

01108

Die öffentlich-rechtliche Stellung
der Eisenbahnen im Gebiete der
Freien Stadt Danzig.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der
Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Thüringischen Landesuniversität Jena
vorgelegt
von
Felician Prill
Gerichtsreferendar in Danzig.

II 30.110 II 30110

Gedruckt
mit Genehmigung der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Thüringischen Landesuniversität Jena.

Gutachter:
Oberverwaltungsgerichtsrat Professor Dr. Otto Koellreutter.

Jena, 28. November 1928

Prof. Dr. Gerland.
dz. Dekan.

20/2/G/55

Inhalt

Einführung

509

Die historische Entwicklung des heutigen Rechtszustandes 1

Erster Hauptteil

Die rechtlichen Grundlagen des heutigen Zustandes 2

- I. Der Friedensvertrag von Versailles 3
- II. Das Danziger Abkommen, Warsauer Konvention vom 9. II. 20 4
- III. Die Entscheidungen des hohen Kommissars bzw. des Völker-Schieds 7
- IV. Eine rechtliche Rechtsanleihe (Abkommen, Vereinbarungen und Vorschläge) 9

Meinem Bruder Hans zugeeignet!

11

- I. Eine Übersicht zu Material und Tatsachen 12
- II. Eine Verwaltung und zur Kritik 13
- III. Eine Erziehungsbesonderheit, Aggressionen und Arbeit 14
- IV. Eine Aufsicht 20
- V. Eine Schule und eine 21
- VI. Eine Schule und Politik 22
- VII. Eine Schule und Vorkurs 23

Dritter Hauptteil

Die rechtliche Kennzeichnung des Rechtszustandes im Osten 24

- I. Politische Vorgänge, die den Betrieb von Entscheidungen auf fremdem Staatsgebiet betreffen 24
- II. Eine Frage der sogenannten Staatsgewalt 26
- III. Eine politische Entscheidung als völkerrechtliche Entscheidung 27

Schluss

Die rechtliche Anerkennung und Schaffung des Rechtszustandes 28

Inhalt

Einführung:	Seite
Die historische Entwicklung des heutigen Rechtszustandes	1
Erster Hauptteil:	
Die rechtlichen Grundlagen des heutigen Zustandes	3
I. Der Friedensvertrag von Versailles	3
II. Das Danzig-polnische Abkommen, (Pariser Konvention vom 9. 11. 20)	4
III. Die Entscheidungen des Hohen Kommissars, bzw. des Völkerbundrats	7
IV. Die sonstigen Rechtsquellen (Abkommen, Vereinbarungen und Niederschriften)	9
Zweiter Hauptteil:	
Der Rechtszustand im Einzelnen	11
I. Das Eigentum an Material und Grundstücken	13
II. Die Verwaltung und der Betrieb	15
III. Die Eisenbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter	21
IV. Die Amtssprache	26
V. Eisenbahn und Post	27
VI. Eisenbahn und Polizei	28
VII. Eisenbahn und Gerichtshoheit	29
Dritter Hauptteil:	
Die rechtliche Kennzeichnung des Rechtszustandes im Ganzen.	37
I. Historische Vorbilder, die den Betrieb von Eisenbahnen auf fremdem Staatsgebiet betreffen	37
II. Die Frage der sogenannten Staatsservituten	39
III. Die polnischen Eisenbahnen als völkerrechtliche Eisenbahnkonzession	42
Schluß:	
Die rechtlichen Möglichkeiten einer Aenderung des Rechtszustandes	46

Literatur und Quellen.

- Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der Gegenwart, Berlin 1888.
- Bornhak, Einseitige Abhängigkeitsverhältnisse unter den modernen Staaten, (Staats- und völkerrechtliche Schriften Abtl. I, 5).
- Clauss, Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten, Tübingen 1894.
- Crusen, Artikel „Danzig“ (Versailler Frieden) in „Wörterbuch des Völkerrechts“ von Strupp, Berlin und Leipzig 1926.
- Damme, Die Freiheit der Freien Stadt Danzig (Festgabe für Otto Liebmann) Berlin 1920.
- Eyschen, Staatsrecht des Großherzogtums Luxemburg (Handbuch des öffentlichen Rechts IV, 1^a) 1890.
- Fricker, Gebiet und Gebietshoheit, (Festgabe für Albert Schäffle), Tübingen 1901.
- Fleischmann, Völkerrechtsquellen, 1905.
- Garcis, Institutionen des Völkerrechts, Giessen 1901.
- Guggenheim, Beiträge zur völkerrechtlichen Lehre vom Staatenwechsel (Völkerrechtliche Monographien Heft 5), herausgegeben von Schücking, Strupp und Wehberg, Berlin 1925.
- Hatschek, Institutionen des deutschen und Preussischen Verwaltungsrechts, Leipzig und Erlangen 1922.
- „ Völkerrecht, Leipzig und Erlangen 1923.
- Henrich, Theorie des Staatsgebiets, Wien 1922.
- „ Artikel „Staatsservituten“ in „Wörterbuch des Völkerrechts“ von Strupp, Berlin und Leipzig 1925.
- Hollatz, Begriff und Wesen der Staatsservituten, Diss. Breslau 1908.
- Holtzendorf, Handbuch des Völkerrechts, 1900.
- Hoppe, Das Recht der Staatsservituten unter Berücksichtigung des Friedensvertrages von Versailles, Diss. Würzburg 1922.
- Jellinek, Allgemeine Staatslehre, Berlin 1921.
- „ Die Lehre von den Staatenverbindungen, Wien 1882.
- Kaufmann, Gutachten im Danziger Eisenbahnerstreit vom 21. 6. 27 (nicht veröffentlicht).
- v. Klass, Begründen Staatsverträge über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen völkerrechtliche Servituten? Diss. Greifswald 1909.
- Klüber, Europäisches Völkerrecht, Stuttgart 1821.

- Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, IV. Band, Tübingen 1914.
- Levesque, La situation internationale de Dantzig, Diss. Paris 1924.
- v. Liszt-Fleischmann, Völkerrecht, Berlin 1925.
- Loening, Danzig, sein Verhältnis zu Polen und seine Verfassung (Das Selbstbestimmungsrecht der Deutschen, Heft 3).
- „ In Jahrbuch des öffentlichen Rechts 1921.
- „ In Zeitschrift für Völkerrecht Bd. 12.
- „ In Blättern für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaft 1924.
- Makowski, La situation juridique du territoire de la Ville Libre de Dantzig (Révue Générale de Droit International Public Band 30).
- März, Artikel „Autonome Eisenbahnzone“ in „Wörterbuch des Völkerrechts“ von Strupp, Berlin und Leipzig 1924.
- Meili, Internationale Eisenbahnverträge, Hamburg 1887.
- Moritz, Der Völkerbund und die Freie Stadt Danzig in staats- und völkerrechtlicher Beziehung, Diss. Jena 1922.
- Pfeuffer, Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig, Danzig 1921.
- Radnitzki, Rechtliche Natur des Staatsgebiets, im Archiv für öffentliches Recht Bd. 20.
- „ Zur Lehre von der Gebietshoheit, im Archiv für öffentliches Recht Bd. 28.
- Rudolph, Ist die Freie Stadt Danzig ein souveräner Staat? Diss. Würzburg 1924.
- Sapiens, Le droit de la Ville Libre de Dantzig et la Pologne, 1925.
- Schroeder, Die völkerrechtliche Stellung Danzigs, Breslau 1927.
- Schücking, Gutachten im Danziger Eisenbahnerstreit (nicht veröffentlicht).
- Schwenzner, Begriff und Wesen der Staatsservituten, Diss. Breslau 1907.
- Thiess, In Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Natur und Völkerkunde Ostasiens, Bd. 13 T. 3 Tokio 1911.

Amtl. Urkunden zum Verträge zwischen der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen vom 9. November 1920, herausgeg. beim Senat der Freien Stadt Danzig.

Asiatisches Jahrbuch 1912.

Berichte der Verfassungsgebenden Versammlung.

Danziger Gesetzblatt.

Danziger Juristische Monatsschrift.

Danziger Neueste Nachrichten.

Danziger Staatsanzeiger.

Danziger Zeitung.

- Entscheidungen des Hohen Kommissars des Völkerbundes, herausgeg.
beim Senat der Freien Stadt Danzig (Grünbuch II, IV, VII, IX).
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
Friedensvertrag von Versailles, Volksausgabe auf Grund amtlicher
Üebersetzung, herausgeg. vom Auswärtigen Amt, Charlotten-
burg 1919.
Handbuch für Post und Telegraphie.
Lewinsky-Wagner, Danziger Staats- und Völkerrecht, Danzig
und Berlin 1927.
Notenwechsel und Zusatzprotokoll betr. Eisenbahnverkehrsordnung und
Durchrechnung polnischer Tarife auf dem Gebiete der Freien
Stadt Danzig vom 4. 8. 1928.
Preußische Gesetzsammlung.
Publications de la Cour permanente de justice internationale (Recueil
des avis consultatifs), Leyde, Société d'Editions A. W.
Sijthoff 1928.
Reichsgesetzblatt.
Verfassung des Deutschen Reiches.
Verfassung der Freien Stadt Danzig.
Zusammenstellung der zwischen der Freien Stadt Danzig und der Re-
publik Polen abgeschlossenen Verträge, Abkommen und Ver-
einbarungen, herausgeg. beim Senat der Freien Stadt Danzig,
(Grünbuch VI, X).

Einführung:

Die historische Entwicklung des heutigen Rechtszustandes.

Mit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages von Versailles im Januar 1920 hörte das heutige Gebiet der Freien Stadt Danzig auf, ein Teil des Deutschen Reiches und Preußens zu sein. Es trat unter die Herrschaft der Alliierten und Assoziierten Hauptmächte, zu Gunsten deren Deutschland auf alle Rechte und Ansprüche auf das Gebiet verzichtet hatte¹⁾. Dieser Rechtszustand währte bis zum 15. November 1920, an welchem Tage nach Erfüllung der hierfür vorgesehenen Voraussetzungen, nämlich Schaffung der Danziger Verfassung durch die Verfassunggebende Versammlung und Unterzeichnung des gemäß Artikel 104 Fr. V. vorgesehenen Abkommens mit der Republik Polen, die Proklamierung der Freien Stadt Danzig durch den Vertreter der Alliierten Hauptmächte in der Verfassunggebenden Versammlung stattfand²⁾.

Mit der Abtretung des Danziger Gebiets an die Alliierten und Assoziierten Hauptmächte schieden auch die Eisenbahnen aus dem Verbands der Preussischen Verwaltung aus und unterstanden fortan der „Eisenbahndirektion für das Gebiet der künftigen Freien Stadt Danzig“, welche Bezeichnung sich nach Errichtung der Freien Stadt in „Eisenbahndirektion der Freien Stadt Danzig“ änderte. Bis zum 1. Dezember 1921 verblieb es bei diesem Rechtszustande. An diesem Tage gingen die Eisenbahnen Danzigs in die Verwaltung der polnischen Staatseisenbahnen (Polskie Koleje Państwowe) über.

Dieser Entwicklung lagen die folgenden Vorgänge zugrunde. Nach Artikel 104 Ziffer 3 des Fr. V. sollte das schon erwähnte Danzig-Polnische Abkommen Festsetzungen treffen, die den Zweck haben sollten, Polen die Ueberwachung und Verwaltung des gesamten Eisenbahnnetzes innerhalb der Grenzen der Freien Stadt mit Ausnahme der Straßenbahnen und der sonstigen in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienenden zu gewährleisten³⁾. Beide Vertragsteile, Danzig und Polen, arbeiteten Entwürfe zu diesem Abkommen aus. Die polnische Regierung trat mit zwei Entwürfen hervor, deren Regelungen wenig von der Selbständigkeit der Freien Stadt Danzig übrig ließen. Dem-

¹⁾ Fr. V. von Versailles Art. 100.

²⁾ Berichte der Verfassunggebenden Versammlung S. 721.

³⁾ Art. 104 Ziff. 3 Fr. V.

gemäß waren auch die Vorschläge Polens bezüglich der Eisenbahnen auf dem Danziger Gebiete, deren Verwaltung und Betrieb in allen Zweigen und Auswirkungen nur der polnischen Rechtssetzung unterworfen sein sollte¹⁾. Der Danziger Entwurf, der vom Ausschuß für Auswärtige Angelegenheiten der Verfassungsgebenden Versammlung durch den Hohen Kommissar des Völkerbundes der Botschafterkonferenz in Paris übermittelt worden war, ging davon aus, daß die Eisenbahnen im Danziger Gebiet als ein mit dem Hafen von Danzig verbundener, einheitlicher Organismus zu betrachten seien und ihre Verwaltung zu Nutzen und Lasten Danzigs zu erfolgen hätte. Ihre Kontrolle und Verwaltung sollte einem Verwaltungsausschuß übertragen werden, in dem beide Staaten mit je fünf Stimmen vertreten sein sollten und dessen Vorsitz dem jeweiligen Völkerbundskommissar übertragen blieb²⁾. Gegenüber den polnischen Entwürfen betonte die Danziger Delegation in einer Note an die Botschafterkonferenz vom 8. Oktober 1920 die Notwendigkeit, daß in Anbetracht der völkerrechtlichen Stellung Danzigs bei Abfassung des Abkommens die souveränen Rechte der Freien Stadt gewahrt werden müßten, was durch die von Polen vorgeschlagenen Regelungen in Frage gestellt sei³⁾.

Durch Schreiben vom 16. Oktober 1920 übermittelte darauf die Botschafterkonferenz der Danziger Delegation den Text eines von ihr ausgearbeiteten Entwurfs.

Nachdem die Danziger Delegation in „Bemerkungen“ zu diesem Entwurf nochmals ihren Standpunkt geltend gemacht hatte, wurde ihr ein weiterer Entwurf vom 19. 10. 1920 zugesandt, mit dem Hinweise, „daß die Konferenz weitere Aenderungen an diesem Schriftstücke nicht vornehmen könne“⁴⁾. Die Danziger Delegation erklärte sich bereit, die Konvention auf der Grundlage des übermittelten Entwurfs abzuschließen⁵⁾. Die Unterzeichnung der Konvention, deren Text sich im Wesentlichen an den Entwurf der Botschafterkonferenz anlehnt, fand am 9. November 1920 in Paris statt.

Das Abkommen bestimmte, daß die Eisenbahnen, die in erster Linie dem Zwecke des Hafens dienen, der Verwaltung des Hafenausschusses unterstehen sollten, die anderen Bahnen dagegen, soweit sie nicht Straßenbahnen sind, oder hauptsächlich den Interessen der Freien Stadt dienen, sollten von Polen

¹⁾ Art. 42—45 des ersten poln. Entwurfs, Amtl. Urk., S. 33; Art. 45 und 46 des zweiten poln. Entwurfs, Amtl. Urk. S. 73.

²⁾ Art. 4 und 10 des Danz. Entwurfs, Amtl. Urk. S. 43. 53.

³⁾ Note der Danz. Delegation, Amtl. Urk. S. 91.

⁴⁾ Amtl. Urk. S. 127, S. 128 ff.

⁵⁾ Protokoll der Sitzung der Danz. Delegation vom 22. 10. 20. Amtl. Urk. S. 150; Schreiben an den Generalsekr. der Botschafterkonferenz vom 22. 10. 20. Amtl. Urk. S. 152.

überwacht und verwaltet werden, und zwar zu seinem Nutzen und Lasten (à son profit et à ses frais).

Ueber die Auslegung, welche von den Bahnen im Sinne des Abkommens jedem der drei Verwalter zufallen sollten, konnte eine Einigung unter den Parteien nicht erzielt werden, so daß eine Anrufung des Völkerbundskommissars, der als erste Entscheidungsinanz waltet⁹⁾, notwendig wurde. Die grundlegenden Entscheidungen des Hohen Kommissars Haking ergingen am 15. August und 5. September 1921¹⁰⁾. Sie stellten im Wesentlichen den heutigen Rechtszustand fest. Im Genfer Eisenbahnabkommen vom 23. September 1921¹¹⁾ verpflichteten sich die beiden Regierungen gegen die Entscheidungen keine Berufung beim Rat des Völkerbundes einzulegen, so daß die Entscheidungen den Weg der Rechtskraft beschritten. Außer den schon erwähnten Genfer Eisenbahnabkommen wurden noch eine Reihe weiterer Vereinbarungen zwischen den beiden Regierungen festgelegt, um die sich aus dem geschaffenen Rechtszustande ergebenden Spezialfragen zu regeln.

