

Thatsache, daß entweder „dringende Nothwendigkeit“ vorliege oder, im Falle eines Gesetzes, die Expropriation „zu Staatszwecken“ erfolge. Daß der eine oder andere Fall vorliege, muß demnach Demjenigen gegenüber, der expropriirt werden soll, nachgewiesen werden können.

Hierzu genügt es nun aber wohl nicht, daß einige speculative Köpfe sich einen Tract ausdenken, wo unmittelbar gerade noch keine Eisenbahn führt, und daß eine Anzahl Anwohner dieses Tractes, welche sich von der neuen Bahn Nutzen versprechen, sich in Petitionen für das Unternehmen erklären.

Es dürfte vielmehr zuvörderst wohl noch zu fragen sein:

wird der beabsichtigte Zweck nicht schon durch andere in der Nähe befindliche Bahnen zur Genüge erfüllt?

wird nicht durch die neue Bahn den vorhandenen älteren ebensoviel wieder genommen — mithin dem Nationalwohlstand entzogen?

wird nicht durch das Project anderen, später zu erbauenden nützlicheren und zweckmäßigeren Bahnen präjudicirt?

wird endlich nicht jedenfalls durch die Mehrheit parallel laufender, mithin unnöthiger Bahnen dem Lande eine Menge nutzbaren Areal's entzogen und durch die Zerschneidung und Zerstückelung wohlarrondirter, zusammengelegter Fluren die Landwirthschaft geschädigt?

Wenn nur eine dieser Fragen bejaht werden müßte, läge entschieden wohl kein Fall vor, wo das Expropriationsrecht zur Anwendung kommen könnte — und selbst wenn die Antwort eine unentschiedene, ein non liquet wäre, würden die Voraussetzungen von § 31 der Verfassungsurkunde nicht vorhanden sein.

Es will dem ergebenst Unterzeichneten scheinen, als wäre es an der Zeit, auch durch eine etwas strengere, übrigens nur wortgetreue Anwendung des mehrgedachten Verfassungsparagraphen dem überhand nehmenden Eisenbahnschwindel in Etwas zu steuern und das Grundeigenthum, welches denn doch auch einen wichtigen Factor im Staatsleben bildet, etwas mehr zu schützen.

Dresden, den 25. Februar 1873.

Geheime Rath von König,

Mitglied der ersten Kammer.“