

Die königliche Kreis-Direction hat nur ein ihr zustehendes Recht ausgeübt, und gäbe es einen Vorwurf, den er ihr in Bezug auf die nachgehende Ausführung desselben machen könnte, so würde es nur der sein, daß sie einen Grund der Nichtbestätigung überhaupt angegeben. Dazu war sie nicht verbunden nach §. 208 der Städteordnung. Wir müssen mit vollem Grunde vor unserer vorgesetzten Behörde so viel Achtung haben und beweisen, daß wir nicht glauben dürfen, die Nichtbestätigung Wigand's sei ein Act der Willkür. In Sachsen giebt es glücklicher Weise keine Acte der Willkür Seiten der Regierung. Wer mit der Administration vertraut ist, werde sich sagen, daß die Kreisdirection nicht ohne triftige Gründe die Nichtbestätigung der Wahl aussprechen werde. Der jetzige Herr Kreisdirector sei ein gewissenhafter Mann, er sei hier ganz auf seinem Platze, und es sei daher nicht anzunehmen, er werde etwas beschließen oder thun, was später desavouirt werden könne. Ist aber die Kreisdirection in ihrem Rechte, so ist jedes Dagegenkämpfen ein Schritt, der mindestens unklug ist. Ein solcher Schritt werde nicht Anklang finden. Derselbe sei seines Mißerfolges im Voraus gewiß. Er habe auch eine größere Tragweite, als Manche wähnen möchten, er sei ein illegaler Schritt, der dahin führen werde, daß die Versammlung ihres Wahlrechtes diesmal verlustig gehe und der Rath wähle. Man werde einen solchen illegalen Schritt mehr beklagen, als bei dem Falle mit Robert Bium.

(Schluß folgt.)

Geschreibung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Der Bau der Zittau-Reichenberger Eisenbahn, welche sich in der Richtung von Norden nach Süden in einer Länge von $3\frac{1}{2}$ Meilen erstreckt, wovon 0,648 Meilen auf sächsisches, und 2,852 Meilen auf österreichisches Gebiet kommen, wurde unter Leitung des Herrn Ober-Ingenieur Rachel auf sächsischem Territorium am 2. October 1855, und auf österreichischem Grund und Boden Ende August 1857 begonnen, und war bis zum 25. October 1859 insoweit vollendet, daß an diesem Tage die erste Probefahrt in der ganzen Länge der Bahn abgehalten werden konnte, und der Betriebs-Eröffnung nun bald entgegengesehen werden darf. Das stärkste Steigungsverhältniß ist 1:100, der kleinste Krümmungshalbmesser 700 Ellen. Zwischen Zittau und Reichenberg liegen die Stationsorte Groß-Poritzsch, (Haltepunkt für die dortigen Kohlenwerke,) Grottau, Weißkirchen, (Haltepunkt,) Kragau, Machendorf. Die sächsisch-böhmische Grenze wird unterhalb des Dorfes Ullersdorf zwischen Groß-Poritzsch und Grottau überschritten. Von dem gänzlich neu erbauten gemeinschaftlichen Bahnhof der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaften aus führt die Zittau-Reichenberger Bahn in einem Gefälle von 1:100, viele Gemüsegärten der Vorstadt durchschneidend, und die Straße nach Görlitz auf einer flachgewölbten Brücke von zierlicher Architectur mit zwei kleinen Seitenbögen für Fußgänger, überschreitend, nach dem colossalen 32 Ellen hohen, und an seiner Sohle 120 Ellen breiten Damme, welcher sich an das großartigste Bauwerk unserer Bahn, den Reiseviaduct anschließt. — Das breite Reisedesfilé, sowie der Fluß, wird von demselben in einer Länge von 1320 Ellen und 34 Ellen größter Höhe auf 34 Bögen von 30 resp. 40 Ellen Spannweite überbrückt. Sämmtliche Pfeiler sind, ohne Pfahlrost, auf Beton gegründet. Mit einer Anzahl von durchschnittlich 4—500 Arbeitern wurde dieses Bauwerk in der verhältnißmäßig kurzen Zeit von $2\frac{1}{2}$ Jahren vollendet. Ein noch bei Weitem größerer Aufwand an Zeit und Arbeitskräften würde erforderlich gewesen sein, wenn nicht der Bau durch die, sowohl über als unter dem Gerüste hinführenden Schienenbahnen und sonstigen Hilfsmaschinen ganz außerordentlich gefördert worden wäre; nicht minder dienten die, nach den naheliegenden Werkplätzen führenden, und mit den obigen Schienengeleisen verbundenen Seitenbahnen zur Erleichterung des Materialtransports, sowie auch noch besondere, durch Dampf- und Pferdekraft betriebene Werkstätten zur Bereitung der Betonmaterialien und des Kalkmörtels angelegt worden waren. In der Totalansicht gewährt der Viaduct trotz seiner schlanken architectonischen Verhältnisse dennoch das befriedigende Gefühl vollkommenster Stabilität und erinnert lebhaft an die Römerwerke ähnlicher Art, welche noch heute unsere Bewunderung erregen. — Ob nicht durch eine massive Brustwehr, an Stelle des mageren Eisenstabgeländers, der ganze Bau noch einen würdigeren Abschluß erlangt haben würde, mag dahin gestellt bleiben. Mit vollem Rechte kann man behaupten, daß der Umgebung Zittaus durch dieses grandiose Bauwerk ein ganz eigenthümlicher Reiz hinzugefügt worden ist, wie man dies beim Anblick aus der Ferne, besonders von den Höhen unserer Berge, nur bestätigt finden wird. Von der Hügellehne bei Klein-Poritzsch aus, an welche sich der Viaduct anschließt, läuft die Bahn in meistens gerader Linie, die sächsisch-böhmische Grenze auf einer kleinen Brücke bei Ullersdorf überschreitend, auf günstigem Terrain bis Grottau, dessen Bahnhof mit einem stattlichen Stationsgebäude versehen ist, und von da,