Erster Hauptteil:

Die rechtlichen Grundlagen des heutigen Zustandes

I. Der Friedensvertrag von Versailles.

Nach welcher Richtung hin sich der Rechtszustand der Eisenbahnen im Danziger Gebiet entwickeln sollte, legt zunächst der Friedensvertrag in seinen Bestimmungen fest, die über die Freie Stadt Danzig handeln. (Art. 100—108). Nach der Mantelnote zur Antwort der Alliierten und Assoziierten Hauptmächte vom 16. 6. 1919 auf die deutschen Gegenvorschläge „soll Polen gewisse wirtschaftliche Rechte bekommen, die Stadt selber sei von Deutschland abgetrennt worden, weil es kein anderes mögliches Mittel gab, jenen freien und sicheren Zugang zum Meere zu verschaffen, welchen Deutschland zu überlassen versprochen hatte“¹²⁾). Dementsprechend sind auch die Bestimmungen des Friedensvertrages zugeschnitten, die das Schicksal der Eisenbahnen vorbereiten sollen. In Frage kommen hier vor allem die Artikel 103 und 104 des Vertrages, unmittelbar zunächst Art. 104, der folgenden Wortlaut hat: „Die Alliierten und Assoziierten

⁹⁾ Art. 103 Fr. V., Art. 39 Par. Konv.

¹⁰⁾ Entsch. des V.K. Grünbuch III, S. 13, S. 29.

¹¹⁾ Lewinsky-Wagner, Danz. Staats- und Völkerrecht, S. 548.

¹²⁾ Mantelnote der All. und Ass. Mächte, Lewinsky-Wagner S. 194.

Hauptmächte verpflichten sich, ein Uebereinkommen zwischen der polnischen Regierung und der Freien Stadt Danzig zu vermitteln, das mit der Begründung der Freien Stadt in Kraft treten soll und den Zweck haben soll:

Polen die Ueberwachung und Verwaltung der Weichsel sowie des gesamten Eisenbahnnetzes innerhalb der Grenzen der Freien Stadt, mit Ausnahmeder Straßenbahnen und der sonstigen in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienenden Bahnen, zu gewährleisten;

Polen das Recht zum Ausbau und zur Verbesserung der Eisenbahn zu gewährleisten, sowie das Recht zur Miete und zum Ankauf des dazu erforderlichen Geländes und Eigentums zu angemessenen Bedingungen.“

Von Bedeutung ist auch, wie schon erwähnt, Art. 103, der dem Hohen Kommissar des Völkerbundes die Aufgabe zuweist, erstinstanzlich alle Streitigkeiten zu entscheiden, „die zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig aus Anlaß des gegenwärtigen Vertrages oder ergänzender Vereinbarungen und Abmachungen entstehen sollten“.

II. Das Danzig-polnische Abkommen (Pariser Konvention vom 9. November 1920.)

Die Bestimmungen des Friedensvertrages sind jedoch nicht die unmittelbare Rechtsquelle für das Rechtsverhältnis der Eisenbahnen. Dies bleibt der Konvention vom 9. November 1920 vorbehalten. Ausdrücklich besagen die Bestimmungen des Friedensvertrages nur, daß das zu vermittelnde Uebereinkommen „den Zweck haben soll“, diese oder jene Rechte für Polen zu schaffen. Als originärer Rechtstitel ist jedoch nur die Konvention zu betrachten, die zwar auf Grund des Artikel 104 Fr. V. abgeschlossen worden ist, jedoch nicht als Ausführungs- und Entwicklungsregelung anzusehen ist, wie es einige Schriftsteller tun¹³⁾. Diese letzteren gehen davon aus, daß Danzig nicht Vertragspartei im Friedensvertrag ist und die Konvention abschließen mußte, wie es Artikel 104 bestimmt hatte¹⁴⁾. Sie bestreiten

¹³⁾ Makowski, La situation juridique de la Ville Libre de Dantzig *Rév. de Droit internat. public* Bd. 30 S. 173: „La convention polono-dantzikoise du 9. nov. 1920 est pour Dantzig un autre titre juridique, non originaire cependant, mais dérivé. Elle n'est en effet que l'exécution, le développement des stipulations du traité de Versailles“. Levesque, La situation internationale de Dantzig S. 106: „Mais cette convention n'est que le développement et l'interprétation des principes posés par le traité de Versailles qui reste en cette matière l'acte fondamental“.

¹⁴⁾ Makowski, a. a. O. S. 191; Levesque, a. a. O. S. 106.

überhaupt die Rechtsnatur als internationaler Vertrag, da nach ihrer Ansicht Polen allein Völkerrechtspersönlichkeit habe¹⁵⁾.

Diesen Ansichten steht zunächst das Moment entgegen, daß nach dem Wortlaut des Vertrages von Versailles die Mächte sich verpflichten, „zwischen Polen und der Freien Stadt ein Ueber-einkommen zu vermitteln“. Abgesehen davon, daß eine Vermittlung begrifflich nur notwendig ist zwischen gleichberechtigten Faktoren¹⁶⁾, spricht die Formulierung auch dagegen, daß Danzig bei Abschluß der Konvention an die Bestimmungen des Friedensvertrages derart gebunden war, daß eine Auslegung seinerseits bezüglich der nur die Richtung andeutenden Bestimmungen des Friedensvertrages unmöglich wurde. Daß die Konvention sich als vollkommen selbständiger Vertrag darstellt, beweist vor allem auch die Tatsache, daß sie Institutionen wesentlicher Art im Verhältnis zwischen Danzig und Polen schafft, von denen im Versailler Vertrage nicht das Geringste erwähnt oder auch nur beabsichtigt worden ist, wie z. B. den Hafenausschuß, dessen Schaffung der Initiative Danzigs zu verdanken ist¹⁷⁾. Wenn Artikel 104 des Friedensvertrages das unmittelbare Recht für die Parteien hätte schaffen wollen, so hätte es einer Vermittlung eines Abkommens nicht bedurft. Auch der angenommene Bericht des Völkerbundratsmitgliedes Quinones de León vom 7. 7. 1928¹⁸⁾ steht der vertretenen Ansicht nicht entgegen, da auch hieraus nur zu entnehmen ist, daß bei

¹⁵⁾ Makowski, a. a. O. S. 204: „Cette convention, en outre, n'est pas une internationale convention, puisque seule la Pologne est personne du droit international“.

¹⁶⁾ Siehe auch Damme, Die Freiheit der Freien Stadt Danzig, Festgabe für Otto Liebmann.

¹⁷⁾ Zuzustimmen ist nach diesseitiger Meinung auch nicht der Ansicht Schröders, „Die völkerrechtliche Stellung Danzigs“ der von der Konvention als einer Interpretation des Art. 107 Fr. V. — die von beiden Teilen anerkannt, weniger von ihnen festgesetzt werde, spricht, weil die Botschafterkonferenz ihren Vertragsentwurf als unabänderlich bezeichnet hatte und deshalb eine Ratifikation nicht notwendig war. Dies entsprach lediglich der übernommenen Vermittlertätigkeit der Botschafterkonferenz; wären die vertragsschließenden Parteien zu anderen Ergebnissen ohne die Mitwirkung der Botschafterkonferenz gelangt, so hätte dem der als unabänderlich bezeichnete Entwurf der Konferenz nicht im Wege gestanden. Die Konvention ist auch durch Vereinbarung zwischen Danzig und Polen abänderlich (Art. 40 der Konv.)

¹⁸⁾ „La convention du 9. nov. 1920 forme une base juridique valable pour les rapports entre la Ville Libre et la Pologne mais en cas de doutes sur l'interprétation d'une clause quelconque de cette convention on peut se reporter à l'article 104 du traité de Versailles, à la suite duquel la convention fut conclue“. Zit. bei Levesque S. 167.

Auslegungszweifeln über Klauseln der Konvention auf die lediglich richtungshinweisenden Ziffern des Artikel 104 zurückgegriffen werden kann, um den Zweck und Sinn der Bestimmungen zu ergründen.

Man könnte das Verhältnis der Bestimmungen des Friedensvertrags zur Konvention unter demselben Gesichtspunkte betrachten, wie Ausführungen von Motiven und Denkschriften zum fertigen positiven Gesetzeswerk. Die Rechtsnatur der Konvention wird auch in der geschilderten Weise vom Hohen Kommissar Haking betont, der in seiner Entscheidung vom 6. 12. 1921¹⁹⁾ sagt, „daß die Konvention ein internationaler Vertrag zwischen den beiden Staaten war, daß sie die im Artikel 104 genannten Zwecke zum Gegenstand hatte, daß sie die einzige maßgebende Auslegung und Festsetzung dieser Zwecke und nicht lediglich eine Weiterentwicklung der Polen durch den Vertrag von Versailles gegebenen Rechte war“. Unerheblich für die hier vorgetragene Meinung ist das Moment, daß die richtunggebenden Bestimmungen des Friedensvertrages mit die Errichtungs- und Existenzgrundlage der Freien Stadt bilden, die unabänderlich ist. Welchen Spielraum für die Auslegung diese richtunggebenden Bestimmungen bieten, zeigt allein die Tatsache, daß die Parteien mit Entwürfen hervortraten, die in ihren Prinzipien und Auswirkungen grundlegende Verschiedenheiten aufwiesen.

Die für die Danziger Eisenbahnen maßgebenden Bestimmungen der Konvention finden sich in den Artikeln 20, 21, 22 und 25 des Textes²⁰⁾. Sie stellen also die grundlegende Rechtsquelle dar.

¹⁹⁾ Entscheidung betr. Rechtsstellung der polnischen Behörden in Danzig, Grünbuch III S. 44.

²⁰⁾ Die Bestimmungen lauten:

Art. 20: Der Ausschuß soll innerhalb der Grenzen der Freien Stadt die Leitung, Verwaltung und Ausnutzung des Hafens, der Wasserwege und der gesamten Eisenbahnen ausüben, die besonders den Zwecken des Hafens dienen, sowie aller Güter und Einrichtungen, die ihrer Ausnutzung dienen, aber mit Ausschluß der Güter und Einrichtungen, die dem allgemeinen Eisenbahnbetrieb dienen. Es soll Sache des Ausschusses sein, diejenigen Eisenbahnen zu bestimmen, die als besonders im Dienste des Hafens stehend, angesehen werden müssen, unter Vorbehalt des Rechtes der Regierung der Freien Stadt und der polnischen Regierung, gegebenenfalls binnen 15 Tagen ihren Einspruch zum Ausdruck zu bringen. Falls keine Einigung erfolgt, soll dieser Einspruch aufschiebende Wirkung haben und es soll den besagten Regierungen frei stehen, den Hohen Kommissar des Völkerbundes unter den im Artikel 39 vorgesehenen Bedingungen anzurufen. Der Ausschuß behält soweit als möglich die Beamten, Angestellten und Arbeiter im Dienste, die gegenwärtig im Dienste des Hafens oder der dem Ausschuß unterstehenden Wasser-

III. Die Entscheidungen des Hohen Kommissars bzw. des Völkerbundsrats.

Es ist jedoch noch weiteren Organen vorbehalten, in der Rechtssetzung bezüglich des Verhältnisses beider Staaten tätig zu sein. Es sind dies Organe des Völkerbundes, unter dessen Schutz Danzig gestellt ist²¹⁾. Artikel 39 der Pariser Konvention weist dem gemäß Art. 103 Fr. V. eingesetzten Hohen Kommissar des Völkerbundes die Aufgabe zu, bei jeder Meinungsverschiedenheit der beiden Regierungen bezüglich der Konvention oder aller anderen Verträge und Abkommen, überhaupt sämtlicher Fragen, die das Verhältnis zwischen Danzig und Polen betreffen, zu ent-

wege oder Eisenbahnen beschäftigt sind. Bei Annahme neuer Beamten und Arbeiter in der dem Ausschuß unterstehenden Verwaltung darf keine Unterscheidung zum Schaden polnischer Staatsangehöriger gemacht werden.

Art. 21: Die Eisenbahnen, die nicht im Artikel 20 erwähnt sind, sollen, mit Ausnahme der Straßenbahnen und anderen Eisenbahnen, die hauptsächlich den Bedürfnissen der Freien Stadt dienen, von Polen überwacht und verwaltet werden, wobei Polen die Einnahmen erhalten und die Ausgaben tragen soll.

Art. 22: Spätere Vereinbarungen zwischen Polen und der Freien Stadt, welche innerhalb vier Monaten nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages abzuschließen sind, sollen alle Fragen regeln, zu denen die Ausführung des Art. 21 Anlaß geben könnte, namentlich solche Fragen, die sich auf die Beibehaltung der gegenwärtig im Eisenbahndienst befindlichen Beamten, Angestellten und Arbeiter beziehen unter Achtung erworbener Rechte, ferner solche Fragen, die sich auf die gegenseitig zu gewährenden Sicherungen für die Anwendung der Danziger und polnischen Sprache und Währung und für die Beachtung der Interessen der örtlichen Bevölkerung in allen Angelegenheiten der Verwaltung, des Betriebes und der Dienstzweige gemäß Art. 21 beziehen.

Art. 25: Die Freie Stadt Danzig und die polnische Regierung verpflichten sich, dem Ausschuß das Eigentum aller Güter des früheren Deutschen Reiches oder irgendeines deutschen Staates zu übertragen, die einen Teil des Hafens bilden oder mit der Verwaltung oder Ausnutzung des Hafens sowie der im Art. 20 vorgesehenen Wasser- und Schienenwege im Zusammenhang stehen. Diese Güter sollen durch die Alliierten und Assoziierten Hauptmächte bezeichnet werden. Das Eigentum aller Güter des früheren Deutschen Reiches oder irgendeines deutschen Staates, die mit der Verwaltung oder Ausnutzung der im Art. 21 genannten Eisenbahnen im Zusammenhang stehen, soll Polen übertragen werden. Die Freie Stadt verpflichtet sich, Polen die Enteignung des Geländes und anderen Eigentums, das für die Ausnutzung der im Art. 21 bezeichneten Dienstzweige notwendig ist, unter angemessenen Bedingungen nicht zu versagen.

²¹⁾ Art. 102 Fr. V.

scheiden, nachdem dies bei ihm von einer der beiden Parteien beantragt worden ist. Der Hohe Kommissar kann die Sache, wenn es ihm notwendig erscheint, an den Völkerbundrat verweisen. Den Parteien bleibt es vorbehalten, gegen die Entscheidungen des Hohen Kommissars beim Rat des Völkerbundes Berufung einzulegen.

Von diesen erwähnten Befugnissen haben die Parteien im Laufe des Bestehens der Freien Stadt Danzig häufigen Gebrauch gemacht, auch was das Rechtsverhältnis der Eisenbahnen anbelangt. Die Entscheidungen des Hohen Kommissars und des Völkerbundrats stellen sich dar als authentische Auslegungen der Bestimmungen, die das Rechtsverhältnis zwischen Danzig und der Republik Polen begründen²²⁾. Die Entscheidungen bilden einen Bestandteil der Errichtungs- und Existenzgrundlage Danzigs, da sie auch bereits im Friedensvertrage²³⁾ vorgesehen sind, auf den der Beschluß der Botschafterkonferenz betr. Errichtung der Freien Stadt Bezug nimmt²⁴⁾. Sie schaffen unmittelbar wirksames Recht für beide Staaten, das beide Behörden auch ohne besondere Umgebung in Landesrecht anzuwenden haben, sie stellen für beide Teile „The Law of the Land“ dar, wie Kaufmann annimmt²⁵⁾. Beiden Staaten steht aber das Recht zu, die durch die Entscheidungen gesetzten Normen durch Vereinbarungen abzuändern oder zu ersetzen.

