

ob es nothwendig sei, Grundstücke ganz oder theilweise zu expropriiren. Da muß ich nach meiner Ueberzeugung sagen, die Expropriation auf das ganze Areal, von dem die Rede ist, war nicht nothwendig. Man brauchte nur einen Weg herzustellen und dazu nur einen Theil des Grundstücks zur Verbreiterung verwenden, und die Verbindung der Stadt Leipzig mit dem Bahnhofe war völlig hergestellt. Ein großer Theil der Grundstücke blieb aber dann verschont, und konnte auf andere Weise verwendet werden. Ob sie zur Bebauung benutzt werden sollten, liegt in der Zukunft. Die Besitzer konnten ja ebenso gut Gärten anlegen. In der Hauptsache behalte ich mir das Wort weiter vor.

Staatsminister **N o s t i z** und **J ä n c k e n d o r f**: Dagegen muß ich doch bemerken, daß Herr **H ä n e l** v. **Cronenthal** ausdrücklich erklärt hat, bauen zu wollen, und daß er die Entschädigung nicht für Ackerland, sondern für Baustellen verlangt.

Bürgermeister **W e h n e r**: Dazu hat er auch Grund gehabt. Wenn der Bahnhof auch nicht dahin gekommen wäre, wo er steht, hätte dennoch **H ä n e l** den Platz als Baustellen verkauft, und nach diesem Maßstab muß sich daher auch in jedem Fall die Entschädigung richten.

Bürgermeister **H ü b l e r**: Auf das Behauen der fraglichen Plätze habe ich kein besonderes Gewicht gelegt. Es ist ganz gleich, ob ein Haus oder eine Gartenanlage den Vorplatz beengt. Dem Bahnhofe wird in beiden Fällen ein für seine, dem öffentlichen Interesse gewidmeten Zwecke nothwendiger Raum entzogen.

v. **B e d t w i z**: Es ist, wenn ich nicht irre, von dem Herrn Bürgermeister **H ü b l e r** ein Antrag in Bezug auf die künftige Fragestellung gestellt worden, der zur Zeit noch nicht zur Unterstützung gebracht ist. Diesem Antrage würde auch ich sehr gern beitreten.

Präsident v. **G e r s d o r f**: Ich habe die Frage an die Kammer stellen wollen.

D. C r u s i u s: Das Gutachten der Deputation spaltet die **H ä n e l** v. **Cronenthal**sche Eingabe in zwei Theile, nämlich in eine Beschwerde und eine Petition. Was nun den ersten Theil anlangt, so hat sich die Deputation darüber abfällig erklärt, keine einzige Stimme gegen das Deputationsgutachten sich erhoben, und ich meinerseits finde mich auch nicht bewogen, eine abweichende Ansicht auszusprechen. Dagegen haben in Beziehung auf den zweiten Theil desselben verschiedenartige Ansichten sich kund gethan, insbesondere mehrere Stimmen gegen das Deputationsgutachten sich erhoben, und ich möchte diesen letztern die meinige ebenfalls anreihen. Die Deputation rathet uns an, die hohe Staatsregierung zu ersuchen, künftig bei Anlegung von Eisenbahnen die der Expropriation zu Grunde zu legenden Pläne einer sorgfältigen, genauen Prüfung in Beziehung auf ihre Nothwendigkeit zu unterwerfen. Würde ein solcher Antrag von der Kammer beschlossen, so wäre die unmittelbare und nothwendige Folgerung daraus die, daß ein solches Verfahren zelt her entweder gar nicht, oder nicht in ausreichender Maße stattgefunden habe. Nun hat sich aber, wie mir aus eigener Erfahrung bei Anlegung der leipzig-dresdner, und soweit meine Beobachtungen reichen konnten, auch bei dem Bau der bayer-

schen Eisenbahn bekannt worden ist, auch in dieser Beziehung die größte Sorgfalt des Ministerii bis in das kleinste Detail stets gezeigt, und es ist ihr auf keine Weise der Vorwurf zu machen, als sei sie nur leichtsinnig mit Beobachtung der in §. 31 der Verfassungsurkunde enthaltenen Bestimmungen — Bestimmungen, die auch mir die wichtigsten und heiligsten sind, umgegangen. Indem nun aber die Deputation zu einem solchen Antrage rathet, geht sie meines Bedünkens von irrthümlichen Voraussetzungen aus und setzt ihre Ansicht der Ansicht der Staatsregierung über die Nothwendigkeit der vorliegenden Expropriation entgegen. Die elf Gründe, welche die Staatsregierung für ihre Ansicht gegeben hat, sucht die Deputation durch Gegenbemerkungen zu entkräften, während die Staatsregierung ihre Ueberzeugung von der fraglichen Expropriationsnothwendigkeit mit einer solchen Festigkeit und Bestimmtheit ausspricht, daß sie versichert, sie würde, wenn der einschlagende Moment ihr vom Anfange vollständig bekannt gewesen wäre, nicht erst den Antrag der Betheiligten abgewartet haben, sondern sofort von Amtswegen eingeschritten sein. Die Gegenbemerkungen der Deputation sind nun zwar vom Herrn Staatsminister großentheils sehr gründlich widerlegt und entkräftet worden; ich gestatte mir aber doch, noch einige Worte beizufügen. Spricht die Deputation ihre Ansicht dahin aus, daß sie den früher für den Eisenbahnhof bezeichneten Umfang für ausreichend erachte, so ermangelt diese Behauptung durchaus des Beweises. Ich behaupte vielmehr, daß das Bedürfnis für einen Eisenbahnhof im Voraus gar nicht zuverlässig bemessen werden könne. Alle Erfahrungen haben gelehrt, daß die Verkehrsverhältnisse auf so unbegreifliche Weise zunehmen, daß die Grenzen der bezüglichen Bedürfnisse voraus nicht zu bemessen sind. Es sind dies Erfahrungen, die nicht nur in unserm Vaterlande, nicht nur in der kurzen Zeit, wo wir Eisenbahnen haben, gemacht worden sind, sondern sich auch in Frankreich, England und Belgien bewährt und bestätigt haben. Muß es also im wohlverstandenen Interesse jeder Eisenbahnunternehmung liegen, das Bedürfnis sich so vollständig als möglich zu sichern und nicht bloß auf das nächste geringste Bedürfnis Rücksicht zu nehmen, so kann aber auch auf der andern Seite einem dritten Beurtheiler der flüchtige Ueberblick des Risses eine so begründete Ansicht nicht verschaffen, daß sie das technische Gutachten und das Gutachten der Direction entkräften könnte. Meine Herren, bedenken Sie, daß schon das finanzielle Interesse die Eisenbahnunternehmer nöthigt, nur den geringsten Umfang des Areals in Anspruch zu nehmen, und daß diese schlagenden Motive verhindern, weiter zu greifen, als es dringend nothwendig ist. Ich glaube, hieraus ergibt sich, daß die Ansicht der Deputation, es sei der frühere Umfang des Bahnhofes genügend gewesen, des Beweises wirklich entbehrt. Wenn die Deputation ferner sagt: „es sei, um nur noch Eines herauszuheben, die Zugänglichkeit zum Bahnhofe durch eine bereits vorhandene Straße, nämlich die nach Döfen, und deren nothwendige Verbreiterung bis auf 12 und mehr Ellen, und somit auch den polizeilichen Rücksichten zu genügen möglich gewesen,“ so erlaube ich mir die Frage aufzuwerfen: würde dies einen wesent-