

heyds

Zur

Transvaalbahnfrage.

Von

WILHELM KAUFMANN.



Oppe

Berlin 1901. ☆ Siemenroth & Troschel.

W. Lühnowstrasse 106.

Zur
Transvaalbahnfrage.

Von

WILHELM KAUFMANN.



Berlin 1901. ☆ Siemenroth & Troschel.
W. Lützowstrasse 106.

Blaise gesty 1960



§ 1.

Mit starker Erregung sind in Deutschland die Schlussfolgerungen aufgenommen worden, zu welchen die von der britischen Regierung eingesetzte Transvaal-Koncessionen-Kommission in ihrem Bericht vom 19. April 1901¹ hinsichtlich des Bestehens oder Nichtbestehens der Pflicht der britischen Regierung zu koncessionsmässiger Entschädigung der Aktionäre der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn im Falle der Verstaatlichung dieser Bahn gelangt ist.

In Grossbritannien erscheint die Auffassung einerseits von der Stellung der Eisenbahnen und andererseits von den Grundsätzen des Völkerrechts eigenartig durch die insulare Lage Grossbritanniens beeinflusst. Dieser Umstand dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, dass jene britische Kommission solche Vorschläge und Ansichten vertrat.

Grossbritannien hat — entsprechend der Sachlage und dem eigenen Interesse — die Transvaalrepublik unbeschadet der Protektoratsfrage in dem Kampfe, an welchem die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahn teilgenommen haben soll, als kriegführenden Staat anerkannt. Der Kampf zwischen Grossbritannien und Transvaal erscheint also als Krieg im Sinne des Völkerrechts und zwar näher als

¹ Report of the Transvaal Concessions Commission, dated 19th April 1901 (citirt) = Report.

Landkrieg, da ja Transvaal- und Oranjerepublik überhaupt weder Seegrenze noch Flotte noch Kauffahrteischiffe hatten.

In Folge der insularen Lage Grossbritanniens ist dasselbe seit langem hauptsächlich in grosse Seekriege, nicht in grosse Landkriege verwickelt gewesen. In Grossbritannien hat man das Völkerkriegsrecht daher vorwiegend unter dem Gesichtspunkt des Seekriegsrechts, welches bekanntlich noch in weitgehendem Masse auch das Privateigentum dem kriegerischen Angriff unterliegen lässt, betrachtet und behandelt. Dies ist anscheinend nicht ohne Rückwirkung auf die Auffassung geblieben, bei welcher man in manchen britischen Kreisen und in gewissen Hinsichten noch bezüglich des Kriegsrechts überhaupt, also auch des Landkriegsrechts stehen geblieben ist. Das Landkriegsrecht ist aber inzwischen in den grossen Landkriegen, in welche kontinentale Nationen auch in neuerer Zeit öfters verwickelt waren, weiter entwickelt worden. Der Massgeblichkeit der damit zur Geltung gelangten Grundsätze dieses modernen Völker-Landkriegsrechts kann auch Grossbritannien in einem Landkriege sich nicht entziehen.

In Grossbritannien, welches in Folge seiner insularen Beschaffenheit seit langem von der Gefahr einer feindlichen Invasion nicht ernstlich bedroht gewesen ist, kamen die Eisenbahnen des Landes im Gegensatze zu denen der kontinentalen Staaten bisher nicht als ein so eminent wichtiges Hilfsmittel im Kriege in Betracht. In Grossbritannien hat sich — nicht zum geringsten in Folge dieses Umstandes — noch weitgehend die Auffassung erhalten, welche in den Eisenbahnen, die dort ja durchgängig im Eigentum und Betrieb von Privatgesellschaften stehen, lediglich kommerzielle Unternehmungen dieser Privatgesellschaften erblickt.

Auf dem europäischen Kontinent und mit der Ausbreitung des Eisenbahnsystems in anderen Erdteilen auch anderwärts aber ist es zu einer längst feststehenden und

allgemein anerkannten Tatsache geworden, dass die grossen Eisenbahnen, selbst wenn sie im Eigentum und Betrieb von Privatgesellschaften stehen, nicht lediglich private Unternehmungen derselben, sondern gleichzeitig in eminentem Masse öffentliche Einrichtungen des Landes sind. Namentlich die militärische Bedeutung der Eisenbahnen auf dem Kontinente u. s. w. hat diesen Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Einrichtungen des Landes dort weit schärfer, als in Grossbritannien, hervortreten lassen.

Dieser Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Einrichtungen desjenigen Landes, in welchem sie belegen sind, wohnt den Eisenbahnen nach ihrer Natur und ihrer Funktion notwendig und unabänderlich inne, auch wenn die Gesellschaft, welcher die Eisenbahn gehört, unter den Gesetzen eines anderen Landes gebildet worden ist und in diesem anderen Lande ihren Gesellschaftssitz genommen hat.

Die Eisenbahngesellschaft als private gesellschaftliche Erwerbs-Persönlichkeit erscheint in diesem letzteren Falle dem anderen Staate angehörig. Die Eisenbahn selbst als öffentliche Einrichtung aber gehört trotzdem schlechthin dem Lande an, in welchem sie belegen ist.

Treffend hat daher der Eisenbahndirektor VAN KRETSCHMAR in seinem Briefe, datiert Pretoria, den 28. April 1900, bezüglich der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn bemerkt:¹

„We are a Netherlands Company to make money, but we have a Transvaal railway. The former may be neutral, but not the second.“

§ 2.

Durch den Charakter der Eisenbahnen als einer öffentlichen Einrichtung des Landes ihrer Lage, die ein wichtiges,

¹ Report p. 29.

unentbehrliches Hilfsmittel desselben im Kriege bilden, sind die öffentlich rechtlichen Pflichten der Eisenbahnen gegenüber dem Lande ihrer Lage — überhaupt und speciell für den Kriegsfall — bestimmt worden.

Einerseits hat der einzelne Staat demgemäss für die in seinem Bereiche belegenen Eisenbahnen diese öffentlichen Pflichten derselben staatsrechtlich ausdrücklich gesetzt oder stillschweigend vorausgesetzt. Andererseits sind in dem modernen Völker-Landkriegsrecht die aus diesem Wesen der Eisenbahnen sich ergebenden Consequenzen anerkannt und dementsprechend die Grundsätze über die Behandlung der Eisenbahnen auch seitens des Kriegsgegners ausgebildet worden.

Das Völker-Landkriegsrecht der modernen Zeit hat von dem aus dem Wesen und der Funktion der Eisenbahnen sich ergebenden Gesichtspunkt ausgehen müssen, dass dieselben eine öffentliche Einrichtung und speciell ein wichtiges, unentbehrliches Kriegs-Hilfsmittel für das Land ihrer Lage sind.

Das Völker-Landkriegsrecht hat daher gar nicht anders als anerkennen können und müssen, dass die Eisenbahnen als öffentliche Einrichtung und speciell im Kriegsfall ein staatsrechtliches Zubehör desjenigen Staates, wo sie belegen sind, bilden, nicht blos, wenn sie in Eigentum und Betrieb dieses Staates, sondern auch, wenn sie in Eigentum und Betrieb von Privatgesellschaften stehen, und gleichgültig ob in letzterem Falle die betreffende Eisenbahngesellschaft als private juristische Person und finanzielle Erwerbsunternehmung unter den Gesetzen des Landes der Lage der Eisenbahn oder unter den Gesetzen eines anderen Landes gebildet worden ist.

In Hinsicht auf die öffentlichen Funktions- und Betriebspflichten erscheint die Eisenbahn wie die Betriebsorganisation der Eisenbahn in diesen drei Fällen sowohl staats- wie völkerrechtlich als ein Glied in den öffentlichen Einrichtungen des Landes ihrer Lage. In Hinsicht auf die öffentlichen Funktions- und Betriebspflichten erscheint

die Eisenbahn und die Betriebsorganisation derselben daher, wenn der Staat der Lage der Eisenbahn in einen Krieg verwickelt ist, sowohl staatsrechtlich wie völkerrechtlich als ein kriegspflichtiger Angehöriger dieses Staates, insoweit also zur Kriegsleistung gegen den gegnerischen Staat verpflichtet und daher insoweit pflichtmässig und rechtmässig als eine Art Kombattant gegenüber demselben und nicht als neutral.

§ 3.

Speziell gilt das, wie gesagt, nicht blos für das unbewegliche und bewegliche sachliche Material der Eisenbahn, sondern auch für die im Lande befindliche und zum Dienst und Betrieb der Eisenbahn bestimmte Betriebsorganisation derselben als Ganzes. Der Betriebsorganisation liegt die Besorgung, Ausführung und Erfüllung der öffentlichen Funktions- und Betriebspflichten der Eisenbahn ob. Nur durch die Betriebsorganisation können die der Eisenbahn obliegenden öffentlichen Betriebs- und Funktionspflichten erfüllt und wahrgenommen werden. Im Kriegsfall erscheint daher auch die Betriebsorganisation als Ganzes sowol staatsrechtlich, wie völkerrechtlich als dem Staate, wo die Eisenbahn gelegen ist, zugehörig und demselben kriegspflichtig, insoweit also im Verhältnis zu dem Kriegsgegner nicht als neutral.

Staatsrechtlich würde diese Zugehörigkeit und Pflicht der Betriebsorganisation auch ohne ausdrückliche Bestimmung aus dem Charakter und der Funktion der Eisenbahn als einer öffentlichen, für den Krieg unentbehrlichen Betriebs-einrichtung des Landes der Lage folgen.

In dem Falle der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft aber, welcher übrigens auch in Transvaal am 28. Juni 1889 in Gemässheit des Transvaalgesetzes 6 von 1874 Korporationsrechte verliehen waren¹, war dies und zwar, lange ehe der Krieg in Aussicht stand, auch

¹ Report p. 19.

ausdrücklich staatsrechtlich durch Section 22 der Concession vorgeschrieben worden:¹

„If there be danger of war, war itself, or interior disturbances, the railway and all that is requisite for the use thereof shall, in the interests of defence, or the public peace, be at the absolute disposal of the Government, which may cause the usual traffic thereon to be wholly or partially stopped, and give orders for all measures it may deem necessary, subject to the Concessionaire receiving indemnification.“

Denn zu dem „allen, was für den Gebrauch der Eisenbahn erforderlich ist,“ gehört ja natürlich insbesondere auch die Betriebsorganisation der Eisenbahn. Die Regierung soll an die Eisenbahn, die zu ihrer absoluten Disposition gestellt wird, „Befehle“ für alle ihr nötig erscheinenden Massnahmen geben können. Solche Befehle können nicht an die sachlichen Bestandteile der Eisenbahn, sondern nur an die persönliche Betriebsorganisation derselben erteilt werden. Wenn unter dem „allen, was für den Gebrauch der Eisenbahn erforderlich ist und zur allseitigen Verfügung der Regierung gestellt wird,“ die persönliche Betriebsorganisation der Eisenbahn nicht hätte mitbegriffen sein sollen, so hätte die Regierung nicht durch blosser Befehle die Ausführung der ihr erforderlich scheinenden Massnahmen herbeiführen können, sondern vielmehr selbst die Ausführung dieser Massnahmen übernehmen müssen.

