

Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij.

OVERGEDRUKT uit de „KÖLNISCHE ZEITUNG“

(Morgen-Ausgabe, Montag, 7 Januari 1901 N^o. 16).

England und die Transvaalbahn.

Bei dem groszen Interesse, das weite deutsche Kreise an der Verstaatlichung der Transvaalbahn durch England nehmen, haben wir einen unserer hervorragendsten Lehrer des Staats- und Völkerrechts gebeten, uns die Rechtslage näher darzulegen. Dieser hat uns folgenden Aufsatz zur Verfügung gestellt.

Der südafrikanische Krieg hat zu einer Streitfrage Anlass gegeben, bei der nicht nur Millionen deutschen Capitals in Frage stehen, sondern die auch wegen ihrer groszen völkerrechtlichen Bedeutung weit über den Kreis der unmittelbar Beteiligten hinaus das allgemeine Interesse zu beschäftigen geeignet ist. Wie wir hören, ist mit der Frage zur Zeit nicht allein eine amtliche Untersuchungscommission in England befasst, sondern auch das Auswärtige Amt des deutschen Reiches und das niederländische Ministerium des Auswärtigen haben derselben ihre Aufmerksamkeit zugewandt. Vorher schon hatte eine Untersuchungscommission in Pretoria, eingesetzt von Lord Roberts in seiner Eigenschaft eines Höchstcommandirenden, die Frage behandelt. Aber es steht zu hoffen, dass die englische Regierung die Rücksicht auf das Rechtsbewusstsein der civilisirten Menschheit nehmen wird, die Verhandlungen jener Commission in Pretoria als nicht vorhanden zu betrachten; denn jene

Commission unterliegt in Bezug auf Rechtsgrundlage, Zusammensetzung und Art der Thätigkeit so schweren völkerrechtlichen Bedenken, dasz man das ganze Schauspiel, das sie der Welt bot, als schier unbegreiflich bezeichnen musz. Niemand würde natürlich ein völkerrechtliches Bedenken erheben können, wenn Lord Roberts nach der Besetzung der Transvaalhauptstadt für nötig befand, eine unparteiische Commission zur Untersuchung von irgend welchen Kriegsvorgängen, die der Ausklärung bedürftigen, einzusetzen. Aber eine Commission zu bilden, deren Mitglieder Angehörige der Transvaal-Volkvertretung und andere durch frühere conspiratorische Thätigkeit gegen die Transvaal-Regierung bekannte Persönlichkeiten waren, war doch Englands nicht würdig. Und vollends dieser Commission das Mandat zu erteilen, die frühere Regierungsthätigkeit des Transvaalstaates in Bezug auf Erteilung von Concessionen während des Friedensstandes einer generellen Prüfung zu unterziehen, war absolut völkerrechtswidrig. Weder das allgemeine Völkerrecht noch speciell der Staatsvertrag vom 27. Februar 1884, der zuletzt das Rechtsverhältnis zwischen England und dem Transvaalstaate geregelt hatte, gaben der englischen Militärgewalt hierfür auch nur den leisesten Rechtstitel. Nunmehr wird die Streitfrage von einer hoffentlich streng unparteiischen Commission in London untersucht, deren Verhandlungen zum Schutze deutscher Interessen mit diplomatischer Controle zu begleiten unser Auswärtiges Amt in der Lage sein wird, denn „dem Auslande gegenüber haben alle Deutschen gleichmäszig Anspruch auf den Schutz des Reiches“. (Reichsverfassung Art. 3 Abs. 6.)

Die Bahnlinie von Pretoria bezw. Johannesburg an die portugiesische Grenze, von wo sie in kurzer Entfernung nach Lourenço-Marquez und damit an das offene Meer führt, wurde Anfang der 90er Jahre in der Hauptsache mit holländischem und deutschem Gelde gebaut. Die Entfernung entspricht etwa der

