

1) „das Ministerium des Innern habe sich nicht innerha-
ber ihm nach §. 31 der Verfassungsurkunde und nach
dem Gesetze vom 3. Juli 1835 und der Verordnung
vom 10. August 1837 verliehenen Ermächtigung: über
die Abtretung von Grundeigenthum entscheiden zu
können, bewegt,

vergl. die Hänel von Cronenthallsche Beschwerdeschrift
Seite 6,

denn obschon dasselbe anerkannt habe:

daß das Expropriationsrecht ein wichtiges und tief in Pri-
vatverhältnisse eingreifendes Privilegium sei, und daß die
Ermächtigung zur Genehmigung des abzutretenden Grund
und Bodens bloß innerhalb der durch jene Gesetze festge-
stellten Bedingungen zu verstehen, einer beliebigen Aus-
dehnung aber nicht fähig sei,

so eigne sich solches dennoch das Recht an, nachträglich Ab-
änderungen zu gewähren, auch dann, wenn schon der angelegte
Eisenbahnplan vollständig vorgelegen habe, und genehmigt wor-
den sei, als wodurch die freie Gebahrung mit jedem an eine
Eisenbahn grenzenden Grundstücke aufhöre, da doch die ge-
dachte Ermächtigung mit der Genehmigung des Hauptplans
von selbst erlösche,

vergl. die erwähnte Beschwerdeschrift Seite 141 flg.

2) „das erwähnte Ministerium behaupte, daß eine Nach-
expropriation im eigentlichen Sinn nicht stattgefunden
habe“,

was jedoch der Fall wirklich sei, da der Bahnhof der sächsisch-
bayerischen Eisenbahn vor Expropriation seiner, Hänel von
Cronenthall, Besitzungen bereits durch deutliche Merkmale be-
zeichnet und abgefordert gewesen wäre.

vergl. S. 147 der Beschwerdeschrift.

3) „das Ministerium des Innern hätte gestattet, ohne
Nachweis irgend eines Nothwendigkeitsgrundes, die
Nachexpropriation von Grund und Boden, welcher
ganz außerhalb des Bereiches des Unternehmens in der
rückwärtsliegenden Richtung sich befinde und nach Zu-
geständniß des Directorii der sächsisch-bayerischen Eisen-
bahn, in dieser Beziehung“,

vergl. Seite 7 der Beschwerdeschrift,

denn es sei diese Nachexpropriation in der rückwärts liegenden
Richtung, also ganz außerhalb des Unternehmens und ohne daß
sich durch die Benützung der Bahn, welche nur erst begonnen,
irgend ein dringender Nothwendigkeitsgrund nachträglich hätte
herausstellen können, und ohne einen solchen bei dem Termine
am 12. November 1841 nur namhaft zu machen, gestattet
worden.

Auch habe das Directorium der sächsisch-bayerischen Eisen-
bahn zugestanden, daß die Nachexpropriation auf ein außerhalb
des Bereiches des Unternehmens liegendes Grundstück gerichtet
sei, denn sie benenne das Letztere im Geschäftsbericht vom 24.
Juni 1842, S. 4, ein den Bahnhof berührendes
Stück.

vergl. S. 155 flg. der Beschwerdeschrift.

4) „Dasselbe Ministerium habe nur den mündlichen Er-
läuterungen des von ihm selbst ernannten Oberin-
genieurs und der Versicherung des Directorii Gehör
gegeben und den Grundbesitzern, hinsichtlich der Nach-
expropriationen, Einwendungen zu machen, nicht ge-
stattet“,

vergl. fol. 7 der Beschwerdeschrift,

das erhelle daraus: daß ihm, Hänel von Cronenthall, durch die
Kreisdirection eröffnet worden sei:

daß, wie überhaupt die Frage, ob und inwieweit die Ab-
tretung eines Grundstücks zur Anlegung einer Eisenbahn
nothwendig sei? keinen Gegenstand der Erörterung zwischen
den Unternehmern und den betreffenden Grundbesitzern
bilde, sondern von dem Ministerium des Innern nach ad-
ministrativem Ermessen zu entscheiden sei,

was auch in dem Ministerialrescript vom 20. April 1842 wie-
derholt worden wäre.

vergl. S. 55 flg. der Beschwerdeschrift.

5) „Das gedachte Ministerium habe eine Verwandlung
der Nothwendigkeitsgründe gebraucht, von denen der
zuletzt angegebene leeres Vorgeben sei.“

vergl. S. 8 der Beschwerdeschrift.

Der nach dem Hauptplan anzulegende Bahnhof habe
nämlich hinreichenden Raum für die Zwecke der Eisenbahngesell-
schaft, auch sei der Platz, auf dem die Hänel von Cronenthallschen
Besitzungen sich befänden, demnach weder zur Erweiterung des
Bahnhofs noch zu Herstellung des Verkehrs mit der Stadt
Leipzig, da hinreichender Platz zu den Wegen nach dem Bahn-
hofe vorhanden gewesen, erforderlich; dahingegen das Vorgeben
des Directorii der Eisenbahngesellschaft, daß nämlich dieser Platz
mit Gebäuden solle bedeckt werden, als ein leeres Vorgeben sich
vor Augen stelle.

vergl. S. 158 flg. der Beschwerdeschrift.

6) „Das Ministerium des Innern habe durch Nachexpro-
prierung gegen die Bestimmung §. 31 der Verfassungs-
urkunde, nach administrativem Ermessen über das sub 3
gedachte Grundeigenthum in Folge der angedeuteten
unrichtigen Angaben, welche von dem Directorio der
sächsisch-bayerischen Eisenbahn ausgegangen, bei dem die
Staatsregierung durch 2 Directoren und 1 Regierungs-
commissar vertreten sei, entschieden.“

vergl. Seite 8 der Beschwerdeschrift.

Denn obschon gedachtes Ministerium bei einer Differenz,
welche bei Anlegung der leipzig-dresdner Eisenbahn wegen des
Durchstichs bei Machern in einer Entscheidung vom 8. August
1838:

die Verbindlichkeit der Grundeigenthümer zur Abtretung
beruhe nach dem Gesetze vom 3. Juli 1835 no. 2 auf der
Nothwendigkeit,

ausgesprochen habe, und wenn schon nach den genehmigten
Statuten der sächsisch-bayerischen Eisenbahn §. 44 b. die Di-
rectoren und Regierungscommissare verpflichtet wären, Be-
schlüsse, gegen welche Bedenken vorwalten, zu verhindern, so
hätte dennoch das erwähnte Ministerium die Expropriation und
Verfügung über Anderer Grundeigenthum lediglich auf beliebige
Angabe der Unternehmer genehmigt,

vergl. S. 168 flg. der Beschwerdeschrift.

7) „Das benannte Ministerium extendire gegen den In-
halt des Gesetzes vom 3. Juli 1835 die Anlegung einer
Eisenbahn auf Anlegen von Bahnhöfen“.

vergl. S. 8 der Beschwerdeschrift.

denn das angezogene Gesetz §. 2 spreche nur von der Eisenbahn,
den erforderlichen Wachthäusern und andern Gebäuden, für