

36. Sind die Eisenbahndirektionen in Preußen mit bahnpolizeilicher Gewalt ausgestattet? Können Anordnungen, die sie als bahnpolizeiliche haben erlassen wollen, im Rechtswege angefochten werden?

VII. Zivilsenat. Ur. v. 5. Mai 1903 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. S. (Kl.). Rep. VII. 41/03.

I. Landgericht Graudenz.

II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Auf dem im Eigentum des preussischen Eisenbahnfiskus stehenden Bahnhofsgelände in Gz. war eine Ladestraße, sowie ein Zufahrtsweg zu dieser Ladestraße vorhanden. Auf dem Zufahrtswege ließ die Eisenbahndirektion in Danzig im Jahre 1902 Tafeln mit folgendem Inhalt aufstellen:

„Das Halten von Fuhrwerk auf diesem Teile der Zufahrtsstraße ist streng verboten. Zuwiderhandlungen werden bestraft nach § 55 der B.O. der Hauptbahnen Deutschlands. Königliche Eisenbahndirektion Danzig.“

Der Kläger, der Eigentümer eines an den Zufahrtsweg und die Ladestraße anstoßenden Gasthofgrundstückes war, erachtete sich durch dieses Verbot für beschwert, weil, wie er angab, die seinen Gasthof besuchenden Gäste seit langen Jahren jenen Zufahrtsweg nicht nur zum Fahren, Reiten und Viehtreiben, sondern auch zum Aufstellen von Fuhrwerk und Vieh benutzt hätten. Er war der Ansicht, daß er und seine Gäste hierdurch ein Recht auf diese Art der Benutzung des Zufahrtsweges erworben hätten, und erhob daher beim Landgericht gegen den Eisenbahnfiskus Klage auf Anerkennung dieses beanspruchten Rechtes und auf Beseitigung der vorbezeichneten Warnungstafeln. Zugleich mit der Klagerhebung beantragte er beim Landgerichte die Erlassung einer einstweiligen Verfügung des Inhaltes, daß während des Schwebens jenes Rechtsstreits ihm sowie seinen Gästen das Befahren der Zufahrt zu der Ladestraße und dieser Straße selbst, sowie das Halten mit Fuhrwerken und das Treiben von Vieh und das Halten mit solchem auf der Ladestraße gestattet, und dem Beklagten aufgegeben werde, die aufgestellten Warnungstafeln zu entfernen. Das Landgericht entsprach dem Antrage des Klägers durch Erlassung einer einstweiligen Verfügung, welche folgenden Wortlaut hatte:

„Der Beklagte hat dem Kläger und dessen bei ihm einkehrenden Kunden vorläufig während der Dauer des Prozesses in den Akten des Landgerichts“ etc. zu gestatten:

die östlich von dem Grundstücke des Beklagten belegene Zufahrt zu der Ladestraße, welche zu dem Güterbahnhof Gz. führt, und diese Ladestraße selbst zum Fahren, Reiten, Viehtreiben, sowie zum Halten mit Fuhrwerken und mit Vieh zu benutzen.

Ferner wird dem Beklagten aufgegeben, die am Zugange zur Ladestraße aufgestellten Warnungstafeln zu entfernen.“

Der Beklagte erhob gegen die einstweilige Verfügung Widerspruch mit dem Antrage, sie aufzuheben; er machte dabei zunächst den Einwand der Unzulässigkeit des Rechtsweges geltend, indem er ausführte, das erlassene Verbot stelle eine bahnpolizeiliche Verfügung dar, zu deren Aufhebung die ordentlichen Gerichte nicht zuständig seien. Von der ersten und zweiten Instanz wurde dieser Einwand für unbegründet, und der Rechtsweg für zulässig erklärt. Auf die Revision des Beklagten ist vom Reichsgerichte der Rechtsweg für unzulässig erklärt, und die einstweilige Verfügung aufgehoben worden, aus folgenden Gründen:

„Der Revision konnte der Erfolg nicht versagt bleiben, weil der Grund, auf den gleichmäßig beide Vorinstanzen ihre Entscheidung gestützt haben, und der dahin geht, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen in Preußen mit keinerlei Art von Bahnpolizeigewalt ausgestattet seien, und daher das in Frage stehende Verbot nicht den Charakter einer bahnpolizeilichen Verfügung trage, für zutreffend nicht erachtet werden kann.