Entfernung Berlin-Königsberg oder Berlin-Köln. Die juristische Form war die der handelsrechtlichen Actiengesellschaft, und zwar nach holländischem Recht mit dem Gesellschaftssitz in Amsterdam. Das Bahnnetz wurde später nach verschiedenen Richtungen weiter ausgedehnt. Die Gründungsvorgänge haben keinerlei allgemeineres Interesse. Von seiten des Transvaalstaates wurde der Gesellschaft eine „Concession“ erteilt. Auch diese Concession ist nach Form und Inhalt ein ganz gewöhnlicher Vorgang wie hundert andere Concessionen gleicher Art. Nicht das mindeste kann in der ganzen Entstehungsgeschichte der Bahn gefunden werden, was thatsächlich oder rechtlich als Besonderheit bezeichnet werden könnte. In zahllosen Fällen hat der Staat Zinsgarantie für Eisenbahnen, die mit Privatcapital gebaut waren, geleistet; der Grundsatz, dasz der Staat unter bestimmten Voraussetzungen und nach bestimmter Zeit ein Heimfallsrecht an die Bahn geltend machen könne, ist vielfach und in den verschiedensten Ländern zur Anwendung gebracht worden; Staatsgelder sind darlehensweise, ja selbst geschenkweise für den Bau van Privatbahnen verwandt worden; das Princip der Staatsaufsicht ist in mehr oder minder specialisirter Weise allenthalben in solchen Concessionen zur Geltung gebracht als selbstverständlich aus der Souveränität des Staates folgend. Nach allen Richtungen ordnet sich die vom Transvaalstaat jener Privatgesellschaft erteilte Concession thatsächlich und rechtlich ein in das Schema der Privateisenbahn-Concessionen, wie sie in der zweiten Hälfte de 19. Jahrhunderts in allen Ländern der Welt erteilt wurden. Die Rechtsgrundlage ist überall die gleiche: Privateigentum unter besonders geordneter Staatsaufsicht.

Auch für die Transvaalbahn kann an dieser Rechtsgrundlage kein Zweifel bestehen: sie ist nicht und unter keinen Umständen Staatsbahn. Thatsächlich scheint ja zwischen der Transvaalbahn und dem Transvaalstaat sich auf Grund jener Concession ein

sehr nahes Verhältniß gestaltet zu haben, so dasz die Direction der Bahn beispielsweise finanzielle Arrangements in Lourenço-Marquez für die Regierung übernahm oder mit Hilfe ihrer holländischen Verbindungen Zahlungen an die in Holland studirenden Söhne des Staatscommissars leistete. Diese Zahlungen wurden ordnungsgemäß verrechnet. Man hätte besser gethan, solche Zahlungen zu unterlassen, um jeden falschen Schein zu vermeiden; aber ein Capitalverbrechen liegt doch in diesen Dingen gewisz nicht. Die ganze Bahn mit allem was dazu gehört an Immobilien und Mobilien war von Anfang und ist bis zu diesem Augenblick Privateigentum des Concessionars, d. i. jener mit holländischem und deutschem Capital gebildeten Actiengesellschaft; sie steht somit absolut unter dem völkerrechtlichen Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigentums. So unsicher und brüchig das Völkerrecht im ganzen heute noch ist: die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Landkriege ist doch ein unbedingt feststehendes Princip geworden, das selbstverständlich von England als kriegführender Macht genau ebenso anerkannt wird, wie seinerzeit von Deutschland in Frankreich, von Rusland in der Türkei.

Demgegenüber wird nun geltend gemacht — bei den Verhandlungen in Pretoria geschah dies und ebenso in der englischen Presse —: die Gesellschaft habe England gegenüber die Neutralität verletzt, und daran wird weiter, zunächst noch verhüllt, die Folgerung geknüpft, wegen dieser Neutralitäts-Verletzungen könne und werde England die Concession cassiren und die Millionen fremden Capitals, die die Transvaal-Bahn darstellt, ohne Entschädigung confisciren. Dasz derartige Andeutungen bei den Interessenten an jenen Millionen fremden Capitals eine tiefgehende Erregung hervorriefen, ist leicht erklärlich. That- sächlich hat die englische Militärgewalt seit September v. J. die Bahn in militärische Verwaltung übernommen, alle Mobilien

und Immobilien, selbst einschliesslich der Privatpapiere der Direction, mit Beschlag belegt, den ganzen Betrieb militärisch organisirt; die bisherige Verwaltung hat mit dem 1. October ihre Bücher abgeschlossen und ihre Thätigkeit beendet. Möchte das englische Vorgehen in dieser Beziehung von Härten nicht frei sein; vom Standpunkte des Völkerrechtes kann dagegen — ausgenommen etwa die Wegnahme von Privatpapieren, doch dies ist in der groszen Streitfrage ein untergeordneter Punkt — nichts eingewendet werden. Wenn die Engländer es als Kriegsnotwendigkeit betrachten, nach der Occupation die Transvaal-Bahn in eigene und zwar militärische Verwaltung zu übernehmen, so waren sie hierzu durchaus berechtigt.

