage bei der Stadt still liegen mußten, damit die Bewohner Gelegenheit hatten, ihre Holzeinkäufe bequem zu besorgen.

Heutzutage würde man über dieses Vorrecht lächeln, wo man den Verkehr auf der Elbe auf jede Weise zu fördern sucht, und auch Meissen als Ausschiffungsplatz eine früher ungeahnte Wichtigkeit erlangt hat. Es kamen z. B. im Jahre 1882 hier 126,861 Centner Kaufmannsgüter, Kohlente 2., 148 Tuder Thon, 356 Kubikmeter Bruchsteine, 685 Kubikmeter Sandsteine, 856 Tuhren Sand, 521,610 Hektoliter Kohlen, 5120 Stück Baumstämme, 13,254 Stück Bretter, Pfosten 2., 1424 Stück Latten und Stollenhölzer, 3420 Stück Stangen, 8770 Stück Baum- und Weinpfähle, 16,394 Stück Gebundhölzer, 160 Tuder Eis zur Ausschiffung.

In früheren Zeiten scheint man zur Bequemlichkeit der Schifffahrt wenig gethan zu haben; die Herstellung und Unterhaltung des Fahrwassers ist lediglich dem Staate überlassen, welcher auch den bequemen Kai unter Leitung des Wasserbauinspectors Göbel 1874 unterhalb der alten Elbbrücke, sowie den Winterhafen am rechten Ufer gebaut hat.

Das Anlanden am städtischen Ausschiffungsplatze war sehr erschwert, bis unter Leitung des Staates 1859 neue Uferpflasterungen hergestellt wurden. Jedoch hat für diese die Stadt einen Beitrag von 5400 Mark geleistet, während die Vergrößerung des Landplatzes bei der Dampfschiffstation auf Kosten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie im Jahre 1867 erfolgt ist.

Der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist die Stadt in sofern zu Danke verpflichtet, als sie in einer Zeit, wo Meissen durch Erbauung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn von ihren früheren Verbindungen abgedrängt und deshalb in seiner Entwicklung zurückgeblieben