

sung auf das Entschiedenste widersprechen, und zwar darum, weil das Ministerium bei der Frage über die Nothwendigkeit jener Expropriation alle Berücksichtigungen hat eintreten lassen, welche Gesetz, Pflicht und Gewissen, diese sichern Führer, wenn es gilt, das Rechte zu finden, geboten haben.

Das Gesetz vom Jahre 1835 bestimmt §. 2: „über die Nothwendigkeit der Abtretung des in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums überhaupt und den Umfang desselben ist nach dem unserm Ministerio des Innern über die Richtung und Anlage der Eisenbahn, sowie der dazu erforderlichen Wächthäuser und andern Gebäude vorher zur Prüfung vorzulegenden und von demselben genehmigten Plane zu entscheiden.“

Diese gesetzliche Bestimmung hat im vorliegenden Falle die vollständigste Anwendung gefunden. Das Ministerium hat den ihm vorgelegten Plan geprüft, die Nothwendigkeit der Abtretung erkannt und für diese entschieden. Hätte eine solche Prüfung des Planes nicht stattgefunden, wie würde das Ministerium im Stande gewesen sein, die in dem, dem Berichte beigedruckten Aufsätze enthaltene Entwicklung der Gründe, welche es eben bestimmt haben, sich für diese Abtretung zu entscheiden, aufzustellen? Alle jene Erwägungen sind eben auf Anlaß dieser Prüfung hervorgetreten, alle jene Gründe der Nothwendigkeit kamen hierbei in Frage, alle jene Rücksichten möglicher Schonung der benachbarten Grundeigenthümer konnten und durften nicht außer Acht gelassen werden, mußten aber bei der klar vorliegenden Nothwendigkeit, daß das Hänelsche Grundstück für die Zwecke der Eisenbahn unentbehrlich sei, in den Hintergrund treten.

Die geehrte Deputation hat als hier einschlagende sich von selbst darbietende Fragen hervorgehoben: ob der Bahnhof nicht schon nach seinem ersten Umfange Raum genug dargeboten habe zu Aufnahme der erforderlichen Gebäude, zu Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen, zu Aufbewahrung der Waaren und Güter, ferner, ob die nothwendige Verkehrsverbindung bereits vorhanden, und, wenn nicht, auf welche Art und Weise eine solche Verbindung herzustellen sei? Nicht bloß diese, sondern noch andere Fragen kamen bei der Entschließung des Ministerii nothwendig in Erwägung. Es fand, daß ein Flächenraum von 196,500 □ Ellen für den präsumtiven Bedarf eines Hauptbahnhofes durchaus nicht zu umfänglich sei, da der Bahnhof der leipzig-dresdner Eisenbahn in Leipzig 302,448 □ Ellen in sich faßt, sonach bedeutend und umfänglich ist. Es erkannte in der Zahl, in dem Umfange und in der Stellung der projectirten Bahnhofsgebäude aller Art eine angemessene Beachtung des Bedürfnisses. Es überzeugte sich, daß der Raum zu Aufstellung der ab- und zufahrenden Wagen auf den muthmaßlichen Bedarf berechnet sei. Es hatte ganz besonders anzuerkennen, daß die Verkehrsverbindung des Bahnhofes mit der Stadt eine wesentliche Berücksichtigung erheische, und eben alle diese Betrachtungen waren es, welche dem Ministerio die Ueberzeugung gewährten, daß die Expropriation des Hänelschen Grundstücks, und zwar des ganzen, nicht eines Theils desselben, von der Nothwendigkeit geboten sei. Die geehrte Deputation macht dem Ministerio zur Incumbenz, die Beantwortung dieser Fragen aus einer Er-

örterung durch unbetheiligte Sachverständige, unter Gestattung des Gehörs der Betheiligten vor der Genehmigungsertheilung, hervorgehen zu lassen. Sie perhorrescirt die Anträge des Directorii und des Oberingenieurs, weil jenes betheiliget, dieser nicht unbefangen sei. Dem Ministerio ist eine nochmalige Prüfung durch Sachverständige gesetzlich nicht geboten. Es kann und wird sie eintreten lassen, wenn und wo es für angemessen oder nothwendig zu erachten ist, es kann und wird sie aber unterlassen, wo es solche als überflüssig, oder sogar als unangemessen erkennt. Ueberflüssig mindestens und wohl selbst unangemessen würde eine solche nochmalige Prüfung durch Sachverständige im vorliegenden Falle gewesen sein. Wer kann den Umfang des für den Bahnhof erforderlichen Flächenraums sicherer beurtheilen, als das Directorium und der ihm beigegebene Techniker? Es gehört hierzu die gründlichste, bis in das kleinste Detail gehende Kenntniß der Betriebsverhältnisse des Bahnunternehmens, das sorgfältigste Bemessen der Mittel der Ausführung, die genaueste Erwägung der Verhältnisse des Theils zum Ganzen, das heißt, des Bahnhofes zur Bahn. Es ist geradehin unmöglich, daß Dritte, wenn auch Sachverständige, ohne mit allen diesen einzelnen Beziehungen und Verhältnissen vertraut, ohne mit dem Unternehmen gewissermaßen herangewachsen zu sein, über das, was nothwendig oder nicht nothwendig, ein entscheidendes Urtheil fällen können. Das Ministerium ist also naturgemäß darauf hingewiesen, bei der ihm obliegenden Prüfung die Nachweisungen, welche ihm Seiten des Directorii und Oberingenieurs erteilt werden, nicht unberücksichtigt zu lassen. Sind diese Nachweisungen zunächst nicht befriedigend, so wird es deren Bervollständigung zu begehren haben, um darauf seine Entschließung zu begründen. Aber die Anträge des Directorii und Oberingenieurs a priori für unbegründet zu erachten, und das Urtheil anderer Sachverständiger denselben entgegenzuhalten, dazu wird in der Regel um so weniger Grund vorhanden sein, als das Ministerium in dem bisherigen Geschäftsverkehr mit diesen Männern nicht die entfernteste Veranlassung zum Mißtrauen, wohl aber Gelegenheit gefunden hat zu vollständiger Anerkennung ihrer Rechtlichkeit und Sachkenntniß. Aber auch ganz abgesehen von dieser Gesinnung, weshalb soll man präsumiren, daß Directorium und Oberingenieur eine Erweiterung des Bahnhofes bezwecken könnten, ohne entschiedene Nothwendigkeit, eine Erweiterung, die jedenfalls mit beträchtlichen Geldopfern verknüpft sein muß. Gegen Chicanen, wenn dergleichen je vorkommen sollten, ist in der Modalität der Prüfung des Ministerii ausreichender Schutz gewährt. Und in welche Conflictte und Weiterungen würde das Ministerium gerathen, hingestellt zwischen die einander widersprechenden Gutachten von Sachverständigen? Welche Wahl bliebe demselben? Sollte dann vielleicht eine dritte Instanz von Sachverständigen das Schlusserkenntniß sprechen? Noch weit größern Schwierigkeiten unterliegt eine solche anderweite Prüfung durch Techniker dann, wenn es sich handelt um die dem Ministerio vorzulegenden Expropriationspläne meilenlanger Bahnzüge. Soll hier die specielle Prüfung der Bahnlage, wie sie auf vielleicht mehr als 20 gleichzeitig vor-