Wollte die britische Concessionen-Kommission aber, wie sie andeutet,² wegen jener Bestimmung schon in der blossen Vereinbarung und Festsetzung der fälschlich von ihr als „kommerzieller Kontrakt“ bezeichneten, längst vor jeder Ahnung des künftigen Krieges festgesetzten Concession der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn einen Bruch der internationalrechtlichen Neutralitätsgrund-

¹ Report p. 18.

² Report p. 33.

sätze finden, so müsste sie einen solchen Neutralitätsbruch überhaupt in jeder Anlage einer Eisenbahn seitens einer einem anderen Lande angehörenden Gesellschaft erblicken. Denn staatsrechtlich ist, wie gesagt, jede solche Eisenbahn als öffentliche Einrichtung des Landes auch ohne besondere Bestimmung der Koncession dem Lande zu solchen Dienstleistungen im Kriegsfall verpflichtet. Wie aber würde dann nach Auffassung der britischen Kommission die Lage der zahlreichen britischen Eisenbahngesellschaften sein, welche Eisenbahnen in fremden Ländern besitzen und betreiben?

§ 4.

Aus dem Wesen und der Funktion der Eisenbahn und der Betriebsorganisation derselben folgt auch Art, Inhalt und Umfang der Kriegsleistungspflicht, welche der Eisenbahn und der Betriebsorganisation als einem Gliede in den öffentlichen Einrichtungen des Landes von dem Staate der Lage staatsrechtlich auferlegt werden kann, und deren Wahrnehmung und Erfüllung als ordnungs- und rechtmässige Konsequenz aus der Zugehörigkeit dieser öffentlichen Einrichtung zu diesem Lande und daher als recht- und pflichtmässige Mitwirkung derselben im Kriege auch von seiten des Kriegsgegners nach Völkerrecht anerkannt und hingenommen werden muss.

Zunächst folgt aus der dauernden und nicht erst mit Eintritt des Kriegesfalles begründeten Eigenschaft als öffentliche Einrichtung dieses Landes, dass die Betriebsorganisation der Eisenbahn auch schon vor Ausbruch eines Krieges verpflichtet ist, Vorkehrungen zu treffen und sich in den Stand zu setzen, um die öffentlichen Pflichtleistungen, welche ihr bei Ausbruch eines Krieges des Staates ihrer Lage obliegen, erfüllen zu können. Dazu gehört die nur durch Verhandlung und Verständigung mit der Regierung des Landes zu ermöglichende planmässige Vorbestimmung, in welcher Weise im Kriegsfall der Dienst

versehen werden und das Zusammenwirken mit den Regierungs- und militärischen Organen stattfinden soll.

Die Erzielung dieser planmässigen Vorausverständigung und Vorausbestimmung mit der Regierung für den künftigen Kriegsfall bildet einen Teil der öffentlichen Pflicht, welche der Eisenbahn als öffentlicher Einrichtung des Landes obliegt. Wenn nun auch in europäischen Staatswesen die Initiative zur Herbeiführung und Erzielung einer solchen planmässigen Verständigung vor Ausbruch des Krieges meist von der Regierung ausgehen wird, so würde in einer Bauernrepublik, wie Transvaal, mit nur unvollkommen gebildeten Regierungsorganen und mit einem erst relativ kurz und ohne kriegerische Verwickelungen bestehenden Eisenbahnsystem die europäisch gebildete, die Situation klarer überschauende Betriebsleitung der Eisenbahn ihre öffentliche Pflicht gegen den Staat verletzen, wenn sie nicht rechtzeitig auf die Notwendigkeit einer solchen planmässigen Vorausbestimmung die Regierungsorgane aufmerksam machte, und wenn sie durch diese Versäumnis es bewusster Weise dahin kommen liesse, dass die Eisenbahn demnächst bei Ausbruch des Krieges die ihr obliegenden Dienstleistungen nicht versehen und erfüllen könnte.

Gerade in einem solchen hinsichtlich der modernen europäischen Militärtechnik noch weniger entwickelten Bauernstaate, in welchem überhaupt nicht ein stehendes Heer mit ausgebildeten Specialwaffentruppen, sondern die aus ihrem bisherigen friedlichen Beruf heraustretenden Bürger oder Bauern nach Massgabe ihres Könnens die Verteidigung des Landes im Kriegsfall zu übernehmen haben, wird dann der Staat kraft der Eigenschaft der Eisenbahnbetriebsorganisation als einer öffentlichen, technisch geschulten Einrichtung des Landes von derselben auch solche Kriegsleistungen erheischen und erheischen können, die anderwärts durch technisch besonders geschulte Truppen oder durch specielle technische Unternehmungen versehen werden, also z. B. Brückensprengungen, Reparatur und Herstellung von Waffen u. s. w.

Als öffentliche Einrichtung des Landes, die nach Massgabe ihres Wesens, ihrer Funktionen und ihres Könnens dem Staate kriegsleistungspflichtig ist, kann der Staat die Eisenbahn in ihren beweglichen Bestandteilen, d. h. mit ihrem rollenden Eisenbahnmaterial und mit ihrer Betriebsorganisation, auch über das Bereich ihrer eigenen Eisenbahnstrecken zu Kriegszwecken in Anspruch nehmen, sei es auf anderen Eisenbahnstrecken dieses oder eines verbündeten Staates, sei es auf Eisenbahnen in von ihm okkupierten Gebietsteilen des Kriegsgegners. Wiederum wird gerade ein solcher in der modernen Technik noch nicht vorangeschrittener Staat, wie die Transvaalrepublik, der anderer militärtechnischer und technischer Hilfskräfte ermangelt, auch diese Ausdehnung der Kriegsleistung von der Betriebsorganisation einer inländischen Eisenbahn als einem Gliede der öffentlichen Einrichtungen des Landes erheischen und erheischen können. Auch die kriegsmässige Mitwirkung der Betriebsorganisation der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn auf den Eisenbahnen des Oranjefreistaates und den zeitweise okkupierten Eisenbahnen Natal's erschien daher als staatsrechtliche Pflicht derselben, deren Erfüllung der Kriegsgegner vom völkerrechtlichen Standpunkte nicht beanstanden konnte.

Zum weiteren Belag der vorstehenden Ausführungen über die öffentlichen Pflichten der Eisenbahnen im Kriegsfall sei z. B. angeführt, dass das deutsche Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 hinsichtlich der in Deutschland befindlichen Eisenbahnen für den Kriegsfall folgendes vorschreibt:

- „§ 28. Jede Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet:
1. Die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Ausrüstungs-Gegenstände ihrer Eisenbahnwagen vorrätig zu halten;
 2. Die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse zu bewirken;
 3. Ihr Personal und ihr zur Herstellung und

zum Betriebe von Eisenbahnen dienliches Material herzugeben.

§ 31. Die Verwaltungen der Eisenbahnen auf dem Kriegsschauplatze selbst oder in der Nähe desselben haben bezüglich der Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebes den Anordnungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Im Falle des Zuwiderhandelns gegen diese Anordnungen ist die Militärbehörde berechtigt, dieselben auf Kosten der Eisenbahnverwaltungen zur Ausführung zu bringen.“

Es besteht in Deutschland kein Zweifel darüber, dass der Zweck dieser öffentlichen Pflichten der Eisenbahnen des Landes unter anderem auch ist, eventuell den Betrieb ausländischer Eisenbahnen in okkupiertem Bereich zu ermöglichen. (Vgl. z. B. Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 3. Aufl., Bd. II S. 775.)

Es ist daher unrichtig, wenn die britische Koncessionen-Kommission zu unterstellen scheint,¹ dass Grossbritannien wegen des Schadens, welcher ihm durch solche pflichtmässige kriegsmässige Mitwirkung der Betriebsorganisation der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn auf seiten der Transvaalrepublik etwa erwachsen sein sollte, einen besonderen Ersatzanspruch an die Eisenbahngesellschaft hätte. Die Eisenbahn und deren Betriebsorganisation fungierte dabei nicht als selbständige Persönlichkeit, sondern nur als ein kriegspflichtiger Bestandteil im Staate Transvaal. Kriegsansprüche Grossbritanniens richten sich daher auch nur gegen den Staat Transvaal. Und für die Kriegschäden Grossbritanniens muss ja, wenn der Krieg, wie wahrscheinlich, siegreich für dasselbe ausgeht, die bisherige Transvaalrepublik mit ihrem Untergange büssen, während Grossbritannien sich entschädigt, indem es sich an die Stelle derselben setzt.

¹ Report p. 37.

§ 5.

Aber wohl zu beachten: mit der Eisenbahn bildete nur die Betriebsorganisation derselben als Ganzes ein Glied in den öffentlichen Einrichtungen des Landes und war als solches der Transvaalrepublik staatsrechtlich — in auch völkerrechtlich anzuerkennender Weise — zugehörig und kriegspflichtig. Ein Gleiches galt hingegen nicht für die einzelnen Angestellten der Transvaalbahn als solche. Sie waren nur durch ihren Anstellungskontrakt mit der Transvaalbahn zu Dienstleistungen verbunden, ohne dadurch aber den Charakter von Staatsangehörigen der Transvaalrepublik zu erwerben. Diejenigen von ihnen, welche nicht ohnehin Bürger der Transvaalrepublik, sondern Angehörige anderer Staaten waren, konnten daher nach den heutigen Grundsätzen des Völkerrechts von seiten Transvaals nicht zwangsweise zur Leistung von Kriegsdiensten angehalten werden.

Insoweit die Funktionen der Transvaaleisenbahn und die Aufgaben der Betriebsorganisation derselben eine Mitwirkung am Kriege auf der Seite des einen kriegführenden Staates in sich schlossen, konnten daher wenigstens diejenigen Angestellten der Transvaalbahn, welche Angehörige eines neutralen Staates oder gar Angehörige des Kriegsgegners von Transvaal, Grossbritanniens, waren, weder staatsrechtlich, wenn die Staatsgesetze sich innerhalb der durch das Völkerrecht gezogenen Schranken hielten, noch auf Grund ihres Dienstkontraktes mit der Eisenbahn privatrechtlich gegen ihren Willen zur Mitwirkung an diesen Funktionen angehalten werden. Von dem freien Willen dieser Angestellten hing es also insoweit ab, wenn sie ihren Dienstkontrakt nicht als durch höhere Gewalt gelöst betrachten, sondern die ihnen aufgetragenen kriegsmässigen Eisenbahndienstleistungen auf die Gefahr hin weiter erfüllen wollten, dadurch die Stellung eines neutralen Individuums zu verlieren oder gar — insofern sie Britten waren — sich der Verletzung der Treuepflicht gegen ihr Vaterland schuldig zu machen.