Die hauptsächlichsten Entscheidungen, die unsere Materie betreffen, sind folgende:

1. Entscheidung vom 15. 8. 1921 betr. Eigentum und Verwaltung der Eisenbahnen (Haking)²⁶⁾.

2. Entscheidung vom 5. 9. 1921 betr. Sprache, Geldwesen, Steuern und Abgaben, Gesetzen und Verordnungen, Beamten (Haking)²⁷⁾.

3. Entscheidung vom 6. 12. 1921 betr. Rechtsstellung der polnischen Dienststellen, Behörden und Beamten (Haking)²⁸⁾.

4. Entscheidung vom 12. 12. 1922 betr. Eisenbahndirektion (Haking)²⁹⁾.

²²⁾ Vergleiche Entscheidung vom 15. 8. 21: „Diese Entscheidung wird von beiden Regierungen als Auslegung des Abkommens vom 9. 11. 20 betr. aller darin berührten und jetzt zwischen den beiden Staaten streitigen Eisenbahnfragen angenommen werden“.

²³⁾ Art. 103.

²⁴⁾ dans les termes et conditions prévus par le dit traité (de Versailles) : Entscheidung, die die Stadt Danzig als Freie Stadt errichtet. Amtl. Urk. S. 154.

²⁵⁾ Gutachten von Erich Kaufmann im Danziger Eisenbahnerstreit.

²⁶⁾ Grünbuch III S. 13.

²⁷⁾ Grünbuch III S. 29.

²⁸⁾ Grünbuch III S. 44.

²⁹⁾ Grünbuch VI S. 52.

5. Entscheidung vom 23. 12. 1922 betr. Briefsortierungsstelle (Haking)³⁰⁾.

6. Entscheidung vom 31. 12. 1923 betr. Reisebüro (Haking)³¹⁾.

7. Entscheidung vom 8. 1. 1924 betr. Teilnahme an der Berner Eisenbahnkonferenz (Mac Donnell)³²⁾.

8. Entscheidung vom 7. 11. 1924 betr. Ratifizierung von Abkommen (Mac Donnell)³³⁾.

9. Entscheidung vom 8. 4. 1927 betr. Klagerecht der Eisenbahner (van Hamel)³⁴⁾.

IV. Die sonstigen Rechtsquellen (Abkommen, Vereinbarungen, und Niederschriften).

Sowohl die Pariser Konvention als auch die Entscheidungen des Hohen Kommissars und des Völkerbundrats sehen vor, daß die Regelung von Spezialfragen, die das Rechtsverhältnis der Eisenbahnen betreffen, durch direkte Vereinbarungen zwischen den Parteien erfolgen soll. Aus diesem Grunde haben die beteiligten Regierungen eine Menge direkter Vereinbarungen getroffen in der Form von Abkommen, ergänzenden Vereinbarungen, Aufzeichnungen und Niederschriften. Sie sind in der Hauptsache, jedoch nicht immer, Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften der Konvention oder den Entscheidungen des Hohen Kommissars, aber auch teilweise Rechtssätze grundlegender Natur. Wesentlich ist ihnen allen, daß es sich um Verträge im Sinne des Völkerrechts handelt. Wie auch der Hohe Kommissar Mac Donnell ausführt, sind die polnisch-Danziger Beziehungen Beziehungen zwischen Staaten, „aber auch so besonderer Art, daß sie nicht zulassen, daß das normale völkerrechtliche Verfahren, welcher Art es auch sei, notwendigerweise auf sie angewendet werden muß“³⁵⁾.

Dem steht jedoch nicht entgegen, daß die grundlegenden völkerrechtlichen Prinzipien beim Abschluß der Verträge zur Anwendung gelangen müssen und daß die Freie Stadt beispielsweise das Inkrafttreten einer Vereinbarung von einer vorgehenden Ratifizierung abhängig machen kann, wenn dies als Vertragsklausel aufgenommen ist. Von praktischer Bedeutung ist dies insofern, als in einem Falle Polen die Ratifizierung aus dem Grunde verweigerte, weil es in Anbetracht seines Bestreitens der völkerrechtlichen Persönlichkeit Danzigs sie nicht

³⁰⁾ Grünbuch IV S. 56.

³¹⁾ Grünbuch IV S. 60.

³²⁾ Grünbuch VII S. 44.

³³⁾ Grünbuch VII S. 58.

³⁴⁾ Grünbuch IX S. 38.

³⁵⁾ Entscheidung vom 7. 11. 1924. Der Völkerbundrat ist dieser Entscheidung durch Beschluß vom 11. 3. 1926 gefolgt.

für notwendig erachtete und so Danzig das Recht absprach, sich solcher Ausdrücke in seinen Abmachungen zu bedienen, die die Tatsache seiner Eigenschaft als Staat im völkerrechtlichen Sinne des Wortes erkennbar machen. Es sei hier nicht im näheren auf die bereits vielfach erörterte Frage der völkerrechtlichen Stellung der Freien Stadt eingegangen. Hervorgehoben sei nur, daß der Hohe Kommissar des Völkerbundes in der schon zitierten Entscheidung ganz dem Rechtsstandpunkt Danzigs beigepflichtet hat³⁶⁾. Als weiteres wesentliches Argument ist ferner zu berücksichtigen, daß bei dem Entscheid des Permanenten Haager Schiedsgerichtshofes bezüglich des Klagerrechts der Danziger Eisenbahner, auf Ansuchen sowohl für Polen als auch für die Freie Stadt Danzig ein nationaler Richter mitgewirkt hat, was als deutlicher Beweis für die Anerkennung der völkerrechtlichen Persönlichkeit Danzigs anzusprechen ist. Die Anerkennung Danzigs als Völkerrechtssubjekt ist auch ausdrücklich erfolgt, insbesondere durch die Mächte, die es geschaffen haben. Wenn beispielsweise Art. 104 Fr. V. von auswärtigen Angelegenheiten Danzigs spricht, so liegt darin eine Charakterisierung Danzigs als Völkerrechtssubjekt, da Beziehungen zu anderen Staaten in völkerrechtlichen Rechten und Pflichten nur eine Gemeinschaft haben kann, die selbst völkerrechtliche Rechtsfähigkeit besitzt³⁷⁾. Das Recht zum Abschluß von Verträgen mit Polen hat Danzig unbeschränkt; schon aus dem Umstande der Abänderlichkeit der Konvention durch Vereinbarung zwischen Danzig und Polen ergibt sich dies zweifelsfrei.

Von Verträgen seien als Wesentlichste genannt:

1. Das Genfer Eisenbahnabkommen vom 23. 9. 1921 nebst fünf ergänzenden Vereinbarungen vom 24. 11. 1921³⁸⁾,
2. Endgültiges Beamtenabkommen vom 22. 10. 1921³⁹⁾,
3. Niederschrift vom 23. 6. 1923 in Sachen der polnischen Eisenbahndirektion⁴⁰⁾,
4. Aufzeichnung des Sekretariats des Völkerbundes vom 17. 5. 1922 über die rechtliche Stellung der polnischen Güter, Schiffe und Beamten⁴¹⁾,
5. Aufzeichnung des Sekretariats des Völkerbundes vom 18. 4. 1923 betreffend Vereinbarung über Briefsortierungsstelle auf dem Danziger Hauptbahnhof⁴²⁾,

³⁶⁾ Vergleiche auch die S. 6 zit. Entsch. vom 6. 12. 1921.

³⁷⁾ So auch Schröder, Die völkerrechtl. Stellung Danzigs.

³⁸⁾ Grünbuch VI S. 79.

³⁹⁾ Grünbuch VI S. 99.

⁴⁰⁾ Grünbuch VI S. 107.

⁴¹⁾ Grünbuch VI S. 211.

⁴²⁾ Grünbuch VI S. 267.

6. Vereinbarung über verschiedene schwebende Streitfragen vom 1. 9. 1923⁴³⁾,

7. Abkommen über die Sozialversicherung der Eisenbahner vom 27. 1. 1927⁴⁴⁾.

Zweiter Hauptteil:

Der Rechtszustand im Einzelnen.

Für die Grundlage des Rechtszustandes im Einzelnen sind die Bestimmungen der Pariser Konvention in ihren Artikeln 20 und 21 maßgebend. Auf ihnen beruht auch die Entscheidung des Völkerbundskommissars vom 15. 8. 21, deren Grundsätze sind:

1. Polen soll die vollen, ihm durch den Friedensvertrag von Versailles und das Abkommen vom 9. 11. 1920 zugestandenen Rechte erhalten (full economic rights).

2. Die politische Unversehrtheit Danzigs, wie sie durch jenen Vertrag und das Abkommen bestimmt ist, soll aufrecht erhalten bleiben,

3. Der Hafenausschuß soll in den Genuß der Gesamtheit seiner Rechte gesetzt werden, gemäß dem Wortlaut und dem Sinne des Abkommens vom 9. 11. 1920 (according to the letter and spirit).

Von diesen Gesichtspunkten geleitet, kommt der Hohe Kommissar zur Unterscheidung von drei Eigentümern und Verwaltern bezügl. der Eisenbahnen auf dem Danziger Gebiet.

In erster Linie berücksichtigt er die Eisenbahnen, die nach Artikel 20 der Konvention dem Hafenausschuß zufallen sollen, d. h. diejenigen, „die besonders den Zwecken des Hafens dienen“. Es handelt sich hier um einige Strecken, die besonders als Zufahrt zum Hafen und der Verbindung einzelner Teile des Hafens miteinander dienen. Sache des Ausschusses nach Art. 20 ist es gewesen, die Schienenwege zu bestimmen, die besonders im Dienste des Hafens stehen. Nachdem diese Abgrenzung stattgefunden und die Billigung des Hohen Kommissars gefunden hat, weist er das Eigentum, die Ueberwachung, Verwaltung und Ausnutzung der bestehenden Eisenbahnen und aller dazu gehörigen Grundstücke und Einrichtungen dem Hafenausschuß zu, ausgenommen die Eisenbahndirektion, die Straßenbahnen und schmalspurigen Kleinbahnen.

Als nächste Kategorie kommen die Straßenbahnen und Schmalspurbahnen (Kleinbahnen der Westpreußischen Klein-

⁴³⁾ Grünbuch VI S. 281.

⁴⁴⁾ Lewinsky-Wagner S. 568.

bahnaktiengesellschaft) in Frage. Diese sind nach der Entscheidung des Hohen Kommissars die einzigen, die in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienen und deren Ueberwachung, Verwaltung und Ausnutzung ihr vorbehalten bleibt. Bei der vorliegenden Abhandlung, die sich nur mit der Stellung der Eisenbahnen insoweit beschäftigen soll, als Berührungspunkte der in Frage kommenden völkerrechtlichen Subjekte, Danzig und Polen, vorliegen, scheiden die Rechtsverhältnisse dieser Bahnen aus; nur die beiden anderen Kategorien sind die hier interessierenden.

Als dritter Eigentümer und Verwalter tritt die Republik Polen auf, der nach der Entscheidung das Eigentum, die Ueberwachung, Verwaltung und Ausnutzung aller anderen Vollspurbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig mit den dazugehörigen Grundstücken einschließlich der Eisenbahndirektion zugewiesen sind⁴⁵⁾. Entgegen dem Standpunkt Danzigs ist die Entscheidung des Hohen Kommissars berechtigterweise in diesem Sinne erfolgt in der Erwägung, „daß es nicht behauptet werden könne, daß irgendwelche der Hauptbahnen in erster Linie der Freien Stadt dienen“⁴⁶⁾. In eine nähere Kritik dieser für Danzig ungünstigen Auslegung der Bestimmungen der Pariser Konvention soll nicht eingetreten werden. Auf alle Fälle ist aber das Wort „berechtigterweise“ keinesfalls am Platze. Bei näherer Betrachtung der tatsächlich vorliegenden Verhältnisse ist die Frage, welche Bahnen in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienen, nicht so leicht in dem für Polen günstigen Sinne zu entscheiden, wie es der Hohe Kommissar getan hat. Der Vorort-Verkehr auf den Strecken zwischen Danzig und seinen Vororten, der sich ausschließlich auf Danziger Staatsgebiet abspielt, ist nicht so bedenkenlos als im polnischen Interesse bestehend anzusehen. Er dient wirklich nur den Interessen der Freien Stadt, genau so wie der Straßenbahn- und Kleinbahnverkehr, den der Hohe Kommissar in Anbetracht seiner nur lokalen Bedeutung als lediglich den Interessen der Freien Stadt dienend ansieht. Auch der Vorortverkehr hat nur Funktionen von lokaler Bedeutung, die mit den polnischen Interessen in Danzig nicht das Geringste zu tun haben. Ebenso verhält es sich mit anderen Eisenbahnstrecken auf dem

⁴⁵⁾ Vergl. auch Konvention Art. 25.

⁴⁶⁾ Entscheidung vom 15. 8. 21 Grünbuch III S. 15: „Die Freie Stadt und ihre Eisenbahnen bestehen nur wegen der See, des Hafens, der Weichsel und des Hinterlandes. Wenn es nicht wegen dieser drei letzteren wäre, dann würde Danzig niemals als ein großer Hafen in die Erscheinung getreten sein. Es ist daher klar, daß die Haupteisenbahnlinien und ihre Bahnhöfe und Güterbahnhöfe dem Hafen und dem Hinterlande mehr dienen, als der Freien Stadt und daß sie deshalb nicht in erster Linie den Bedürfnissen der Freien Stadt dienen.“

Danziger Gebiet, zum Mindesten mit der Strecke Simonsdorf—Tiegenhof, die sich ebenfalls vollständig auf Danziger Gebiet befindet und in der Hauptsache der Verbindung und dem Verkehr in dem ländlichen Kreise Großes Werder dient. Hieraus geht hervor, daß die Berechtigung des Zustandes, wie er durch die Entscheidung geschaffen ist, sehr starken Zweifeln unterliegt⁴⁷⁾.

Die Behandlung der Eisenbahnen, die dem Hafenausschuß als Eigentum zugefallen sind, erfährt insofern eine wesentliche Besonderheit, als entscheidungsgemäß die Ueberwachung, Verwaltung und Ausnutzung dieser Bahnen auch von der polnischen Staatsbahnverwaltung zu führen ist. Dies ist lediglich aus Gründen der Zweckmäßigkeit erfolgt, eine rechtliche Grundlage dafür ist aus den Bestimmungen der Konvention nicht ersichtlich. Es sei nun im Einzelnen auf die verschiedenen Rechtsbeziehungen eingegangen.

I. Das Eigentum an Material und Grundstücken.

Zwei Eigentumsgruppen sind also zu unterscheiden, die des Hafenausschusses und die der Republik Polen. Grundlage beider bildet der schon oben zitierte Art. 25 der Pariser Konvention⁴⁸⁾. Das Eigentum umfaßt alle Güter, die früher dem Deutschen Reich oder irgendeinem Deutschen Staat gehört haben und mit der Verwaltung und Ausnutzung der Eisenbahnen zusammenhängen. Von den früheren deutschen Lokomotiven und Wagen hat der Hafenausschuß die Hälfte erhalten⁴⁹⁾, und zwar ist ihre Verteilung nach Gattungen in der Weise erfolgt, daß der Hafenausschuß von jeder Gattung die gleiche Anzahl wie Polen erhält, wobei ähnliche Typen als eine Gattung anzusehen sind. Die Bahndienstwagen, die bei den Güterwagen zu verrechnen waren, sind sämtlich ins Eigentum der polnischen Verwaltung übergegangen⁵⁰⁾. Umbauten und Neubauten der der polnischen Eisenbahnverwaltung unterstellten Objekte des Hafenausschusses werden nur nach vorheriger Einvernahme mit dem Hafenausschuß oder auf dessen Antrag vorgenommen.

⁴⁷⁾ S. zu dieser Frage die Aufsätze von Loening in der Danz. Ztg. vom 3. 11. 20, 17. 8. 21 und 28. 8. 21. Der Autor bezweifelt hier auch die formelle Berechtigung des Hohen Kommissars, über das ehemalige Staatseigentum zu verfügen, wie es z. B. die Eisenbahndirektion sei, da die Verteilung einer gem. Art. 107 Fr. V. gebildeten Verteilungskommission der All. Mächte zustehe.

