kauftes, demselben jedoch noch nicht in Lehn gereichtes Grundstück;

4) durch einen nach dem Thonberge führenden Fahrweg.

Bei der Terrainaufnahme zu Anlegung des Bahnhofs war nun von den Ingenieurs der sächsisch-bayerschen Eisenbahngesellschaft ursprünglich nur derjenige Raum zum Bahnhofe ausersehen und abgesteckt worden, der auf dem gleichfalls beifolgenden Risse sub C von den mit A, D, G, H bezeichneten Linien umschlossen ist, und der einen großen Theil der noch übrigen Donnerschen Baustellen (sämmtlich rechts des dösener Weges liegend), von den Hänelschen Baustellen aber nur eine zu der Parcelle Nr. 38 gehörige Spitze (a b c) umfaßte. Dabei hatte man jedoch zwar auf die innere Räumlichkeit des Bahnhofes, nicht aber auch auf dessen Lage zu den Umgebungen die nöthige Rücksicht genommen, wie denn der Donnersche Bauplan und die Bestimmung der benachbarten Grundstücke zu Bauplätzen den Technikern der Gesellschaft entweder unbekannt gewesen oder wenigstens von ihnen bei der Aufnahme und Absteckung außer Acht gelassen worden zu sein scheint, — ein Versehen, das sich, obschon es hätte vermieden werden mögen, doch um so leichter erklären läßt, als das ganze Terrain damals wüst lag und insbesondere von dem Raume e durch kein äußeres Abzeichen unterschieden war, so daß es wohl, gleich diesem, für einen freien, der allgemeinen Benutzung offenstehenden Platz angesehen werden konnte. In dieser Maße wurde der Expropriationsplan auch dem Ministerio zur Genehmigung vorgelegt, welches seinerseits zu einer Ausstellung um so weniger Veranlassung finden konnte, als in die, der Expropriation und der Bauführung unterzulegenden Grundrisse blos die Umrisse der Bahnanlage selbst, ohne Rücksicht auf die Situation des umliegenden Terrains, eingetragen zu werden pflegen.

Ein Blick auf die Risse A und B lehrt nun sofort, daß nach dieser Projectirung der Bahnhof für seinen Zweck so gut wie unbrauchbar gewesen sein würde. Denn mit Ausnahme der langen, nach Morgen liegenden Seite, wohin der den abgesteckten Raum durchschneidende dösener Weg verlegt werden sollte, und des übrig bleibenden Stücks des letztern an der Mitternachtseite, würde derselbe von Privatgrundstücken dicht umschlossen und von der Stadt gewissermaßen abgeschnitten gewesen sein. Nach Abend zu hätten ihn die Donnerschen Baustellen unmittelbar berührt; auf der schmalen, nach der Stadt zu gekehrten Fronte, wo der Haupteingang angebracht werden mußte, auf der einen Seite die Hänelschen Baustellen, auf der anderen das Friedrichsche Grundstück den Zugang beherrscht. Die Verbindung des Bahnhofs mit der Stadt wäre daher ausschließlich durch den schmalen dösener Feldweg in dessen ursprünglicher Breite von 10 — 12 Ellen vermittelt worden, auf welchem der gesammte Fracht- und Personenverkehr zwischen der Stadt und dem Bahnhofe sich hätte bewegen und kreuzen müssen, während für die Aufstellung der zum Anfahren und Abholen der Reisenden bestimmten Wagen und Fuhrwerke kein anderer Raum, als der sehr beschränkte und vom Bahnhofe entfernte, überdies für den allgemeinen Verkehr unentbehrliche Platz e übrig geblieben sein würde. Es liegt am Tage, daß eine solche Einrichtung — ganz abgesehen von dem Interesse des Eisenbahnunternehmens selbst und von deren Unvereinbarkeit mit einer zweckmäßigen Anlage des Bahnhofs — schon vom gewöhnlichen sicherheitspolizeilichen Standpunkte aus und um das nach dem Bahnhofe verkehrende Publicum nicht offenbarer Lebensgefahr auszusetzen, sich als völlig unstatthaft dargestellt haben würde. Dazu kam noch der fernere Anstand, daß die Niveauverhältnisse eine Auffüllung des ganzen, zum Bahnhofe bestimmten Areals um 2½ bis 3 Ellen nöthig machten und daß daher, sollte nicht unmittelbar am Eingange des Bahnhofs eine steile, für den Verkehr höchst unbequeme und nach Umständen selbst gefährliche Appareille entstehen, das Terrain vom Bahnhofe aus nach der Stadt allmälig abgeflacht und eingeebnet werden mußte, was jedoch nur geschehen konnte, wenn die zwischen dem Bahnhofe und dem Platze e gelegenen Grundstücke in die Anlage des erstern mit hineingezogen wurden.

