

schulen überstanden sind. Der Deputation scheint §. 39 der Ausführungsverordnung zum Volksschulgesetze schon das Nöthige darüber zu enthalten, aber für eine zwangsweise Einführung von Sonntagschulen würde sie sich nicht aussprechen können, sondern eine solche für unzweckmäßig halten müssen. Die zweite Petition ist aus Glauchau vom Stadtverordneten Adolph Hirnfranz und 117 andern Bürgern und betrifft „die Abschaffung des Schulgeldes und Uebernahme der Kosten zu Unterhaltung der Schulanstalten auf Gemeindefkosten“. Dies ist ein Punkt, über den im Laufe der Debatte schon gesprochen worden ist, und die Deputation ist der Meinung, daß diese beiden Petitionen mit den übrigen das Schulwesen betreffenden Petitionen an die hohe Staatsregierung nur abzugeben sein möchten.

Präsident Braun: Es ist eine Frage an die Kammer auf den Antrag der Deputation zu richten, welcher sich auf den Müller'schen Antrag bezieht. Das Deputationsgutachten in Bezug auf den Müller'schen Antrag geht dahin: „Es möge die Kammer beschließen, diesen Antrag zugleich mit den sämtlichen Petitionen der hohen Staatsregierung zur Erwägung zu übergeben.“ Ich habe zunächst die Kammer zu fragen: ob sie hierin dem Gutachten der Deputation beitrete? — Einstimmig Ja.

Präsident Braun: Was die beiden andern vom Herrn Referenten vorgetragene Petitionen anlangt, so geht der Antrag der Deputation dahin: „Die Kammer wolle die so eben vorgetragene Petitionen an die hohe Staatsregierung zur Erwägung und bezüglich zur Berücksichtigung abgeben.“ Ich frage die Kammer: ob sie auch hierin dem Vorschlage ihrer Deputation beistimme? — Einstimmig Ja.

Präsident Braun: Dieser Gegenstand wäre nun erledigt und wir können nun zum zweiten Gegenstande unserer Tagesordnung übergehen, zur Berathung des Berichts der vierten Deputation über die Beschwerde des Grundbesizers Herrn Friedrich Hänel v. Cronenthal in Leipzig über das bei Gelegenheit der Expropriation von Areal für die Zwecke der sächsisch-bairischen Eisenbahn von den dabei concurrirenden Behörden eingeschlagene Verfahren. Der Herr Referent wird ersucht, uns den Vortrag des Berichts hierüber zu geben.

Referent Abg. Meßler: Ich bitte zunächst den Herrn Präsidenten, die geehrte Kammer zu fragen, ob sie von der Vorlesung dieses Berichts absehen wolle.

Präsident Braun: Will die Kammer, daß von dem Vorlesen des Berichts abgesehen werde? — Einstimmig Ja.

Dieser Bericht lautet:

Nachdem durch das Gesetz vom 10. August 1837 die Anwendbarkeit des in Bezug auf die Erbauung der Dresden-Leipziger Eisenbahn zunächst unterm 3. Juli 1835 erlassenen Expropriationsgesetzes auch auf die projectirte sächsisch-bairische Eisenbahn ausgesprochen und der Zeitpunkt, zu welchem die Wirksamkeit dieses Gesetzes einzutreten habe, durch Verordnung des Ministeriums des Innern vom 15. Mai 1841 besonders

festgestellt worden war, entschloß sich die sächsisch-bairische Eisenbahncompagnie, den Bahnhof vor das Windmühlenthor in Leipzig zu verlegen.

An diesem zur Anlegung des neuen Bahnhofs ausersehenen Platze hatte sich seit dem Jahre 1837 ein neuer Stadttheil in so fern gebildet, als dort Straßen angelegt und der Platz in 77 Baustellen eingetheilt worden war, deren Käufer sich den von der städtischen Behörde festgestellten baupolizeilichen Bestimmungen hatten unterwerfen müssen. Zur Zeit der Anlegung des Bahnhofs war ein großer Theil der gedachten Baustellen bereits mit Häusern besetzt.

Im Jahre 1838 und 1840 acquirirte nun der Beschwerdeführer, Herr Hänel v. Cronenthal, auf dem angegebenen Platze drei angeblich in der besten Lage befindliche, auf der angelegten Situationscharte mit 94, 95, 96 bezeichnete Baustellen in der löblichen Absicht, dort eine Fabrik anzulegen und durch deren Betrieb den in dem nahe gelegenen Taubstummeninstitute befindlichen Unglücklichen Beschäftigung zu verschaffen, behielt diese Baustellen um dieses Zwecks willen auch eigenthümlich, obwohl ihm eine bedeutende Provision, nämlich 1 Thlr. 5 Ngr. — pro Quadratelle bei 4,000 Quadratellen geboten worden war.

Nach erfolgter Prüfung und Genehmigung des in Bezug auf die Anlegung des Bahnhofs vom Directorium der sächsisch-bairischen Eisenbahn entworfenen Plans Seiten des hierzu verfassungsmäßig allein competenten Ministeriums des Innern wurde dem Beschwerdeführer bei einer am 25. October 1841 stattgefundenen Localexpedition die Abtretung eines Theils seiner mit Nr. 94 bezeichneten Baustelle angeschlossen.

Der Beschwerdeführer deprecirte aber dieses Unsinnen, indem er eine rechtliche Verbindlichkeit zu Abtretung von Grund und Boden zum Zwecke der Anlegung eines Bahnhofs an sich in dem Expropriationsgesetze, welches bloß von der Eisenbahnlinie spreche, nicht für begründet erachten wollte, hiernächst behauptete, daß ein dringendes und unumgängliches Bedürfnis, worauf das Gesetz die Verbindlichkeit zur Landabtretung beschränke, nicht vorhanden und nachgewiesen sei, so wie daß der Eisenbahncompagnie nach den Worten und dem Geiste des Expropriationsgesetzes ein Recht, in den Rayon der Städte einzubringen, nicht zustehe, was sich vorzugsweise daraus ergebe, daß das Expropriationsgesetz keine maassgebenden Bestimmungen für das bei städtischen Grundstücken zu beobachtende Taxationsverfahren enthalte.

In verstärkter Maasse machte der Beschwerdeführer diese Gründe geltend, als am 1. November 1841 auf Ansuchen der sächsisch-bairischen Eisenbahncompagnie vom hohen Ministerium des Innern die Genehmigung der Nachexpropriation einiger zwischen der Stadt Leipzig und dem Bahnhofs gelegenen Grundstücke genehmigt und der Beschwerdeführer dadurch zu Abtretung seines gesammten mit 94, 95, 96 bezeichneten, 11,998 Quadratellen enthaltenden Grund und Bodens genöthigt worden war.

Den frühern Gründen fügte der Beschwerdeführer noch hinzu, daß er das Befugniß des Ministeriums, das Expropriationsgesetz auf nachträgliche Expropriation von Grundstücken auszudehnen, bestreiten müsse.

Aus diesen Gründen sowohl, als weil bei der Abschätzung des von dem Beschwerdeführer abgetretenen Grund und Bo-