

Schon seit dem Jahre 1837 war der größere, zwischen dem Windmühlen- und jetzer Thore gelegene Theil derselben in den Besitz des Hausbesizers Donner übergegangen, welcher das Project verfolgte, auf diesem Terrain einen neuen Stadttheil anzulegen, hierzu auch, sowie zu dem entworfenen Bauplane bereits im Jahre 1838 die Genehmigung des Stadtraths erhalten hatte.

Zu dem Ende war der ganze Raum, mit Rücksicht auf die anzulegenden Wege und Straßen, in 77 Baustellen abgetheilt, von diesen auch bis zum Herbst des Jahres 1841, wo es sich entschied, daß die sächsisch-bayrische Eisenbahn in dieser Gegend ausmünden werde, der größere Theil, nämlich 54 Baustellen, an dritte Personen veräußert, und beziehentlich mit Häusern bebaut worden, während der Ueberrest (23) sich noch im Besitze Donner's befand. Zu den veräußerten, aber noch nicht bebauten Parcellen gehörten namentlich die in der von Beschwerdeführern mitgetheilten Situationskarte mit Nr. 38, 39, 40 bezeichneten drei Baustellen, welche die äußerste Spitze des Donner'schen Areal's nach dem Windmühlenthore zu bildeten und die Herr Hänel v. Cronenthal im Jahre 1838 und 1840 für die Summe von 1,808 Thlr. 20 Gr. 3 Pf. käuflich erworben hatte.

Bei der Terrainaufnahme zu Anlegung des Bahnhof's war nun von den Ingenieuren der sächsisch-bayrischen Eisenbahngesellschaft ursprünglich nur derjenige Raum zum Bahnhof aussersehen und abgesteckt worden, der in der erwähnten Situationskarte durch grüne Färbung und mit den Buchstaben a, z, l, b und y bezeichnet ist, und welcher einen großen Theil der noch übrigen Donner'schen Baustellen, von den Hänel'schen Baustellen aber nur eine zur Parcellen Nr. 38 gehörige, blau gefärbte Spitze umfaßte.

Der in dieser Maße dem hohen Ministerio des Innern vorgelegte Expropriationsplan wurde von demselben genehmigt, Fol. 2. Act. No. 240, und darnach am 25. October 1841 die Expropriation der dazu erforderlichen Grundstücke, mit alleiniger Ausnahme der Donner'schen und Hänel v. Cronenthal'schen Parcellen, bewirkt.

Am 29. October des gedachten Jahres zeigte jedoch das Directorium der sächsisch-bayrischen Eisenbahncompagnie dem Kreisdirector und königlichen Commissar v. Falkenstein zu Leipzig an, daß zwischen dem bereits abgesteckten Bahnhofs- und dem Windmühlenthore ein freier Platz liege, welcher, mit Ausnahme der darauf befindlichen Wege, Privateigenthum sei, daß zu Offenhaltung der nöthigen Communication zwischen dem Bahnhofs- und dem Thore, sowie um vor dem Ersteren einen hinlänglich großen, zu Aufstellung von Wagen dienenden Raum zu erlangen, es unbedingt nothwendig sei, jenen Platz frei und dem öffentlichen Verkehr stets zugänglich zu erhalten, und das Directorium sich daher genöthigt sehe, denselben für die Compagnie zu erwerben, um ihn sodann als einen freien Platz für den allgemeinen Verkehr offen liegen zu lassen, und es eröffnete hierauf der genannte Kreisdirector am 3. November 1841 (fol. 28) dem Directorio:

es habe das königliche Ministerium des Innern auf seinen, des Kreisdirectors und königlichen Commissars, Antrag die bereits vorhin rücksichtlich der Anlegung des Bahnhofes zu Leipzig ertheilte Expropriationsgenehmigung auch noch nachträglich auf diejenigen Parcellen erstreckt, deren Erwerb für die Eisenbahngesellschaft zum Behuf der Erweiterung des Umfanges des Bahnhofes und angemessener Isolirung desselben von andern Gebäuden erforderlich, und welche auf dem Plane der ersten Bahnhofabtheilung Nr. 1 zwischen den Buchstaben A, B, C, D,

E und F vom Wasserbaudirector Major Kunz durch eine roth punktirte Linie bezeichnet seien.