Daß der Inhalt der Warnungstafeln sich äußerlich als eine bahnpolizeiliche Anordnung darstellt, kann nach dem darin enthaltenen Verbot gewisser auf dem Bahnhofsgelände bisher vorgenommener Handlungen und der Bezugnahme auf die Strafvorschriften der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, betreffend die Zuwiderhandlungen gegen bahnpolizeiliche Anordnungen, nicht zweifelhaft sein. Daß auch der Wille der Eisenbahndirektion auf Erlassung einer Anordnung bahnpolizeilichen Charakters gerichtet war, hat sie ausdrücklich erklärt, indem sie geltend machte, das stundenlange Halten von Fuhrwerken auf der Zufahrtsstraße vor dem Gasthose des Klägers habe den Verkehr von und zur Eisenbahn erschwert, und

deshalb sei ein bahnpolizeiliches Verbot nötig geworden. Endlich unterliegt auch die Annahme keinem Bedenken, daß die Anordnung, vorausgesetzt daß sie von einer mit Bahnpolizeigewalt ausgestatteten Behörde erlassen ist, als eine polizeiliche Verfügung im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842 anzusehen ist.

Was nun die im Eingange bezeichnete Hauptfrage angeht, so sucht die Revision des Beklagten an erster Stelle eine bahnpolizeiliche Gewalt der Königlichen Eisenbahndirektionen daraus herzuleiten, daß es im § 6 der durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. Dezember 1894 genehmigten Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen Preußens (G. S. von 1895 S. 11) heißt:

„Den Königlichen Eisenbahndirektionen obliegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen . . . Eisenbahnstrecken.“ Daraus soll nach der Ansicht des Beklagten folgen, daß die Eisenbahndirektionen hiernach gleich den Provinzialbehörden auch zur Erlassung polizeilicher Verordnungen für die zu ihrem Bezirke gehörigen Eisenbahnstrecken nach Maßgabe der §§ 137 flg. des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 befugt seien. Diese Auslegung des § 6 der Verwaltungsordnung ist nicht unerheblichen Bedenken unterworfen. Im § 8 der früheren, unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Bestimmungen über die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1880 S. 87), der, wie jetzt der § 6 der Verwaltungsordnung, die damalige Stellung der Eisenbahndirektionen im allgemeinen umschrieb, fehlen die Worte „mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten“. Nach der Erlassung jener Bestimmungen wurden durch das Gesetz vom 17. Juni 1880 (G. S. S. 271) die Befugnisse, die nach der Verordnung über die Defekte vom 24. Januar 1844 und nach dem Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852 den Provinzialbehörden zustehen, den Eisenbahndirektionen für ihren Geschäftsbereich übertragen. Es liegt nun die Annahme nahe, daß der neue Zusatz in dieser Richtung weiter ausbauen sollte. Diese Annahme wird durch den Inhalt der Erläuterungen, die in der von dem Eisenbahnminister unter dem 10. Januar 1895 zu der neuen Verwaltungsordnung erlassenen Ausführungsanweisung (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1895 S. 72 flg.) zum § 6 der Verwaltungsordnung und

insbesondere zu den in Frage stehenden Worten desselben gegeben werden, wesentlich bekräftigt. Es wird dort zunächst auf das Gesetz vom 17. Juni 1880 hingewiesen, und alsdann weiter gesagt, es sei nunmehr im § 6 der Verwaltungsordnung ausdrücklich ausgesprochen, daß die Eisenbahndirektionen die Verwaltung mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten zu führen hätten. Es kämen hierbei in Betracht:

1. die Verordnung über die Defekte vom 24. Januar 1844;
2. das Gesetz, betr. die Konflikte *ic.* vom 13. Februar 1854, in Verbindung mit § 11 Einf.-Ges. zum G.B.G. vom 27. Januar 1877 und § 114 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883;
3. das Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852;
4. die Kompetenzkonflikts-Verordnung vom 1. August 1879 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 Einf.-Ges. zum G.B.G. und § 113 des Landesverwaltungsgesetzes.

