

beigeführt wurde; das wird gewiß Jeder zugestehen. Diese Nachexpropriation aber ist von Seiten des Directorii durch andere Gründe motivirt worden, als welche das hohe Ministerium der Beilage unter C nach geleitet haben. Als Motiv zu der Nachexpropriation hatte man nämlich den Grund hervorgehoben, es sollten die Hänel v. Cronenthallschen Grundstücke noch mit Gebäuden bedeckt werden. So steht ausdrücklich im Deputationsberichte, und so ist, wie ich mich erinnere, in der Petition selbst zu lesen. Gleichwohl ist dieser Punkt unausgeführt geblieben, und das hohe Ministerium des Innern sucht sein Verfahren zu rechtfertigen dadurch, daß es die Nothwendigkeit eines freien Vorplatzes vor dem Bahnhofe aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten hinsichtlich der Zugänglichkeit des Bahnhofs als sein Motiv geltend macht. Nun wenn zwei verschiedene Motive bei einer und derselben Sache vorliegen, so fragt es sich, welches von beiden das rechte ist. Wo ist das Kriterium des wahren Motivs? Da kommt man in einen Scepticismus hinein, aus dem man sich wirklich kaum herauszufinden weiß. Das hohe Ministerium hat in seiner Rechtfertigung in abstracto insofern Recht, wenn es sagt, daß unbetheiligte Sachverständige in der Regel nicht zugezogen werden könnten. Dagegen habe ich Nichts einzuwenden. Allein wenn eine Nachexpropriation ein durchaus bedenklicher Fall ist, ein Fall, bei dem selbst von denen, die dem Directorio angehören, das Geständniß abgelegt wird, daß sie früher gefehlt haben, so glaube ich, ist die Nachexpropriation einer der singulären Fälle, wo es allerdings der Einholung des Urtheils durch völlig Unbetheiligte, die von dem jetzigen Verhältnisse noch gar nichts wissen, bedarf. Ich muß es der hohen Kammer überlassen, wie sie dies zu entscheiden gedenkt. So lange man dies Bedenken nicht wegräumt, so sehe ich mich genöthigt, mich für das Deputationsgutachten zu erklären.

Königl. Commissar Kohlschütter: Die Aeußerungen des geehrten Sprechers machen allerdings eine Entgegnung Seiten des Ministerii nothwendig. Man kann unmöglich bei dieser Angelegenheit den richtigen Standpunkt gewinnen, wenn man sich nicht den Gang vergegenwärtigt, den die Sache von Anfang genommen hat. Bekanntlich war es lange Zeit zweifelhaft, wo man die sächsisch-bayrische Eisenbahn bei Leipzig ausmünden lassen wolle. Nach vielfältigen Erörterungen und Erwägungen entschied man sich endlich für die Gegend vor dem Windmühlenthore; diese bot damals eine unbebaute, nach allen Seiten offene Fläche dar. Es war daher an sich ganz gleichgültig, welcher Theil dieser Fläche für den Bahnhof in Anspruch genommen würde; es konnte hierüber lediglich das Interesse des Unternehmens entscheiden. Kein Grundstücksbesitzer hatte das Recht, zu sagen: Mein Grundstück müßt ihr verschonen; nehmt das meines Nachbars. Stellt man sich nun die Localität nach dem vorliegenden Risse vor Augen, so kann man über den Punkt, an welchem die Bahnanlage zu beginnen hatte, nicht einen Augenblick in Zweifel sein. Die Bahn mußte nothwendig bis dahin geführt werden, wo die verschiedenen Wege vor dem Windmühlenthore zusammenlaufen und einen freien, auf dem Risse mit c bezeichneten Platz bilden. Es lag durchaus kein vernünftiger Grund vor, ja es wäre geradezu

verkehrt gewesen, wenn die Unternehmer, die sich den Platz beliebig auswählen konnten, dem Bahnhofe absichtlich hätten eine Lage geben wollen, bei der er durch Privatgrundstücke von der Stadt abgeschnitten, und der Verkehr mit dieser mehr oder weniger erschwert und gehemmt gewesen wäre. Wenn also die Unternehmer gleich anfangs den Bahnhof in diesem Sinne abgesteckt und den Plan dem Ministerio vorgelegt hätten, so daß die Hänel v. Cronenthallschen Grundstücke in den Bereich der Anlage hineingefallen wären, so hätte das Ministerium, damit wird man von allen Seiten einverstanden sein, nicht das mindeste Bedenken haben können, diesen Plan zu genehmigen, und das war auch wirklich die Absicht der Unternehmer. Sie steckten den Bahnhof in der Meinung ab, daß zwischen demselben und dem Eingange der Windmühlengasse Nichts in der Mitte läge, als ein freier Platz und öffentliche Wege. Sie hatten aber hierbei übersehen, daß ein Theil dieses zwischenliegenden Raumes zu Baustellen bestimmt und im Privatbesitz war. Das war nun allerdings ein Versehen, wenn man will, ein Fehler. Das Ministerium hätte auch gewünscht, daß dieser Fehler nicht stattgefunden hätte, nicht als ob dadurch die Sache rechtlich in eine andere Lage gekommen wäre, denn das war nicht der Fall, sondern weil es die billigen Rücksichten auf die betheiligten Grundstücksbesitzer verlangen, daß man sie nicht mit wiederholten Expropriationsanträgen behelligt, sondern ihnen ein für allemal sagt, wie viel man von ihren Grundstücken in Anspruch nehme. Indes, der Fehler lag einmal vor. Das Ministerium hat ihn nicht wahrnehmen können, weil der vorgelegte Riß über die umliegenden Grundstücke und die einschlagenden Besitzverhältnisse nichts Näheres erkennen ließ. Was war also zu thun? Wenn man einen Fehler begangen hat, so sucht man ihn so bald als möglich wieder gut zu machen. Dies that auch das Directorium. Sobald es seinen Irrthum gewahr wurde, — es waren nur etwa zwei Wochen vergangen, — zeigte es den Stand der Sache dem Ministerio an, und bat um nachträgliche Genehmigung, daß, der ursprünglichen Idee gemäß, die Bahnanlage bis an den Platz vor dem Windmühlenthore ausgedehnt werden dürfe. Was sollte nun das Ministerium thun? Sollte es antworten: Ja, wenn der Plan in dieser Weise vor vierzehn Tagen vorgelegen hätte, so würde er unbedenklich genehmigt worden sein. Aber jetzt ist es etwas Anders. Hat sich das Directorium bei Entwerfung des Plans zum Bahnhofe geirrt, so ist das seine Sache; es möge sehen, wie es durchkommt. Ich meine, diese Resolution wäre in keiner Weise zu rechtfertigen gewesen. Warum sollte das, was vor zwei Wochen vollkommen unbedenklich und gesetzlich war, nun auf einmal in hohem Grade bedenklich und ungesetzlich geworden sein? Was war in der Zwischenzeit vorgefallen, was gewissermaßen eine Kluft zwischen dem Expropriationensgesetze und dem Hänel'schen Grundstücke befestigt hätte, die das Ministerium nicht hätte überschreiten können? Die Frage, die das Ministerium sich zu stellen hatte, war einfach die: Welche Anlage des Bahnhofs ist die bessere, zweckmäßigere und die dem Verkehr förderlicher, die nach dem ersten oder die nach dem zweiten Plane? Die Antwort konnte nicht zweifelhaft sein. Das Ministerium konnte nicht anders