Zweifellos hätte die Transvaalrepublik ihre völkerrechtlichen Pflichten durch Erlass eines Gesetzes verletzt, in welchem sie auch den im Lande anwesenden Ausländern die Pflicht zum Kriegsdienst im Transvaal-Heere für den Fall eines Krieges gegen einen auswärtigen Staat auferlegt hätte. Es soll hier dahingestellt¹ bleiben, ob das Transvaalgesetz 20 von 1898 Art. 3 und 4 nicht allerdings — trotz der gegenteiligen Behauptung der britischen Koncessionen-Kommission — eine derartige Bestimmung enthielt. Zu Zweifeln über die Auslegung berechtigt die Fassung des Gesetzes mindestens. Jedenfalls hat der ausführende Rat der Republik durch eine Anordnung vom 13. September 1899 tatsächlich die gesamten Angestellten der Transvaalbahn, also auch die Nicht-Bürger, zur Vernehmung des Eisenbahndienstes im Hinblick auf die Gefahr des Krieges „kommandiert.“²

Enthielt jenes Transvaalgesetz aber eine derartige — wenn auch völkerrechtswidrige — Bestimmung, so ist es mindestens sehr erklärlich, dass die Betriebsorganisation der Transvaalbahn und auch viele einzelne in Transvaal befindliche Ausländer diese Bestimmung als rechtsmassgeblich und also die dort befindlichen Ausländer als kriegsdienstpflchtig erachteten.

Da die Betriebsorganisation der Transvaalbahn als ein Glied in den öffentlichen Einrichtungen des Landes demselben zugehörig und kriegsleistungspflichtig war, so ist es aus dieser öffentlichen Pflichtstellung derselben zu Transvaal auch zu rechtfertigen, dass sie denjenigen ihrer Angestellten, welche von der Transvaalrepublik zum Kriegsdienst

¹ Deshalb dahingestellt, weil der Wortlaut des Art. 4 jenes Gesetzes, auf welchen die britische Kommission sich beruft, aus ihren Mitteilungen (Report p. 28) nicht klar ersichtlich und auch nicht anderweit uns bekannt geworden ist. Der Art. 3 scheint eher gegen die Auslegung der britischen Kommission und also für die Statuierung der Kriegsdienstpflcht der Ausländer zu sprechen.

² Report p. 26.

kommandiert, d. h. staatshoheitlich angehalten wurden, teilweisen Fortbezug ihres Gehaltes und denjenigen im Eisenbahndienst entbehrlichen Angestellten, welche freiwillig Kriegsdienste im Transvaalheere nahmen, hierzu ohne Gehalt und also unter Ersparung überflüssiger Ausgaben Urlaub bewilligte. Andererseits soweit die Betriebsorganisation der Eisenbahn gegenüber dem Staate freie Hand behielt, und das Interesse des Eisenbahndienstes dies erforderte, stellte sie auch ganz korrekter Weise den Eisenbahndienst in die erste Linie, indem sie denjenigen Angestellten, welche trotz ihrer Unentbehrlichkeit für die Eisenbahn freiwillig Kriegsdienste nehmen wollten, für diesen Fall Verlust ihres Postens androhte.¹

Jedenfalls war die Frage äusserst schwierig, in wie weit die Zugehörigkeit der Transvaalbahn zu den öffentlichen Einrichtungen des Landes die Betriebsorganisation verpflichtete und berechtigte, eine für die Landesverteidigung förderliche Stellung auch im Verhältnis zu ihren Angestellten zu beobachten. Bei Berücksichtigung der drängenden Umstände, unter welchen rasch die Entschlüsse zu fassen waren, kann selbst eine Massnahme, welche nachträglich bei kühler Abwägung der verschiedenartigen Rücksichten und Interessen über die Grenzen des diesbezüglich Erforderlichen oder Richtigen in etwa hinauszuschiessen schiene, der Betriebsorganisation der Transvaalbahn und vollends der ja gar nicht zu unmittelbarem Eingreifen fähigen Eisenbahngesellschaft selbst nicht zum Vorwurfe gemacht werden.

§ 6.

Insofern eine Eisenbahn nebst ihrer Betriebsorganisation nach vorstehenden Erörterungen als Glied in den öffentlichen Einrichtungen des Landes ihrer Lage dem Staate ihrer Lage, wenn derselbe in Krieg verwickelt wird, staatsrechtlich kriegspflichtig ist, ist sie

¹ Vgl. die Service-Orders der Betriebsorganisation in dem Report p. 26—27.

eben deshalb nicht neutral. Daher hat der gegnerische Staat nach Völkerkriegsrecht, wenn es ihm gelingt, das von der Eisenbahn durchzogene Gebiet zu okkupieren oder rollendes Material oder im Dienst befindliches Personal derselben in seine Gewalt zu bringen, schlechthin gegenüber einer solchen Eisenbahn gewisse Kriegsbefugnisse, insbesondere die Befugnis, während der Kriegsdauer das unbewegliche und bewegliche Sachmaterial der Eisenbahn in Beschlag zu nehmen und für seine Kriegszwecke zu benutzen und das in kriegsmässiger Thätigkeit ergriffene Personal kriegsgefangen zu machen oder anderweit an Leistung fernerer Kriegsdienste auf der Gegenseite zu verhindern.

Diese Befugnisse hat der Kriegsgegner, gleichgiltig ob die Eisenbahn in Eigentum und Betrieb des Staates ihrer Lage oder in Eigentum und Betrieb einer Privatgesellschaft steht, und letzteren Falles, gleichgiltig ob die private Eisenbahngesellschaft unter den Gesetzen jenes kriegführenden Staates gebildet ist und ihren Sitz erhalten hat oder ob sie unter den Gesetzen eines dritten — neutralen — Staates steht und in diesem neutralen Staate ihren Sitz hat.

Insoweit liegen diese drei Fälle also nach Völkerkriegsrecht auf dem Kriegsschauplatze und für die Dauer der kriegerischen Okkupation gleich. Dagegen ergeben sich für diese Fälle allerdings bei Beendigung des Krieges nach Völkerrecht verschiedene Grundsätze einmal hinsichtlich der Entschädigungspflicht und dann, wenn die kriegerische Okkupation für den okkupierenden Staat durch Eroberung oder Abtretung zum dauernden Erwerb des okkupierten Landes führt, hinsichtlich des Eigentumsüberganges an der Eisenbahn.

Stand die Eisenbahn im Eigentum und Betrieb des einen kriegführenden Staates, und erwirbt dessen Kriegsgegner mit Beendigung des Krieges endgiltig — durch Eroberung oder Abtretung — die Staatshoheit über das von ihr durchzogene Land, so erwirbt er nach Völkerrecht ohne weiteres auch das Eigentum an der Eisenbahn.

Stand einer Privatgesellschaft Eigentum und Betrieb der Eisenbahn zu, so war diese Privat-Eisenbahngesellschaft, je nachdem sie unter den Gesetzen des kriegführenden Staates gebildet war und ihren Sitz hatte oder unter den Gesetzen eines dritten neutralen Staates gebildet war und ihren Sitz hatte, während des Krieges in ihrer Eigenschaft als private Erwerbspersönlichkeit für den Kriegsgegner des ersteren Staates feindliche oder neutrale Staatsangehörige.

Aber im Zusammenhalte mit dem Umstande, dass die Eisenbahn selbst in Folge ihrer Lage in dem einen kriegführenden Staate als öffentliche zu Kriegszwecken dienliche Einrichtung dieses Landes jedenfalls für den Kriegsgegner desselben feindlich ist, hat die verschiedenartige feindliche oder neutrale Staatsangehörigkeit der Eisenbahngesellschaft in ihrer Eigenschaft als private gesellschaftliche Erwerbspersönlichkeit praktisch nach Völkerkriegsrecht für die Verschiedenartigkeit der Befugnisse des Kriegsgegners gegenüber derselben nur begrenzte Bedeutung.

Einerseits muss sich die Eisenbahn, auch wenn sie als privatrechtliche Erwerbspersönlichkeit Angehörige eines neutralen Staates ist, doch, weil sie im Hinblick auf ihre öffentlichen Funktions- und Betriebspflichten dem kriegführenden Staate ihrer Lage zugehörig erscheint und insofern ein Glied in der Kriegsorganisation desselben bildet, gefallen lassen, dass sie von dem Kriegsgegner als feindliches Kriegsmittel betrachtet, okkupiert und für seine eigenen Kriegszwecke während der Dauer des Krieges nutzbar gemacht wird.

Andererseits darf die Eisenbahn, wenn sie als privatrechtliche Erwerbspersönlichkeit Angehörige des kriegführenden Staates ist, von dem Kriegsgegner nach Kriegsrecht nicht definitiv eingezogen werden. Nach Kriegsrecht darf der Kriegsgegner nur für die Dauer des Krieges die Eisenbahn sich nutzbar machen.

Diese Beschränkung der Befugnis des Kriegsgegners

aber, kraft deren er die Eisenbahn nur für die Dauer des Krieges sich nutzbar machen, dieselbe aber nicht definitiv einziehen darf, greift ebenso auch gegenüber der Eisenbahn Platz, welche als privatrechtliche Erwerbspersönlichkeit Angehörige eines neutralen Staates ist.

Es gibt keinen inneren Grund, welcher ihr gegenüber eine härtere Behandlung rechtfertigte, da sie durch Mitwirkung im Kriege des Staates der Lage ihrer Eisenbahnstrecken ja nur ihre öffentlich rechtlichen Pflichten als öffentliche Einrichtung dieses Staates erfüllt hat.

Es gibt keine positiven Normen, es gibt keine Präcedentien des Völker-Landkriegsrechts, auf welche eine solche härtere Behandlung gestützt werden könnte.

