

Hängen und auch in der Beschaffenheit des Bodens, welcher Erosionen in bedenklicher Weise Vorschub leistet. Es ist vorgekommen, daß ganze Abhänge weggerissen worden sind mit dem darauf anstehenden Holze, es haben sich die Hölzer vorgelegt, es haben an den Brücken Stauungen stattgefunden und dies ist die Ursache der großen Verheerungen geworden. Wenn man darauf zurückblickt, so läßt sich nicht leugnen, daß man mit den gleichen Thatsachen auch in Zukunft zu rechnen haben wird und daß, wenn es sich um den Einbau einer Bahn in das Pließnitzthal handelt, man diesen einmal feststehenden Thatsachen wird Rechnung tragen müssen und wenn es auch auf die kostspieligste Weise wäre. Nun muß ich sagen, genügt mir da eine Bezeichnung, wie sie im Decret zu finden ist auf Seite 10: „Diese Lage der Bahn wird dieselbe thunlichst vor Ueberfluthungen sichern“, dies genügt mir Angesichts der großen Verheerungen und der traurigen Erfahrungen, die vorliegen, nicht. Ich möchte der geehrten Deputation doch empfehlen, daß sie nach dieser Richtung hin auf absolute Sicherstellung dringt und daß man, wenn keine absolute Sicherstellung zu erreichen ist, lieber von dem Wagniß, eine Bahn in dieses enge Thal einzubauen, absteht. Es dürfte dann, wenn eine absolute Sicherstellung nicht zu erreichen ist, wohl gerathen sein, auf den andern Weg Löbau-Bernstadt wieder zuzukommen.

Nun ist weiter oben im Decret erwähnt, daß es sich nur um drei Ueberbrückungen handeln wird. Es ist erwähnt, daß diese drei Brücken oberhalb der Petersbach, welche im Jahre 1880 die ärgsten Verwüstungen angerichtet hat, gebaut werden sollen. Es ist, soweit ich mich erinnere, eine Unrichtigkeit. Die drei Brücken werden unterhalb der Einmündung der Petersbach gebaut und die Gefahr wird dadurch größer. Wenn eine absolute Sicherstellung gegen die Wiederkehr der Calamität oder wenigstens dagegen, daß der Einbau der Bahn nicht dazu beiträgt, sie zu verschärfen, wenn also eine Sicherstellung dagegen nicht zu erreichen ist, nun, so glaube ich, dann würde man auch die Summe von 989,000 Mark nicht als die endgiltige Summe ansehen können, die die Anlage kostet; es würde vielmehr noch ein ganz bedeutender Wechsel auf die Zukunft gezogen werden, der jederzeit und bei jeder künftigen Calamität zur Einlösung würde producirt werden können. Man wird also, wenn nicht bündige Erklärungen abgegeben werden, immer damit rechnen müssen, daß die Kostensumme nicht das einzige Equivalent ist und daß, wenn man sie den Kosten der Anlage Löbau-Bernstadt gegenüberstellt, man auch noch mit Dem, was eventuell nachkommen kann, zu rechnen hat.

Ich enthalte mich nach Lage der Sache einer weiteren Anpreisung der Linie Löbau-Bernstadt; ich hoffe, daß die ganze Angelegenheit in der Deputation der reichlichsten Prüfung in Gemeinschaft mit der hohen Staatsregierung unterzogen werden wird, und ich gebe mich der Hoffnung hin, selbst wenn man bedenklich sein sollte, in das Pließnitzthal die Bahn einzubauen, daß deswegen doch ein Aufschub des Bahnbauens, auch wenn Löbau-Bernstadt zu wählen wäre, nicht stattzufinden braucht. Die Erörterungen haben nach beiden Richtungen hin stattgefunden; es würde, wenn die Kammer nur Angesichts der dortigen Ueberschwemmungsgefahr und in Erinnerung daran sich entschließen könnte, die Bewilligung für das höhere Postulat zu geben, es würde Nichts entgegenstehen, auch Löbau-Bernstadt in dieser Finanzperiode schon zur Ausführung zu bringen.

Abg. Preibisch: Meine Herren! Zu dem Project, Bernstadt mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen, habe ich seinerzeit meine Stellung dahin eingenommen, daß, nachdem diesbezüglich so verschiedene Wünsche und Petitionen vorlagen, die königl. Staatsregierung ersucht werden möchte, genaue Vermessungen vorzunehmen und genaue Kostenanschläge aufzustellen, da dann erst unter Berücksichtigung der sonst einschlägigen Verhältnisse die Entscheidung zwischen den in Frage kommenden Linien getroffen werden könne. Ich bin allerdings früher schon der Meinung gewesen, daß schließlich bei Berücksichtigung aller der zu berücksichtigenden Umstände der Linie Herrnhut-Bernstadt der Vorzug gegeben werden würde.

Das vorliegende Decret giebt der Kammer nun einen allseitigen Ueberblick über die verschiedenen Projecte. Die Motivirung für den Ausbau der Linie Bernstadt-Herrnhut ist so eingehend und spricht so durchschlagend für Herrnhut, daß dadurch meiner Meinung nach die anderen Projecte in den Hintergrund treten. Wenn die königl. Regierung wegen der allzu großen Kosten von 2,126,000 Mark nicht zur Ausführung einer Normalspurbahn kommen konnte und ihr nur die Wahl zwischen einer Schmalspurbahn Herrnhut-Bernstadt oder Löbau-Bernstadt bleiben konnte, wobei letztere hinwieder rund eine Million mehr kostet, als Herrnhut-Bernstadt; wenn man ferner in Berücksichtigung zieht, daß, wie im Decret gesagt ist, in Ansehung des Verkehrs die Linie Herrnhut-Bernstadt den Vortheil bietet, daß sie den Beziehungen von Bernstadt und Umgegend mit Zittau und der südlichen Lausitz in gleicher Weise, wie dem Verkehr mit Löbau Rechnung trägt; wenn man ferner erwägt, daß die Linie Herrnhut-Bernstadt durch volkreichere Orte