



DR. GEORG HAVELKA, PRAG: Das Staatsbahnprinzip in der tschechoslowakischen Republik.

Die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, welche heute die Öffentlichkeit Deutschlands im höchsten Maße beschäftigt, scheint in der tschechoslowakischen Republik so gut wie erledigt zu sein; die Lösung, welche allerdings nicht offiziell proklamiert wurde, vielmehr aus mehreren Schritten der Staatsverwaltung abgeleitet werden muß, heißt Staatsbahn.

Im österreichischen und auch ungarischen Teile der gewesenen Donaumonarchie, deren Erbe die Republik geworden ist, war bekanntlich das Staatsbahnprinzip noch lange nicht rigoros durchgeführt; es herrschte hier vielmehr das s. g. gemischte System. Neben einer ganzen Reihe von Lokalbahnen, von denen allerdings der allergrößte Teil von den Staatsbahnen verwaltet war, sah die Republik auf ihrem Gebiet drei mächtige Privatbahnen: Aussig-Teplitzer, Bustchrader und Kaschau-Oderbergerbahn. Die letztere Bahn wurde eigentlich gleich nach der Machtergreifung des neuen Staates in den Staatsbetrieb übernommen; es geschah die freilich nur *via facti* und die Schlichtung der Rechtsbeziehungen zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Privatbahn, deren oberste Leitung in Budapest, also außerhalb der Grenzen des neuen Staates gelegen ist, ließ auf sich eine geraume Zeit warten.

Der Entschluß, die Politik der Staatseisenbahnen zu betreiben, wurde, wenn es erlaubt ist diese Meinung auszudrücken, der Staatsverwaltung vom Parlament aufgedrängt. Die revolutionäre Zeit mit ihren stark sozialistisch orientierten politischen Anschauungen erlaubte nicht die Frage, welche Politik im Eisenbahnwesen dem neuen Staate die größten wirtschaftlichen Vorteile bringen werde, einer gründlichen Ueberprüfung zu unterziehen. Das Parlament wurde im wahren Sinne des Wortes mit verschiedenen Verstaatlichungs- und Staatsbahnbauplänen überhäuft. Andererseits konnte auch das Parlament dieser für die Öffentlichkeit scheinbar minder wichtigen Frage nicht die wünschenswerte ruhige Pflege widmen, da es vielmehr mit gesetzgeberischer Arbeit sozialpolitischen Charakters vollends beschäftigt war.

Bereits im ersten Gesetze, das die Eisenbahn betrifft, über Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch Bau der Lokalbahnen (Z. 373 vom 27. II. 1919), kommt der Gedanke des Staatsbahnsystems zum Vorschein. In der Zukunft soll nämlich die Lokalbahn nur der Staat selbst bauen. Die Privatunternehmer sind daher ausgeschlossen. Wenn auch das Gesetz über die Hauptbahnen keine Erwähnung enthält, so ist doch seinem Geiste und besonders dann dem Motivenberichte zu entnehmen, daß die Hauptbahnen für Staatsangelegenheit *par excellence* dienen, daß daher eine private Hauptbahn in der Zukunft als unstatthaft erscheint. Das Gesetz bespricht freilich nur die Zukunft; über die Vergangenheit äußerte der Gesetzgeber bloß Wünsche, die in einer dem Gesetze angeschlossenen Resolution des Parlamentes enthalten sind. Die Regierung wird

hier aufgefordert zur baldigen Verstaatlichung der garantierten Lokalbahnen zu schreiten. Wenn auch das ganze System in diesem Gesetze und noch mehr in seinen Materialien unverhüllt zum Vorschein kommt, so könnte man doch einer Einwendung begegnen, daß ja das Gesetz in erster Linie dem Baue von Lokalbahnen gewidmet sei und daß es außerdem eine Frucht der revolutionären Zeit sei.