Vielmehr wie früher schon der Brüsseler Deklarationsentwurf von 1874 Art. 6 Abs. 2 (und das Oxfordter Manuel des lois de la guerre sur terre des Institut de droit international von 1880 Art. 51 und 55), so beschränken die positiven auch für Grossbritannien als massgeblich zu erachtenden Normen des Reglements zu der Haager Convention, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges, vom 29. Juli 1899 Art. 46 Abs. 2, Art. 53 (vgl. Art. 55) die Befugnisse, welche dem Kriegführenden aus der Okkupation erwachsen, auf Beschlagnahme der Eisenbahn mit Auferlegung der Pflicht zur Wiederherausgabe bei Eintritt des Friedens gegenüber den Eisenbahngesellschaften der im Lande befindlichen Eisenbahnen schlechthin, ohne zu unterscheiden, ob die Eisenbahngesellschaften unter den Gesetzen des Kriegsgegners gebildet sind und ihren Sitz haben, oder ob dieselben unter den Gesetzen eines dritten neutralen Staates gebildet sind und ihren Sitz haben. Schon bei Beratung des Brüsseler Deklarationsentwurfes von 1874 beschloss man die betreffenden Bestimmungen in dem vollen Bewusstsein, dass manche Eisenbahnen internationales Eigentum seien.¹ Es ist charakteristisch und nur aus den

¹ Vgl. das Protokoll XI über die Sitzung der Kommission vom 13. August 1874 (Martens N. R. G., II ser. tome 4 p. 89.)

insularen Verhältnissen Grossbritanniens zu begreifen, dass die britische Transvaal-Koncessionen-Kommission für die von ihr gegen die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft vorgeschlagene Massnahme der Verstaatlichung ohne volle Entschädigung, welche nach dem in Betracht kommenden Völker-Landkriegsrecht unzweifelhaft unzulässig ist, sich auf das nicht in Betracht kommende Völker-Seekriegsrecht berufen und eine Analogie mit gewissen Fällen zu konstruieren versucht hat, in welchen nach letzterem ein neutrales Schiff wegen sogenannter unneutraler Dienstleistungen (Beförderung von Kriegsdepeschen und Kriegspersonen) verfallen sein soll.²

Wäre das richtig, was die britische Koncessionen-Kommission über die Folge einer Mitwirkung der Eisenbahn im Kriege — im Gegensatz zur Neutralität — behauptet, so würden die in einem Kriege des Staates ihrer Lage pflichtmässig mitwirkenden Eisenbahnen überhaupt, auch wenn sie einer Gesellschaft dieses Staates, und nicht blos, wenn sie einer Gesellschaft eines dritten — neutralen — Staates gehörten, von dem Kriegsgegner konfisciert werden können.

Das aber steht im evidentesten Widerspruche mit den Grundsätzen des Völker-Landkriegsrechts, wie dieselben sich einerseits aus den oben erwähnten Völkerrechtsnormen und andererseits aus der Staatenpraxis ergeben. In letzterer Hinsicht sei z. B. erinnert an die Züricher Verträge vom 10. November 1859 zwischen Frankreich und Oesterreich (Art. 11) einerseits und Frankreich und Sardinien (Art. 2e) andererseits, an den Wiener Vertrag zwischen Oesterreich und Italien vom 3. Oktober 1866 (Art. 10); und an den Frankfurter Vertrag zwischen Deutschland und Frankreich vom 10. Mai 1871 (Zusatz-Artikel 1 und 2).

Die falschen Folgerungen der britischen Koncessionen-Kommission werden überhaupt nur durch die Annahme erklärlich, dass sie sich Grundsätze des Völker-Seekriegsrechts in Beziehung auf die Zulässigkeit der Konfiskation

² Report p. 34—35.

von Eisenbahnen vor Augen hielt, während diese Frage unzweifelhaft nur durch das anderen Inhalt habende Völker-Landkriegsrecht geregelt wird.

§ 7.

Nach heutiger Völkerrechtsauffassung ist Kriegsgegner im Krieg und namentlich im Landkrieg gegenüber dem kämpfenden Staate der andere kämpfende Staat, nicht aber die einzelnen demselben irgendwie zugehörigen physischen oder sonstigen juristischen Individuen als selbstständige Persönlichkeiten. Die letzteren kommen vielmehr nur, insofern sie Bestandteile der Staatskräfte sind, als Kriegsgegner in Betracht. Daher ist nach heutigem Völkerrecht der kämpfende Staat zwar befugt, durch den Krieg — im Wege der Gewalt — eine Einschränkung der Rechte des gegnerischen Staates bis zu völliger Aufhebung der Existenz desselben herbeizuführen und im letzteren Falle kraft Eroberung sich selbst endgültig an die Stelle von jenem zu setzen.

Dagegen ist nach heutigem Völkerrecht der kämpfende Staat nicht befugt, mittels und auf Grund des Krieges — also im Wege der Gewalt — in dem eroberten (oder abgetretenen) Bereich des besiegten Staates auch die Existenz der einzelnen Individuen zu vernichten oder die selbständigen Rechte derselben endgültig und dauernd — d. h. auch für die Zeit nach Aufhören des Krieges — aufzuheben und ansich zu reißen.

Gegenüber den einzelnen zu dem gegnerischen Staate gehörigen Individuen darf der kämpfende Staat vielmehr nach heutigem Völkerrecht nur, insofern sie als kämpfende oder Kriegsleistungen verrichtende Bestandteile oder Hilfsmittel des gegnerischen Staates fungieren, während des Krieges und für die Dauer des Krieges — also nur provisorisch — und nur als Mittel zur Niederzwingung des gegnerischen Staates Gewaltmassnahmen und Rechtsbeschränkungen in gewissem Umfange ergreifen.

Nach heutigem Völkerrecht besteht daher die definitive Eroberung nur darin, dass der siegreiche Staat mit Beendigung des Krieges endgültig seine Staatsgewalt über das bisherige Bereich der untergegangenen Staatsgewalt des besiegten Staates ausdehnt, nicht aber darin, dass auch die bisherigen Rechte anderer Persönlichkeiten in diesem Bereiche oder zu diesem Bereiche untergehen.

Nach heutigem Völkerrechte muss daher der siegreiche Staat, welcher zur endgültigen Vergewaltigung auf Grund des Krieges nur gegen den gegnerischen Staat berechtigt war, wenn er sich im Wege der Gewalt endgültig an dessen Stelle und in dessen Rechte setzt, auch die Verpflichtungen des besiegten und untergegangenen Staates gegen andere Persönlichkeiten als seine eigenen anerkennen und übernehmen.

Nach heutigem Völkerrecht ist dieser Übergang der Verpflichtungen des untergegangenen Staates auf den erobernden Staat unmittelbare und notwendige Rechtsfolge der endgültigen Eroberung, nicht aber von dem freien Belieben des erobernden Staates abhängig und erfährt daher auch nur soweit eine Einschränkung oder Modification, als in Folge der eingetretenen Veränderung des Staatsverhältnisses der Gegenstand der Verpflichtungen (oder andererseits der Rechte) des untergegangenen Staates weggefallen oder unmöglich geworden ist.

Es beruht auf einer völligen Verkennung der Grundsätze des heutigen Völkerrechts, wenn die britische Koncessionen-Kommission behauptet,¹ ein Staat, welcher einen anderen Staat annektiert habe, sei rechtlich (legally) nicht durch irgendwelche Kontrakte des untergegangenen Staates gebunden. Die britische Koncessionen-Kommission sieht sich übrigens genötigt, in dem nächsten Satze ihres Berichts selbst ausdrücklich zuzugeben, dass der moderne Völkerbrauch die Tendenz der Anerkennung solcher Kontrakte gezeigt habe. Sie bemerkt ferner selbst im Widerspruche

¹ Report p. 7.

mit ihrer ersten Behauptung, Koncessionen von der Art, wie sie zu untersuchen gehabt hätte, beständen wahrscheinlich nach der Annexion eines Staates fort, so lange der annektierende Staat sie nicht aufgehoben habe, und seien thatsächlich in modernen Zeiten in Verträgen über Gebiets-Cessionen häufig ausdrücklich aufrecht erhalten worden. Dasselbe Princip sei aber mindestens ebenso anwendbar, wenn alle, als wenn einige Provinzen eines Staates annektiert würden.

Dahingegen sucht die britische Koncessionen-Kommission nochmals einem Zweifel Ausdruck zu geben, ob die moderne Theorie und Praxis bei den civilisierten Nationen fest und einstimmig genug nach der Richtung gewesen sei, um es als eine Rechtsnorm des geltenden internationalen Rechts bezeichnen zu können, dass der annektierende Staat gegen Dritte die Pflichten des annektierten Staates aus Koncessionen und Kontrakten des letzteren erfüllen müsse. Aber die britische Kommission selbst muss dann doch als ihre Überzeugung aussprechen, die beste moderne Meinung begünstige die Ansicht, dass als allgemeine Regel die Verpflichtungen des annektierten Staates gegen Privatpersonen seitens des annektierenden Staates respektiert werden müssten. Gegenüber dieser durch die beste moderne Meinung fixierten allgemeinen Regel sucht die britische Koncessionen-Kommission aber dann in recht anfechtbarer Weise verschiedene für den konkreten Fall nicht ganz unerhebliche Ausnahmen zu behaupten.

§ 8.

Endet der jetzige Krieg, wie wahrscheinlich, mit der endgültigen Eroberung Transvaals durch Grossbritannien, so hören die Sequestrations- und Gebrauchsbefugnisse auf, welche Grossbritannien als Okkupant nach Völkerkriegsrecht nur für die Dauer des Krieges an den Eisenbahnstrecken der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft zustanden. Der Gesellschaft, die Eigentümerin

der Bahn geblieben ist, muss mit Eintritt des Friedens das Eisenbahnmaterial restituiert und für die Verwendung und Beschädigung ihrer Eisenbahn im Kriege entsprechend Art. 53 des Reglements zu der Haager Convention, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges, vom 29. Juli 1899 Entschädigung geleistet werden. Das eigene Betriebsrecht der Gesellschaft lebt von dem Eintritte des Friedens ab wieder auf. Befugnisse und Pflichten der Gesellschaft aus der früher seitens der Transvaalrepublik ihr erteilten Koncession bestehen fort, wobei nur in Folge der Eroberung Transvaals das Britische Reich fortan die Stellung, Pflichten und Befugnisse gegenüber der Gesellschaft hat, welche bisher der Transvaalrepublik oblagen und zustanden.

Wie bisher die Transvaalrepublik, so ist daher vom Eintritt des Friedenszustandes ab das Britische Reich einerseits in Folge der früher von der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft erworbenen Koncession derselben gewissermassen kontraktmässig gebunden und andererseits zur Ausübung der staatlichen Hoheitsbefugnisse über dieselbe als eine öffentliche Einrichtung des Landes berechtigt.