Wir Deutsche werden im allgemeinen nicht verdächtig sein, zu Gunsten idealer Humanitätsschwärmerei die harte Notwendigkeit des Krieges zu verkennen und ihre Forderungen zu beugen. Was der Krieg fordert, musz anerkannt werden. Und was wir für uns als eiserne Notwendigkeit, als *dira necessità*, in Anspruch nehmen müssten, das erkennen wir ohne weiteres auch gerechter Weise jeder anderen kriegführenden Macht zu. Die Theorie, welche der frühere belgische Minister Beernaert auf der Haager Conferenz unter dem lebhaften Beifall der kleinstaatlichen Delegirten entwickelte: dasz der Occupant im occupirten Gebiete keine „Rechte“ habe — existirt für uns nicht. Die Occupation ist kriegerische Gewalt; aus der folgt das Recht des Occupanten, im occupirten Gebiete nach den Forderungen der Kriegsnotwendigkeit vorzugehen. Wenn England nach diesen Grundzügen gegen die Transvaal-Bahn verfuhr, übte es lediglich das völkerrechtliche Recht des Occupanten.

Aber vor dem Privateigentum steht dieses Recht still; Privateigentum darf nicht geschädigt, geschweige confiscirt werden. Dies wäre ein unerhörter, in der neueren Geschichte des Völkerrechtes unbekannter Gewaltact, den England um seiner selbst

und seiner Stellung im internationalen Staatensystem halber nicht begehen wird. Man behauptet nun: durch Neutralitätsverletzung sei dies Privateigentum verwirkt. Diese Behauptung ist in der Grundlage unmöglich und in den Einzelheiten unrichtig. Was zunächst die letztere Seite der Frage betrifft, so steht allerdings eine Reihe von Einzelthatsachen fest, durch welche die Transvaalbahn sich am Kriege beteiligt hat und die zu bestreiten die Vertreter derselben weder in der Lage noch willens waren. Die Vertretung der Transvaalbahn hat nicht den mindesten Versuch gemacht, ihre Handlungen zu verhüllen, zu verheimlichen, zu entschuldigen; sie hatte dazu auch nicht den geringsten Anlaß, denn sie hat nichts gethan, was ihr irgendwie als Verletzung des Völkerrechtes angerechnet werden könnte. Die Transvaalbahn hat für den Transvaalstaat Truppen und Kriegsmaterial befördert, ja, zu diesem Zweck zeitweilig den Privatbetrieb eingestellt; sie hat ihre Magazine und Werkstätten auf Befehl des Staates zur Verfügung gestellt für Herstellung von Munition, Geschützen und dergl.; sie hat auf Befehl des Staates Eisenbahnanlagen, Brücken u. s. w. durch ihr Personal zerstören lassen, da dem Staat eine geschulte Eisenbahntruppe nicht zur Verfügung stand; sie hat auf dem Kriegsschauplatz und in occupirtem Gebiet, im Oranjefreistaat, in Natal, im Capland zeitweilig auf Befehl des Staates die Instandhaltung und den Betrieb von Eisenbahnen besorgt — kurz, sie hat mit ihrem Material und Personal in weitem Umfange dem Staat Kriegsdienste geleistet; sie hat dies vollkommen offen gethan und auch später nach der Occupation dies in keiner Weise in Abrede zu stellen versucht. Unter keinen Umständen kann England dies für einen Bruch des Völkerrechtes, für eine „Verletzung der Neutralität“ erklären. Man möge sich doch in England nur einen Augenblick die Frage vorlegen, was England im Kriegsfall von englischen Eisenbahnen fordern würde, um das Unsinnige der englischer-