Als daher das Eisenbahndirectorium, bald nach Eingang der Expropriationsgenehmignng für den innerhalb Leipziger Stadtflur gelegenen Bahntract den begangenen Irrthum gewahr ward und sofort in dem hier sub D. abschriftlich anliegenden Schreiben vom 29. October 1841 den, durch mündliche Erläuterungen des Oberingenieurs unterstützten, auch in einer spätern Eingabe vom 20. Januar 1842 (Beilage E.) ausführlicher motivirten Antrag stellte, daß die Expropriationsgenehmigung nachträglich auch auf den von einer auf dem Risse C. durch rothe Punkte angedeuteten Linie A. B. C. D. umschlossenen Raum, sowie nächstdem auf einen durch die Linien D. G. E. und F. gebildeten Streifen Landes von 20 Ellen Breite auf der Westseite des Bahnhofs erstreckt werden möchte, um auf diese Weise die unentbehrlichen freien Zugänge zum Bahnhofe zu gewinnen, so konnte das Ministerium so wenig Bedenken tragen, diese Erweiterung des ursprünglichen Expropriationsplans zu genehmigen, daß es sogar, wenn die obigen Umstände ihm früher bekannt gewesen wären, sich für verpflichtet erachtet haben würde, dieselbe von Amtswegen anzuregen.

Von den Plänen des Kaufmanns Cronenthall in Betreff der hiernach allerdings ihrem ganzen Umfange nach in den Bereich der Bahnanlage fallenden Baustellen Nr. 38, 39, 40, hatte das Ministerium damals noch keine specielle Kenntniß. Wäre dies aber auch der Fall gewesen, so würde darin nur ein Grund mehr gelegen haben, jene Parcellen der Expropriation zu unterwerfen, da die Aufführung eines umfänglichen Fabrikgebäudes unmittelbar vor der Hauptfronte eines Bahnhofs unmöglich gutgeheißen werden konnte, und auch ohne Expropriation unter den nunmehrigen Umständen schwerlich die baupolizeiliche Genehmigung erhalten haben würde.

Uebrigens ergibt sich hieraus zugleich, daß die von dem Beschwerdeführer mehrmals berührte Frage, ob der Bahnhof nicht schon in seiner ursprünglichen Absteckung einen hinlänglichen, ja überflüssigen Flächenraum für die Zwecke des Unternehmens dargeboten habe, als ganz einflußlos zu betrachten ist. Denn selbst, wenn jene Behauptung begründet wäre, und der Bahnhof wirklich durch die nachträglich genehmigten Erweiterungen einen größern Umfang erhalten hätte, als es dessen streng genommen bedurfte, so würde dies höchstens dahin haben führen können, daß man das, was der Bahnhofsanlage an der vordern, der Stadt zugewendeten Seite an Umfang zuwuchs, auf der entgegengesetzten, der Bahn zugekehrten Seite wiederum abgebrochen hätte; in keinem Falle aber die Expropriation der vorwärts nach dem Windmühlenthore zu gelegenen Grundstücke entbehrlich gemacht haben, welche unter allen Umständen erfolgen mußte, wenn nicht der Bahnhof von der Stadt abgeschnitten bleiben sollte. Man wird daher auch das Sachverhältniß vielmehr von dem Gesichtspunkte aus aufzufassen haben, daß sich die Nothwendigkeit gezeigt hat, die ganze Bahnanlage gegen den ursprünglichen Plan weiter nach der Stadt und nach dem Windmühlenthore zu vorzurücken, was die Acquisition des ganzen Hänel'schen Areals in alle Wege unvermeidlich machte.

Es ist aber auch die Behauptung von einer unverhältnißmäßigen Größe des Bahnhofs der sächsisch-bayerischen Eisenbahn keineswegs begründet. Derselbe enthielt nach der ersten Absteckung einen Flächenraum von 196,500 □ Ellen. Man überzeugte sich aber bald, daß dieses Areal kaum hinreiche, um die nöthigen Räumlichkeiten für Gebäude, Gleise ꝛc. zu gewinnen, für die unbedingt nöthigen Ablagerungsplätze aber nichts übrig lasse, so daß

SLUB
Wir führen Wissen.