⁴⁸⁾ S. 7.

⁴⁹⁾ S. Entscheidung vom 15. 8. 21.

⁵⁰⁾ Erg. Vereinb. Nr. 4 zwischen Hafenausschuß und Eisenbahnverwaltung.

Sie gehen zu Lasten der polnischen Eisenbahnverwaltung und fallen in das Eigentum des Hafenausschusses⁵¹⁾. Für die Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätte in Danzig ist eine Aktiengesellschaft geschaffen, an deren Gesellschaftskapital Danziger, polnische und andere fremde Finanzgruppen beteiligt sind. Ihr Zweck ist die Ausbesserung des Materials des Danziger Hafenausschusses und des anderen Danziger Schienennetzes⁵²⁾.

Die Freie Stadt führt ganz mit Recht die baupolizeiliche Aufsicht bei Neubauten, insbesondere auch bei Neuanlegung von Schienenwegen.

Im Grundbuch sind die Grundstücke der Polen gehörigen Eisenbahnen zum großen Teil schon auf den jetzigen Eigentümer, die „Republik Polen“, eingetragen. Bezüglich der dem Hafenausschuß zugefallenen Immobilien ist durchweg schon die Umschreibung auf den „Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege in Danzig“ erfolgt. Grundbuchliche Erklärungen bewirkt für die polnische Eisenbahnverwaltung der Delegierte der Generalprokuratur der Republik Polen, der seinen Amtssitz in Danzig bei der polnischen diplomatischen Vertretung hat. Für den Hafenausschuß ist die Zeichnung zweier Mitglieder, eines Danziger und eines polnischen erforderlich.

Die nach dem Danziger Gesetz vom 12. 12. 22⁵³⁾ erforderliche Genehmigung des Senats zum Erwerbe von Grundstücken entfällt beim Erwerb von Grundstücken durch die Eisenbahnverwaltung und den Hafenausschuß, da diesen Behörden das Recht zum Ankauf von Grundstücken durch die Konvention und die Entscheidungen des Hohen Kommissars zugestanden ist. Was die Enteignung anbetrifft, so ist die Freie Stadt durch Art. 25 der Konvention gehalten, sie „unter angemessenen Bedingungen zum Zwecke der Ausnutzung der Eisenbahnbetriebe nicht zu verweigern“, jedoch ist dabei zu beachten, daß Polen kein Anspruch auf Ankauf oder Enteignung zusteht, sofern es sich um Gebiet handelt, das im Bereiche des Hafenausschusses liegt⁵⁴⁾. Bei dieser Enteignung bleibt also die Freie Stadt Ausübender des Enteignungsrechts zu Gunsten Polens oder des Hafenausschusses, es besteht kein direktes Enteignungsrecht Polens.

⁵¹⁾ Erg. Vereinbarung Nr. 4 zwischen Hafenausschuß und Eisenbahnverwaltung.

⁵²⁾ S. Genfer Eisenbahnabkommen vom 23. 9. 21. Diese Gesellschaft betreibt auch die Danziger Werft (frühere Kaiserliche Werft). Ihr Name ist „The International Shipbuilding and Engineering Comp. Ltd.“

⁵³⁾ Danziger Gesetzblatt 1923 S. 1.

⁵⁴⁾ Vergl. Entscheidung vom 6. 12. 1921.

Zur Frage der auf den Bahngrundstücken ruhenden Lasten ist zu sagen, daß die Grundstücke zunächst von jeder Steuerlast befreit sind. Dies gilt insbesondere von Grund- und Gebäudesteuern. Und zwar besteht die Befreiung nicht nur bezüglich der von der Freien Stadt zu erhebenden Steuern, sondern auch bezüglich derjenigen, die von Gemeinden, Gemeindeverbänden, Kirchenverbänden oder anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf dem Gebiete Danzigs erhoben werden. Bei Belastung eines Grundstücks mit einer Hypothek oder Abgabe sollen diese Lasten von der Eisenbahnverwaltung getragen werden⁵⁵⁾.

II. Die Verwaltung und der Betrieb.

In prinzipieller Beziehung ist zunächst festzustellen, daß die Verwaltung der Eisenbahnen von den Gesetzen der Freien Stadt beherrscht wird. Grundlegend in dieser Beziehung ist die Entscheidung des Völkerbundskommissars Haking vom 5. 9. 21, in der dieser Grundsatz ausdrücklich ausgesprochen ist: „Es ist ein deutlicher Unterschied zwischen den Gesetzen der Freien Stadt und den Verordnungen und Verfügungen, die durch die polnische Eisenbahnverwaltung für den Betrieb der Eisenbahnen erlassen werden, zu machen. Für die polnische Eisenbahnverwaltung kommt lediglich der nutzbringende Betrieb der Eisenbahnen in Betracht, sie muß, da sie keine souveränen Rechte im Gebiete der Freien Stadt hat, sich nach den Gesetzen des Staates richten. Innerhalb dieser Grenzen ist der Erlaß von Verordnungen für das Eisenbahnnetz eine Angelegenheit, die lediglich die polnische Eisenbahnverwaltung angeht. Die Danziger Regierung hat ihrerseits kein Recht, die Gesetze zu erlassen, die die polnische Eisenbahnverwaltung in eine solche Lage bringen würden, daß sie nicht imstande wäre, dieses Eisenbahnnetz zu verwalten, zu überwachen und auszunutzen“⁵⁶⁾. Hierdurch ist eine genaue Abgrenzung bezüglich der Rechtssetzung, die für die Verwaltung maßgebend ist, gegeben. Es haben also weiterhin die früheren deutschen Eisenbahngesetze, soweit sie nicht durch die Danziger Gesetzgebung aufgehoben oder geändert sind, Gültigkeit. Insbesondere gelten die wesentlichsten Eisenbahngesetze, die Eisenbahnverkehrsordnung und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Der Senat der Freien

⁵⁵⁾ Vergl. Entscheidung vom 5. 9. 21, Genfer Eisenbahnabkommen vom 23. 9. 21 und ergänz. Vereinb. Nr. 5, durch die festgelegt wird, daß Polen mit Uebernahme der Danz. Eisenbahnen in alle bestehenden Rechte und Verpflichtungen eintritt. Dies sind aber nur zivilrechtliche, keinesfalls sind damit irgendwelche hoheitlichen Funktionen gemeint, wie es von polnischer Seite angenommen worden ist.

⁵⁶⁾ Grünbuch III S. 33.

Stadt Danzig ist ermächtigt, Aenderungen dieser Gesetze im Wege der Verordnung vorzunehmen⁵⁷⁾. Der Gesetzgebung sind zwar, wie erwähnt, die Grenzen gesetzt, wie sie die Entscheidung des Völkerbundskommissars festlegt, jedoch bedeutet dies keine prinzipielle Beschränkung der Gesetzeshoheit, sondern es stellt sich als die Auswirkung der von Danzig in den Abmachungen freiwillig übernommenen Verpflichtung dar, die Eisenbahnen durch Polen verwalten zu lassen. Was nun die Befugnis zur Rechtssetzung der polnischen Eisenbahnverwaltung angeht, so steht ihr lediglich das Recht zu, innerhalb der ihr durch die erwähnte Entscheidung gegebenen Kompetenz Verordnungen zu erlassen. Dies sind jedoch keine Rechtsverordnungen im juristischen Sinne, insbesondere keine Polizeiverordnungen, sondern nur Verwaltungsverordnungen, die den inneren Behördenbetrieb regeln, oder rein technischer Art zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes sind.

Bezüglich einzelner Betriebs- und Verwaltungsfragen hat das Folgende zu gelten:

Die Eisenbahnverwaltung ist nach den Uebereinkommen zwischen beiden Staaten frei von direkten Steuern des Staates, der Gemeinden, Gemeindeverbände, Kirchen und sonstigen öffentlichen Körperschaften. Hierunter fallen Personal-, Körperschafts-, Vermögens-, Gewerbe- und Betriebssteuern⁵⁸⁾. Die Steuerfreiheit bezieht sich nicht auf Zölle, Gebühren und indirekte Steuern (Verbrauchs- und Monopolabgaben). Gemäß Art. 5 des Genfer Abkommens berührt diese vorstehende Regelung jedoch nicht die Eisenbahngestellten, über die weiter unten zu sprechen sein wird. Auch ist festgelegt, daß die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, die Schullasten zu erstatten (Art. 7). Frachturkundenstempel und Verkehrssteuern werden nach den gegenwärtig in Kraft befindlichen Gesetzen erhoben. Die Einnahmen aus diesen Steuern werden zur Hälfte zwischen der polnischen Eisenbahnverwaltung und der Freien Stadt geteilt. Die Sätze dieser Steuern dürfen ohne Einverständnis der polnischen Verwaltung nicht erhöht werden⁵⁹⁾.

Was die Fahrpläne anbelangt, so ist hier die polnische Verwaltung allein befugt, die einschlägigen Anordnungen zu treffen. Sie ist jedoch gehalten, dem Danziger Eisenbahndelegierten, über den im Folgenden noch zu handeln sein wird, von einer durchgreifenden Aenderung der Fahrpläne Kenntnis zu geben, und zwar vor der Ausführung, damit durch den Delegierten Wünsche Danzigs vorgetragen werden können, was den örtlichen Personenverkehr und den Güterversand und -Empfang anbetrifft⁶⁰⁾.

⁵⁷⁾ Danz. Gesetz vom 19. 10. 1923 und 4. 11. 1925.

⁵⁸⁾ Genfer Eisenbahnabkommen vom 23. 9. 21 Art. 3.

⁵⁹⁾ Genfer Eisenbahnabkommen Art. 6.

⁶⁰⁾ S. Entscheidung vom 15. 8. 21, Erg. Vereinh. Nr. 2 Ziff. 5.

Als Prinzip für die Gestaltung der Tarife ist aufgestellt, daß hierbei die Erfordernisse des Danziger Wirtschaftslebens zu berücksichtigen sind und die Wettbewerbsfähigkeit Danzigs mit anderen Häfen nach Möglichkeit zu fördern ist⁶¹⁾.

Aus diesem Grunde hat Danzig ein Recht zur Mitwirkung bei der Tarifgestaltung. Wenn die polnische Eisenbahnverwaltung die Einstellung eines neuen oder die Erhöhung eines bestehenden Personen- und Gütertarifs beabsichtigt, so hat sie den Danziger Delegierten angemessene Zeit vor dem für die Einführung geplanten Termin davon in Kenntnis zu setzen. Falls der Delegierte den Tarif beanstanden will, muß er dies der polnischen Staatsbahndirektion unter Angabe von Gründen schriftlich mitteilen. Beide Teile, Danzig und Polen, haben sodann innerhalb einer Frist von sieben Tagen die Entscheidung des Hohen Kommissars gemäß Art. 39 der Konv. anzurufen. Neue Tarife und geänderte Tarife werden auf Kosten Polens im Danziger Staatsanzeiger veröffentlicht und erlangen damit ihre Verbindlichkeit⁶²⁾.

Die polnische Eisenbahnverwaltung hat die Pflicht, die notwendigen Eisenbahnverbindungen mit durchgehender Abfertigung für Personen und Güter auf den Hauptverkehrslinien von Danzig nach Polen und über Polen hinaus und umgekehrt, so beizubehalten oder herzustellen, wie sie in der früheren Ausgestaltung bestanden haben. Dies gilt besonders für den Personen-, Schnellzug-, Speisewagen- und Schlafwagenverkehr⁶³⁾. Auch hieraus geht hervor, daß Polen mit der Gestaltung des Betriebes

⁶¹⁾ S. Erg. Vereinb. Nr. 2 Ziff. 2.

⁶²⁾ S. Staatsvertrag zwischen Danzig und Polen vom 4. 10. 22; z. B. Staatsanzeiger vom 24. 1. 22. Die bestehende Regelung soll nach einem jüngst stattgefundenen Notenwechsel (bisher noch in keiner Sammlung veröffentlicht) vom 1. 11. 1928 ab eine Aenderung erfahren insofern als der Zustand der Verschiedenheit der in Danzig und Polen bestehenden Tarife beseitigt werden soll und die Tarife zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrsanzeiger der polnischen Staatsbahndirektion in Danzig bedürfen. Auch soll von diesem Zeitpunkt ab durch die Danziger Regierung eine Angleichung der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung an die in Polen geltenden Bestimmungen stattfinden und auch die Veränderungen in diesem Sinne gestaltet werden, jedoch nur mit der Voraussetzung, daß sie mit dem in Danzig gültigen privaten und öffentlichen Recht oder mit den internationalen Verpflichtungen vereinbar sind, also unter Wahrung der Danziger souveränen Rechte. Es soll nach dem Zusatzprotokoll durch diese Regelungen der Rechtszustand, wie er durch die bestehenden Entscheidungen, Abkommen und Ausführungsbestimmungen geschaffen ist, nicht berührt werden, wodurch die Rechte Danzigs gewahrt bleiben sollen.

⁶³⁾ S. Erg. Vereinb. Nr. 2.

nicht willkürlich verfahren darf und Bindungen unterworfen ist, die nicht vorhanden wären, wenn die Eisenbahnen in Danzig ein Institut wären, das ausschließlich von den Entschlüssen der polnischen Zentralverwaltung abhängig ist.

Es sei nun im Näheren auf die Rechtsstellung des schon erwähnten Eisenbahndelegierten eingegangen. Die Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. 8. 21 gibt der Freien Stadt das Recht, einen Beamten zu ernennen, der der polnischen Verwaltung die Wünsche Danzigs übermitteln soll, besonders was den örtlichen Personenverkehr und den Güterversand und Empfang der Freistaatsbewohner betrifft. Nach einer Bekanntmachung des Senats vom 5. 1. 1922⁶⁴⁾ ist der gesamte Schriftwechsel der Danziger Behörden mit der polnischen Eisenbahnverwaltung, soweit er nicht Vorfälle des normalen Geschäftsverkehrs betrifft, die durch nachgeordnete Dienststellen im gegenseitigen Verkehr unmittelbar ihre Erledigung finden, durch die Hand des Danziger Delegierten zu leiten. In wichtigen Fragen und solchen von grundsätzlicher Bedeutung ist die Stellungnahme der Danziger Delegation vorher herbeizuführen. Die polnische Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, dem Delegierten der Freien Stadt von allen die Eisenbahnen im Bereiche Danzigs betreffenden wichtigen Verfügungen Kenntnis zu geben, und zwar möglichst vor ihrer Ausführung. Hierzu gehören insbesondere Verfügungen, die betreffen:

- a) Allgemeine Angelegenheiten der Beförderung von Personen und Gütern.
- b) Durchgreifende Aenderungen der Fahrpläne (s. oben).
- c) Einstellung von neuen und Aenderung der bestehenden Personen- und Gütertarife (s. oben).
- d) Allgemeine Anordnungen über Gestaltung von Wagen
- e) Projekte betreffend Neubauten.
 - i) Abschluß und Aenderung von Anschlußverträgen.
- g) Regelung der mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängenden gewerblichen Unternehmungen.
- h) Neueinstellung von Beamten und Arbeitern (s. unten zu III)⁶⁵⁾.

Außer der Mitwirkung bei diesen Angelegenheiten steht dem Delegierten das Recht zu, auf Grund einer von der polnischen Eisenbahnverwaltung ausgestellten Legitimation auf dem Eisenbahngebiet in der Freien Stadt zu seiner persönlichen Unterrichtung bei den polnischen Dienststellen Auskünfte einzuholen⁶⁶⁾. Er kann sich hierbei durch einen Beamten vertreten lassen. Die polnische Verwaltung hat dem Delegierten Amtsräume für sich und sein Büro mit den entsprechenden Einrichtungen im Ge-

⁶⁴⁾ Danz. Staatsanz. 1922 S. 16.

⁶⁵⁾ Erg. Vereinb. Nr. 2 Ziff. 5.