abwechselnd an hohen Lehnen hin und durch mehrere Felseneinschnitte bis zu dem mächtigen Dammbau, welcher das Desfilé von Ketten übersteigt, und von dessen Höhe sich rechts die reizendste Aussicht nach Grundhau darbietet, während auf entgegengesetzter Seite Schloß Grafenstein von seiner bewaldeten Höhe herunterblickt. — Noch eine kurze Strecke durch tiefe Erdschnitte, und man befindet sich am zweiten Reiseübergange bei Weißkirchen, einer 26 Ellen hohen Brücke von zwei in schiefer Richtung gewölbten 40 Ellen weit gespannten Bögen. Immer dem Lauf der Reife folgend, führt die Bahn zur rechten Hand an steilen Abhängen hin, die nur zuweilen einen kurzen Blick in hohe Seitenthäler gestatten, den Fluß in größter Nähe links behaltend, an den dicht bebauten Dörfern Weißkirchen und Unter-Kragau vorüber, und mündet nach der dritten Reiseüberbrückung von zwei schiefer Bögen in den Bahnhof Kragau ein, auf welchem ein ganz ähnliches Stationsgebäude wie in Grottau errichtet ist, und an den sich unmittelbar der vierte Reiseübergang, eine Brücke von drei ganz flach gespannten 25 Ellen weiten Bögen, anschließt. In weiter Bogenlinie biegt von Kragau aus die Bahn nunmehr ins Engelsberger Thal hinein. Freunden von Naturschönheiten wird von hier an mannichfaltiger Genuß geboten. Von steilen, mit üppigster Laubwaldung geschmückten Bergwänden eingeschlossen, durch welche sich die Reife und mit ihr die Bahn auf hohem Unterbaue windet, erweitert sich der Blick erst wieder, nachdem der, das Engelsberger Thal abschließende schmale Bergrücken, auf welchem die Burgruine Hammerstein über herrlichen Baumgruppen hervorsticht, mittelst eines tiefen Felseneinschnitts passiert worden ist. Dicht vor der Hammersteiner Einsattelung wird der Reifefluß zum fünften Mal auf einer 39 Ellen hohen kühn gewölbten Brücke von zwei schiefer 40 Ellen weiten Bögen überschritten, von deren Höhe ein Blick in das sich rechts abweigende, von reich bewaldeten schroffen Berglehnen gebildete Seitenthal lohnenden Genuß gewährt. In rascher Folge wechselnd, öffnet sich, nachdem der tiefe Felseneinschnitt kaum durchsteigt ist, zur rechten Hand das anmuthige Thal von Hammerstein mit herrlichem Wiesengrunde. Von der steilen Berglehne herab, an welcher hoch die Bahn hinkäuft, blickt man auf die in Mitten des Thales dicht am Flusse liegenden Gebäude der großen Tuchfabrik der Herrn Siegmund Neuhäuser u. Co. und gelangt demnächst zum sechsten und letzten Reiseübergange, einem imposanten Viaduct von 15 Bögen und 30 Ellen größter Höhe, an welchen sich der Bahnhof Machendorf anschließt. Es dürfte dieser Punkt zugleich als Derjermige bezeichnet werden, von wo aus nicht nur der Felschen bestiegen, sondern auch Excursionen nach der Burgruine und in die nahen Thäler von Hammerstein und Engelsberg, sowie nach Christophsgründ mit fast südlicher Vegetation und pittoresker Umgebung — deshalb die Glamm'sche Schweiz genannt — unternommen werden können. Von Machendorf an tritt die Bahn wieder in freiere Gegend ein. Links in der Ferne das Friedländer — und rechts das Felschengebirge fortwährend im Auge behaltend, erreicht man nach der Passage durch mehrere längere Erdschnitte bald die gewaltigen Dammbauten, Weg- und Bachüberbrückungen, durch welche in einer Höhe bis zu 47 Ellen mehrere Thäler überschritten werden, und worauf die Bahn unmittelbar in den mit seinen hohen Böschungen ein festungsartiges Ansehen darbietenden Reichenberger Bahnhof mündet. (Lusatia.)

