

feh vom 3. Juli 1835 die unerlässliche Befolgung des Grundsatzes an die Spitze stelle:

daß Expropriationen der Grundstücke, oder Entziehung einer Besizung aus dem Eigenthume des Einen zu Gunsten des Staates, oder eines durch Gesetz an dessen Stelle Versetzten, nur dann erst erfolgen könne und dürfe, wenn unzweifelhaft dringende Nothwendigkeit solches zu Erreichung des Staatszweckes erfordert."

Daß aber dem so sei, —

daß geht unleugbar hervor aus den Worten der angezogenen Stelle der Verfassungsurkunde, ferner aus §. 1 und 2 des oben bezeichneten Gesetzes vom 3. Juli 1835, nicht minder aus den ständischen Verhandlungen bei Berathung des letztgedachten Gesetzes, ja sogar selbst aus der Ministerialverordnung vom 3. Juli 1835, §§. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 24,

und wenn in dieser Beziehung §. 3 des erwähnten Gesetzes vom 3. Juli 1835 zwar,

daß über die Nothwendigkeit der Abtretung eines für Eisenbahnen in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums und den Umfang desselben das Ministerium zu entscheiden habe,

ausgesprochen worden, so ist aber zugleich auch mit festgesetzt worden,

daß dieser Entscheidung eine Prüfung der Nothwendigkeit vorangehen solle."

Wenn daher, wie aus der in der Hänel v. Cronenthal'schen Sache gesprochenen Entscheidung 2ter Instanz hervorgeht, das königliche Ministerium des Innern der Ansicht ist:

daß die Frage: ob und wie weit die Abtretung eines Grundstückes zu Anlegung einer Eisenbahn nothwendig sei? kein Gegenstand der Erörterung zwischen den Unternehmern und den betreffenden Grundbesitzern, oder auch zwischen den das Expropriationsgeschäft leitenden Behörden und letztern bilde, sondern nach §. 2 des Gesetzes vom 3. Juli 1835 vom Ministerio des Innern auf Grund der ihm vorzuliegenden Pläne, nach administrativem Ermessen zu entscheiden sei.

So kann man dieser Ansicht zwar im Allgemeinen, in keinem Fall aber auf andere Weise als unter der Bedingung beitreten: daß die Entscheidung des königlichen Ministerii sich auch auf eine vorausgegangene ausreichende Prüfung gründen müßte, und zwar auf eine Prüfung, welche alle und jede Bedenklichkeiten über die dringende Nothwendigkeit der in Anwendung zu bringenden gesetzlichen Expropriation völlig beseitigt hat.

Ob aber bei nachträglicher Expropriation des Areal's, worauf die Besizungen Hänel v. Cronenthal's sich mit befinden, eine solche Prüfung erfolgt sei? das dürfte demnach näherer Erörterung bedürfen.

Nach der in diesem Berichte niedergelegten actenmäßigen Darstellung, zusammengehalten mit dem von der Staatsregierung mitgetheilten, dem Berichte aber unter \odot vollständig beigefügten Aufsatz, welcher den Gesichtspunkt, von dem das Ministerium des Innern bei der Genehmigung der Expropriation der Hänel v. Cronenthal'schen Grundstücke ausgegangen, hervorhebt, ist, nachdem früher schon die Größe des Bahnhof's mit dem Hauptplan der ganzen Eisenbahn festgestellt worden war, von der Direction der sächsisch-bayerischen Eisenbahngesellschaft auch noch nachträglich die Zuweisung des zwischen den Grenzen des bereits bezeichneten Bahnhof's und der Windmühlengasse zu Leipzig gelegenen Stück Landes, welches auch die Hänel v. Cronenthal zu-

gehörigen Besizungen mit umfaßt und auf dem dem vorerwähnten Aufsatz beigefügten Risse C. mit den Buchstaben A. B. C. D. bezeichnet ist, beantragt worden.

Diese Nachexpropriation hat nun das Ministerium des Innern genehmigt,

weit, wie solches hervorhebt, ein Blick auf die Risse A. und B. lehre, daß außerdem der Bahnhof nach der ersten Projectirung desselben für seine Zwecke so gut wie unbrauchbar gewesen wäre,

vergl. den gedachten Aufsatz S. 14,

denn

- a) mit Ausnahme der langen nach Morgen zu liegenden Seite, wohin der den abgesteckten Raum durchschneidende (auf dem Risse A. bezeichnete) böser Weg verlegt werden sollte, und des übrig bleibenden Stück's des letztern, an der Mitternachtsseite, würde der Bahnhof von Privatgrundstücken dicht umschlossen, und von der Stadt gewissermaßen abgeschnitten gewesen sein; vergl. *ibid.*
 - b) nach Abend zu aber würden die Donnerschen Grundstücke unmittelbar,
 - c) auf der schmalen, nach der Stadt zu gekehrten Fronte, wo der Eingang habe angebracht werden müssen, aber auf der einen Seite die Hänel v. Cronenthal'schen Baustellen, auf der andern das Friedrich'sche Grundstück den Zugang beherrscht haben, vergl. *ibid.* S. 15,
 - d) die Verbindung des Bahnhof's mit der Stadt hatte daher ausschließlich durch den schmalen böser Feldweg in dessen ursprünglicher Breite von 10—12 Ellen vermittelt werden müssen, auf welchem der gesammte Fracht- und Personenverkehr zwischen der Stadt und dem Bahnhofs sich hätte bewegen und kreuzen müssen, vergl. *ibid.*
 - e) für die Aufstellung der zum Anfahren und Abholen der Reisenden bestimmten Wagen und Fuhrwerke würde ein anderer Raum als der sehr beschränkte und vom Bahnhof entfernte, überdies für den allgemeinen Verkehr unentbehrliche Platz e (vergl. den Riß A.) nicht übrig geblieben sein, vergl. *ibid.* S. 16,
 - f) es liege daher am Tage, daß eine solche Einrichtung, ganz abgesehen von dem Interesse des Eisenbahnunternehmens selbst und von deren Unvereinbarkeit mit einer zweckmäßigen Anlage des Bahnhof's, schon vom gewöhnlichen sicherheitspolizeilichen Standpunkte aus und um das nach dem Bahnhof verkehrende Publicum nicht offener Lebensgefahr auszusetzen, sich als völlig unstatthaft dargestellt haben würde; vergl. *ibid.*
- Dazu komme noch ferner der Umstand,
- g) daß die Niveauverhältnisse eine Auffüllung des ganzen zum Bahnhofs bestimmten Areal's um $2\frac{1}{2}$ bis 3 Ellen nöthig erachtet und daß daher, sollte nicht am Eingange des Bahnhof's eine steile, für den Verkehr höchst unbequeme und nach Umständen selbst gefährliche Appareille entstehen, das Terrain vom Bahnhofs aus nach der Stadt zu allmählig hätte abgeflacht und eingeebnet werden müssen, was jedoch nur hätte geschehen können, wenn die zwischen dem Bahnhofs und dem Platze e. (vergl. die Situationscharte A.) gelegenen Grundstücke in die Anlage des erstern mit hineingezogen würden. vergl. *ibid.* S. 14 bis mit 18.
 - h) Auch würde das königliche Ministerium in den Plänen