⁶⁶⁾ Erg. Vereinb. Nr. 2 Ziff. 6.

bäude der Eisenbahndirektion zur Verfügung zu stellen und zwar mietefrei, jedoch gegen Kostenersatz im übrigen. Die polnische Verwaltung ist verpflichtet, bei ihren Maßnahmen streng auf die Befugnisse des Delegierten Rücksicht zu nehmen. Anderenfalls kann es geschehen, daß diese Maßnahmen auf Anrufen des Hohen Kommissars von diesem für unrechtmäßig erklärt werden, wie es in der Frage des polnischen Reisebüros auf dem Danziger Hauptbahnhofe geschehen ist. Diese Einrichtung ist für unrechtmäßig erklärt worden, weil sie erfolgt war, ohne daß seitens der polnischen Verwaltung die Einwendungen des Delegierten in Erwägung gezogen worden sind und ohne daß der Danziger Regierung Gelegenheit gegeben worden ist, ihre Ansicht darzulegen⁶⁷⁾. Dem Delegierten kommt hiernach eine für die rechtliche Beurteilung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen sehr wesentliche Bedeutung zu. Seine Stellung ist dazu angetan, die polnische Verwaltung in ihren Entschlüssen wesentlich zu beeinflussen.

Im Zusammenhange mit der Stellung des Eisenbahndelegierten sei noch auf eine andere Frage eingegangen, die die Wahrung der Rechte Danzigs in Bezug auf die Eisenbahnen berührt. Es handelt sich um die Teilnahme Danzigs an internationalen Eisenbahnkonferenzen. Polen machte gelegentlich der Eisenbahnkonferenz in Bern im Mai 1923 der Freien Stadt das Recht streitig, zu dieser Tagung Vertreter zu entsenden. Polens Standpunkt war es, daß die Interessen Danzigs durch den Delegierten genügend sicher gestellt seien. Es brief sich auf die ihm zugestandenen Rechte der Führung der Danziger auswärtigen Angelegenheiten, die eine solche Teilnahme nicht zuließen. Diese Ansichten sind unzutreffend. Schon durch die Entscheidung des Völkerbundskommissars vom 24. 8. 1922⁶⁸⁾ ist festgestellt worden, daß die Freie Stadt das Recht hat, einen oder mehrere Vertreter zu internationalen Konferenzen zu entsenden. Die Entscheidung zieht hierbei schon die Tatsache in Berücksichtigung, daß internationale Konferenzen den Charakter auswärtiger Angelegenheiten haben, deren Führung durch die Konvention Polen übertragen ist. Gegenüber den Entscheidungen, die die Regelung der auswärtigen Angelegenheiten Danzigs betreffen⁶⁹⁾, ist die Entscheidung vom 24. 8. 22 als die spezielle Regelung anzusehen. Bei Prüfung der Frage, ob Danzig die Berner Eisenbahnkonferenz beschicken durfte, hat der Völkerbundskommissar in zutreffender Weise dieses Recht bejaht⁷⁰⁾. In der Entscheidung wird ausgeführt, daß die Tatsache allein,

⁶⁷⁾ Entscheidung vom 31. 12. 1922.

⁶⁸⁾ Grünbuch IV, S. 30.

⁶⁹⁾ Entscheidung des Hohen Kommissars vom 17. 12. 21; Beschluß des Völkerbundesrats vom 17. 5. 22 Grünbuch VI S. 217.

⁷⁰⁾ Entscheidung des Hohen Kommissars Mac Donnell vom 8. 1. 24.

daß die Verwaltung der Eisenbahnen in Danzig dem polnischen Staat überlassen sei, nicht genüge, um Danzig auszuschließen. Andere Länder, die keine Eisenbahnen zu eigen haben, seien aus diesem Grunde auch nicht von der Teilnahme ausgeschlossen, auch seien Eisenbahnangelegenheiten nicht nur von Interesse für die Eigentümer der Bahnlinien, sondern auch für die Regierungen der Länder, in denen diese Bahnlinien laufen und betrieben werden. Besonders tritt auch die Entscheidung dem Argument entgegen, daß die Interessen Danzigs, soweit die Eisenbahnkonferenzen in Frage kommen, durch den Delegierten Danzigs genügend gewahrt seien. Die persönliche Teilnahme an einer Konferenz erscheine für eine interessierte Partei als ein Grunderfordernis, das durch Berichte über den Verlauf und die Ergebnisse der Konferenz nicht in gleichwertiger Weise ersetzt werden könne. Hierdurch stehen Danzigs Rechte in eindeutiger Weise fest.

Zum Schlusse dieses Abschnitts sei noch ein Wort gesagt über die polnische Eisenbahndirektion. Die früher in Danzig bestehende Direktion der Eisenbahnen für den Bezirk Danzig blieb nach der Abtrennung des Gebietes auch weiter bestehen. Nach der Uebernahme der Bahn in die polnische Verwaltung bezog Polen auch die auf dem jetzt polnischen Gebiet liegenden Bahnen in die Verwaltung der in Danzig belegenen Direktion ein. Hiergegen richteten sich die Proteste der Danziger Regierung, die einen derartigen Zustand als im Widerspruch mit den Rechten Danzigs befindlich empfanden. In dem darauf folgenden Meinungsstreit handelte es sich mehr um die Frage der Zweckmäßigkeit, so daß die Seite der Rechtmäßigkeit mehr in den Hintergrund trat. Die Entscheidung des Hohen Kommissars, die sich mit dieser Frage beschäftigte⁷¹⁾, stellt nun fest, daß Polen kein Recht hat, auf Danziger Gebiet eine Eisenbahndirektion einzurichten, die sich mit der Verwaltung anderer Eisenbahnen als der auf dem Gebiete der Freien Stadt gelegenen beschäftige. Dabei wird ausgeführt, daß sich weder im Verträge von Versailles noch in der Konvention eine Erwähnung dieses Rechts befinde, auch sei in der Vereinbarung zwischen beiden Staaten vom 23. 9. 21 zur Regelung bestimmter Einzelheiten in Eisenbahnfragen nichts über die Zulässigkeit des von Polen in Anspruch genommenen Rechts enthalten. Offen gelassen wird vom Völkerbundskommissar die Frage, ob Polen andererseits das Recht habe, die Direktion für die Eisenbahnen auf Danziger Gebiet nach einem Orte in Polen zu verlegen. Dieses Recht dürfte Polen jedenfalls auch nicht zustehen. Danzig hat nach dem Sinne der diesbezüglichen Verträge und Entscheidungen

⁷¹⁾ Entscheidung vom 12. 12. 1922. Der Völkerbundrat hat die Entscheidung am 13. 3. 1925 bestätigt (Gesamtübersicht in Grünb. IX S. 5).

ein Recht darauf, daß die Verwaltung seiner Eisenbahnen auch in Danzig geführt wird. Die Eisenbahn in Danzig ist ja nicht zu einer „polnischen Eisenbahn“ geworden, sondern sie ist, wie Schröder richtig ausgeführt hat, „die Eisenbahn im Gebiete der Freien Stadt Danzig“ geblieben⁷²⁾. Auch der Umstand, daß Polen das Gebäude der Eisenbahndirektion zugesprochen worden ist, spricht dafür, daß die Verwaltung der Eisenbahnen Danzigs auch in Danzig selbst geführt werden soll.

In einer Niederschrift vom 23. 6. 1923⁷³⁾ haben die Parteien eine vorläufige Vereinbarung geschlossen, die den bestehenden tatsächlichen Zustand weiter erhält. Hierbei hat die polnische Regierung erklärt, daß der Verbleib der polnischen Eisenbahndirektion in Danzig wirtschaftlichen und technischen, nicht aber politischen Zwecken, beispielsweise der Einbürgerung der Beamten dienen solle. Auch ist die Verpflichtung der Reorganisation der Behörde übernommen worden, insbesondere eine Reduzierung einzelner Verwaltungszweige lediglich auf die Interessen der im Danziger Gebiete gelegenen Strecken. An den Rechten Danzigs ändert dieser tatsächliche Zustand nichts.

III. Die Eisenbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter.

Eine eigentümliche Gestaltung haben die Rechtsverhältnisse der Danziger Eisenbahner aufzuweisen. Zu unterscheiden sind zunächst zwei Gruppen von Beamten, nämlich solche polnischer Staatsangehörigkeit und solche Danziger Staatsangehörigkeit. Bei den ersteren handelt es sich in der Hauptsache um die höheren Beamten der Eisenbahndirektion, die mit der allgemeinen Ueberwachung und Verwaltung des Eisenbahnnetzes betraut sind. Die Rechtsverhältnisse dieser Beamten sind den Entschlüssen der polnischen Eisenbahnverwaltung überlassen. Einige der führenden Beamten genießen Exterritorialitätsrechte. Der Anspruch Polens, allen in Danzig amtierenden polnischen Beamten Exterritorialitätsrechte zuzusprechen, ist nicht zur Wirklichkeit geworden. Die Entscheidung des Völkerbundskommissars Haking vom 6. 12. 1921 spricht deutlich aus, daß weder im Friedensvertrage noch in der Konvention Raum wäre für die Rechtsgültigkeit eines solchen Anspruchs, und daß eine Verwirklichung der von Polen geltend gemachten Ansprüche dazu führen würde, „daß Danzig nicht länger eine Freie Stadt genannt werden könne“.

Wichtig für unsere Betrachtung sind mehr die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten mit Danziger Staatsangehörigkeit. Es handelt sich hier in der Hauptsache, jedoch nicht ausschließlich um das Betriebspersonal der Danziger Eisenbahn, das von der früheren preußischen und Freistaat-Eisenbahnver-

⁷²⁾ Die völkerrechtl. Stellung Danzigs S. 59.

⁷³⁾ Grünbuch VII S. 107.



waltung in den polnischen Dienst übernommen worden ist bzw. um Danziger Staatsangehörige, die jetzt bei Freiwerden von Stellen angestellt worden sind. Als Prinzip für die Behandlung der Danziger Eisenbahner haben die Sätze zu gelten, die der Hohe Kommissar in seiner Entscheidung vom 5. 9. 1921 aufstellte: „Es ist Aufgabe der polnischen Eisenbahnverwaltung, alles nur Mögliche zu tun, um die Interessen der Danziger Beamten, Angestellten und Arbeiter, die zwecks Betrieb der Eisenbahn im Gebiete der Freien Stadt angestellt sind, sicher zu stellen und zu vermeiden, die Empfindlichkeit der Einwohner durch Erlaß von Verordnungen zu verletzen, die nicht unbedingt für ein befriedigendes Arbeiten der Verwaltung notwendig sind, oder die als Versuch, die Danziger Eisenbahn zu polonisieren, angesehen werden könnten“. Die polnische Eisenbahnverwaltung ist durch die Konvention verpflichtet, den Danziger Beamten, die von ihr beschäftigt werden, um den Betrieb der Eisenbahn durchzuführen, ihre Rechte zu belassen.

Das geltende Beamtenrecht der Eisenbahner gründet sich vornehmlich auf die Entscheidung vom 5. 9. 21, das endgültige Beamtenabkommen vom 22. 10. 1921 und die ergänzenden Vereinbarungen zwischen Danzig und Polen.

Das Beamtenabkommen, über dessen Rechtsnatur in einem anderen Abschnitt noch weitere Ausführungen zu machen sind, regelt zunächst die Grundlage der von der polnischen Eisenbahnverwaltung übernommenen Danziger Eisenbahner. Vor Uebernahme in den polnischen Dienst hat sich jeder Beamte darüber zu äußern gehabt, ob er seine Beibehaltung im polnischen Dienst wünsche und zwar ist diese Äußerung in Form einer entsprechenden Erklärung, die auf das Beamtenabkommen Bezug nimmt, abzugeben gewesen⁷⁴⁾. Eine weitere Voraussetzung für die Uebernahme in den polnischen Dienst geben die Vorschriften des Art. 3 des Beamtenabkommens, nach denen erforderlich ist, daß die übernommenen Eisenbahner Danziger Staatsbürger sind und das Staatsbürgerrecht durch Option nicht verloren haben oder polnische Staatsangehörige sind. Ferner ist als Voraussetzung aufgestellt, daß die Bediensteten sich zu loyalem Verhalten gegenüber dem polnischen Staate verpflichten.

Im Sinne des Art. 22 der Pariser Konvention erfolgt die Uebernahme der Bediensteten auf der Grundlage der Achtung der nachweislich erworbenen Rechte. Die polnische Staatsbahn-

⁷⁴⁾ Diese Erklärung, die noch in anderem Zusammenhange Gegenstand der Behandlung ist, lautet: „Ich erkläre mich bereit, vom 1. April 1922 angefangen, im polnischen Eisenbahndienst im Gebiete der Freien Stadt Danzig unter den in der am 22. Okt. 1921 zwischen der Danziger und der polnischen Regierung abgeschlossenen Vereinbarung festgesetzten Bedingungen zu verbleiben. Weitere Zusätze und Bedingungen machen diese Erklärung ungültig.“

verwaltung muß also die von dem Beamten oder Anwärter bis zu seiner Uebernahme auf Grund der deutschen Vorschriften erworbenen Ansprüche und Anwartschaften seiner Dienststellung anerkennen und erfüllen, insbesondere müssen die planmäßig nach dem 9. 11. 1920 im Rahmen des Kopfetats vorgenommenen Beförderungen und Anstellungen anerkannt werden⁷⁵⁾). Die Staatsbahnverwaltung muß auch in die mit den Arbeitern bei der Uebernahme bestehenden Tarife eintreten. Polen hat außerdem die Verpflichtung, als erworbene Rechte alle die Verträge und Einrichtungen anzuerkennen und zu erfüllen, die eine Fürsorge für das Personal bezwecken und dafür zu sorgen, daß die Wünsche der nicht im Widerspruch mit den geltenden Gesetzen stehenden Vertretungen der übernommenen Bediensteten angehört werden.

Was die Dienstbezüge der Beamten angeht, so dürfen diese niemals geringer sein, als die der in entsprechenden Dienststellungen befindlichen Beamten der Freien Stadt Danzig; ebenso findet eine vollkommene Gleichstellung der polnischen mit den übernommenen Danziger Beamten statt. Die Eisenbahner haben einen Anspruch auf Besoldung in Danziger Währung.

Gegen ihren Willen dürfen die Eisenbahnbediensteten nicht außerhalb des Freistaatgebietes zum Dienste verwendet werden. Ausgenommen bleibt der Fall, daß jemand im Wege eines förmlichen Disziplinarverfahrens zur strafweisen Versetzung verurteilt wird und im Freistaatgebiet ein entsprechender Posten nicht vorhanden ist.

Das Disziplinarrecht weist keine weiteren Besonderheiten auf. Die Disziplinargerichte sind aus Danzigern und Polen gemischt zusammengesetzt. Sie haben auch da zu entscheiden, wo den Beamten der Vorwurf des illoyalen Verhaltens gegenüber dem polnischen Staate gemacht wird.

Hinsichtlich der Sprache bleibt den Danziger Eisenbahnern das Recht des Gebrauchs der deutschen Sprache als der Danziger Amtssprache vorbehalten⁷⁶⁾).

Diejenigen Beamten, die zum Tragen einer Uniform verpflichtet sind, tragen eine Uniform, die sich in Form und Ausgestaltung an die polnische Dienstkleidung anlehnt. Sie tragen jedoch an Stelle der polnischen Hoheitsabzeichen die Hoheitsabzeichen der Freien Stadt Danzig; an Stelle der sonst üblichen polnischen viereckigen Mütze behalten die Danziger Eisenbahner die bisherige Form.

Bei der Neueinstellung von Beamten und Arbeitern hat die Eisenbahnverwaltung vor der Ausführung dem Danziger Delegierten, über dessen Stellung oben schon gehandelt ist, Kenntnis zu geben. Ueber die Einstellung von Arbeitern werden dem

⁷⁵⁾ S. Art. 6 des Beamtenabkommens.

⁷⁶⁾ Vergl. Art. 4 Danz. Verfassung; Entsch. vom 5. 9. 21; s. auch zu IV. dieses Hauptteils.

Delegierten vierteljährlich Verzeichnisse zugeleitet, aus denen die näheren Personaldaten hervorgehen⁷⁷⁾). In allen Fällen, wo bei den Eisenbahnen Danzigs Stellen frei sind, muß seitens Polens den Danziger Bürgern der Vorrang gegeben werden, besonders denjenigen Familien, die jahrelang bei der Eisenbahn beschäftigt sind und bei denen die Kinder den Beruf ihrer Vorfahren zu ergreifen wünschen. Nur bei Fehlen brauchbarer Anwärter Danziger Staatsangehörigkeit hat Polen das Recht, polnische Staatsangehörige heranzuziehen. Dem Danziger Delegierten liegt es ob, hier die Ueberwachung der Danziger Interessen durchzuführen⁷⁸⁾).

