

Ich hoffe, daß die geehrte Deputation dazu kommen wird, in Anbetracht der Verhältnisse, die Bahn bis zu nächstem Landtage zu beanstanden, damit die königl. Staatsregierung noch weitere Erörterungen in angedeuteter Weise anstellen kann, wenn sie sich nicht für den Bau der Linie Bernstadt-Löbau schon jetzt entscheidet.

Abg. Strauch: Meine Herren! Wenn ich auch bei dieser Linie Bernstadt-Herrnhut nicht so speciell interessirt bin, als wie das bei den soeben von uns gehörten beiden Rednern der Fall ist, so sind wir doch auch in meiner Gegend durch den schnellen Entschluß der königl. Staatsregierung, Bernstadt an Herrnhut heranzuziehen, vollständig enttäuscht worden. Wir hatten uns die Sache ganz anders gedacht, und ich glaube, unsere Meinung war nicht ganz übel. Wir dachten Bernstadt, Löbau, Weissenberg und Bauzen durch eine Schmalspurbahn verbunden zu sehen.

(Abg. Philipp: Und Berlin!)

Dieses Project wäre nicht ganz übel und ich glaube, auch nur auf diesem Wege wäre irgend eine Rentabilität dieser Linie zu erzielen gewesen. Dieses ist aber nun allerdings anders gekommen, und da die königl. Staatsregierung den Entschluß, den sie gefaßt hat, indem sie Bernstadt mit Herrnhut verbinden will, so ausgezeichnet begründet hat, daß dagegen eigentlich nicht viel zu sagen ist, so muß man sich eben dabei beruhigen. Ich erlaube mir aber doch — und das ist der Hauptgrund, weswegen ich ums Wort gebeten habe —, die Bitte an die hohe Staatsregierung auszusprechen, daß sie nun, da Bernstadt mit Löbau nicht verbunden wird, doch die Verbindung Weissenbergs mit der schlesischen Linie nicht in zu weit entfernte Zeit hinauschieben möge, sondern ehe baldigst daran denken möge, mindestens Das in Erfüllung zu bringen, was wir im Decrete Nr. 20 gelesen haben, daß in der nächsten Finanzperiode nun doch auch einmal an Weissenberg gedacht werden möge, und ich möchte hier auch mit den Worten des Herrn Präsidenten schließen: Es ist auch bei Weissenberg und Umgegend nun die höchste Zeit, daß man daran denkt! Ich hoffe aber, daß in der nächsten Finanzperiode man der ganzen Angelegenheit, endlich auch Weissenberg in das Eisenbahnnetz hereinanzuziehen, ganz bestimmt nähertreten wird.

Abg. Hähnel: Meine Herren! Der Wahlkreis, den ich zu vertreten die Ehre habe, ist bei der vorliegenden Bahnanlage ganz hervorragend interessirt. Die Eisenbahn von Bernstadt nach Herrnhut soll eingebaut werden nach dem Decret in das Pließnitzthal. Das Pließnitzthal ist der Hauptheerd für die Ueberschwemmungen bei den Wasserschäden im Jahre 1880. Allein in der Amts-

hauptmannschaft Löbau wurde die Schadenssumme — und das umfaßte noch nicht einmal das ganze Pließnitzthal — auf 70,000 Mark festgesetzt. Leider muß man mit der Thatsache rechnen, daß derartige Calamitäten sich wiederholen; denn es steht fest, daß sowohl vor 1880 Ueberschwemmungen in ähnlicher Weise stattgefunden haben und es ist das auch nachgewiesen durch die Zeit von 1880 an bis jetzt. Im Jahre 1880 stieg die Pließnitz in wenig Stunden um 8 Meter, im Jahre 1882 fand ein Steigen der Pließnitz um 7 Meter statt, also nur um 1 Meter geringer, als im Jahre 1880, wo die großen Verheerungen angerichtet wurden. Nicht ganz so schlimme, aber doch bedeutende Bedrohungen durch Wasserfluthen fanden, wenn ich nicht irre, auch in den Jahren 1887 und 1888 statt. Es geht daraus hervor, daß die Calamität von 1880 nicht als eine Ausnahme anzusehen ist, sondern daß man ähnliche Vorkommnisse mit in Rechnung zu ziehen hat, wenn es sich um den Einbau einer Bahn in das Pließnitzthal handelt. Die localen Verhältnisse kenne ich aus eigener Anschauung, nicht nur als Mitglied des Bezirksausschusses, sondern ich habe im Jahre 1880 dem Hilfscomité angehört und habe mich wochenlang damit beschäftigt, die Schäden in der Amtshauptmannschaft Löbau als Mitglied des Hilfscomités damals festzustellen. Meine Herren! Jede Stauanlage, vom kleinsten Mühlenwehr angefangen, bis zum großen Wehr der Gunnersdorfer Fabrik — das ist nämlich die Fabrik, die immer zu Bernstadt gerechnet wird —, jede Stauanlage war der Ausgangspunkt eines Heerdes der Verwüstung. Dasselbe gilt von jeder Brücke, von der massiven Brücke beim Gul-Kretscham an der Herrnhut-Bittauer Chaussee gerechnet, bis an die kleinen Ueberbrückungen der Pließnitz, soweit sie z. B. in der Nähe von Gunnersdorf den dortigen Communicationsweg betreffen. Meine Herren! An der natürlichen Ursache wird sich wenig ändern lassen! Die Wässer strömen herab vom Cottmar und den umliegenden Höhen, sie stürzen jäh herab ins Thal! Es kommen außerdem oberhalb drei große Teiche in Frage, der eine bei Ober-ruppersdorf, der eine bei Herrnhut und der eine bei Oberstrahwalde. Im Jahre 1880 waren zwei Dammbrüche vorhanden: in Oberruppersdorf und in Herrnhut — der dritte Deich bei Oberstrahwalde hielt glücklicher Weise, es würde sonst noch eine weit größere Verwüstung entstanden sein. Wenn man sich nun weiter fragt, welche Ursachen noch die Schuld tragen, daß eine derartige Verwüstung stattfinden konnte, so ist diese Ursache einmal in der Enge des Thales zu suchen, namentlich bei Gunnersdorf, wo nach der Vorlage der große Viaduct eingebaut werden soll; ferner auch in den steil abfallenden