Ein offenes Credo der Staatsverwaltung über das bei den Eisenbahnen einzuhaltende Prinzip in der tschechoslowakischen Republik brachte das Gesetz betreffend die Uebernahme der Privateisenbahnen in die Verwaltung des Staates vom 22. Dezember 1920 Z. 690. Im geltenden Rechte bildet dieses Gesetz eine Neuerscheinung, nachdem es der Staatsverwaltung die Macht gibt, im öffentlichen Interesse eine jede Privatbahn dazu zu zwingen, den Betrieb den Staatsbahnen zu übergeben. Allerdings kannte man bereits in dem gewesenen österreichischen Staate etwas ähnliches: das Gesetz vom Jahre 1877 Z. 112 über die garantierten Bahnen. Zum Unterschiede von diesem Gesetze, welches die Betriebsübernahme einer Privatbahn seitens der Staatsbahnverwaltung nur insoweit zuließ, als es sich um Bahnen, deren Reinertragnis vom Staate garantiert war und die außerdem ganz besondere finanzielle Schwierigkeiten aufweisen mußte, überläßt das neue Gesetz die Entscheidung, ob eine Privatbahn in den Staatsbetrieb übernommen werden soll, der freien Erwägung der Staatsverwaltung und bindet diese mit einer einzigen Bedingung: das Vorhandensein im öffentlichen Interesse. Es muß wohl gar nicht besonders erwähnt werden, daß mit diesem Ausdrucke der Staatsverwaltung ein äußerst freier Spielraum gegeben ist, denn nichts ist leichter zu beweisen, als daß bei einer Bahn irgend ein öffentliches Interesse für die Betriebsübernahme spricht.

Die Betriebsführung geschieht laut ausdrücklicher Anordnung dieses Gesetzes stets auf Kosten des Konzessionärs; es soll damit gesagt werden, daß die Staatsbahnen ihre Selbstkosten jederzeit verlangen werden. Bei passiven Unternehmungen wirft sich allerdings die Frage auf, wer denn die Betriebsabgänge bezahlen wird; das Gesetz spricht offen den Satz auf, daß die Betriebsübernahme ohne jegliche Gefährdung der Rechte der Aktionäre bzw. der Inhaber der Prioritäten geschieht. Man muß daher zu dem Schlusse kommen, daß eventuelle Abgänge doch wieder auf irgend eine Weise die Staatsbahnen zu decken haben werden, obschon in der Form einer Stundung oder Anleihe oder in was für immer einer anderen Form.

Nach dem Wortlaute des Gesetzes kann die Betriebsübernahme erfolgen bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen. Die nicht öffentlichen, z. B. Bergwerksbahnen können daher nicht den Gegenstand der Betriebsübernahme auf Grund des Gesetzes bilden. Andererseits wird im Gesetze kein Unterschied gemacht unter den verschiedenen Gattungen der Bahnen, wie sie sich infolge ihres volkswirtschaftlichen Charakters oder ihrer technischen Beschaffenheit entwickelt haben. Es wäre daher kein Hindernis im Wege auf Grund dieses Gesetzes ein Stadtbahnunternehmen in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Nun ist dies freilich, wenn man nach den bisherigen Vorgängen urteilen kann, kaum zu erwarten bzw. zu befürchten.

Die Betriebsübernahme wird sogleich wirksam u. U. auch früher, bevor mit der betreffenden Privatbahn ein besonderer Betriebsvertrag abgeschlossen wäre; der Betriebsvertrag, der sich im Rahmen des Gesetzes zu halten hat, ist andererseits obligatorisch.

Damit wären die mehr formellen Vorschriften des Gesetzes erschöpft und es erübrigt daher noch die zwei wichtigsten Paragraphen (2 und 3) des

Gesetzes zu besprechen, über Investitionen und Personal, da in diesen Anordnungen der Kern der Sache enthalten ist und die Möglichkeit dergleichen Anordnungen gegen eine Privatbahn zu benützen das leitende Motiv zur Entstehung des Gesetzes bildete.