Die Sozialversicherung der Danziger Eisenbahner regelt sich in der Hauptsache nach dem Prinzip, daß die polnische Eisenbahnverwaltung bezüglich der bei ihr tätigen Danziger Bediensteten hinsichtlich aller Arten Sozialversicherung dieselben Bestimmungen zur Anwendung bringen muß, wie sie diese Personen unter Danziger Verwaltung genossen haben, selbst wenn diese Bestimmungen günstiger sind als die im Gebiete Polens geltenden. Die polnische Verwaltung muß auch die Bedingungen, unter denen diese Vergünstigungen gewährt werden, verbessern, wenn irgend jemals die Eisenbahnangestellten und Arbeiter im Gebiete Polens besser gestellt sind, als diejenigen im Danziger Gebiet⁷⁹⁾).

Eine nähere Regelung haben die Versicherungsangelegenheiten der Eisenbahner durch das Abkommen über die Sozialversicherung der Eisenbahner vom 27. 1. 1927 erfahren⁸⁰⁾.

Hier wird als Hauptprinzip aufgestellt (§ 1), daß auf die Eisenbahnangestellten und Arbeiter die für alle Arbeiter und Angestellten im Gebiete der Freien Stadt geltenden Danziger Bestimmungen über die Kranken-, Unfall-, Alters-, Invaliden- und Angestellten-Versicherung Anwendung finden unter der abweichenden Modifikation der weiteren Vorschriften des Abkommens. Danach wird die Krankenversicherung durch die Betriebskrankenkasse der Staatsbahndirektion ausgeführt, deren Aufsichtsbehörde an Stelle des Versicherungsamts die Staatsbahndirektion ist. Das Gleiche gilt für die zum Zwecke der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung errichtete Sonderanstalt im Sinne des § 1360 der Reichsversicherungsordnung. Für die Angelegenheiten der bei der Sonderanstalt Versicherten bestehen besondere Spruch- und Beschlußkammern bei dem Oberversicherungsamt in Danzig. Was die Unfallversicherung angeht, so wird diese von der Staatsbahndirektion mit den Rechten und Pflichten einer Ausführungsbehörde im Sinne des § 264 der Reichsversicherungsordnung geführt, wobei die Aufsicht im Sinne des § 722 der

⁷⁷⁾ S. ergänz. Vereinb. Nr. 2 Ziff. 5.

⁷⁸⁾ S. Entsch. vom 5. 9. 21.

⁷⁹⁾ S. Entsch. vom 5. 9. 21.

⁸⁰⁾ Lewinsky-Wagner Seite 568.

Reichversicherungsordnung der polnischen Staatsverwaltung zusteht.

Als wesentliches Moment für die Stellung der Eisenbahnbeamten bleibt noch der von ihnen zu leistende Eid zu erwähnen. Wegen der Eigentümlichkeit und Erheblichkeit der Eidesformel für das Verhältnis der Danziger Eisenbahner zum polnischen Staate sei ihr Wortlaut hier wiedergegeben: „Ich schwöre bei Gott dem Allmächtigen, daß ich in der mir anvertrauten Amtsstelle innerhalb meines Wirkungskreises im Dienste der Republik Polen, im Gebiete der Freien Stadt Danzig unter gleichmäßiger Behandlung der Danziger und polnischen Staatsbürger die Gesetzesvorschriften stets beachten, die mir kraft meines Amtes obliegenden Pflichten mit Eifer und gewissenhaft erfüllen, die Aufträge meiner Vorgesetzten genau ausführen, das Amtsgeheimnis wahren und nichts unternehmen werde, was gegen die Festigung, Unabhängigkeit und Macht der Republik Polen gerichtet wäre“⁸¹⁾.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich die besondere Rechtsstellung der Danziger Eisenbahnbeamten zum polnischen Staate, die von dem sonstigen staatsrechtlichen Verhältnis der Beamten in bedeutsamer Weise abweicht. In Anlehnung an die treffende Charakterisierung der Rechtsstellung der Eisenbahnbeamten Danzigs durch Erich Kaufmann⁸²⁾ seien als die wesentlichen Momente folgende hervorgehoben:

1. Die Beamten sind, soweit sie übernommene Beamte sind, in der zurzeit der Uebernahme bestehenden Rechtslage mit ihren Rechten und Anwartschaften und mit bestimmten Gewährleistungen übernommen.

2. Es besteht insofern ein wesentlicher Unterschied zu den sonstigen staatsrechtlichen Folgen, daß die Beamten mit dem Dienstherrn nicht ihre Staatsangehörigkeit wechseln. Sie bleiben Danziger Bürger, sie sind fremde Staatsangehörige im polnischen Eisenbahndienst, nicht eigentlich im polnischen Staatsdienst. Als äußerliche Dokumentierung dieser Stellung ist es anzusehen, daß die Beamten weiter die Danziger Hoheitszeichen und als ebenso bedeutsames Symbol die bisherige Mützenform beibehalten. Die Beamten leisten zwar einen Diensteid, aber keinen Treueid. Wenn sie schwören die Gesetzesvorschriften zu beachten, so sind das aber Danziger Gesetzesvorschriften, Polen kann keine „laws“ sondern nur „byelaws“ und „regulations for the working of the railways“ erlassen.

3. Die Beamten werden zwar polnische Eisenbahnbeamte und unterstehen organisatorisch der zuständigen polnischen Staatsbahndirektion, die ihre Angelegenheiten „regelt“⁸³⁾. Sie

⁸¹⁾ Art. 10 des Beamtenabkommens.

⁸²⁾ Gutachten vom 21. 6. 27, im Danziger Eisenbahnerstreit.

⁸³⁾ S. Art. 9 des Beamtenabkommens.

unterstehen den polnischen Disziplinargesetzen, aber nicht den gewöhnlichen polnischen, sondern besonderen Disziplinargerichten, in denen die Beamten beider Staatsangehörigkeiten, der polnischen und der Danziger, vertreten sind.

Die wesentliche Frage des Klagerechts der Danziger Eisenbahner gegen den polnischen Staat vor Danziger Gerichten sei weiter unten im Zusammenhange mit dem Abschnitt „Eisenbahn und Gerichtshoheit“ behandelt.

IV. Die Amtssprache.

In Anlehnung an Artikel 22 der Pariser Konvention bedürfte auch die Frage der bei dem Betriebe der Danziger Eisenbahnen anzuwendenden Sprache der Regelung. Vorauszuschicken ist hier, daß seiner nationalen Stammesart gemäß der weitaus überwiegende Teil der Danziger Bevölkerung die deutsche Sprache als seine Muttersprache spricht und nur ein ganz geringer Prozentsatz von Danzigern die polnische Sprache beherrscht. Dem hat zunächst die Verfassung der Freien Stadt Danzig Rechnung getragen und in Art. 4 ausdrücklich bestimmt: „Die Amtssprache ist deutsch“. Dieses Prinzip ist auch bei der Regelung innerhalb des Betriebes der Eisenbahnen maßgebend. Wie der Hohe Kommissar Haking in seiner Entscheidung vom 5. 9. 21 zutreffenderweise ausführt, scheint es in Anbetracht dessen, daß die Verwaltung der Eisenbahnen in Danzig in polnischen Händen liegt, eher notwendig, Sicherheiten für die Danziger Einwohner zu schaffen als für die polnischen Eisenbahner. Wenn nun die deutsche Sprache die Muttersprache der meisten Bürger sei, und die Amtssprache des Landes, so erscheine es angezeigt, „daß jede nur mögliche Erleichterung für den Gebrauch dieser Sprache im Gebiete der Freien Stadt Danzig gegeben sein muß“.

Die deutsche Sprache muß also bei allen Dienstzweigen der polnischen Eisenbahnverwaltung im Verkehr mit dem Danziger Publikum und mit den Eisenbahnbeamten Danziger Staatsangehörigkeit zur Anwendung kommen. Falls aus dem Publikum die polnische Sprache anzuwenden gewünscht wird, so ist diesem Wunsche jedoch nachzukommen.

Die Aufschriften auf den Eisenbahnstationen im Gebiete der Freien Stadt, wie Ortsnamen, Bezeichnung von Bahnsteigen, Gepäckräume, Fahrpläne usw. sind in deutscher Sprache anzubringen; ebenso müssen alle an das Publikum von oder nach einem Ort im Gebiete der Freien Stadt ausgegebenen Fahrkarten in deutscher Sprache abgefaßt sein, Fahrkarten nach Polen oder anderen Ländern können doppelsprachig gefaßt sein. Bei Frachtbriefen ist im Danziger Binnenverkehr die deutsche Sprache für den Vordruck erforderlich; für die Eintragungen nach Wahl des Absenders die deutsche und die polnische Sprache zulässig. Im

übrigen Verkehr ist für die Vordrucke die deutsche und die polnische Sprache anzuwenden, für die Eintragungen nach Wahl des Versenders die deutsche oder die polnische. Im Binnenverkehr und im Verkehr nach Deutschland werden polnische Eintragungen von der Versandabfertigung ins Deutsche übersetzt⁸⁴⁾.

Die für den Danziger Verkehr geltenden Tarife werden in deutscher und polnischer Sprache ausgegeben⁸⁵⁾.

Diese Regelungen berühren nicht die Befugnis der polnischen Eisenbahnverwaltung, die polnische Sprache überall dann und überall dort anzuwenden, „wo sie für den wirksamen Betrieb ihrer höheren Verwaltung notwendig ist“⁸⁶⁾. Dies umfaßt im allgemeinen den Betrieb im Innendienst und den Verkehr mit den Warschauer und anderen polnischen Behörden.

Die deutsche Sprache ist also gewissermaßen als die Amtssprache der Eisenbahn in Danzig anzusehen. Dies entspricht der Verfassungsbestimmung über die Amtssprache in Danzig.

Es ist auch nicht denkbar, daß die Rechte Polens, die ihm der Richtung der Friedensvertragsbestimmungen gemäß durch die Danzig-polnische Konvention überlassen sind, eine Aenderung des geltenden Kulturzustandes in Danzig begründen sollten. Dies würde in keiner Weise mit dem ganzen Zweck der geschaffenen Regelung, der Sicherung des freien Zugangs Polens zum Meere durch Gewährung wirtschaftlicher Rechte in Einklang zu bringen sein. Die Anwendung der polnischen Sprache im inneren Behördenverkehr, dort wo wenig Berührungspunkte mit der Danziger Bevölkerung vorhanden sind, genügt den Bedürfnissen der Verwaltung vollständig.

V. Eisenbahn und Post.

An den Rechtsverhältnissen von Eisenbahn und Post in ihren gegenseitigen Beziehungen hat sich durch die Uebernahme der Eisenbahnen in die polnische Verwaltung nichts geändert. Nach ausdrücklicher Vorschrift der Ergänzenden Vereinbarung Nr. 2 Ziff. 11 übernimmt die polnische Eisenbahnverwaltung die Verpflichtungen, die die bisherige Eisenbahnverwaltung gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung der Freien Stadt Danzig gehabt hat, in dem benötigten Umfange. Die deutschen einschlägigen Gesetze sind also weiterhin maßgebend⁸⁷⁾. Bei einer Aenderung des Rechtszustandes wäre es allerdings er-

⁸⁴⁾ S. Erg. Vereinb. Nr. 2.

⁸⁵⁾ S. Erg. Vereinb. Nr. 2.

⁸⁶⁾ Entscheidung des Hohen Kommissars Haking vom 5. 9. 21

⁸⁷⁾ Gesetz betr. die Abänderung des § 4 des Ges. über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. 10. 1871, vom 20. 12. 1875 (Eisenbahn-Postgesetz); Vollziehungsbestimmungen zum Eisenbahnpostgesetz.

forderlich, daß dies in Form eines Vertrages zwischen Danzig und Polen geschehe⁸⁸⁾.

VI. Eisenbahn und Polizei.

Die Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahn und Polizei weisen äußerlich keine weiteren Besonderheiten auf, besonders zunächst was die Funktionen der Bahnpolizei anbetrifft. Nach der maßgebenden Entscheidung des Hohen Kommissars Haking vom 5. 9. 21 sind die Angestellten der Bahnpolizei, die durch die polnische Eisenbahnverwaltung angestellt, bezahlt und beschäftigt werden, den Verordnungen dieser Verwaltung unterworfen, die ja nach dem Beamtenabkommen (Art. 9) die Angelegenheiten der Beamten „regelt“⁸⁹⁾. Ihr Amtsbereich umfaßt sachlich dasselbe, wie es § 75 der Deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die in Danzig gültig ist, vorschreibt; nämlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnverkehr geltenden Vorschriften erforderlich sind. Die Bahnpolizeibeamten unterstehen dem qualifizierten strafrechtlichen Schutze, insbesondere wird ein Widerstand gegen sie in der rechtmäßigen Ausübung ihres Amtes nach § 113 des Strafgesetzbuches geahndet⁹⁰⁾. Die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung im Betriebe der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig liegt im ureigensten Interesse des Danziger Staates; jede Maßnahme der Bahnpolizei dient also dazu, für die Herbeiführung der Zwecke des Danziger Staates tätig zu sein. Daß die Beamten der Bahnpolizei nicht eigentlich Danziger Beamte sind, ändert an den Ergebnissen nichts, auch die Bediensteten einer deutschen Privateisenbahn sind als Beamte anzusehen, soweit sie bahnpolizeiliche Funktionen ausüben⁹¹⁾. Die Danziger Bahnpolizeibeamten sind letzten Endes Vollstrecker von Gesetzen, Befehlen und Anordnungen der Freien Stadt und nehmen deren Hoheitsrechte wahr, auch wenn ihre unmittelbaren Direktiven von der polnischen Eisenbahnverwaltung ausgehen. Sie wirken unter öffentlicher Autorität im Sinne der Danziger Staatszwecke; so sind sie auch letzten Endes als Organe der Danziger Staatsgewalt anzusprechen, nicht der polnischen. Durch die Uebertragung des Betriebes der Eisenbahnen an die polnische Verwaltung hat Danzig das Recht und die Pflicht zur Aufrechterhaltung von Sicherheit

⁸⁸⁾ Die Rechtsbeziehungen zwischen der Eisenbahn und der poln. Hafenpost gemäß Art. 29 der Pariser Konvention sind hier nicht zu behandeln, da in diesem Falle ausschließlich Berührungspunkte von nur poln. Instituten vorliegen.

⁸⁹⁾ Vgl. hierzu das S. 25 und 26 Gesagte.

⁹⁰⁾ Wegen des Strafschutzes der Eisenbahnpolizei überhaupt vgl. R. G. III. Strafsenat 3. 11. 1904, 2. 1. 1905.

⁹¹⁾ S. Entsch. R. G. in Strafs. Bd. 10 S. 325; Bd. 57 S. 19.

und Ordnung auf seinen Eisenbahnstrecken nicht aufgegeben, es bedient sich diesbezüglich nur der Beamten im polnischen Eisenbahndienst⁹²⁾.

Die polizeilichen Funktionen, die die ordentliche Danziger Polizei auf den Grundstücken der Eisenbahn zu verrichten hat, bleiben der Leitung der Danziger Polizeiverwaltung vorbehalten. Zwar hat sich die Polizei nach den Wünschen der polnischen Eisenbahn zu richten, jedoch ist die Art und Weise, wie sie ihre Aufgabe durchführt, eine Angelegenheit, die die Polizeibeamten selbst entscheiden. Ihr Vorgehen muß in Uebereinstimmung mit den allgemeinen Polizeigesetzen und Verordnungen der Freien Stadt erfolgen. Im Falle der verbrecherischen Handlung einer Person oder bei Lebensgefahr hat die Polizei das Recht, die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, jede geforderte Hilfe zu leisten, selbst wenn dies eine vorübergehende Einstellung des Verkehrs bedingt⁹³⁾. Die Verpflichtung gegenseitiger Hilfeleistung von Polizei und Bahnpolizei besteht bereits auf Grund des § 76 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Die Danziger Polizei ist also in der Ausübung ihrer Amtshandlungen durch die polnische Eisenbahnverwaltung in keiner Weise beschränkt. Verantwortlich für die Erhaltung des polizeimäßigen Zustandes auf dem Danziger Staatsgebiet ist allein die Danziger Regierung, demgemäß muß ihren Beamten auch im vollen Umfange das Recht zustehen, ihre Amtshandlungen auszuüben, insbesondere der Zutritt zu allen der polnischen Verwaltung unterstehenden Orten gestattet sein.