Schranken dieser staatlichen Hoheitsbefugnisse, die bisher für die Transvaalrepublik entweder schon an sich und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen gegenüber den erworbenen Rechten der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft oder speciell auf Grund der derselben erteilten Koncession bestanden, bestehen daher von Eintritt des Friedenszustandes ab in gleicher Weise für das Britische Reich.

§ 9.

Die Annexionserklärung Grossbritanniens vom 1. September 1900, durch welche die Absicht Grossbritanniens, das okkupierte Transvaal- und Oranjabereich auch endgültig zu behalten, zum Ausdruck gebracht wurde, hat zweifellös auch rechtliche Folgen.

Aber diese Annexionserklärung vermochte den Kriegszustand zwischen Grossbritannien und seinen Gegnern nicht zu beenden. Trotz dieser Annexionserklärung gelten daher nach Völkerrecht, solange der Krieg noch fort dauert, Transvaal- und Oranjegebiet nur erst als von Grossbritannien okkupiert, nicht aber als von demselben endgültig annektiert. Alle vom 1. September 1900 ab vorgenommenen Handlungen Grossbritanniens, zu welchen es nicht als blosser Okkupant, sondern nur als endgültiger Erwerber von Transvaal- und Oranjegebiet berechtigt wäre, sind daher nur rechtsgültig, wenn der Krieg mit dem definitiven Erwerb jener Gebiete durch Grossbritannien endet. Andererseits behält aber Grossbritannien in Folge des Fortdauern des Kriegszustandes und, so lange der Kriegszustand fort dauert, auch trotz seiner Annexionserklärung nach Völkerrecht in jenen Gebieten noch die Befugnisse des Okkupanten.

Grossbritannien kann daher einerseits, so lange der Kriegszustand fort dauert, auch noch die Eisenbahn der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft beschlagnahmt halten und kriegsmässig gebrauchen.

Andererseits sind Akte, welche Grossbritannien gegenwärtig in Ausübung der einem Staate gegenüber den Eisenbahnen des eigenen Landes zustehenden Hoheitsbefugnisse vornimmt gegenüber der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, überhaupt nur rechtsgültig, wenn der Krieg mit dem definitiven Erwerb Transvaals durch Grossbritannien endet.

In Folge der Fortdauer des Kriegszustandes einerseits und in Folge der Annexionserklärung Grossbritanniens bezüglich Transvaals andererseits besteht zur Zeit im Verhältnis des Britischen Reiches zu der Eisenbahn der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft ein Schwebezustand, in welchem Grossbritannien allerdings gegenüber der Eisenbahn gleichzeitig einerseits nach Völkerkriegsrecht als Okkupant des Landes Gewaltmassnahmen und andererseits bedingt als Inhaber der definitiven

Staatsgewalt über das Land Friedensmassnahmen treffen kann.

Aber Gewaltmassnahmen nach Völkerkriegsrecht kann und darf Grossbritannien gegen die Eisenbahn nur provisorisch, für die Dauer des Kriegszustandes und der kriegerischen Okkupation des Landes, treffen.

Bei definitiven Friedensmassnahmen aber, welche Grossbritannien als Inhaber der definitiven Staatsgewalt über Transvaal schon jetzt gegenüber der Eisenbahn ergreift und wenigstens bedingt — nämlich für den Fall, dass der Krieg mit dem definitiven Erwerb Transvaals durch Grossbritannien endet, — ergreifen kann, ist Grossbritannien rechtlich an die Schranken der staatlichen Hoheitsbefugnisse gebunden, welche gegenüber der Eisenbahn der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft bisher für die Transvaalrepublik bestanden haben und mit Eintritt des Friedenszustandes, wenn dann Grossbritannien definitiver Inhaber der Staatsgewalt über Transvaal ist, für Grossbritannien bestehen.

§ 10.

Schranken der staatlichen Hoheitsbefugnisse bestehen im Friedenszustande für die Staatsgewalt eines Landes gegenüber allen privaten und finanziellen Rechten der Individuen und speciell auch gegenüber allen im Eigentum und Betrieb von privaten Individuen oder Gesellschaften befindlichen Eisenbahnen des Landes.

Die Nichtbeachtung dieser Schranken ihrer Hoheitsbefugnisse seitens der Staatsgewalt des Landes in den von ihr vorgenommenen Akten ist eine rechtlose oder rechtswidrige Vergewaltigung der davon betroffenen privaten Individuen oder Gesellschaften, deren erworbene Rechte durch jene Akte der Staatsgewalt rechtswidrig verletzt werden.

Die eigenen Angehörigen desjenigen Staates, dessen Staatsgewalt die Schranken ihrer Hoheitsbefugnisse nicht beachtet, sind allerdings möglicherweise gegenüber solcher Vergewaltigung von seiten der übermächtigen Staatsgewalt

hülflös und haben möglicherweise wegen rechtswidriger Verletzung ihrer Rechte keinen formellen Rechtsbehelf gegen ihren eigenen Staat.

Anders aber, wenn die Eisenbahn, gegen welche sich solche Akte der Staatsgewalt des Landes richten, im Eigentum und Betrieb eines ausländischen Individuums oder einer ausländischen Gesellschaft steht. Als öffentliche Einrichtung gehört auch eine solche Eisenbahn dem Lande ihrer Lage an. Aber die Rechte an der Eisenbahn als einem gewerblichen Erwerbsunternehmen, die finanziellen Rechte an der und in Beziehung auf die Eisenbahn sind Rechte einer ausländischen Person, speciell, wenn es sich um eine Eisenbahngesellschaft handelt, die unter den Gesetzen eines dritten Staates gebildet worden ist und in dem dritten Staat ihren Gesellschaftssitz erhalten hat, Rechte eines als private gesellschaftliche Erwerbspersönlichkeit diesem dritten Staate angehörigen Wesens.

Die Rechte einer solchen Eisenbahngesellschaft als private gesellschaftliche Erwerbspersönlichkeit, die finanziellen Rechte einer solchen Eisenbahngesellschaft stehen, weil sie als Gesellschaft in dieser Hinsicht Angehörige eines dritten Staates ist, unter dem Schutze des internationalen Rechtes.

Vergewaltigt der Staat, in dessen Bereich die Eisenbahn einer solchen Gesellschaft belegen ist, — durch einen Akt seiner Gesetzgebung oder Verwaltung — diese Rechte der Gesellschaft, so macht er sich daher einer Verletzung des internationalen Rechtes schuldig und kann deshalb von dem Heimatstaate der Eisenbahngesellschaft, dem in solchem Falle der Schutz und die Vertretung derselben staats- und völkerrechtlich obliegt, mit den durch das internationale Recht gebotenen gütlichen und minder gütlichen Mitteln zur Genugtuung und Entschädigung der betreffenden Gesellschaft angehalten werden.

Durch die Vergewaltigung der Rechte der Eisenbahngesellschaft aber werden mittelbar die Rechte der einzelnen Aktionäre u. s. w. vergewaltigt. Sofern dieselben dritten

Staaten angehören, liegt auch in dieser Beziehung eine Verletzung des internationalen Rechts vor. Auch die einzelnen Aktionäre haben daher Anspruch auf Schutz und Unterstützung seitens ihrer respektiven Heimatstaaten, und die letzteren haben Befugnis und Pflicht, die Rechte der ihnen angehörigcn Aktionäre u. s. w. gegenüber dem Staate zu vertreten, der die Vergewaltigung begangen hat.

So liegt der Fall bei der Niederländisch - Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, die zwar in Transvaal ihre Eisenbahn hat, aber in Holland unter den holländischen Gesetzen konstituiert worden ist und ihren Gesellschaftssitz erhalten hat, und zu deren Aktionären Angehörige einer Reihe verschiedener Staaten — darunter auch eine grosse Anzahl Deutscher — gehören.

Die Frage ist also, welches die Rechte der Niederländisch - Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft und beziehungsweise der Aktionäre derselben sind, und ob nach internationalem Rechte die britische Regierung durch die von der britischen Koncessionen-Kommission gegen die Gesellschaft vorgeschlagenen Massnahmen die Schranken ihrer Hoheitsbefugnisse überschreiten und jene Rechte der Gesellschaft und beziehungsweise der Aktionäre rechtswidrig verletzen würde.

§ 11.

Dabei steht aber nach den früher gemachten Ausführungen zunächst folgendes fest:

1. Nach Völkerkriegsrecht konnte Grossbritannien im Kriege die Eisenbahn der Gesellschaft, die zwar als private Erwerbsperson dem neutralen Staate Holland angehörig war, deren Eisenbahn als öffentliche Einrichtung aber dem Kriegsgegner Transvaalrepublik zugehörte, wenn es Grossbritannien gelang, Transvaal zu okkupieren, mit Beschlag belegen und für seine Kriegszwecke gebrauchen. Zu den Handlungen, welche die Eisenbahn vor der Okkupation Transvaals durch die Britten auf Seiten der Transvaalrepublik im Kriege derselben (und in Vorbereitung des

Krieges derselben) gegen Grossbritannien vorgenommen hatte, war die Eisenbahn als eine öffentliche Einrichtung des Landes Transvaal wenigstens in der Hauptsache rechtlich verpflichtet. Nach Völkerkriegsrecht konnte Grossbritannien im Kriege wegen dieser Kriegshandlungen, welche die Eisenbahn als Glied in den Streitkräften Transvaals pflichtmässig gegen Grossbritannien vor der britischen Okkupation Transvaals vorgenommen hatte, nach der britischen Okkupation Transvaals nicht mit aussergewöhnlichen durch den Kriegszweck nicht erforderten Gewaltmassnahmen oder Kriegsrepressalien gegen die Eisenbahn, insbesondere nicht — über die Sequestration hinaus — mit Konfiskation der Eisenbahn reagieren.

2. Es ist von britischer Seite gar nicht behauptet worden, auch nach Lage der Verhältnisse ausgeschlossen, dass die Eisenbahn nach der britischen Okkupation Transvaals in dem von den Britten okkupierten Bereich Handlungen begangen hätte, wegen deren Grossbritannien als Okkupant nach Völkerkriegsrecht während der Okkupation ein staatshoheitliches Strafrecht gegen die Eisenbahn erworben hätte. Daher kommt die Frage überhaupt nicht in Betracht, ob Grossbritannien nach Völkerkriegsrecht als Okkupant wegen solcher nach der britischen Okkupation im okkupierten Bereiche begangenen Handlungen die Strafe der Konfiskation über dieselbe hätte verhängen können.