Oeffentliche Gerichtsitzung.

Der Schenkwrth Friedrich Richter aus Streuben bei Wurzen hatte im Monat November 1856 von einem Rittergutsbesitzer in dassiger Gegend ein Pferd für 10 Thlr. gekauft. Vom Verkäufer war ihm dabei die Bedingung gestellt worden, daß er das Pferd spätestens zu Weihnachten des gedachten Jahres niederstecken lasse. So sonderbar diese Bedingung klingt, so hatte sie doch ihre Berechtigung und war aus Rücksichten des Verkäufers gegen das verkaufte Thier hervorgegangen. Es hatte derselbe nämlich das Pferd als ein Geschenk erhalten, es hatte ihm viele Jahre hindurch treue Dienste geleistet und war nunmehr alt und schwach geworden. Er hatte nun nicht, wie er sich aussprach, gewollt, daß das Thier in seinen alten Tagen noch durch viele Anstrengung und Arbeit geplagt und gemartert werde, deshalb hatte er jene Bedingung gestellt. Richter war nun letztere zwar eingegangen und hatte versprochen, das Pferd nur auf einige Wochen bei seinen Fuhren zu gebrauchen und es spätestens zu Weihnachten todtschicken zu lassen, hatte jedoch die Bedingung unerfüllt gelassen und das Pferd noch lange über den gesetzten Termin gebraucht, ja wie er angab, ist dies noch bis auf den heutigen Tag geschehen. Er war deshalb vom Verkäufer auf Erfüllung des Contracts, namentlich der gestellten Bedingung verklagt worden, hatte indes den Grund der Klage geläugnet, unter der Ausflucht, daß er bloß verpflichtet worden sei und versprochen habe, das Pferd selbst zu behalten und es nicht an einen Dritten zu verkaufen und hatte den ihm über die Klage angetragenen Eid geleistet. Da die erwähnte Bedingung jedoch nicht allein durch die beschworene Aussage des Verkäufers, sondern auch durch die von drei andern Zeugen erwiesen wurde, so folgte daraus, daß Richter durch Erfüllung jenes