VII. Eisenbahn und Gerichtshoheit.

Als Grundsatz für die Regelung der Gerichtshoheit haben die Ausführungen des Völkerbundskommissars in seiner Entscheidung vom 5. 9. 21 zu gelten: „Alles, was mit der polnischen Eisenbahnverwaltung im Gebiete der Freien Stadt Danzig zusammenhängt, ist der Zivil- und Strafrechtsbarkeit Danzigs unterworfen. Die polnische Eisenbahnverwaltung hat keine souveränen Rechte im Gebiete der Freien Stadt und kann daher auf ihrem Gebiet keine Gerichtshöfe errichten“. Dieser Grund-

⁹²⁾ Es besteht jedoch nicht die Möglichkeit, den Beamten, die poln. Staatsangehörigkeit sind oder erst nach Uebergang der Eisenbahnen an die poln. Verwaltung angestellt sind, den qualifizierten Schutz zuzubilligen, denn es entfällt bei ihnen das wesentliche Moment, wie es § 77 der E.-Bau- und Betr.-O. vorschreibt, die Vertheidigung oder Verpflichtung durch Handschlag an Eidesstatt für die Funktionen der Bahnpolizei, die bei allen Beamten, die erst von der polnischen Verwaltung übernommen worden sind, noch seitens der preußischen oder Danziger Verwaltung erfolgt ist.

⁹³⁾ Entsch. V. K. v. 5. 9. 21.

satz ist für die ganze Charakterisierung des Rechtsverhältnisses der polnischen Eisenbahnen in Danzig von äußerst wichtiger Bedeutung. Die polnische Eisenbahnverwaltung ist also verpflichtet, in sämtlichen zivilrechtlichen Streitigkeiten, die sie betreffen, als Klägerin oder Beklagte vor den ordentlichen Gerichten der Freien Stadt Danzig Recht zu nehmen. Es gehören hierhin sämtliche Ansprüche, die aus einer Haftpflicht entstehen; ferner die aus sämtlichen anderen privatrechtlichen Beziehungen der Eisenbahn sich ergebenden, sei es durch Personenbeförderung oder Güterbeförderung. Bei der Vollstreckung aus Urteilen und anderen vollstreckbaren Titeln gegen den polnischen Eisenbahnfiskus entstehen keine weiteren Schwierigkeiten. Die Zwangsvollstreckung ist ohne weiteres zulässig und kann durch die ordentlichen Danziger Vollstreckungsorgane erfolgen. Diese Ansicht ist eine glatte Konsequenz des Prinzips, daß die polnische Eisenbahnverwaltung der Danziger Gerichtsbarkeit untersteht, zu der auch die Zwangsvollstreckung gehört⁹¹⁾. Bei dem ausdrücklichen Ausschluß der souveränen Rechte der polnischen Eisenbahnverwaltung kommen auch nicht die Vorschriften in Frage, wie sie sonst bei Zwangsvollstreckungen aus Titeln gegen den Staat zur Anwendung zu bringen sind. (Vgl. die Vorschriften der Allgemeinen Gerichtsordnung von Preußen).

Neben der zivilrechtlichen Zuständigkeit sind die Danziger Gerichte berufen, über sämtliche strafbaren Handlungen, die durch Person oder Sache mit der polnischen Eisenbahnverwaltung in Beziehung stehen, zu richten. Ausgeschlossen ist naturgemäß die Gerichtsbarkeit über Personen, sowohl zivilrechtlich als auch strafrechtlich, die Exterritorialitätsrechte besitzen.

Nähere Ausführungen sind nunmehr zu der Spezialfrage des Klagerechts der Danziger Eisenbahnbediensteten vor den Danziger Gerichten zu machen. Auszugehen ist hier zunächst von dem Prinzip des Art. 92 der Danziger Verfassung, der in Anlehnung an die entsprechende Vorschrift der Deutschen Reichsverfassung und das preußische Gesetz über die Erweiterung des Rechtsweges von 1861 den Beamten das Recht zuerkennt, wegen vermögensrechtlicher Ansprüche gegen den Staat den ordentlichen Rechtsweg zu beschreiten. Schon Art. 22 der Pariser Konvention sieht vor, daß die beiden Regierungen Abmachungen zu treffen hätten wegen der Uebernahme der Bediensteten der Danziger Eisenbahn auf der Grundlage der Achtung der erworbenen Rechte. Dieser Gedanke ist demgemäß in Art. 6 des endgültigen Beamtenabkommens eindeutig festgelegt. Danach

⁹¹⁾ Gestützt wird diese Meinung auch vom Haager Schiedsgericht: „La reconnaissance et l'exécution des jugements rendus par les tribunaux de Dantzig sont le corollaire de la reconnaissance de leur compétence par la Pologne, conformément à la décision du Général Haking.“

steht es fest, daß auch gegenüber der polnischen Eisenbahnverwaltung wegen vermögensrechtlicher Ansprüche der Beamten aus ihrem Dienstverhältnis der Rechtsweg gegeben ist, der nach dem eingangs angeführten Prinzip der Gerichtshoheit Danzigs vor den Gerichtshöfen der Freien Stadt zu finden ist. Dies stellt auch die Entscheidung des Völkerbundskommissars van Hamel vom 8. 4. 27 fest gegenüber dem Standpunkt Polens, daß die Danziger Gerichte gesetzlich überhaupt nicht befugt seien, von Klagen Kenntnis zu nehmen, die von Mitgliedern des polnischen Eisenbahnpersonals gegen die polnische Eisenbahnverwaltung anhängig gemacht würden⁹⁵).

Zu einer großen Streitfrage hat der Fall geführt, daß im Laufe des Jahres 1925 mehrere Klagen Danziger Eisenbahnbeamter gegen die polnische Eisenbahnverwaltung bei Danziger Gerichten anhängig wurden, die sich auf das endgültige Beamtenabkommen vom 22. 10. 21 stützten. In diesen Fällen war seitens der Beklagten der Einwand der Unzulässigkeit des Rechtsweges erhoben worden, der von den Gerichten der Freien Stadt rechtskräftig zurückgewiesen wurde. Im weiteren Verlauf der Dinge richtete der polnische diplomatische Vertreter in Danzig an den Hohen Kommissar eine Note, in der er darauf hinwies, daß die polnische Regierung künftig nicht mehr von Prozessen Kenntnis nehmen würde, die von Eisenbahnbeamten anhängig gemacht würden und sich auf die Bestimmungen des Abkommens vom 22. 10. 21 stützten. Nach Verhandlungen der Parteien, die keine Lösung brachten, beantragte der Danziger Senat die Entscheidung des Streits durch den Völkerbundskommissar, bei dem er Feststellung begehrte.

- „a) daß die aus dem Eisenbahndienst der Freien Stadt in den polnischen Eisenbahndienst übernommenen Eisenbahnbeamten befugt seien, vermögensrechtliche Ansprüche im Wege der Klage geltend zu machen, auch wenn diese Ansprüche auf das Danzig-polnische Abkommen vom 22. 10. 21 (Beamtenabkommen) oder auf die gemäß Art. 1 dieses Abkommens abgegebene und von der polnischen Eisenbahnverwaltung angenommene Erklärung gestützt wäre,
- b) die Danziger Gerichte zuständig seien, von den zu a) erwähnten Klagen Kenntnis zu nehmen,
- c) und daher die polnische Eisenbahnverwaltung verpflichtet sei, in Rechtsstreitigkeiten der zu a) bezeichneten Art vor Danziger Gerichten Recht zu nehmen und die Urteile der Danziger Gerichte auszuführen.“

Der Hohe Kommissar ist in seiner Entscheidung⁹⁶) dem Standpunkte des Danziger Senats nicht beigetreten. Nach seiner

⁹⁵) S. Entsch. vom 8. 4. 27. Grünbuch IX S. 33.

⁹⁶) vom 8. 4. 27. Grünbuch IX S. 33.

Entscheidung kann das Beamtenabkommen allein eine Klagegrundlage nicht schaffen. Nach seiner Ansicht müsse der Beamte eine der Bestimmungen seines Dienstvertrages (contrat de service) anziehen können, um vermögensrechtliche Ansprüche aus diesem Verhältnis gegen die Verwaltung geltend zu machen. Nach dem polnischen Gesetz vom 19. 10. 23 betr. Besoldung der Staatsbeamten und den damit zusammenhängenden Bestimmungen und Verordnungen könnte ein Urteil der Gerichte ergehen, jedoch seien die Bestimmungen des Beamtenabkommens in dieser innerstaatlichen polnischen Regelung nicht mit einbegriffen, so daß eine Klage auf sie nicht gestützt werden könne. Das Abkommen bildet nach Ansicht des Hohen Kommissars nicht die Grundlage eines Dienstvertrages; es sei als ein internationaler Vertrag anzusehen, der zwischen zwei Staaten abgeschlossen sei und lediglich rechtliche Verpflichtungen der Regierungen untereinander geschaffen habe, einzelnen Personen, wie die Beamten es seien, gebe das Abkommen keine unmittelbaren Rechte.

Auch die gemäß Art. 1 des Abkommens von den Eisenbahnern abgegebenen Erklärungen⁹⁷⁾ sind nach Ansicht der Entscheidung nicht geeignet, die Artikel des internationalen Vertrages in Bestimmungen umzuwandeln, die persönliche Rechte und Pflichten begründen. Nicht durch die Unterzeichnung und Annahme der Erklärung sei der Dienstvertrag mit der polnischen Verwaltung geschlossen, dies geschehe vielmehr erst durch die „Uebernahme“ gemäß Art. 2 des Abkommens⁹⁸⁾. Die Erklärung habe den Charakter einer „Optionserklärung“. Aus Art. 9 des Abkommens⁹⁹⁾ gehe noch klarer hervor, daß nach den Bedingungen selbst, unter denen die Uebertragung der Danziger Eisenbahnen auf die polnische Verwaltung erfolgt ist, die Bediensteten ihre persönlichen Rechte von den inneren Gesetzen und Verordnungen herleiten müssen, die die polnische Verwaltung erlasse.

Diese Entscheidung des Hohen Kommissars ist juristisch nicht zu halten. Demgemäß hat auch der Rat des Völkerbundes in seiner Märztagung des Jahres 1928 dem Gutachten des Per-

⁹⁷⁾ S. Fußnote 74.

⁹⁸⁾ Art. 2 Abs. 1 lautet: „Sämtliche Arbeiter — darunter fallen auch die im Arbeitsverhältnis stehenden Aushilfsbediensteten — werden nach dem Personalstande vom Tage des Abschlusses der Danzig-polnischen Konvention, d. i. vom 9. Nov. 1920, vollzählig ohne besondere Anmeldung in den polnischen Eisenbahndienst übernommen werden“.

⁹⁹⁾ Art. 9 lautet: „Sämtliche Angelegenheiten der in polnischen Dienst übergetretenen Angestellten und Arbeiter regelt die polnische Staatsbahnverwaltung.“

manenten internationalen Schiedshofes folgend¹⁰⁰), den Standpunkt der Danziger Regierung für maßgebend erkannt.

Der strittige Punkt (*point litigieux*)¹⁰¹) ist in folgender Frage zu erblicken: Gehört das Beamtenabkommen, so wie es ist, zu dem Komplex der Bestimmungen, die die rechtlichen Beziehungen zwischen der polnischen Eisenbahnverwaltung und den Danziger Eisenbahnern, die in ihren Dienst übernommen sind, regeln? Das Gutachten gibt darauf die Antwort: „Ça dépend de l'intention des parties contractantes“. Beizutreten ist insofern der Begründung des Hohen Kommissars, als ein internationaler Vertrag an sich keine unmittelbaren Rechte und Pflichten für die Einzelnen schafft. Nach der zutreffenden Ansicht des Haager Gutachtens ist es aber möglich, daß durch die Absicht (*intention*) der vertragschließenden Parteien ein internationales Abkommen Rechte und Pflichten für die Individuen schaffen könne und die Regeln geeignet sein können, von den Gerichten eines Staates angewendet zu werden¹⁰²). Die Tatsache, daß die verschiedenen Bestimmungen in die Form eines Abkommens gekleidet sind, ist ein ergänzender Beweis (*preuve complémentaire*), jedoch kein entscheidender Beweis (*preuve décisive*) dafür, welche Rechtsnatur und Rechtswirkung der betreffende Akt hat. Nach der ganzen Formulierung des Beamtenabkommens, besonders auch was die Präambel angeht¹⁰³), war es die Absicht der Parteien, unmittelbare Rechtsbeziehun-

¹⁰⁰) Publication de la Cour permanente de justice internationale, Série B, Nr. 15. Recueil des avis consultatifs. Compétence des tribunaux de Dantzig. (Réclamations pécuniaires des fonctionnaires ferroviaires Dantziens, passés au service polonais contre l'administration polonaise des chemins de fer).

¹⁰¹) S. das Haager Gutachten S. 17.

¹⁰²) S. das Gutachten: „On ne saurait contester que l'objet même d'un accord international, dans l'intention des parties contractantes puisse être l'adoption par les parties de règles déterminées, créant des droits et obligations pour des individus et susceptibles d'être appliquées par les tribunaux nationaux“.

¹⁰³) Sie lautet: „Zwischen der Danziger und der polnischen Regierung sind bezüglich des Uebertritts der Danziger Eisenbahnbeamten in den dauernden Dienst bei der polnischen Staatsbahnverwaltung folgende Ausführungsbestimmungen zu den Entscheidungen des Hohen Kommissars vom 15. 8. 21 und 15. 9. 21 hinsichtlich der Beibehaltung der im Eisenbahndienst im Gebiete der Freien Stadt Danzig befindlichen Beamten, Angestellten und Arbeiter gemäß Art. 22 der Danzig-polnischen Konvention vom 9. Nov. 1920 durch die Regierung der Republik Polen und die Regierung der Freien Stadt Danzig vereinbart worden, die samt den genannten Entscheidungen die Grundlage des Uebertritts in den polnischen Dienst bilden.“

gen zwischen der Verwaltung und den Einzelnen herzustellen¹⁰³). Die Präambel bezeichnet die Bestimmungen des Abkommens als „Ausführungsbestimmungen“ zu den Entscheidungen des Hohen Kommissars vom 15. 8. 21 und 5. 9. 21, die ihrerseits den Art. 22 der Konvention in dieser Beziehung ausführen sollen. Sie kennzeichnet ferner, was sehr wesentlich ist, diese Ausführungsbestimmungen dahin, daß sie „samt den genannten Entscheidungen die Grundlage des Uebertritts in den polnischen Dienst bilden sollen“. Hiermit dürfte deutlich zum Ausdruck gebracht sein, daß das Beamtenabkommen das „Dienstverhältnis“ der Eisenbahner regeln soll. An Stelle des gesetzlichen Ausdrucks „Dienstverhältnis“ hat der Hohe Kommissar in seiner Entscheidung das Wort „Dienstvertrag“ gesetzt. Dies ist zum Mindesten eine mißverständliche Wiedergabe des hier nur einzig möglichen Rechtsbegriffs. Bei der Uebergabe der Eisenbahn an die polnische Verwaltung am 1. 12. 21 ist in einer Niederschrift¹⁰⁵) ausdrücklich festgelegt worden, daß das Beamtenabkommen von diesem Zeitpunkt in Kraft tritt, es ist dort auch bezeichnet als „Ausführungsbestimmungen zur Entscheidung des Hohen Kommissars vom 15. 8. 21 und 5. 9. 21 betreffend Uebernahme der Danziger Eisenbahnbeamten und Arbeiter in den dauernden Dienst der polnischen Staatseisenbahnverwaltung, vereinbart zwischen der polnischen und der Danziger Regierung am 22. 10. 21.“ Es ist auch nicht aus Art. 9 des Abkommens zu folgern, daß eine Umgießung der Normen des Abkommens in polnisches Recht notwendig ist, um die unmittelbaren Rechte der Bediensteten zu schaffen. Eine solche weitfassende Bedeutung hat diese Bestimmung nicht. Bei der Feststellung, daß das Abkommen einen Teil der Spezialregelung der direkten Beziehungen zwischen der polnischen Verwaltung und den Bediensteten darstellt, bedarf es keiner weiteren Umformung in polnisches Landesrecht¹⁰⁶). Das Abkommen würde auch in diesem Falle den Danziger Eisenbahnern hinsichtlich ihrer Rechte keinen Schutz gewähren, sollte man darauf warten müssen, bis eine

¹⁰³) Vgl. auch Gutachten von Schücking zum Eisenbahnerstreit: „Juristisch entscheidend ist nur der Umstand, daß die im internationalen Abkommen vom 22. 10. 21 niedergelegten Bestimmungen nach dem Willen der vertragschließenden Parteien das Rechtsverhältnis zwischen der polnischen Eisenbahnverwaltung und den übertretenden Beamten, d. h. das Dienstverhältnis der Beamten festlegen sollte.“

¹⁰⁵) Grünbuch X S. 74.

