

Hierüber hat sich der in Sebnitz vorhandene Garnhandel nach Seite 160 des vorerwähnten Handelskammerberichts auf das Jahr 1864 auch in dem industriereichen benachbarten Böhmen ein sehr bedeutendes Absatzgebiet zu erringen gewußt.

Die fast ausschließliche Beschäftigung der Sebnitzer Bevölkerung mit Industrie und Handel dürfte aber hinlänglichen Beweis dafür liefern, daß die Wahl eines andern Nahrungszweiges für das Gros der Einwohnerschaft überhaupt nicht möglich ist; daß weiter, je mangelhafter die Verkehrsstraßen für Sebnitz belassen werden, um so empfindlicher hierunter nicht nur der Fabrikant, sondern auch gerade der Arbeiter betroffen werden muß, weil gerade dieser an seinem Arbeitslohne Das einbüßen muß, was der Fabrikant in Folge der ungünstigen Verkehrsverhältnisse durch Vertheuerung der Rohstoffe und der Transportkosten des Fabrikats der Concurrenz wegen am Gewinn verliert.

Der Frachtverkehr von und nach Sebnitz, insoweit er sich nicht nach Böhmen erstreckt, erfolgt gegenwärtig theils über Krippen auf der Schandau-Sebnitzer Chaussee, theils über Bischofswerda-Neustadt, zu einem sehr erheblichen Theile endlich noch von Dresden aus ausschließlich auf der Chaussee über Stolpen-Neustadt. — Der wichtigste von diesen drei Wegen ist noch immer die Chaussee Verbindung Sebnitz-Schandau, obwohl diese Chaussee, wie auch Seite 31 des Berichts der Handels- und Gewerbekammer zu Dresden auf das Jahr 1866 anerkannt wird, in der unzweckmäßigsten Weise statt im Thale der Sebnitzbach gerade über die höchsten Berge gelegt ist.

Diese Chaussee (nur 10 Ellen breit angelegt und im Winter häufig zur einen Hälfte nur für Wagen, zur andern Hälfte nur für Schlitten fahrbar), deren Verkehr nach Ausweis der sub B. beigefügten Frequenzliste keineswegs unbedeutend ist, vielmehr im steten Wachsen begriffen ist, genügt in seiner jetzigen Lage überhaupt nicht einmal den Anforderungen einer zeitgemäßen Chaussee Verbindung, insofern sie statt der naturgemäßen Richtung im Sebnitzthale auf der Strecke von Sebnitz bis Lichtenhain ca.  $\frac{3}{4}$  Stunden lang eine stete Steigung von ca. 1:15 festhält, während auf deren weiterer Fortsetzung von Schandau nach Altendorf auf die Länge von ca.  $\frac{1}{2}$  Stunde ein kaum geringeres Steigungsverhältniß stattfindet. Es wird nicht zu viel behauptet sein, daß bei einer solchen Anlage der Chaussee der Nutzeffect von je 3 Zugpferden kein größerer ist, als der von nur 2 Zugpferden bei Richtiglegung dieser Chaussee sein würde, und daß die königl. Staatsregierung, um den enormen Schädigungen, welche der Geschäftsverkehr unter diesen Verhältnissen fortwährend erleidet, aus volkswirtschaftlichen Rücksichten Halt zu gebieten, dem zu ca. 150,000 bis 200,000 Thlr. zu veranschlagenden Kostenaufwand einer Richtiglegung dieser Chaussee auf die Länge der Zeit wohl kaum von der Hand zu weisen im Stande sein würde, wenn derselbe nicht durch Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Schandau nach Sebnitz inzwischen entbehrlich gemacht wird. Zu Alledem kommt noch die zur Zeit ebenso unvollkommene als höchst kostspielige Verbindung zwischen Schandau und Bahnhof Krippen (Ueberfahrtspreis für jedes 2spännige Geschirr 15 Ngr. bis 1 Thlr. 15 Ngr.), worüber bereits anderweit wiederholte Vorstellungen an die hohe königl. Staatsregierung geschehen sind.

Daß die Chaussee Verbindung über Neustadt nach Bischofswerda ebensowohl wegen