

müssen. Die zwischen der Martins- und Nicolsbrücke befindliche nach der Neumarktschule führende Fußbrücke ist erst 1879 erbaut worden.

Der alte zunächst nur dem Verkehre zu den Commungrundstücken dienende Soldatensteg erfuhr eine Verbesserung erst durch die im Jahre 1871 erfolgte Verlegung der Triebisch. Der Bau der 3. Bürgerschule nöthigte, ihn zu einer Fahrbrücke umzubauen. Dieses einstweilige Bauwerk, Schulbrücke genannt, ist, da sie sich nicht mehr standfest erwies, die Niveauverhältnisse aber eine steinerne Brücke nicht zulassen, in den letztverfloffenen Monaten durch eine eiserne ersetzt worden.

Die weiter oben nach der Haltestelle führende Eisenbahnbrücke ist dem allgemeinen Verkehre nicht zugänglich, und hoffentlich, schon wegen ihrer äußeren Gestalt, nur als einstweiliger Nothbehelf anzusehen; die letzte ständige Ueberbrückung im Stadtgebiete, der Erlischtieg, früher, wie seine Genossen, häufigem Zusammensturz unterworfen, ist bei dem Eisenbahnbau 1868 durch eine eiserne, standhafte Brücke ersetzt worden.

Die noch weiter hinaus an der hohen Eiser vorhandenen, nach der dortigen Häusergruppe führenden Stege aus der neueren Zeit werden durch Verlegung der Triebisch und Fortsetzung der Thalstraße in Wegfall gebracht.

Was die Straßen und Communicationswege betrifft, so ist die zwischen Leipzig und Dresden befindliche Heerstraße auch nach Erbauung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die wichtigste geblieben. In früheren Zeiten mag sie sich trotz ihrer Wichtigkeit in einem erbärmlichen Zustande befunden haben; im 16. Jahrhundert hatte die Erhebung des Geleitgeldes der Rath gegen die Verpflichtung der Unterhaltung der Straße bis Zehren erpachtet. Mit dieser Unterhaltung mag es schlimm ausgefallen haben; denn der (übrigens als Staatsmann bekannte) Dr. von Kommerstädt vermachte in seinem Testamente vom Jahre 1583 zu besserer Unterhaltung der Straße die Summe von 539 Mark 58 Pfg., deren Zinsen nunmehr an den Staat, als Unterhaltungspflichtigen, gezahlt werden.

Als die Leipzig-Dresdener Chaussee mit Erbauung der Eisenbahn verödete, hatte die Stadt um so mehr Veranlassung, auf Verbesserung ihrer anderen Verbindungsstraßen hinzuwirken.

Wegen ihrer Steilheit für Wagen kaum passirbar war die alte Ploffenstraße; zu deren Verbesserung war der Staat nur unter der Bedingung bereit, daß die Stadt einen Beitrag zahle; dieser wurde auch mit 2400 Mark geleistet und die neue Ploffenstraße 1840 gebaut.

Die gänzliche Isolirung von der Eisenbahn nöthigte die Stadt, eine Verbindung mit derselben zu suchen, und nach mancherlei Bitten und Verhandlungen gelang es denn endlich, die Erbauung der Niederaner Chaussee durchzusetzen, wozu die Stadt einen Beitrag von 4500 Mark zahlte.

Ohne Beihilfe der Stadt wurde 1865 zu Umgehung des steilen Hohlweges die Rauhen-thalchauffee gebaut.

Die Lage Meißens im Triebischthale (denn obwohl Meissen auch von der Elbe bespült wird, so liegt es doch nicht im Elbthale selbst, sondern am rechten und linken Ufer der Triebisch, deren Thal erst mit ihrer Mündung in die Elbe aufhört, so daß es unrichtig ist, wenn im Volksmunde das Triebischthal als etwa beim Goldgrunde beginnend bezeichnet wird) — diese Lage war schon früher von einsichtsvollen Männern für eine künftige Erweiterung der Stadt ins Auge gefaßt worden.

Es ist nicht nur romantisch, sondern auch sonnig und den lustreinigenden Winden zugänglich; es bietet, ohne daß die Anhöhen zu Baustellen in Anspruch genommen zu werden brauchen, Raum genug nicht nur von Nord nach Süd, sondern auch von Ost und West, so daß auch drei- und vierfache Parallelstraßen süd-nördlicher Richtung mit langen Querst Straßen west-östlicher Axe mit tiefen Baustellen und daher geräumigen Höfen errichtet werden können. Es besitzt zahlreiche und ausdauernde Wasserkräfte und ist südlich von der Thalstraße von den Elbüberschwemmungen ganz befreit, wie auch bis dahin das starke Gefälle der Triebisch die in ihrem unteren Laufe zu beklagenden Stauungen nicht mehr zuläßt. Erwägt man, daß, wenn