seits der Transvaalbahn gemachten Vorwürfe zu erkennen. Nach deutschem Recht wären alle jene Handlungen einfach durch das Kriegsleistungsgesetz gedeckt. Eine specialisirte Gesetzgebung dieser Art hatte Transvaal nicht; aber die Concession stellte für Kriegszeiten die Eisenbahn mit allem, was sie hatte und was sie konnte, zur Verfügung des Staates. Auf Grund eines Beschlusses des Ausführenden Rates erfolgte demgemäsz seit September 1899 der ganze Bahnbetrieb unter den Befehlen des Generalcommandanten der Buren, und in den Einzelfällen, insbesondere der Zerstörung von Brücken und Kunstbauten, ergingen immer specielle Befehle der Militärbehörden. Die Organe der Transvaalbahn leisteten in allen diesen Fällen lediglich den Gehorsam, den sie ihrem Staate schuldig waren, sowohl nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen als nach den speciellen Vorschriften der Concession. Jeder andere Staat würde dies genau ebenso von den seiner Staatshoheit unterworfenen Bahnen fordern; von einem völkerrechtswidrigen Verhalten der Transvaalbahn kann in allen jenen Puncten schlechterdings gar keine Rede sein; die Organe der Bahn handelten nach den Befehlen des Staates, dem sie zum Unterthanengehorsam verpflichtet waren, und für diese im Staatsdienst geleisteten Arbeiten bezahlte der Staat oder behielt die Verrechnung vor; jedenfalls aber erfolgte für diese Inanspruchnahme privater Dienstleistungen für Staatszwecke grundsätzlich Entschädigung. Vor allem aber ist der Grundgedanke dieser ganzen Deduction, dasz eine Privatgesellschaft „die Neutralität verletzen“ könne, ein unmöglicher, ja, geadezu absurder. Neutral sein kann nur ein Staat bei einem Streit unter andern Staaten; ein Individuum oder eine Gesellschaft des Privatrechtes kann nicht „neutral“ sein, also auch nicht „die Neutralität verletzen“. Neutralität ist eine Staatspflicht und kann nur dieses sein; Bruch der Neutralität ist ein Staatsdelict und kann nur dieses sein. Auf eine Privatgesell-

schaft wie die Transvaalbahn ist der ganze Gedanke völlig unanwendbar.

Bedenklich könnte nur ein Punct erscheinen, nämlich die Entlassung von Mannschaften seitens der Bahnverwaltung zum eigentlichen Kriegsdienst an der Front. Solche ist in erheblichem Umfange erfolgt. Es beruht dies jedoch auf dem Transvaalschen Staatsgrundgesetz, das in diesem Punct auszerordentlich weit geht und insbesondere keinen Unterschied zwischen Transvaal-Staatsangehörigen und Ausländern behufs Verteidigung des heimischen Bodens gegen feindlichen Einfall macht. Dazs gegen diese staatsgrundgesetzliche Vorschrift nach ihrem Erlasz völkerrechtliche Bedenken erhoben worden waren, was wohl möglich war, ist nicht bekannt geworden; so wurde sie zur Anwendung gebracht und die Direction der Transvaal-Bahn hatte auch hier lediglich zu gehorchen, versäumte aber nicht, ausdrücklich zu erklären, dazs die im Kriegsdienst des Staates stehenden Personen nicht im Eisenbahndienst der Gesellschaft ständen und keinenfalls einen Pensionsanspruch gegen die Gesellschaft hätten. Demnach musz auch in diesem Puncte das Verhalten der Gesellschafts-Organe bei näherer Prüfung als durchaus correct anerkannt werden.

So bleibt von den gegen die Transvaalbahn erhobenen völkerrechtlichen Vorwürfen bei schärfster Prüfung juristisch nichts übrig. Die Transvaalbahn hat nur geleistet, was sie ihrem Staat zu leisten verpflichtet und eben darum nach allem Völkerrecht der Welt zu leisten berechtigt war. Mit Recht antwortete der Director der Bahn bei seiner Vernehmung als Zeuge bei der Untersuchungskomödie in Pretoria: ob er das auch geleistet haben würde bei einem Transvaalkriege mit Frankreich oder Deutschland? rundweg mit Ja. Und es war unwürdig, den holländischen Director einer holländischen Gesellschaft mit der weitern Frage zu quälen: ob auch in einem Transvaalkriege mit Holland?

Die Transvaalbahn mit allem Zubehör an Mobilien und Immobilien ist bis zu diesem Augenblick Privateigentum der Actiengesellschaft, die sie gebaut und betrieben hat. Der Staat England ist für Uebernahme und Benutzung der Bahn seit Juni 1900 dem Eigentümer nach unzweifelhaft feststehenden völkerrechtlichen Grund- und Rechtssätzen entschädigungspflichtig. Will England die Bahn in Eigentum und Staatshoheit übernehmen, so gibt das Völkerrecht keine Möglichkeit, dies zu hindern. Aber England musz in diesem Fall den Eigentümer voll entschädigen, genau so, wie dies Deutschland nach dem französischen Kriege bezüglich der elsasz-lothringischen Eisenbahnen gethan hat. Andernfalls würde sich England eines schweren Bruchs des Völkerrechts durch Raub an Privateigentum schuldig machen, ein Gedanke, der bei der alten und hohen Civilisation Englands von vorn herein als vollständig ausgeschlossen betrachtet werden darf.