3. Im Kriegszustand nach Völkerkriegsrecht konnte Grossbritannien die Konfiskation der Eisenbahn also weder als eine durch den Kriegszweck der Niederzwingung Transvaals erforderte Massnahme noch als Kriegsrepressalie noch als Strafe wegen Auflehnung gegen den Okkupanten verhängen. Nach Völkerkriegsrecht hat Grossbritannien keinesfalls die Befugnis zur Konfiskation der Eisenbahn, weil dieselbe nicht eine blos provisorische — auf die Dauer des Kriegszustandes beschränkte — Gewaltmassnahme wäre.

4. Die Befugnis zur Konfiskation der Eisenbahn kann Grossbritannien, wenn überhaupt, daher jedenfalls nur aus

seiner Stellung als definitiver Inhaber der Staatsgewalt über Transvaal herleiten, d. h. aus derjenigen Stellung, welche Grossbritannien erst mit Beendigung des Krieges und Eintritt des Friedenszustandes erwerben und daher gegenwärtig nur bedingt, für den Fall solcher Gestaltung des Friedenszustandes, ausüben kann.

Wenn überhaupt, kann daher Grossbritannien seine Berechtigung zur Konfiskation der Eisenbahn jedenfalls nur auf die staatshoheitlichen Befugnisse gründen, welche ihm im (künftigen) Friedenszustande über die Bahn zustehen werden.

Daher ist auch nicht das Völkerkriegsrecht, sondern das internationale Recht im Friedenszustand dafür massgebend, ob ein derartiges Verfahren Grossbritanniens eine unzulässige Verletzung der Rechte der ausländischen Eisenbahngesellschaft und der ausländischen Aktionäre derselben involvieren würde.

Bis zu dem Augenblicke, wo der Kriegszustand aufhört und die künftige definitive Gestaltung der staatshoheitlichen Beherrschung von Transvaal ihren Anfang nimmt, kann die in so lange nur provisorische britische Okkupationsgewalt über Transvaal die Eigentums- und Koncessionsrechte der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft nicht definitiv beseitigen. Bis zu diesem Augenblicke bestehen daher jene Eigentums- und Koncessionsrechte der genannten Gesellschaft notwendig fort.

Von Eintritt des Friedenszustandes ab aber bestehen, wie wir gesehen haben, nach internationalem Rechte für das Britische Reich diejenigen Schranken in der Ausübung staatlicher Hoheitsbefugnisse über die Eisenbahn der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, welche bisher für die Transvaalrepublik gegenüber den erworbenen finanziellen Rechten der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft entweder schon an sich und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen oder speciell auf Grund der derselben erteilten Koncession bestanden haben.

§ 12.

Die britische Koncessionen-Kommission hat selbst nicht in Abrede stellen können, dass die Niederländisch-Südafrikanische Gesellschaft in einwandfreier Weise das ausschliessliche Recht zum Bau und Betrieb der Hauptbahnen in Transvaal und das Eigentum an den von ihr erbauten Bahnen nach Massgabe der ihr von der Transvaalrepublik erteilten Koncession erworben hatte.

Wenn, wie die britische Koncessionen-Kommission nebenbei bemerkt, die von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien und Obligationen sich zusammen auf mehr als den in der Koncession vom 25. Juni 1890 vorgeseherfen Betrag von 9600 Lstrl. pro Meile der Eisenbahnstrecken belaufen, so kommt in Betracht, dass jedenfalls die Summe der früher ausgegebenen Aktien für sich allein einen so hohen Betrag nicht erreicht, und dass ferner die späteren Anleihen der Gesellschaft auf Grund von Garantie - Genehmigungsbeschlüssen der Transvaalrepublik aufgenommen sein dürften. In solcher Garantie-Genehmigung der Transvaalrepublik würde also auch eine stillschweigende Abänderung der betreffenden Koncessionsbedingung enthalten gewesen sein.

Es unterliegt, wie gesagt, keinerlei Zweifel, dass die Niederländisch - Südafrikanische Eisenbahngesellschaft ihre Rechte unter den Bedingungen der Koncession rechtmässig erworben hatte. Die britische Koncessionen - Kommission hat auch nicht behaupten können und nicht behauptet, dass die Niederländisch - Südafrikanische Eisenbahngesellschaft sich gegen irgend welche wesentlichen Bedingungen ihrer Koncession vergangen und dadurch ihre Rechte gegenüber der Transvaal-Republik verwirkt gehabt hätte.

§ 13.

Die britische Koncessionen-Kommission hat ausdrücklich an den seinerzeit von Preussen bei Annexion Hannovers in dem preussischen Patent vom 3. Oktober 1866 proklamirten Grundsatz, jedermann in dem Besitze und Genuss

seiner rechtmässig erworbenen Rechte schützen zu wollen,¹ erinnert und sich dafür ausgesprochen, dass auch Grossbritannien bei Annexion Transvaals diesem Grundsatz folge.

Die britische Koncessionen-Kommission hat aber weiter ausgeführt, die annektierende Regierung sei berechtigt, Koncessionen der früheren Regierung zu widerrufen oder abzuändern, wenn die Aufrechterhaltung der Koncession dem öffentlichen Interesse schädlich sei. In diesem Falle sei aber der Koncessionär, der seine Rechte rechtmässig erworben und die Bedingungen seiner KonzeSSION gehörig erfüllt habe, zu entschädigen, da es ungerecht wäre, denselben lediglich deshalb diese Rechte ohne Entschädigung verlieren zu lassen, weil die neue Regierung bezüglich des dem öffentlichen Interesse Abträglichen anderer Meinung als die alte Regierung wäre, möchte auch die Ansicht der neuen Regierung offensichtlich die richtige sein.²

Dieser Ausführung der britischen Koncessionen-Kommission wird Berechtigung nicht abzusprechen sein, vorausgesetzt, dass die Entschädigung des Koncessionärs, dessen Rechte aufgehoben werden, in gehöriger Weise erfolgt.

Denn es kann überhaupt als ein bei den Kulturnationen anerkannter Rechtssatz, als ein Satz des *ius gentium* bezeichnet werden, dass der Staat wolerworbene Rechte der Individuen zwar nicht willkürlich, wol aber aus Gründen überwiegenden öffentlichen Interesses unter voller Entschädigung des Berechtigten aufheben darf. Und es ist zuzugeben, dass im Falle der Annexion eines Landes für den annektierenden Staat sich solche Gründe öffentlichen Interesses ergeben können, die bisher für den annektierten Staat gegenüber jenen Rechten der Individuen nicht bestanden hatten.

Hinsichtlich der Bemessung der Entschädigungen in solchen Fällen hat die britische Koncessionen-Kommission einige allgemeine, allerdings nicht durchgängig für richtig zu erachtende Bemerkungen gemacht.³

¹ Report p. 7.

² Report p. 8.

³ Report p. 8.

§ 14.

Die britische Koncessionen-Kommission hat — und dagegen ist nichts Grundsätzliches zu erinnern, — die Ansicht ausgesprochen, im Falle der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft ergäben sich mit der Annexion Transvaals für die britische Regierung Gründe öffentlichen Interesses, im Hinblick auf welche dieselbe die Eisenbahnen und den Betrieb der Eisenbahnen in Transvaal an sich ziehen und die in dieser Hinsicht erworbenen Rechte jener Gesellschaft aufheben sollte.¹

Da nach dem eigenen Bekenntnis der britischen Koncessionen-Kommission aber diese Rechte der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft vollkommen rechtmässig erworben und in keiner Weise gegenüber der Transvaal-Republik verwirkt worden waren, so hätte, scheint es, die britische Koncessionen-Kommission, wenn sie in diesem Falle ihren allgemeinen Ausführungen treu geblieben wäre, zu dem Schlusse kommen müssen, dass die britische Regierung die wolverworbenen Rechte der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft nur gegen gehörige Entschädigung der Gesellschaft aufheben dürfe.

Die Zulässigkeit der Aufhebung der Rechte der Gesellschaft einerseits und die Frage, was in diesem Falle unter gehöriger Entschädigung derselben zu verstehen sei, andererseits hätte um so weniger Schwierigkeiten und Bedenken bereiten können, da schon von der Transvaalrepublik am 27. September 1893 der Artikel 27 der der Gesellschaft erteilten Koncession zu dem Behufe amendiert worden war, um die Verstaatlichung der Eisenbahnen der Gesellschaft zu erleichtern, und der so amendierte Art. 27 der Koncession ausdrücklich folgendes bestimmt:²

Der Staat soll jederzeit — nach vorausgegangener einjähriger Kündigung — die Eisenbahn enteignen können.

¹ Report p. 34.

² Report p. 18, 17.

Wenn diese Enteignung zum 1. Januar 1915 oder zu irgend einer Zeit von 10 zu 10 Jahren nach jenem Datum stattfinden sollte, so sollte die Regierung zahlen

1. Die Summe, welche für die vollständige Liquidation der Gesellschaft erforderlich sei, und
2. den zwanzigfachen Betrag der Durchschnittsdividende, welche den Aktionären für die letzten drei dann vorausgehenden Jahren zuerteilt sei, mit dem Vorbehalt, dass dieser letztere Betrag aber keinesfalls weniger betragen solle, als das Zwanzigfache der garantierten jährlichen Zinsdividende für diejenigen Aktionäre, auf deren Aktien 5% oder mehr Prozent jährlicher Dividende garantiert sei, und als den vollen Nominalbetrag für diejenigen Aktien, für welche weniger als 5% jährlicher Dividende garantiert sei.

Im Falle die Enteignung vor dem 1. Januar 1915 erfolgen sollte, sollte die Enteignungssumme für jedes Jahr, um welches die Enteignung vor jenem Datum stattfindet, um je 1% des Nominalbetrages des Aktienkapitals vermehrt werden.

Aus folgenden Bestimmungen der Koncession¹ über die Verteilung der Einnahmen der Gesellschaft ergab sich auch, in welcher Weise die eventuell für die Enteignungssumme wichtige Dividendenbemessung seitens der Gesellschaft zu erfolgen hatte.

Von den Bruttoeinnahmen der Gesellschaft sind:

1. 10% der Bruttoeinnahmen von den Hauptlinien und 8% der Bruttoeinnahmen von der Rand-Strassenbahn zum Reservefonds zurückzulegen
2. die Betriebsausgaben
3. Zinsen und Amortisation der Anleihen und die garantierte Dividende zu bestreiten.

Von dem dann verbleibenden Rest sollten 85% an die Regierung Transvaals

¹ Report p. 18.

5 % an die Angestellten der Gesellschaft und der dann noch verbleibende Rest als Extradividende an die Aktionäre verteilt werden.