Als Grundsatz gilt auch nach diesem Gesetze, daß sämtliche Investitionen, die zur Last der in den staatlichen Betrieb übernommenen Privatbahn fallen sollen, nur mit Zustimmung der Inhaber der Privatbahn zu Stande kommen dürfen. Das Gesetz sieht jedoch voraus, daß die Privatbahn ihre Zustimmung leicht versagen könnte und auf solche Art jedwede Investition, möge sie auch vom Standpunkte des Betriebes äußerst notwendig sein, verhindern. Dem Eisenbahnministerium als oberster Behörde wird daher vom Gesetze die Befugnis erteilt, derartige Investitionen, welche die Ordnung, Sicherheit oder Regelmäßigkeit des Betriebes als notwendig erscheinen läßt, auszuführen, allerdings aber auf Kosten des Staates. Es muß wohl nicht ausdrücklich betont werden, daß bei dieser letzten Anordnung der Gesetzgeber offenbar die strategischen Interessen des Staates vor Augen hatte und durch sie eben der Staatsverwaltung freie Hand auch bei solchen Bauten und Anlagen verschaffen wollte, die betriebstechnisch wohl als entbehrlich erscheinen, andererseits jedoch eine hervorragende militärische Wichtigkeit besitzen können. Daß freilich der somit entstehende Trialismus bei den Investitionsausgaben, mit Zustimmung der Privatbahn und auf ihre Kosten, ohne ihre Zustimmung auf ihre Kosten, ohne ihre Zustimmung auf Kosten des Staates, bei der praktischen Durchführung des Gesetzes gewissermaßen erschwerend bei der Verwaltung der Bahn wirken wird, ist nicht zu bezweifeln. Hingegen enthält dadurch tatsächlich die Staatsverwaltung eben in der heikelsten Frage der Betriebsführung die gewünschte Freiheit, die sie für ihre Zwecke ausnützen können wird.

Die Regelung der Frage über Übernahme des Personals der Privatbahn geschieht im Gesetze einerseits vom Standpunkte der zu erlangenden freien Disposition durch die Staatsverwaltung, andererseits mit Würdigung der erworbenen Rechte. Mit dem Tage der Uebernahme einer Privatbahn in den Staatsbetrieb treten auch die Vorschriften über das Disziplinarverfahren, so wie sie bei den Staatsbahnen gelten, in Kraft. Im übrigen bleiben sämtliche Dienstordnungen, Arbeitsordnungen u. ä. in Geltung, nur daß die Staatsbahnen zum Arbeitgeber werden. Auf Grund des Gesetzes ist jedoch die Staatsverwaltung ohne weiteres befugt, die für Staatsbahnen geltenden Dienst- und Arbeitsordnungen, wie die Vorschriften über Unfall- Kranken- und Pensionsversicherung auf das Personal der Privatbahn zu erstrecken, allerdings nur bei voller Schonung der erworbenen Rechte. Im Zusammenhang mit diesen Anordnungen scheint bereits die Vorschrift, daß die Staatsverwaltung über das Personal frei verfügen kann, dasselbe auf eigene Linien zu versetzen oder eigenes Personal auf der übernommenen Bahn zu benutzen, teilweise überflüssig. — Das Gesetz will jedoch die Bahnbediensteten nicht zwingen, gegen ihren Willen in ein Dienstverhältnis zu den Staatsbahnen zu treten. Jedermann steht der Weg offen bei neuen Verhältnissen den Dienst aufzugeben; gesetzlich wird ihm die Pension nach den geltenden Normen der Privatbahn gesichert oder eine angemessene Abfindung, in jedem Falle jedoch mindestens durch ein Jahr das volle Gehalt.