Zugleich gab genannter Kreisdirector und Regierungscommissar dem Directorio der sächsisch-bayrischen Eisenbahncompagnie das Weitere darnach anheim.

Das Letztere suchte sodann bei der königlichen Straßenbaucommission des Kreisamtes Leipzig (fol. 36) um Einleitung zu Expropriation der bezeichneten Grundstücke an, welche am 12. November 1842 (fol. 37 b seq.) die fraglichen Grundstücke besichtigte und den Interessenten die von dem königlichen Commissar ausgegangene Verordnung, und daß mit Expropriation der erwähnten Grundstücke verfahren werden solle, bekannt machte.

Hänel v. Cronenthal erklärte jedoch durch seinen im Besichtigungstermine anwesenden Bevollmächtigten nur soviel: daß er auf gesetzlicher Ausmittelung des Abgabencanons und der Quote bestehen müsse, und verlangte in einem am 17. November 1841 (fol. 70 seq.) wegen Ausmittelung der vollen Entschädigung für die expropriirten Grundstücke abgehaltenen besondern Termine und nach Vorhalten der durch Sachverständige ausgemittelten Werthtaxe, wonach ihm für die abzutretenden, in der Situationskarte blau und roth gefärbten Grundstücke, welche er früher, wie schon gedacht, für 1,808 Thlr. 20 Gr. 3 Pf. Courant erkaufte, überhaupt nur 431 Thlr. 28 Gr. 5 Pf. gewährt werden sollten, die Publication der Taxe.

Diese erfolgte und es erklärte nunmehr Hänel v. Cronenthal, daß er die Taxe, da solche zu niedrig sei, nicht annehmen könne, worauf der Straßenbaucommission sofort ein Bescheid (fol. 73 b) folgenden Inhalts abgefaßt und publicirt wurde:

Daß auf dem Verwaltungswege die Eisenbahncompagnie zu Gewährung einer höhern, als der publicirten Entschädigung, da selbige ganz nach Vorschrift des Gesetzes und der Verordnung vom 3. Juli 1835 ermittelt worden, nicht angehalten werden könne. Es bleibe aber den Grundbesizern unbenommen, gegen die Compagnie wegen Erlangung einer höhern Entschädigung den Rechtsweg zu betreten.

Auch sei Hänel v. Cronenthal nunmehr der Compagnie das ganze zum Bahnhof erforderliche und bereits vermessene und taxirte Land eigenthümlich abzutreten verbunden.

Gegen diese Entscheidung wendete, nächst andern Betheiligten, auch Hänel v. Cronenthal hauptsächlich deshalb Recurs ein (fol. 1 seq. Act. Nr. 243):

- 1) weil die Verpflichtung zu Abtretung seines Grundstücks überhaupt nicht begründet sei, und, wenn solches auch der Fall wäre,
- 2) die Taxation des Grundstücks den Erfordernissen der gesetzlichen Bestimmungen nicht entspreche,

indem er

zu 1

behauptete, es sei die Abgabe seiner Besizung an die sächsisch-bayrische Eisenbahncompagnie zum Besten der Eisenbahn keine dringend nothwendige, wie solche §. 31 der Verfassungsurkunde und andere gesetzlichen Bestimmungen bezeichnen, denn der nach dem ersten Plane bereits ausgemittelte Bahnhof sei groß genug und größer, als die beiden andern Bahnhöfe in Leipzig, könne die nöthigen Gebäude aufnehmen, gebe auch sonst den erforderlichen Raum her, seine Grundstücke aber wären außerhalb des Bahnhofes und vor diesem Platze gelegen, und würden von keiner Bahnlinie durchschnitten.