Laut Art. 17 der Koncession sind alle Ein-, Aus- und Durchfuhrzollabgaben, die an der portugiesischen Grenze von den mittels Eisenbahn beförderten Gütern zu entrichten sind, seitens und zu Gunsten der Eisenbahngesellschaft zu erheben, bilden also eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen derselben. Ganz unbegründeter Weise und ohne jeden Anhaltspunkt hat zwar nicht die britische Koncessionen-Kommission,¹ wohl aber der mit dem Bericht über die Finanzen Transvaals und der Orange River Colony betraute britische Kommissar Sir David Harbour² auch hier gegenüber der unzweifelhaften Bestimmung und der unzweifelhaften Handhabung der Bestimmung einen gewissen Zweifel anzudeuten gesucht. Aber während der grösste Teil dieser Zoll-Einnahmen an die Regierung in Form ihres oben erwähnten 85 % umfassenden Anspruches an den Rest und der Dividende ihrer eigenen Aktien zurückfliesst, sollen eben nach der unzweifelhaften Bestimmung auch die Angestellten der Gesellschaft und die Gesellschaft vermittels ihres 15 % Restanspruches eventuell an diesen Zolleinnahmen mit profitieren. Abgesehen von anderen Gründen, die hierfür gesprochen haben mögen, kam in Betracht, dass zur Zeit der Erteilung der Koncession die zukünftige Entwicklung Transvaals noch nicht so gesichert erschien und die Transvaalregierung in jener Form der Eisenbahngesellschaft für das von der letzteren durch Erbauung und Betrieb der Eisenbahnen übernommene finanzielle Risiko gewissermassen eventuell eine Prämie in Aussicht stellte, zumal da damals die Garantie seitens Transvaals wol auch noch nicht vollkommene Sicherheit geben konnte.

Mochten bei Aufhebung anderer Koncessionen seitens

¹ Report p. 17.

² Report by Sir David Harbour on the Finances of the Transvaal and the Orange River Colony, dated March 29, 1901 p. 12.

der britischen Regierung die Bemessung der Entschädigung und die hierfür massgebenden Grundsätze — in Ermangelung von ausdrücklichen Vorausbestimmungen für diesen Fall — immerhin zu Zweifeln Anlass geben können, so war hinsichtlich der Koncession der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft jeder solcher Zweifel ausgeschlossen, da in der Koncession selbst im voraus für den Fall der Verstaatlichung die dann der Gesellschaft zu leistende Entschädigung genau bestimmt worden war.

Wie früher die Transvaalrepublik, so ist mit der Annexion Transvaals das Britische Reich allerdings kraft seiner staatlichen Hoheitsbefugnisse zur Verstaatlichung der Transvaaleisenbahn befugt. Aber wie früher für die Transvaalrepublik, so besteht auch für das Britische Reich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen und in Gemässheit der der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft erteilten Koncession die Schranke in der Ausübung der staatlichen Hoheitsbefugnisse, dass es die Verstaatlichung nur gegen die koncessionsmässig bestimmte Entschädigung der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft vornehmen darf.

§ 15.

Auch die britische Koncessionen-Kommission hat es nicht gewagt in Abrede zu stellen, dass jene Schranke der staatlichen Hoheitsbefugnisse der britischen Regierung an sich auch gegenüber den wohl erworbenen Rechten der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehen würde.¹ Sie hat damit zugegeben, dass die Nichtbeachtung dieser Schranke ihrer Hoheitsbefugnisse und die Verstaatlichung ohne koncessionsmässige Entschädigung an sich ein Akt rechtloser Vergewaltigung seitens der britischen Regierung sein würde, der wegen Verletzung des internationalen Rechtes gegenüber der ausländischen Gesellschaft und den ausländischen Aktionären derselben eine internationale Verantwortlichkeit der britischen Regierung begründen würde.

¹ Report p. 34.

Aber die britische Koncessionen-Kommission hat wegen des Verhaltens der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft gegen Grossbritannien vor und während des Krieges mit Transvaal die Verstaatlichung der Eisenbahn ohne Entschädigung oder wenigstens ohne volle koncessionsmässige Entschädigung vorgeschlagen. Wohlgermerkt, die britische Koncessionen-Kommission selbst hat irgend welches schuldhaftes Verhalten der Gesellschaft gegen Grossbritannien seit der britischen Okkupation Transvaals nicht behauptet. Sie begründet ihren Vorschlag lediglich mit dem Verhalten der Gesellschaft vor der britischen Okkupation Transvaals.

Aus unseren früheren Ausführungen hat sich aber ergeben, dass nicht etwa wegen jenes Verhaltens der Gesellschaft eine solche Konfiscation als Kriegsmassnahme im Kriegszustand nach Völkerkriegsrecht der britischen Regierung zustand.

Wenn vielmehr, wie die Kommission behauptet, die britische Regierung eine solche Konfiskation wegen jenes Verhaltens der Gesellschaft berechtigter Weise vornehmen könnte, so könnte sie dies jedenfalls nur in Ausübung ihrer erst mit der Annexion Transvaals und dem Eintritt des Friedenszustandes erworbenen definitiven staatlichen Hoheitsbefugnisse über Transvaal.

Der Ausübung dieser definitiven staatlichen Hoheitsbefugnisse ist aber gegenüber den wolerworbenen Rechten jener Gesellschaft, wie gegenüber allen anderen wolerworbenen privaten Rechten dritter Personen, an sich die Rechts-Schranke gezogen, dass die Aufhebung dieser wolerworbenen privaten Rechte nur gegen volle Entschädigung verfügt werden darf. Es würde daher die abweichende Behandlung der Gesellschaft und die Aufhebung der Rechte derselben ohne (volle) Entschädigung nur als Strafmassnahme wegen des erwähnten Verhaltens der Gesellschaft zu begründen sein.

§ 16.

Damit aber erhellt, dass das, was die Kommission der britischen Regierung vorschlägt, eine äusserst schwere Verletzung der obersten Principien des Rechts wäre.

Wenn Gesetze überhaupt nicht mit rückwirkender Kraft erlassen werden sollen, so dürfen vor allem Strafgesetze nicht mit solcher rückwirkenden Kraft für frühere Taten, die zur Zeit ihrer Begehung straflos waren, erlassen werden.

Zur Zeit der Vornahme jener Akte der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft bestand nicht blos kein Strafgesetz in Transvaal, nach welchem jene Taten strafbar gewesen wären, sondern mussten diese Taten vom Standpunkte des damals über Transvaal bestehenden staatlichen Regiments als pflichtmässig erscheinen. Vom Standpunkte des ausserdem allein in jener Zeit in Betracht kommenden Völkerkriegsrechts aber stand der britischen Regierung gleichfalls keine Strafbefugnis wegen jener Taten zu, sondern nur die Befugnis zeitweiser kriegerischer Gewaltübung gegen die Bahn und Beschlagnahme der Bahn für die Dauer des Krieges.

Wenn die britische Regierung also jetzt nach der Annexion Transvaals kraft der damit erlangten staatlichen Hoheit die Gesellschaft wegen der ehemaligen Akte derselben mit Konfiskation ihrer Rechte bestrafe, so würde die britische Regierung zur Zeit der Begehung straflos und gar nicht zu dem Kompetenzbereich ihrer staatlichen Strafhoheitsgewalt gehörig gewesene Taten nachträglich und auf Grund nachträglich erlangter staatlicher Strafhoheitsbefugnis durch einen Akt der Staatsgewalt — sei es Gesetz, sei es Verfügung — erst strafbar machen und gleichzeitig bestrafen.

Vom Standpunkte des internationalen Rechtes wäre dies als durchaus unzulässig und rechtswidrig zu erachten. Grossbritannien kann und darf nach internationalem Rechte nicht unter Missachtung der Grundlagen aller Straf-

ordnungen durch einen Staatsakt mit rückwirkender Strafkraft wegen früher begangener Taten der Angehörigen anderer Staaten in die Verhältnisse und die erworbenen Rechte derselben eingreifen. Ein solcher Akt Grossbritanniens könnte seitens der zum Schutze ihrer Angehörigen gegen Vergewaltigung verpflichteten Heimatstaaten jener Ausländer nicht stillschweigend hingenommen werden, sondern müsste mit dem Verlangen von Genugtuung und Entschädigung für die Vergewaltigten erwiedert werden.

Ein derartiger Akt der britischen Regierung wäre eine unter Verletzung des internationalen Rechtes begangene rechtswidrige Vergewaltigung der Rechte der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft in erster Linie und der einzelnen Aktionäre derselben in zweiter Linie.

§ 17.

Weder nach Völkerkriegsrecht noch auf Grund der mit der Annexion Transvaals definitiv erlangten staatlichen Hoheitsbefugnisse lässt sich also die von der britischen Koncessionen - Kommission vorgeschlagene Massnahme rechtfertigen.

Dieselbe bliebe eine unzulässige Vergewaltigung, selbst wenn man theoretisch einmal annehmen wollte, diejenigen Organe der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, welche an kriegerischen Akten teilgenommen oder dieselben angeordnet hätten, hätten sich dadurch einer Verletzung der Neutralitätspflichten nach Völkerrecht schuldig gemacht. Abgesehen von dem früher Ausgeführten käme dann noch folgendes in Betracht:

Nach Sektion 19 des Gesellschaftsstatuts waren die leitenden Direktoren, wie die britische Koncessionen-Kommission selbst bemerkt,¹ nur innerhalb des bestimmungsgemässen Zweckes und Geschäftskreises der Gesell-

¹ Report p. 19.

schaft zur Vertretung derselben ermächtigt und überdies auch für alle über den gewöhnlichen Gang der Verwaltung hinausgehenden Handlungen nur nach vorgängiger Billigung des Aufsichtsrates. Kriegerische Massnahmen, die ausserhalb der Aufgaben und Pflichten der Gesellschaft lagen, würden daher, wenn von den Direktoren oder von Angestellten der Eisenbahn vorgenommen, überhaupt gar nicht als Gesellschaftshandlungen zu betrachten sein.

Im internationalen Rechte sind ferner nach der seit dem Mittelalter vor sich gehenden Entwicklung desselben bei den europäischen Völkern namentlich römisch-rechtliche Grundsätze massgebend geworden. Nach römischem Rechte aber fand eine Haftung juristischer Personen aus schuldhaften Handlungen ihrer Vertreter oder Organe nicht statt.

Fast allgemein ist jedenfalls auch im modernen Rechte die Strafhaftung der juristischen Personen aus Handlungen ihrer Vertreter ausgeschlossen geblieben. Es wäre also unzulässig, die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft wegen der von gewissen Organen derselben begangenen Handlungen mit dem Verluste ihrer Rechte zu bestrafen.

