

und angrenzende Straßen wurden, bez. unter beträchtlicher Erhöhung des Niveaus, neu gepflastert (zusammen 3416 □-Meter), außerdem 880 □-Meter Granit-Trottoir gelegt und 119 □-Meter gepflasterte Fußbahn hergestellt (Kosten 11,594 Mark).

Im Jahre 1878 wurde mit Verbesserung der Straßen rüstig fortgefahren und folgende Bauten ausgeführt:

1. Die Verbreiterung des alten Eisenbahnweges bei 612 Meter Länge auf 7 Meter Breite, Regulirung der Höhenverhältnisse, Anlagen von Schnittgerinnen und erhöhten Fußwegen;
2. Neuanlage einer 5,6 Meter breiten Fahrstraße vom Eisenbahnweg nach dem neuen Nicolaihof, 215 Meter lang mit gepflastertem Seitengerinne;
3. Planieherstellung der Lessingstraße auf 75 Meter Länge und 8 Meter Breite;
4. 415 lfd. Meter Hauptschleuse auf der Thalstraße und längs des Eisenbahnweges;
5. 466 lfd. Meter Schnittgerinne und erhöhter Fußweg;
6. 931 □-Meter Trottoirlegung auf der oberen Elbgasse, dem Markte und der Burgstraße;
7. 1356 □-Meter Neu-, resp. Umpflasterung in der Gerbergasse, an der 1. Bürgerschule und längs der neuen Trottoiranlagen;
8. Die Herstellung der Planie des neuen Nicolaihofes und des Weges zu demselben vom Lerchweg ab.

### III. Eisenbahnverbindungen.

Der Rückblick auf die Entstehung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn ist, vom localen Standpunkte abgesehen, ein freudiger. Denn von diesem Unternehmen aus hat als dem Mittelpunkt unseres deutschen Eisenbahnwesens das letztere sich überhaupt entwickelt und diese Bahnstrecke ist in vielfacher Beziehung Muster für die nachfolgenden Bahnen und ihre Verwaltungen gewesen. Wer sollte also nicht mit freudiger Dankbarkeit auf jene Männer zurückblicken, die mit Muth, Umsicht und Vaterlandsliebe ein für unser engeres wie weiteres Vaterland so bedeutungsvolles Werk ins Leben riefen. Vom localen Standpunkte aus können aber Betrachtungen anderer Art nicht unterdrückt werden: für die Stadt war die Entziehung ihrer Verkehrsader ein schweres, in gewissem Sinne nicht wieder gut zu machendes Unglück. Auch vom volkwirthschaftlichen Standpunkte aus ist die Linie über Meissa scharf getadelt worden; so unerklärbar erschien dieselbe, daß sich das Gerücht verbreitete und lange erhalten hat, die Stadt Meissen habe selbst die Eisenbahn, als ihrer Nahrung schädlich, abgelehnt. Zur Ehre der damaligen städtischen Verwaltung, mit Bürgermeister Wiesand an der Spitze, sei es auch an dieser Stelle wiederholt: „Das Gegentheil ist wahr!“

Um die nach den ursprünglichen noch bei den Rathsacten befindlichen Plänen über Meissen projectirte und erst später veränderte Linie der Stadt zu erhalten, wurden alle nur denkbaren Schritte gethan und selbst beträchtliche Geldopfer angeboten. Jedoch vergebens.

Bei Gelegenheit der 25jährigen Jubelfeier der Leipzig-Dresdener Eisenbahn hat diese in der damals erschienenen Festschrift: „Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens“ zur Rechtfertigung der Meissaer Linie folgendes angeführt:

„Wie nun schon früher von den bei der Eisenbahn nach Dresden durch die verschiedenen Linien berührten Städte für die eine oder andere lebhaft agitirt worden war, so wurde namentlich nach der darüber getroffenen Entscheidung von Seiten der Gemeindevertretung der Stadt Meissen und des Gewerbevereins, sowie einiger Privatpersonen in Dresden unmittelbare Eingaben an den König und Prinz