Hieran reiht sich eine Ausführung der Befugnisse, welche nach diesen Gesetzen und Verordnungen den Provinzialbehörden und ihren Vorstehern zustehen. Mit keinem Worte wird der nach der Meinung des Beklagten durch den erwähnten Zusatz den Eisenbahndirektionen beigelegten Befugnis zum Erlaß von Polizeiverordnungen gedacht. Was aber hätte näher gelegen, als daß die Ausführungsanweisung sich auch mit dieser Befugnis und dem § 137 des zweimal in bezug genommenen Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 beschäftigt hätte, wenn der neue Zusatz wirklich die von dem Beklagten behauptete Tragweite hätte haben sollen? denn es würde sich alsdann um eine neue, den Eisenbahndirektionen bisher nicht zustehende Befugnis von offensichtlich erheblicher Bedeutung handeln. Das gänzliche Schweigen der Ausführungsanweisung über diesen Punkt würde um so befremdlicher erscheinen, als, wenn wirklich durch jenen allgemeinen Zusatz den Eisenbahndirektionen auch ein Polizeiverordnungsrecht nach Maßgabe des § 137 des Landesverwaltungsgesetzes hätte übertragen werden sollen, nach verschiedenen Richtungen Zweifel entstehen würden, die eine Aufklärung erheischt hätten. So würde es u. a. fraglich sein, in welcher Form solche Polizeiverordnungen von den Eisenbahndirektionen zu erlassen, und wie sie zu publizieren wären, sowie in welchem Verhältnisse sie zu den allgemeinen Anordnungen des § 53 der Betriebsordnung vom

5. Juli 1892 stehen würden, insbesondere ob ihre Vorschriften den Schutz der im § 62 der Betriebsordnung enthaltenen Strafbestimmung genießen würden, oder ob die Eisenbahndirektionen genötigt und berechtigt wären, die Befolgung dieser Vorschriften unter den Schutz einer besonderen, selbständigen Strafandrohung nach Maßgabe des § 137 des Landesverwaltungsgesetzes zu stellen. Auf Grund dieser Erwägungen muß Anstand genommen werden, der Auffassung des Beklagten von der Tragweite des § 6 der Verwaltungsordnung bei dem zu seiner Auslegung bisher vorliegenden Stoffe beizutreten.

Dagegen erscheint die Annahme, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen sich im Besitze bahnpolizeilicher Gewalt befinden, aus einem Grunde gerechtfertigt, den die Revision des Beklagten allerdings nur gestreift hat, dem aber dennoch die entscheidende Bedeutung beizumessen ist. Unzweifelhaft ist der Minister der öffentlichen Arbeiten zur Erlassung bahnpolizeilicher Vorschriften befugt und daher Inhaber bahnpolizeilicher Gewalt; das verkennt der Berufungsrichter auch nicht. Ferner steht den Betriebsinspektionen nach § 10 der Verwaltungsordnung die Verwaltung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereiches zu. Nun müßte schon allein die bloße Tatsache, daß nach der Ansicht des Berufungsgerichtes die mitten zwischen dem Eisenbahnminister und den Betriebsinspektionen stehenden Eisenbahndirektionen der bahnpolizeilichen Gewalt ermangeln sollten, Bedenken gegen die Richtigkeit solcher Ansicht erwecken; denn ein solcher Sprung von den Befugnissen der Centralinstanz zu denen einer Unterbehörde, mit Übergehung der Mittelinstanz, die, wie das noch weiterhin des näheren erörtert werden wird, nach der heutigen Organisation der Eisenbahnbehörden grundsätzlich die ganze Fülle der Verwaltung in sich vereinigt, würde in hohem Grade auffällig sein. Eine derartige Ausschaltung der Eisenbahndirektionen in diesem Punkte besteht aber auch in Wirklichkeit nicht. Das Wesen der Polizei ist überall das gleiche, mögen die Gegenstände, auf welche sie sich bezieht, oder die Organe, in deren Händen ihre Ausübung ruht, auch noch so verschieden sein; die polizeiliche Tätigkeit bildet überall einen Ausfluß der Polizeihohheit des Staates und ist darauf gerichtet, — ob sie auch noch andere Ziele hat, braucht hier nicht erörtert zu werden, — im Interesse des Staates von dem Publikum und dessen einzelnen Mitgliedern (§ 10 A. L. R. II. 17) die dem Leben, der Gesundheit, und unter gewissen Voraussetzungen

