

gelegten einzelnen Charten dargestellt ist, stattfinden zum Behuf der Ermittlung, ob dieser oder jener Grundstücksbesitzer mehr oder weniger beizuziehen, oder ganz zu verschonen gewesen wäre, so würde dies eine Aufgabe für eine technische Prüfungscommission sein, die, an Ort und Stelle vorgenommen, jedenfalls die Zeit vieler Monate erfordern müßte. Welcher Aufenthalt für die Ausführung? welcher Kostenaufwand? und zuletzt: welcher Gewinn? Ein zweites technisches Gutachten, für dessen Unfehlbarkeit keine größere Gewähr geleistet ist, als für die der ersten Planlage. Würde eine solche Prüfung dem Ministerio zur Pflicht gemacht, so müßte dasselbe augenblicklich auf Zuweisung geeigneter Techniker für diesen Zweck antragen, da ihm jetzt solche nicht zu Gebote sind. Die Prüfung der Planlagen für die Expropriation ganzer Bahnzüge, wie sie bei dem Ministerio stattfindet, kann nur eine allgemeine sein, das heißt eine solche, welche es sich zur Aufgabe macht, darüber Gewißheit zu haben, daß die Unternehmer der Eisenbahn von dem entworfenen Plane weder hinsichtlich der Richtung der Bahnlinie, noch hinsichtlich des Umfangs des zur Bahn zu ziehenden Areal, willkürlich abweichen, als woraus die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Abtretungen hervorgeht. Mehr als dies kann die Prüfung der Expropriationspläne beim Ministerio nicht bezwecken. Es sind zwei Punkte gegeben, zwischen welchen die Eisenbahn gebaut werden soll. Ob die Richtung des Bahnzugs zwischen diesen beiden Punkten etwas mehr zur rechten, oder zur linken Seite thunlich sei, das ist Sache rein technischer Ermittlung, und kann von dem Vorstand des Ministerii nicht ermessen werden. In der That, ich fürchte, es würde mit dem Fortgange der weitem Ausführung unserer Eisenbahnen übel bestellt sein, wenn dem Ministerio bei seinem pflichtmäßigen administrativen Ermessen solche Beschränkungen auferlegt werden sollten. Ich muß daher, ganz abgesehen von dem vorliegenden Fall, von einer solchen Maßnehmung, nach innigster Ueberzeugung, und auf den Grund mehrjähriger Erfahrung, dringend abrathen. Bei dem Chausséebau tritt, als zu einem Staatszwecke, ebenfalls eine Expropriation des Grundeigenthums ein, die Pläne über die vorzunehmenden Chausséebaue gelangen ebenfalls an das betreffende Ministerium. Allein, soviel mir bekannt, findet auch dort, wenn einmal die allgemeine Richtung festgestellt ist, eine anderweite specielle technische Prüfung über die Nothwendigkeit der Abtretung der einzelnen Grundstücke durch unbetheiligte Sachverständige, mit Gehör der betheiligten Grundstücksbesitzer, in keiner Weise statt. Folgerecht, nach dem Princip der geehrten Deputation, müßte dies der Fall sein. Das Land ist von Chausséen, nach allen Richtungen hin, durchschnitten; allein diese Modalität der Prüfung in oberster Instanz, wie sie die geehrte Deputation will, ist noch niemals beantragt worden, und doch liegen dem Straßen- wie dem Eisenbahnbau gleiche Staatszwecke zum Grunde.

Die geehrte Deputation hat in ihrem Gutachten sich damit beschäftigt, die Gründe zu prüfen, welche das Ministerium zu der Entschließung für die Abtretung des Hanel'schen Grundstücks bestimmt haben, und ist dabei zu dem Ergebniß gekommen:

daß schon eine partielle Beschlagnahme des Areal's hinreichend gewesen sein würde, das Bedürfniß des Bahnhof's zu decken. Sie hat es versucht, die Momente, welche das Ministerium für seine Entschließung geltend gemacht, einzeln zu widerlegen, und zuletzt aus der Vergleichung der Gründe, welche das Ministerium für die Abtretung angegeben hat, mit ihren Gegen Gründen die Folgerung gezogen, daß die Ansicht des Ministerii eine irrige gewesen sei, und daß es sich eines Eingriffs in die Eigenthumsrechte schuldig gemacht habe.

Welche Ansicht ist aber die richtige? Die der geehrten Deputation, oder die des Ministerii? Welche Grundlagen für ihre Ansicht hat die geehrte Deputation, und welche das Ministerium? Es ist dem Ministerio nicht bekannt, daß die Ansicht der Deputation auf technischen Unterlagen, auf dem Urtheile Sachverständiger beruhe. Hat nun auch das Ministerium bei seiner Entschließung ein geschriebenes technisches Gutachten nicht vor Augen gehabt, so war es doch dabei unterstützt durch eigene, bei mehrmaliger persönlicher Anwesenheit des Vorstandes erlangte Kenntniß der Dertlichkeit des Bahnhof's, sowie durch die, vom Anfang her erfolgten speciellen, mit Gründen unterstützten Anträge des Directorii und die ebenso unverdächtigen Erläuterungen des Oberingenieurs, zu welchen derselbe besonders veranlaßt und anher berufen ward. Man sollte daher wohl meinen, daß im Zweifel die Ansicht des Ministerii über die Nothwendigkeit der Abtretung mehr für sich habe, als die gegentheilige der geehrten Deputation. Darum möchte das Eingehen auf diese letztere an sich kaum erforderlich sein; indeß will ich mich einer, wenn auch nur allgemein gehaltenen Beleuchtung derselben doch nicht für überhoben erachten.

Der geehrten Deputation will es erscheinen, als ob der Platz des Bahnhof's in seinem ersten Umfange groß genug sei, zu Aufstellung der Wagen sowohl, als zu Annahme der Waaren und Güter, da außerhalb der Gebäude noch sehr bedeutende Räume auf dem Bahnhofe vorhanden seien. Um beurtheilen zu können, welchen Umfang ein Bahnhof haben müsse zu Errichtung der Gebäude, zu Aufstellung der Wagen, zu Unterbringung der Waaren und Güter, zu Ablagerung von Baumaterialien, zu Niederlegung von Kohlen und andern Vorräthen ist eine genaue Kenntniß der ganzen Deconomie der Bahnverwaltung auf einem solchen Punkte unentbehrlich. Es wird mir erwünscht sein, zu vernehmen, welche specielle Data die geehrte Deputation bei ihrem Ausspruch darüber zu Grunde gelegt hat, daß eben der Umfang des fraglichen Bahnhof's ein zu beträchtlicher und folglich die Expropriation des Hanel'schen Grundstücks eine durch die Nothwendigkeit nicht gebotene sei. Diejenigen Nachweisungen, welche das Ministerium bestimmt haben, das Gegentheil anzunehmen, hat dasselbe, wenn sie schon vom Directorio und Oberingenieur ausgegangen — und, ich wiederhole es, nur von diesen konnten sie gründlich und vollständig gegeben werden — für vollkommen ausreichend erachten müssen. Kam zu diesen Nachweisungen noch eine Vergleichung des Umfangs mit andern Bahnhöfen, wie sie Seite 452 des diesseitigen Aufsatzes angedeutet zu finden ist, hinzu,