

Im einzelnen ist zu Art. 42 noch folgendes zu bemerken:

Unter „Eisenbahnen“ sind auch hier Eisenbahnen jeder Art zu verstehen, ohne Rücksicht auf die Art der motorischen Kraft, die verwendet wird; vgl. Art. 41 la S. 525. Das einzige Kriterium ist ein zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmter Schienenweg, und natürlich können für den „allgemeinen Verkehr“ nur öffentliche Bahnen in Betracht kommen. Der in dem Urte. des Reichsgerichts v. 19. Mai 1885 (Stf. Bd. 12 S. 205) ohne nähere Begründung vertretenen Ansicht, daß die Reichsverfassung nur Eisenbahnen mit Dampfbetrieb umfasse, ist nicht beizustimmen. In dem Wortsinne liegt es nicht, und wenn auch z. B. der Emanation der Verfassung andere Bahnen kaum in Frage kamen, so ist der Begriff „Eisenbahnen“ weit genug, daß auch für die Änderungen der Technik z. B. durch Elektrizität oder Gaskraft bewegte Bahnen der Text der Verfassung noch anerkent.

Die Bestimmung, daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten sind, bedeutet nicht die Verleugnung aller föderalischen Interessen und die Repression jedes Konkurrenzkampfes der Verwaltungen untereinander. Die Frage ist für die sogenannten Umwegleitungen praktisch geworden, d. h. für das aus der Rücksicht auf den Wettbewerb konkurrierender Bahnlinien hervorgegangene Bestreben der Verwaltungen, den Übergang von Personen und Gütern auf die im Betriebe anderer Verwaltungen stehenden Linien zu vermeiden, wenn dies bei einem nur mäßigen Umweg (20%) noch möglich ist, während die Tarife und Dieselposten nach der kürzesten Strecke berechnet werden; vgl. die Ausführungen des Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes Schulz in den Reichstags-Sitzungen v. 18. März 1902 St. B. 4765 D und v. 23. Febr. 1904 St. B. 1195, v. Jagemann S. 1631. Die Worte „einheitliches Netz“ sind zu allgemein gehalten, als daß sich daraus ein bestimmter Begriff konstruieren und positive Rechtsätze ableiten ließen. Die Worte können deshalb nicht anders ausgelegt werden, als sie durch die übrigen Bestimmungen des VII. Abschnitts determiniert werden, und danach bezieht sich die Kompetenz des Reichs, soweit nicht Interessen der Landesverteidigung oder des allgemeinen Verkehrs berührt werden, weder auf die internen geschäftlichen Beziehungen der Verwaltungen untereinander noch auf den inneren Geschäftsgang der einzelnen Verwaltung. Unter dem ersten Begriff sollen z. B. die zu Umwegleitungen führenden vorerörterten Konkurrenzkämpfe, unter letzteren z. B. das Verhältnis der Verwaltung zu ihren Beamten und Arbeitern. Auch diese Beziehungen sind der Einwirkung des Reichs entzogen; sie sind weder unter Art. 42 noch unter eine der anderen Bestimmungen des VII. Abschnitts zu subsumieren; vgl. die Ausführungen des Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes Schulz in den Reichstags-Sitzungen v. 21. März 1901 St. B. 2036, v. 3. März 1903 St. B. 8345 A und v. 1. Febr. 1908 St. B. 2817 G.

Artikel 43.

Es sollen demgemäß in tunsichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebsanrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit ge-