auch die dem Eigentum drohenden Gefahren durch zwingende Gebote und Verbote fernzuhalten oder zu mindern. Demgemäß besteht die Aufgabe der Bahnpolizei darin, im öffentlichen Interesse die nötigen Anstalten zur Abwendung der aus dem Eisenbahnbetriebe sich ergebenden vorbezeichneten Gefahren zu treffen, und dies geschieht dadurch, daß sie im Rahmen jenes Interesses für die Ordnung, Sicherheit, und soweit dies durch ihre Aufgabe erfordert wird, auch für die Bechtigkeit des Eisenbahnbetriebes sorgt, indem sie die hierzu erforderlichen Anordnungen zwingenden Charakters erläßt und deren Einhaltung überwacht. Auf Grund der Artt. 42. 43 und 7 Ziff. 2 der Reichsverfassung nimmt der Bundesrat das Recht in Anspruch, in betreff der deutschen Eisenbahnen die Bahnpolizei unmittelbar selbst durch Erlassung allgemeiner einheitlicher Vorschriften auszuüben, und hat dieses in Anspruch genommene Recht durch Erlassung verschiedener bahnpolizeilicher „Ordnungen“ betätigt. Soweit hierdurch keine Beschränkungen gegeben sind, ist die Bahnpolizei als Stück der Staatshoheit den Einzelstaaten verblieben. In Preußen steht die Bahnpolizei nicht den allgemeinen Polizeibehörden, sondern den Eisenbahnbehörden zu. Wenn nun in der Verwaltungsordnung vom 15. Dezember 1894 der Bahnpolizei nur insofern ausdrücklich gedacht ist, als im § 10 gesagt ist, ihre Verwaltung liege den Betriebsinspektionen innerhalb ihres Geschäftsbereiches ob, so ist der Schluß fehlsam, daß, weil in der Verwaltungsordnung der bahnpolizeilichen Gewalt der Eisenbahndirektionen nicht ausdrücklich Erwähnung geschehen ist, eine solche ihnen überhaupt nicht beizuhören. Das Gegenteil ergibt sich aus der Stellung der Eisenbahndirektionen gegenüber den Betriebsinspektionen und dem einheitlichen Wesen der Polizeigewalt. Die Betriebsinspektionen haben ihre gesamte Tätigkeit nach den Anordnungen der Eisenbahndirektionen zu führen,

vgl. § 9 der Verwaltungsordnung; §§ 1 und 2 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Betriebsinspektionen vom 17. Dezember 1894 (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1895 S. 49), und stehen unzweifelhaft unter der Aufsicht der Eisenbahndirektionen. Die Anordnungs- und Aufsichtsbesugnis der letzteren erstreckt sich daher auch auf die den Betriebsinspektionen zugewiesene Handhabung der Bahnpolizei; sie sind also diesen gegenüber die Polizeiaufsichtsbehörden. Wie die Natur der Aufsicht auf anderen Gebieten gestaltet

