

nach Böhmen hin. Die letztern Momente, welche dem bei der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden im Auge gehaltenen Bahn-System mehr entsprachen, haben sich für die finanziellen Ergebnisse der Bahn auch durchaus bestätigt; denn sowohl der Lausitzer und Schlesiſche Verkehr als namentlich die Verbindung mit Berlin sind von der größten Bedeutung für die Bahn geworden und sichern ihr den hervorragendsten Antheil an dem internationalen Verkehr. Bei der Führung der Bahn auf dem linken Elbufer würde sowohl für den Verkehr von Berlin, als von der Lausitz und Schlesien aus eine besondere Bahn nur zu bald entstanden oder Sachsen, namentlich Dresden, überhaupt umgangen worden sein. Möchte auch der Wunsch, die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden auf der geradeſten Linie durch das Herz Sachsens geführt zu sehen, in mancher Hinsicht eine gewisse Berechtigung haben, die Wahl der Linie ist von dem Directorium seiner Zeit nach bestem Wissen und Gewissen geschehen und durch den Erfolg des Unternehmens gerechtfertigt worden. Auch jetzt würde kaum eine andere Route, welche mit dem dafür erforderlichen Aufwand so den Zweck einer Verbindung zwischen Leipzig und Dresden erreichte, gewählt werden können, so weit vorgeſchritten man auch im Eisenbahnbau ist.“

Meißen wurde mit der Zusage getröstet, daß es eine Zweigbahn erhalten ſolle; da die Erfüllung derselben lange Jahre auf sich warten ließ, so bildete sich ein Consortium, welches die Einbeziehung Meißens in das Eisenbahnnetz auf dem linken Elbufer verfolgte. Es kamen aber diese Ideen nicht zur Ausführung; denn die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie erinnerte sich des im Anfang ihres Unternehmens gegebenen Versprechens, des Baues einer Zweigbahn nach Meißen. Sie sagt Seite 147 der obgedachten Feſtschrift:

„Die Thatsache dieses früher gegebenen Versprechens sowohl, als andere Momente, namentlich die Gewinnung des Personen- und Güterverkehrs von, nach und über Meißen, welche bei der 1 Stunde betragenden Entfernung des nächsten Stationspunktes, Niederau, zum geringsten Theile der Hauptbahn sich zugewandt hatte, die Aussicht auf die durch die Verhältnisse Meißens und der Umgegend garantierte weitere Entwicklung des Verkehrs, die Mahnung, der damals — 1858/59 — drohenden Verkehrsabnahme der Hauptbahn durch Auffuchung neuer Zuführungswege und Verbindungen zu begegnen, ließen seit dem Jahre 1858 das Project dieser Zweigbahn wieder aufnehmen u. ſ. w.“

Der Rath verhehlte sich nicht und drückte dies auch in einem Schreiben an das Directorium vom 26. August 1859 aus, daß der nächste Nutzen dieser Zweigbahn nicht der Stadt, sondern den Ortſchaften des rechten Ufers zu Gute kommen müſſe, wenn der Bahnhof nicht in die Stadt verlegt würde. Das Directorium machte die Schwierigkeiten einer Ueberbrückung geltend, und Rath und Stadtverordnete, in der Erwägung, daß die Kosten einer solchen nicht im Verhältnisse zu den ganzen Herstellungskosten der Bahn an 193,000 Thaler stehen würden, beruhigten sich. Der Bau ward im Juli 1860 in Angriff genommen, am 29. November vollendet und am 1. December 1860 dem Verkehre übergeben.

Die Compagnie hatte den Bau nicht zu bereuen, denn die Strecke Meißen-Dresden gehört zu den verkehrsreichsten der Sächſiſchen Eisenbahnen. Auch Stadt und Umgegend gewannen durch diese neue Verkehrsader, wenn schon den nächsten Vortheil bei der Lage des Bahnhofs naturgemäß Cölln, Vorbrücke und Niederfähre zogen.

Die Stadt, wenn sie den Nutzen einer Eisenbahn voll genießen ſollte, mußte an einer durchgehenden Linie liegen. Als daher 1863 der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Dresden über Wilsdruff betrieben wurde, wobei Meißen abermals umgangen worden wäre, war es für die Stadtverwaltung kein Zweifel, daß diesem Projecte ein anderes entgegengesetzt werden