Die Staatsverwaltung griff zu dem eben geschilderten Gesetze bisher nur in zwei Fällen. In erster Linie war es die Kaschau - Oderberger Eisenbahn, sowie sämtliche Lokalbahnen, welche von dieser Bahn vertragsmäßig betrieben wurden, welche auf diese Art in den staatlichen Betrieb übernommen wurden. Es war allerdings ein offenes Geheimnis, daß eben diese Privatbahn die occasio

legis bildete, da die Rechtsverhältnisse dieser Bahn dringend nach einer Regelung gerufen haben. Die zweite Gelegenheit bot sich der Staatsverwaltung bei der ungarischen Nordwestlokalbahn; ein ganz kurzer Abschnitt dieser Bahn (von der mährisch-slovakischen Grenze bis zur Station Kuby) dient nämlich der einzigen Verbindung des westlichen Teiles des Staates mit der Hauptstadt der Slowakei: Bratislava (Pressburg). Die Staatsverwaltung sah sich da gezwungen, ein zweites Geleise auszubauen und den Bau der Lokalbahn gehörig zu verstärken. Zwecks Regelung der verworrenen Verhältnisse, die durch die ausgeführten Bauten entstanden sind, entschloß sich die Staatsverwaltung Zuflucht zu dem erwähnten Gesetze zu nehmen.

Aus dem Motivenberichte des Gesetzes geht hervor, daß die Staatsverwaltung die Uebernahme des Betriebes nur als Uebergangsstadium zur Verstaatlichung betrachtet. Man kann daher mit Recht behaupten, daß das Staatsbahnprinzip in der tschechoslovakischen Republik im Vorschreiten ist. Es wird freilich erst die Zukunft zeigen, ob dieses Prinzip auch konsequent ausgeführt wird.



Regierungsbaurat W. WEBER, KOBLENZ: Neue Verkehrswege nach Ost- und Inner-Asien.

Hierzu eine Kartenskizze.

Die Ausführungen des Herrn Geh. Reg.-Rats Professor Dr. Thieß in Nr. 1 dieser Zeitschrift geben mir willkommenen Anlaß, die Erschließung Ost- und Inner-Asiens ergänzend noch von einem anderen Standpunkte aus zu betrachten.

Eine gewaltige wirtschaftliche Entwicklung des chinesischen Reiches durch Eisenbahnbauten in größtem Maßstabe tritt ohne Zweifel in naher Zukunft ein, und Deutschland hat allen Anlaß sowie auch Aussicht, an diesen Unternehmungen durch Arbeit und Lieferungen sich zu beteiligen. Herr Prof. Dr. Thieß hat ganz recht, daß es für Deutschland jetzt, nach der verlorenen Weltgeltung, besser ist, an der Erschließung Chinas und anderer Länder mitzuwirken ohne politische Nebenabsichten, die man gerne den alten und neuen Weltmächten überlassen sollte, und ohne den Nationalstolz der fremden Völker durch Verträge über Einflußsphären und dergl. zu verletzen, vielmehr lediglich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu arbeiten, wobei das fremde Wohl uns ebenso am Herzen liegen soll als unser eigenes, da ein gutes Geschäft eben beiden Teilen Freude machen muß. Ähnliches wie für China gilt für Rußland, dessen wirtschaftlicher Wiederaufbau heute im Vordergrund steht als dringende Notwendigkeit für die ganze Welt, und dessen weitgedehnten, reichen asiatischen Besitzungen mit ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten zum großen Teil noch ebenso unerschlossen sind als die Provinzen Chinas.

Wenn hier überall die richtigen Linien ermittelt und gebaut werden, so entstehen nicht nur Erschließungsbahnen von höchstem Werte für diese Länder, sondern durch ihren Zusammenschluß auch Ueberlandbahnen, die für den Weltverkehr von der allergrößten Bedeutung werden können. Hier sind noch solche Linien möglich, welchen die Nachteile der bisher von Deutschland in anderen Weltgegenden aus politischen und wirtschaftlichen Rücksichten geförderten