sein mag, kann hier dahingestellt bleiben; auf dem polizeilichen Gebiet ergibt sich jedenfalls aus dem einheitlichen Wesen und dem Zweck der Polizei und der Polizeigewalt, daß die Polizeiaufsichtsbehörden sich (begrifflich-logisch notwendig) im Besitz eben der Gewalt befinden müssen, bezüglich deren sie die Aufsicht über die ihnen untergeordneten Organe zu führen haben; nur die Art der Ausübung ist eine verschiedene. Wie natürlich diese Auffassung ist, erhellt daraus, daß Eger im „Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts“ Bd. 2 S. 36 ohne nähere Begründung als selbstverständlich den Satz ausspricht, die Ausübung der Bahnpolizei geschehe im einzelnen durch die Überwachung von seiten der mit besonderen Befugnissen versehenen Organe der Eisenbahnverwaltungen und durch die Beaufsichtigung von seiten der hierzu bestimmten Behörden der Eisenbahnverwaltungen und der Aufsichtsbehörden. Daß nach dem im vorstehenden entwickelten Gesichtspunkte die Eisenbahndirektionen mit bahnpolizeilicher Gewalt ausgerüstet sind und ausgerüstet sein müssen, erscheint um so unzweifelhafter, und der gegenteilige Gedanke, daß sie in dieser Beziehung aus dem eisenbahnbehördlichen Organismus gänzlich ausgeschaltet seien, um so unannehbarer, wenn man erwägt, welche gänzlich veränderte Stellung gegen früher durch die Verwaltungsordnung vom 15. Dezember 1894 den Eisenbahndirektionen im Organismus der staatlichen Eisenbahnbehörden zugewiesen worden ist. Während nach der Organisation vom 24. November 1879 die Betriebsämter als selbständige Behörden alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit sie nicht den Eisenbahndirektionen und dem Minister ausdrücklich vorbehalten waren, zu führen hatten (§ 16 a. a. D., Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1880 S. 91), und den Eisenbahndirektionen, abgesehen von den besonders vorgesehenen Vorbehalten der unmittelbaren geschäftlichen Erledigung (§§ 12 flg. a. a. D.), nur die obere Leitung der Verwaltung zu stand (§ 8 a. a. D.), so daß unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten zwei Instanzen wirkten, die Eisenbahndirektionen und die Eisenbahnbetriebsämter, ist jetzt die ganze Fülle der unmittelbaren Verwaltung den, deshalb auch in ihrer Zahl erheblich vermehrten, Eisenbahndirektionen übertragen, und besteht demnach, wie im Eingange der ministeriellen Ausführungsanweisung vom 10. Januar 1895 (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1895 S. 72) hervorgehoben wird, unter

dem Minister heute nur noch eine Instanz, die Eisenbahndirektion. Die dem Landtage vorgelegte Denkschrift über die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung (Nr. 96 der Druckfachen des Abgeordnetenhauses 1894, Bd. 2 der Anlagen S. 1673 flg., auch abgedruckt im Eisenbahn-Verordnungs-Blatt von 1895 S. 87 flg.) charakterisiert die neue Gestaltung der Dinge, nachdem sie die bisherige Organisation dargestellt und die Notwendigkeit einer Reform erörtert hat, in einem allgemeinen, kurzen, scharfen Umriß folgendermaßen (unter Nr. III A): „Es ist daher in Aussicht genommen, die Betriebsämter als selbständige Behörden aufzuheben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen zurück zu übertragen und den Direktionen, deren Bezirke entsprechend zu verkleinern sind, für die ihnen demnächst obliegende unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes ausführende Organe zu unterstellen. Gleichzeitig soll diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direktion eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden.“ Als solche ausführende Organe sind den Direktionen Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und Telegrapheninspektionen unterstellt (§ 9 der Verwaltungsordnung). Was aber die diesen zur eigenen unmittelbaren selbständigen Erledigung übertragenen Verwaltungsgeschäfte betrifft, zu denen bei den Betriebsinspektionen die Verwaltung der Bahnpolizei gehört, so wird das Verhältnis zur Direktion in Ansehung dieser Geschäfte klar beleuchtet durch die im vorstehenden mitgeteilte Begründung, daß diese Übertragung zur Entlastung der Direktion geschehe. Es tritt offensichtlich darin der Gedanke zu Tage, daß an sich und grundsätzlich nach dem Wesen der neuen Ordnung auch die Führung dieser Geschäfte eigentlich den Direktionen gebühre.

