

lichen Unterschied rücksichtlich des Umfangs der Expropriation zur Folge gehabt haben? Da nun auf der andern östlichen Seite von benachbarten Feldbesitzern das in Anspruch genommen worden wäre, was man zu Schonung des Hänel'schen Eigenthums auf der nördlichen Seite aufgegeben. Freiwillig würde auch dies Areal von dem angrenzenden Besitzer nicht abgetreten worden sein, und würde nicht ein minder zweckmäßiges Stück Land mit gleichen Kosten haben bezahlt werden müssen? Dazu kommt, daß eine Straße niemals zum Auffahren von Wagen geeignet ist, weil Frachtfuhrwerk und Wagen zum Transport von Passagieren gehörig Raum zum Umkehren haben müssen. Wenn ich mir erlaube zu bemerken, daß das Bedürfnis des Eisenbahnhofs rücksichtlich der Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse unberechenbar sei, so komme ich auf diesen Satz zurück, indem ich mich über den Antrag des Herrn Vicepräsidenten kürzlich noch verbreite. Ich habe diesen Antrag nicht unterstützt, weil ich glaube, daß er nicht nur der Ausführung von Eisenbahnunternehmungen hinderlich werden könne, sondern auch in effectu nutzlos erscheinen; hinderlich, weil er die Verhandlungen über die Expropriationen in einzelnen Fällen erschweren, ja dieselben auf die Dauer mehrerer Jahre, sogar bis zur Versammlung der Stände verschieben kann; nutzlos, weil die Bedingungen, unter denen eine Expropriation überhaupt eintreten kann, nur die Bedingungen sind, nach welchen überhaupt in Gemäßheit der §. 31 der Verfassungsurkunde eine gezwungene Beschlagnahme von Privateigenthum gerechtfertigt werden kann. Fälle der Nothwendigkeit werden das Ministerium nicht abhalten, sofort einzuschreiten, und eine Maßregel zu genehmigen, die nachher unbedingt zu vertheidigen wäre. Die Fälle oder den Zeitpunkt zu bestimmen, in denen eine Nachexpropriation zulässig sein soll, wäre nicht möglich, weil das Wachsen des Verkehrs, mithin der Eintritt des Bedürfnisses nicht im Voraus zu berechnen ist. Diese beiden Momente, nämlich daß der Umfang des Bedarfs voraus nicht zu ermessen ist, und die Bedingung der Nothwendigkeit, unter welcher überhaupt eine Expropriation nur Platz ergreifen kann, sind wohl sprechend genug, um dem Antrage Beifall zu entziehen. Ich erwähne inzwischen noch, daß die Nachexpropriation sehr häufig, ich möchte sagen, in den meisten Fällen, geradezu im Interesse der theilhaftigen Grundstücksbesitzer liegen dürfte, weil, wie bereits von mir erwähnt worden, schon aus finanziellen Interesse die Eisenbahnunternehmer nicht weiter greifen, als sie es dringend nöthig erachten. Wird später die Ueberzeugung festgestellt, daß eben dieser theuer erkaufte Besitz nicht ausreichte, so müssen sie natürlich mehr erkaufen, und ich glaube, daß eben aus diesem Grunde eine Besorgnis für die Grundstücksbesitzer nicht entspringen kann. Demnach werde ich für den ersten Theil des Gutachtens, aber gegen den zweiten Theil desselben und gegen den Antrag des Herrn Vicepräsidenten stimmen.

Bürgermeister **W e h n e r**: Dagegen muß ich bemerken, daß der Sprecher vor mir Unrecht hat, wenn er glaubt, die Deputation hätte den Beweis zu führen gehabt. Es handelt sich um den Beweis der Dringlichkeit. Mithin mußte ihn die Eisenbahndirection führen, ehe sie Anspruch auf Expropriation stellen

konnte. Dann ist bemerkt worden, man könnte sich auf das Interesse der Eisenbahnunternehmer verlassen. Nun, das ist recht gut, aber nur nicht hinreichend; denn aus der Erfahrung hat man abnehmen können, daß auch andere Gründe, als die Nothwendigkeit vorwalten können, z. B. Bequemlichkeit, um Expropriationen zu fordern, dergleichen Fälle sind schon da gewesen. Auf dieses Interesse der Eisenbahngesellschaften und das, was das Directorium für nothwendig erachtet, möchte ich daher nicht viel geben.

v. **W e l d**: Der Antrag des Herrn Vicepräsidenten hat mich vorzüglich deshalb angesprochen, weil ich während seiner Rede vermuthete, daß der Antrag noch mehr umfassen und noch den Schlußsatz erhalten würde: unter der Voraussetzung, daß sein Antrag angenommen werde, die vorliegende Petition auf sich beruhen zu lassen. Wenn der Antrag des Herrn Vicepräsidenten angenommen wird, so scheint mir dies eigentlich das Einzige zu sein, was auf den uns vorliegenden, mit so vieler Umsicht und Fleiß ausgearbeiteten Bericht geschehen kann. Daß auf denjenigen Theil der Petition, welcher die eigentliche Beschwerde enthält, Nichts geschehen könne, hat die Deputation schon selbst zugestanden. Es bleibt also nur die zweite Hälfte der Petition übrig, und da gestehe ich, daß ich nach dem, was von der Staatsregierung theils in der der Deputation mitgetheilten Schrift gesagt, theils heute mündlich nachgeholt worden ist, Nichts finden kann, was ihr in dieser Angelegenheit zum Vorwurf gemacht werden könnte. Ich sehe nicht ein, auf was für ein anderes Urtheil die Staatsregierung sich mit wahrer Zuversicht verlassen sollte, als auf das Urtheil von Sachverständigen und von Technikern, bei einer Angelegenheit, wo der Betrieb und der Umfang des ganzen Unternehmens so wesentlich in Frage kommt, daß nur von den angestellten Technikern und von Männern, die in dergleichen Unternehmungen Erfahrung gemacht haben, dem wirklichen Bedürfnis wenigstens approximativ entsprechende Bestimmungen getroffen werden können. Sollte die Größe eines anzulegenden Bahnhofes auf einen andern Ausspruch, vielleicht auf den der Stadtverordneten der betreffenden Stadt gegründet werden, so könnte ich das nicht für zweckmäßig halten. Wieviel Privatinteressen würden da in Sprache kommen, und wie könnte man von einer derartigen Behörde verlangen, daß sie eine genaue Kenntniß über die mögliche Ausdehnung des ganzen Eisenbahnunternehmens haben solle. Uebrigens ist diese Erweiterung des leipzig-altenburger Bahnhofes von der Staatsregierung in einer so kurzen und der Genehmigung des ersten Plans so unmittelbar folgenden Zeit geschehen, daß man wohl annehmen kann, nicht etwa das Entstehen ganz neuer Verhältnisse in der Zwischenzeit, sondern nur der Umstand, daß der erste Plan des Bahnhofes nicht mit gehöriger Umsicht und Gründlichkeit abgefaßt war, habe noch eine zweite Resolution nöthig gemacht. Ich kann ferner nur bedauern, daß S. 444 des Berichts eine Verdächtigung gegen die Staatsregierung ausgesprochen worden ist, indem nämlich angedeutet wird, daß die hohe Staatsregierung in dieser Angelegenheit so entschieden habe, wie sie entschieden hat, weil sie bei diesem Eisenbahnunterneh-