

ihrer Länge als wegen der Steigungsverhältnisse zwischen Sebnitz und Neustadt für ersteren Ort nicht im Entferntesten das Bedürfniß nach einer Eisenbahnverbindung abzuschwächen im Stande ist, wird keiner weiteren Darlegung bedürfen.

Eine unvermeidliche Folge des längeren Fortbestehens derartiger Calamitäten muß aber nothwendig die sein, daß sich das noch in Sebnitz vorhandene Capital, wie zum Theil schon geschehen, mehr und mehr von dort wegwenden und günstigere Plätze für seine Verwerthung aufsuchen würde, während die Menge der dortigen Bevölkerung der vollständigsten Verarmung dann um so sicherer entgegen gehen muß.

Welchen hohen Werth die königliche Staatsregierung auf den Elbverkehr bei Schandau legt, ist zwar von ihr durch das der Ständeversammlung vom Jahre 1863 vorgelegte Eisenbahndecret ausdrücklich anerkannt worden, allein es würde dieser Verkehr schon längst eine noch größere Bedeutung gewonnen haben, wenn mit dem königlichen Hauptzollamte Schandau ein unversteuertes Lager verbunden wäre und wenn man in Schandau, dem Aus- und Eingangsorte aus und in den Zollverein, ähnliche Maaßnahmen getroffen hätte, wie neuerdings in Tetschen. Es würde auch dann der Verkehr auf der oberen Elbe mehr bei Schandau innerhalb des Zollvereins concentrirt sein, als daß er sich namentlich seit den letztvergangenen Jahren mehr nach Tetschen gezogen hat, ein Verhältniß, das nach Eröffnung der Eisenbahn von Tetschen nach Rumburg voraussichtlich noch schroffer hervortreten wird. Und doch dürfte gerade der Zollverein ein wesentliches Interesse daran haben, daß der Verkehr an der oberen Elbe innerhalb seiner Grenzen bei Schandau centralisirt und nicht dem Zollvereinsauslande zugeführt wird. Dies kann aber nur geschehen, wenn bei Schandau die von uns angestrebte Eisenbahn einmündet.

Wenn nichtsdestoweniger in dem oben erwähnten Gutachten der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau die Fortsetzung der südlauziger Bahn über Sebnitz nach Schandau zum Anschluß an die Elbe unter ausdrücklichem Hinweis darauf als entbehrlich bezeichnet wird, daß die durch die Linie Rumburg-Tetschen-Bodenbach gewonnene Verbindung der südlichen Lausitz mit der Elbe dem vorhandenen Bedürfnisse genüge, so beruht dies auf einer offenbar irrigen und einseitigen Beurtheilung der Verhältnisse, denn es leuchtet von selbst ein, daß die durch die Linie Rumburg-Bodenbach gewonnene Verbindung mit der Elbe vorzugsweise nur Böhmen und dem südöstlichsten Theile der Lausitz zu Statten kommt, während den mindestens gleichberechtigten Interessen der Industriebevölkerung des ganzen oberen Spreethales durch jene Verbindung nicht im Mindesten geholfen wird, während weiter hierdurch die Interessen der Stadt Schandau, sowie überhaupt der Bevölkerung des ganzen oberen Elbthales, welche hinsichtlich ihres Erwerbes fast ausschließlich auf den Elbverkehr angewiesen sind, sogar in der empfindlichsten Weise geschädigt werden.

Wir glauben deshalb auch zuversichtlich erwarten zu dürfen, daß die hohe königl. Staatsregierung namentlich diese soeben widerlegte Anschauung der Handels- und Gewerbekammer zu Zittau nicht im Entferntesten theilen wird.

Es fragt sich nach obiger Darlegung weiter ad b, in welchem Verhältnisse das soeben geschilderte Bedürfniß von Sebnitz und Schandau an Erlangung einer Eisenbahn zu dem gleichen Bedürfnisse derjenigen bereits oben sub b genannten Industrie-