Kann auf Grund dieser Erwägungen die Annahme der Ausstattung der Eisenbahndirektionen mit bahnpolizeilicher Gewalt Bedenken nicht unterliegen, so ergibt sich weiter aus dem Charakter des hier in Frage stehenden Aufsichtsrechtes und dem einheitlichen Wesen der Polizei, daß die Eisenbahndirektionen, wenn auch der Regel nach die Ausübung ihrer polizeilichen Befugnisse in den Schranken der durch die Verwaltungsordnung formell geordneten Zuständigkeit zu geschehen hat, doch unter gewissen Voraussetzungen befugt sind, unmittelbar anstatt der Betriebsinspektionen und mit deren Übergehung auf dem Gebiete der Bahnpolizei selbst handelnd einzugreifen. Für

den Bereich der allgemeinen Polizei ist eine solche Befugnis der Polizeiaufsichtsbehörde von dem preussischen Oberverwaltungsgericht seit langem in ständiger Rechtsprechung anerkannt worden; das Oberverwaltungsgericht hat sie hergeleitet aus dem „Wesen“ und der „Zweckbestimmung“ der an sich einheitlichen „der Staatshoheit inwohnenden Polizeigewalt“.

Vgl. Entsch. des Oberverwaltungsgerichts Bd. 2 S. 424.

Derselbe Grundsatz muß auch für das Sondergebiet der Bahnpolizei gelten, die, wie oben gezeigt, mit der allgemeinen Polizei wesensgleich ist. Eine solche Verfügung der Aufsichtsbehörde ist eine polizeiliche Verfügung, und ihre Gesetzmäßigkeit, d. h. die Frage, ob die Voraussetzungen für das eigene Handeln und das unmittelbare Einschreiten der Aufsichtsbehörde vorlagen, kann nach § 1 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 nicht im ordentlichen Rechtswege nachgeprüft, und in diesem nicht ihre Aufhebung erwirkt werden. So wenig wie dort, wo der Landrat die Aufsicht über die Ortspolizei führt, eine ortspolizeiliche Verfügung des Landrates wegen des angeblichen Mangels jener Voraussetzungen vor Gericht angefochten werden kann, ebenso wenig kann es für zulässig erachtet werden, daß eine bahnpolizeiliche Verfügung einer Eisenbahndirektion vor den ordentlichen Gerichten angegriffen, und hier ihre Beseitigung erstrebt und ausgesprochen werde, weil die Direktion nicht befugt gewesen sei, selbst unmittelbar dem Publikum gegenüber polizeiliche Anordnungen zu treffen. Aus diesem Grunde mußte die Berufungsentscheidung, und unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils auch die einstweilige Verfügung aufgehoben werden, und zwar ihrem ganzen Umfange nach, da ihre Erlassung lediglich auf die Existenz des streitigen, nach der Ansicht der Vorinstanzen eine polizeiliche Verfügung nicht darstellenden Verbotes der Eisenbahndirektion zu Danzig gestützt ist. Die Frage, ob nicht die Eisenbahndirektionen auch auf Grund des § 53 der Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 zur Erlassung der dort vorgesehenen allgemeinen Anordnungen der Bahnverwaltung in betreff der Ordnung innerhalb des Bahngebietes berufen und befugt sind, bedarf nach vorstehendem gegenwärtig keiner Entscheidung; denn selbst wenn man ihnen an sich die Befugnis zur direkten Erlassung solcher Anordnungen absprechen wollte — wozu kaum ein ausreichender Grund gegeben sein möchte —, würden sie kraft ihres Aufsichtsrechtes jeden-

falls unter Umständen anstatt der Betriebsinspektionen, wenn man diese als die hierzu berufenen Bahnverwaltungsbehörden ansehen wollte, handelnd eintreten können. Der § 6 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Betriebsinspektionen vom 17. Dezember 1895 (Eisenbahn-Verordnungs-Blatt S. 51), der sich mit dem Inhalte der diesen übertragenen Verwaltung der Bahnpolizei beschäftigt, gibt einen sicheren Anhalt für die Beantwortung der vorbezeichneten Frage nicht.“ . . .