Im internationalen Rechte können bezüglich der Frage der Verantwortlichkeit in Ermangelung positiver Rechtsnormen nicht Fiktionen, sondern nur sachliche Erwägungen ausschlaggebend sein.

Daher erscheint es ausgeschlossen, dass die Aktionäre, welche von einem angeblich unzulässigen Verhalten von Organen der Gesellschaft in dem Krieg zwischen Grossbritannien und der Transvaalrepublik gar keine Kenntnis hatten und haben konnten, und welche gar nicht in der Lage waren, jene Gesellschaftsorgane von derartigem Verhalten abzuhalten, dennoch für das Verhalten der letzteren durch Einbusse ihrer Rechte bestraft werden könnten.

Der Fall der Aktionäre liegt analog und sicher für ihre Verantwortlichkeit nicht ungünstiger, wie die Fälle, wenn von den Mitgliedern einer aus Neutralen zusammengesetzten offenen Handelsgesellschaft sich einige auf dem

Kriegsschauplatze befinden und dort kraft ihrer Befugnisse als Gesellschafter auch namens eines abwesenden und von den Vorgängen gar nicht unterrichteten Gesellschafters oder wie wenn der auf dem Kriegsschauplatz befindliche Generalbevollmächtigte eines abwesenden und von den Handlungen des Bevollmächtigten keine Kenntnis besitzenden neutralen Individuums namens des letzteren mit den in seinem Besitze befindlichen Geldmitteln desselben Akte beginge, welche als eine Unterstützung des einen kriegführenden Staates und insofern als feindliche Handlungen gegenüber dem anderen kriegführenden Staate erschienen. Seitens einer internationalen Schiedskommission aber liegen in Fällen der beiden letzteren Arten Entscheidungen vor, dass nach internationalem Rechte der Staat, welcher wegen der gegen ihn gerichteten feindlichen Handlungen Rechte des abwesenden Gesellschafters und beziehungsweise des abwesenden durch den Bevollmächtigten vertretenen Individuums konfisciert hatte und bezw. demselben Auflagen auferlegt hatte, dafür Entschädigung gewähren musste.

§ 18.

Aus allen vorangeführten Gründen ist es unrichtig, wenn die britische Koncessionen-Kommission behauptet,¹ nach internationalem Rechte hätten die Aktionäre der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft kein Recht auf Entschädigung für die Konfiskation ihrer Rechte.

Aus der Gesamtheit dessen, was oben — abgesehen von dem letzten Argument — dargelegt worden ist, erhellt auch, dass die britische Koncessionen-Kommission den Rechtsstandpunkt vollständig verkehrt, wenn sie erst noch einen Unschuldsbeweis von seiten der Aktionäre verlangt und denselben dann aus „Gnade“ einige Berücksichtigung angedeihen lassen will.

¹ Report p. 35-36.

Unrichtig ist auch, wenn die britische Koncessionen-Kommission behauptet, es müsse erst der durch die Organe der Gesellschaft verursachte Schaden dem Britischen Reiche vergütet oder in Abzug gebracht werden, ehe von einer Entschädigung der Aktionäre für die Konfiskation ihrer Rechte durch die Britische Regierung die Rede sein könne.

Der Schaden, welcher dem Britischen Reiche z. B. in Natal verursacht worden ist, ist durch nach Völkerrecht zulässige kriegsmässige Akte herbeigeführt worden, welche völkerrechtlich als Kriegsakte des Staates Transvaalrepublik erscheinen. Wenn man in Beziehung auf solche nach Völkerrecht zulässige Kriegsakte überhaupt von einer rechtlichen Verantwortlichkeit sprechen kann, so hat die Transvaalrepublik diese zu tragen. Die Transvaalrepublik aber hat diese Folgen — wenn das von der britischen Koncessionen-Kommission ins Auge gefasste Definitivum überhaupt soll eintreten können — durch ihren Untergang und Einverleibung ihres Gebietes in das Britische Reich getragen. Damit hat Grossbritannien für jenen Schaden ein gewaltiges Compensations- oder Entschädigungs-Objekt erhalten.

Auf einer Verkehrung des Rechtsstandpunktes beruht es auch, wenn die britische Koncessionen-Kommission behauptet, erst müssten die Aktionäre der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft ihre Schadensansprüche gegen die Direktoren der Gesellschaft durchführen, ehe sie für die Konfiskation ihrer Rechte seitens der britischen Regierung Entschädigung heischen könnten.

Nicht blos ist äusserst zweifelhaft, ob die Betriebsorganisation der Eisenbahn überhaupt über das staatsrechtlich für die Eisenbahn als öffentliche Einrichtung des Landes pflichtmässige und völkerrechtlich auch vom Kriegsgegner anzuerkennende Mass hinsichtlich der Mitwirkung im Kriege der Transvaalrepublik hinausgegangen ist. Im Verneinungsfalle könnte natürlich schon aus diesem Grunde von Ersatzansprüchen der Aktionäre gegen die Direktoren keine Rede sein.

Hätten die betreffenden Direktoren oder sonstige Angestellte der Eisenbahn aber in Natal oder Transvaal nach Völkerkriegsrecht unzulässige Handlungen gegen das Britische Reich vorgenommen, so wäre es Sache der britischen Regierung gewesen, sich in Gemässheit des Völkerkriegsrechts an die Personen und möglicherweise an die Habe der Direktoren und Angestellten zu halten. Wenn sie das nicht getan oder gekonnt hat, kann sie nicht verlangen, dass die Aktionäre der Gesellschaft behufs Verringerung der Entschädigungspflicht, welche der britischen Regierung aus der Verstaatlichung der Eisenbahn erwächst, dies gegen die Direktoren u. s. w. tun sollen.

Nach Völkerkriegsrecht war im Kriegszustand die endgültige Konfiskation der Eisenbahn überhaupt nicht möglich und mit Eintritt des Friedenszustandes konnte dieselbe seitens der britischen Regierung nur durch einen nach Völkerrecht unzulässigen Staatsakt herbeigeführt werden.

In einem anderen Staate, also z. B. in Holland, könnten die Aktionäre daher sich zur Begründung eines Regressanspruches gegen die Direktoren gar nicht auf diese Konfiskation der Eisenbahn, durch welche ihre Vermögensbeschädigung bewirkt ist, berufen, weil den Direktoren nicht als Folge ihrer Handlungen ein nach Völkerrecht unzulässiger Staatsakt der britischen Regierung und eine durch diesen unzulässigen Staatsakt herbeigeführte Schädigung der Gesellschaft zugerechnet werden könnte.

§ 19.

Vom Rechtsstandpunkte aus kann nach alledem das Britische Reich die Rechte der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft nicht anders als gegen volle koncessionsmässige Entschädigung aufheben.

Handelte die britische Regierung aber dennoch anders, dann könnte sie leicht ein in seinen Konsequenzen gerade für britische Interessen verhängnisvolles Präcedenz schaffen.

Britische Eisenbahngesellschaften besitzen eine Menge

von Eisenbahnen in fremden Ländern, z. B. in einer Reihe südamerikanischer Staaten. Wie nun, wenn in einem Kriege zwischen solchen Staaten der siegreiche Staat die britischen Bahnen im Bereich des besiegten Staates, die ja dem letzteren aller Voraussicht nach auch für Kriegszwecke gedient haben würden, unter Berufung auf jenes von der britischen Regierung geschaffene Präcedenz ohne Entschädigung konfiscierte?

Britische Kabelgesellschaften haben ihre Anlagen über die Welt ausgedehnt. Für einen Kriegführenden ist die Beförderung von Kriegs-Depeschen zwischen seinen verschiedenen Ländern oder zwischen ihm und seinen Verbündeten ein ebenso nützlicher, wie für den Kriegsgegner schädlicher Kriegsleistungsakt.

Sollten also z. B., wenn eine britische Kabelgesellschaft auf den Philippinen oder Cuba bestand, durch welche die Spanier Depeschen beförderten, dieserhalb nach britischer Auffassung die Amerikaner nicht bloß während des amerikanisch-spanischen Krieges zur Durchschneidung der Kabel ohne Entschädigung, sondern sogar mit der Befreiung jener Länder von der spanischen Herrschaft und dem Eintritt des Friedenszustandes zur entschädigungslosen Konfiskation der Anlagen jener britischen Kabelgesellschaft berechtigt gewesen sein?

Wenn aber ein kriegführender Staat aus solchen Gründen die Rechte einer einem neutralen Lande angehörigen Gesellschaft konfiscieren dürfte, so wäre kaum einzusehen, warum er nicht auch die Rechte der einem neutralen Lande angehörigen Personen konfiscieren dürfte, die als Aktionäre an einer im Lande seines Kriegsgegners befindlichen Eisenbahn-, Telegraphen-, Schiffs- u. s. w. -Gesellschaft beteiligt wären. Denn auch diese neutralen Aktionäre erschienen ja an den Kriegsleistungsakten beteiligt, zu welchen die im gegnerischen Staate einheimische Eisenbahn-, Telegraphen-, Schiffs- u. s. w. -Gesellschaft in Erfüllung ihrer Landespflichten dem Kriegsgegner gedient hätte. Entspräche das den britischen Interessen?

§ 20.

Die britische Regierung hat durch ihre Annexionserklärung vom 1. September 1900 den von ihr beabsichtigten künftigen definitiven Zustand Transvaals antizipiert. Die britische Koncessionen-Kommission ist keineswegs identisch mit der britischen Regierung, und die Vorschläge der ersteren sind keineswegs massgebend für die Taten der letzteren. Aber nachdem die britische Regierung den jene Vorschläge enthaltenden Bericht der britischen Koncessionen-Kommission veröffentlicht hat, in welchem — noch während des fortdauernden Kriegszustandes — antizipando die definitive Aufhebung der Koncession der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft empfohlen und die Frage der koncessionsmässigen Entschädigungsansprüche der Aktionäre bei definitiver Aufhebung ihrer Rechte erörtert und verneint worden ist, wird die britische Regierung sich auch der Verpflichtung nicht entziehen können, sich schon jetzt — trotz Fortdauer des Krieges — im voraus über ihre Stellung zu der Frage ihrer Entschädigungspflicht bei definitiver Aneignung der Transvaalbahn klar auszusprechen.

Sollte die britische Regierung trotz der mannigfachen dafür sprechenden rechtlichen und politischen Gründe sich unter diesen Umständen nicht in absehbarer Zeit zur vollständigen koncessionsmässigen Entschädigung der Aktionäre der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft bereit erklären, so dürfte von deutscher Seite eine schiedsrichterliche Erledigung des Streites herbeizuführen sein. Dazu wäre ja der internationale Schiedsgerichtshof im Haag da.





10
P. 100