¹⁰⁶) Das Haager Gutachten sagt dazu: „L'argument tiré par la Pologne de l'article 9 du Beamtenabkommen ne saurait donc affecter la conclusion à laquelle est arrivée la Cour, savoir que le Beamtenabkommen constitue une partie du règlement spécial qui régit les rapports entre l'administration polonaise des chemins de fer et les fonctionnaires intéressés.“

Aufnahme der Bestimmungen des Abkommens in die interne polnische Rechtssetzung stattgefunden hat. Wie schon oben ausgeführt ist, bilden die Entscheidungen, die der Völkerbundskommissar gemäß Art. 39 der Konvention erläßt, ohne weiteres unmittelbar wirkendes Recht für beide Staaten. Das Beamtenabkommen ist nun nach seiner Präambel als „Ausführungsbestimmungen“ zu den Entscheidungen vom 15. 8 und 5. 9. 21 anzusehen. Es dürfte sich also die Rechtsnatur der Entscheidungen auch auf die Ausführungsbestimmungen ausdehnen. Art. 1 Abs. 2 des Beamtenabkommens nennt das Abkommen direkt eine „Verordnung“, was in Anbetracht der Rechtslage keineswegs als Zufall anzusprechen sein dürfte¹⁰⁷⁾.

Rechtsirrig ist die Entscheidung vom 8. 4. 27 auch insofern, als sie die gemäß Art. 1 des Abkommens vorgesehene Erklärung als Klagegrundlage nicht anerkennt. Zunächst liegt der Entscheidung der Irrtum zugrunde, daß sie den Art. 2 des Abkommens als Beleg für ihren Standpunkt anführt, in welchem es sich lediglich um die Eisenbahnarbeiter handelt, bei denen eine Uebernahme en bloc stattgefunden hat. Bei den Beamten war die Abgabe der erwähnten Erklärung wesentlich, um das Dienstverhältnis zu begründen, es handelt sich bei ihr nicht nur um eine Optionserklärung. Die Erklärung dokumentiert den Willen des Beamten, in den polnischen Dienst zu treten, das Abkommen gibt eo ipso die Annahme dieser Willenserklärung durch die polnische Eisenbahnverwaltung kund. Bei keiner Begründung eines beamtenrechtlichen Verhältnisses ist der Wille des Anzustellenden bedeutungslos, wie der Hohe Kommissar anzunehmen scheint. Daß der Erklärung hier Rechtserheblichkeit beizumessen ist, ergibt auch ihre Formulierung. Es ist in ihr gesagt, daß „weitere Zusätze und Bedingungen diese Erklärung ungültig machen.“ Diese Klausel würde keinen Sinn haben, wenn der Erklärungsinhalt nicht rechtserheblich wäre. „Etwas rechtlich Irrelevantes kann in der Sphäre des Rechts weder gültig noch ungültig sein, das rechtlich nicht Relevante kann juristisch nicht erfaßt werden und bleibt somit rechtlich auch indifferent“¹⁰⁸⁾.

¹⁰⁷⁾ Das Gutachten des Haager Schiedsgerichts formuliert seinen Standpunkt folgendermaßen: „Les rapports entre l'administration polonaise des chemins de fer et les fonctionnaires dantzikois, selon l'intention des parties contractantes, doivent être régis par le Beamtenabkommen dont les dispositions constituent une partie de ce que Haut-Commissaire a appelé le contrat de service et par conséquent les fonctionnaires dantzikois ont conformément à la première partie de la décision un droit de recours judiciaire contre l'administration polonaise des chemins de fer pour faire valoir leurs revendications pécuniaires fondées sur le Beamtenabkommen.“

¹⁰⁸⁾ So Schücking im Gutachten zum Eisenbahnerstreit.

Wenn die Erklärung rechtserheblich ist, so bringt sie auch diejenigen Wirkungen hervor, die ihr nach dem Willen der Parteien und ihrem Zwecke entsprechend zukommen. Die Erklärung hat die Kraft, die Umwandlung in Landesrecht vorzunehmen. In dieser Beziehung ist restlos den Ausführungen Kaufmanns zu folgen, der folgendermaßen konstruiert: „Es steht jedem Staate frei, für diese Umwandlung die Form zu wählen, die ihm rechtlich geboten oder zweckmäßig erscheint: Gesetze, Verordnungen, Verfügungen genereller, spezieller oder kollektiver Art. Hier sind beide Staaten übereingekommen, spezielle Erklärungen vorzuschreiben, die den Inhalt des Abkommens inkorporieren und dadurch, indem sie diese Erklärungen und ihre Annahme zu einer rechtlich notwendigen Voraussetzung für die Begründung des Dienstverhältnisses erheben, die Bestimmungen des Abkommens zu Normen zu machen, die das Dienstverhältnis beherrschen sollen. Es liegt hier also unzweifelhaft eine Umwandlung internationaler Rechtsformen in intern geltende Rechtsnormen vor. Die Formulierung und Uebersendung der Erklärungen erfolgt jedoch durch kollektive Verfügungen der polnischen Eisenbahndirektion, die Unterschrift durch jeden einzelnen Beamten; die Erklärungen wurden kollektiv an die Eisenbahndirektion zurückgeleitet und von dieser kollektiv angenommen. Auf dieser Grundlage erfolgte die Uebernahme in den polnischen Eisenbahndienst durch die polnische Eisenbahnverwaltung. Man wird diesen Inbegriff von Rechtsakten als eine Umwandlung des internationalen Rechts in internes Recht im Wege von individuellen und kollektiven Verfügungen auf Grund von Unterwerfungserklärungen der beteiligten Individuen anzusprechen haben“¹⁰⁹⁾.

Bei Feststehen der Klagegrundlage ist die Zuständigkeit der Danziger Gerichte für die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche unstreitig wiedergegeben. Dies entspricht dem eingangs aufgestellten Grundsatz von der Gerichtshoheit Danzigs, wie er in der Entscheidung des Hohen Kommissars Haking vom 5. 9. 21 zu finden ist. Aus ihr folgt auch die Zuständigkeit der Danziger Gerichte für Klagen aus Ansprüchen von Eisenbahnbediensteten Danziger Staatsangehörigkeit, die nicht von der früheren Verwaltung übernommen, sondern erst von der polnischen Eisenbahnverwaltung angestellt sind¹¹⁰⁾¹¹¹⁾.

¹⁰⁹⁾ S. Gutachten vom 21. 6. 27.

¹¹⁰⁾ Zur Frage des Klagerechts der Eisenbahner siehe auch Urteile des Obergerichts in Danzig vom 21. 11. 25 (Danz. Jur. Monatsschr. 1925 S. 99) und vom 29. 6. 27, 2 III U. 270/26 (Danz. Jur. Monatsschr. 1927 S. 90), die den Danziger Rechtsstandpunkt bejahen.

¹¹¹⁾ In Danzig befindet sich auch das gemäß Art. 11 ff. des Abkommens betr. den Durchgangsverkehr von Ostpreußen nach dem Reiche (Korridor-Verkehr) vom 21. 4. 21 errichtete deutsch-Danziger-

Dritter Hauptteil:

Die rechtliche Kennzeichnung des Rechtszustandes im Ganzen.

I. Historische Vorbilder, die den Betrieb von Eisenbahnen auf fremdem Staatsgebiet betreffen.

Bei der Behandlung der Frage, wie das Rechtsverhältnis der Eisenbahnen in Danzig allgemein zu kennzeichnen sei, mögen vergleichsweise einige verwandte historische Fälle erwähnt sein.

Die Erscheinung, daß ein Staat oder eine Privat- oder juristische Person eines Staates auf fremdem Staatsgebiet Eisenbahnen baut, betreibt und verwaltet, sind nicht allzu selten. Besonders tritt dieses zunächst bei außereuropäischen Ländern hervor, wo sich europäische Mächte, teilweise in Konkurrenz miteinander, auf diese Weise wirtschaftliche und politische Machtstellungen schafften. Man kann hier zunächst an die Eisenbahnen in China denken, besonders in der Mandschurei, wo sich russische, englische und japanische Eisenbahnlinien befanden¹¹²⁾.

Auch bei Betrachtung unserer europäischen Verhältnisse ergeben sich manche Beispiele in der erwähnten Hinsicht. Besonders sind die Fälle von Interesse, in denen das Deutsche Reich als Vertragspartei mit seinen Nachbarländern auftritt, auf deren Gebiet es Bahnen betrieb, meistens als Verbindungsstrecken an den Grenzen. Zu erwähnen ist zunächst der Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Tannwald nach

polnische Schiedsgericht, das bei Streitfällen, die sich aus der Auslegung oder der Ausführung des Abkommens ergeben, entscheidet. Es hat auch gegebenenfalls über die Entschädigung zu erkennen, welche die für eine Verletzung der Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens als verantwortlich erkannte Partei der geschädigten Partei zu leisten hat. Ihm gehören drei Richter an, ein deutscher, ein Danziger und ein polnischer. Der Vorsitzende ist ein Neutraler (zur Zeit der dänische Generalkonsul in Danzig). Falls über die Person des Vorsitzenden keine Einigung zu erzielen ist, so steht dem König von Norwegen das Recht zu, ihn zu ernennen. Das Gericht besteht in jedem Streitfalle aus drei Mitgliedern, dem Vorsitzenden und den beiden von den an der Sache beteiligten Regierungen ernannten Richtern. Die Richter genießen in Danzig Exterritorialität.

¹¹²⁾ Vgl. hierzu: Asiatisches Jahrbuch 1912 S. 180; ferner Thiess, Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Natur und Völkerkunde Ostasiens Bd. 13 S. 157 ff.; Art. „Eisenbahnzone“ im „Wörterbuch des Völkerrechts“.

Petersdorf vom 5. 11. 1898¹¹³⁾, der viele Regelungen enthält, die dem Danziger Rechtszustande ähnlich sind. Der Vertrag enthält Vorschriften über Justiz- und Polizeihöhe (Art. 7), über Kommissare zur Handhabung der Aufsichtsrechte (Art. 8, eine ähnliche Regelung wie die, die den Danziger Delegierten betrifft), über Bahnpolizei (Art. 10), über die Beamten (Art. 12), die ebenso wie in Danzig Staatsangehörige ihres Heimatstaats bleiben, ferner über Fahrpläne und Tarife (Art. 13). Ähnliche Regelungen weisen auch die anderen Verträge auf, die das Deutsche Reich mit anderen Nachbarstaaten geschlossen hat, und ebenso die Verträge innerhalb des Reichs zwischen einzelnen deutschen Staaten¹¹⁴⁾.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhange noch besonders der Fall der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn, deren Betrieb nach der Regelung des Frankfurter Friedensvertrages dem Deutschen Reiche übertragen wurde. Hier ergeben sich besonders eine Reihe Parallelen zu den Danziger Verhältnissen. Auch hier sind Vorschriften über den Betrieb, über die Beamten, den Delegierten und die Landeshoheit zu finden, die den Danziger Vorschriften in vielem entsprechen. Beispielsweise besteht auch hier die Verpflichtung, die luxemburgischen Staatsangehörigen vorzugsweise bei der Beschäftigung und Anstellung zu berücksichtigen, auch sie verlieren nicht ihre Staatsangehörigkeit durch

¹¹³⁾ R. G. Bl. 1898 S. 533.

¹¹⁴⁾ In Frage kommen noch folgende Staatsverträge:

- a) Zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden betr. Eisenbahn von Ahaus nach Enschede vom 27. 6. 1899,
- b) Zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg betreffend Herstellung einer Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad Mondorf vom 4. 2. 1903,
- c) Zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich betr. Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz vom 9. 11. 1904 R. G. Bl. S. 361,
- d) Zwischen dem Deutschen Reich und Rußland wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Preußischen Staatsbahn bei Skalmierzyce und der Warschauer-Kalischer Eisenbahn vom 6. 12. 1904, R. G. Bl. 1905 S. 11,
- e) Ebenso wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Preußischen Staatsbahn bei Herby und der Herby-Czenstochauer Eisenbahn vom 6. 12. 1904 R. G. Bl. 1905 S. 21,
- f) Zwischen Preußen und Hannover, Pr. Ges. S. 1853, S. 626,
- g) Zwischen Preußen und Braunschweig, Pr. Ges. S. 1875, S. 80,
- h) Zwischen Preußen und Hessen, Pr. Ges. S. 1875, S. 202,
- i) Zwischen Preußen und Schwarzburg-Rudolstadt, Pr. Ges. S. 1889, S. 161,
- k) Zwischen Preußen und Braunschweig, Pr. Ges. S. 1889, S. 149,
- l) Zwischen Preußen und Sachsen-Weimar, Pr. Ges. S. 1889, S. 121.

den Uebertritt in deutsche Dienste¹¹⁵⁾, ihre Kleidung ist die der deutschen entsprechende mit Ausnahme der Hoheitsabzeichen, die die des Großherzogtums Luxemburg bleiben. Besonders wesentlich zur Vergleichung mit unserem Fall ist auch Art. 3, der von der Gerichtshoheit handelt. Er lautet wörtlich: „Die Kaiserliche Generaldirektion nimmt bezüglich der von ihr geführten Verwaltung luxemburgischer Eisenbahnstrecken Domizil in Luxemburg. Wegen aller Ansprüche, welche gegen sie aus Anlaß des Betriebes dieser Strecken geltend gemacht werden, ist sie bei den luxemburgischen Gerichten Recht zu nehmen verbunden. Rechtskräftige gerichtliche Entscheidungen sollen gegen das der Vertretung der Generaldirektion gestellte Organ verbindlich und vollstreckbar sein“¹¹⁶⁾.

II. Die Frage der sogenannten Staatsservituten.

Bei Prüfung der Frage, in welcher Art die Institution der polnischen Eisenbahn in Danzig in allgemeiner Art zu kennzeichnen ist, kommt als naheliegend der Begriff der Staatsservituten in Frage, der hier zunächst kurz zu behandeln ist.

In den Anfängen der Völkerrechtswissenschaft, beispielsweise bei Hugo Grotius, ist die Rechtsfigur der Staatsservituten unbekannt. Der Inhalt derartiger in Frage kommender Verträge unterscheidet sich in der Beurteilung nicht von anderen Rechtsverhältnissen obligatorischer Natur. Die ersten Anfänge des Servitutenbegriffs sind im Staatsrecht des alten Deutschen Reichs zu suchen, das auch die Lehre dieses Begriffs entwickelt und in Anlehnung an privatrechtliche Normen den noch heute gebräuchlichen Namen Staatsservitut (*servitus iuris publici*) geschaffen hat. Als Urheber des wissenschaftlichen Begriffs hat Vitriarius (*Institutiones iuris publici Romano-Germanici* 1686)¹¹⁷⁾ zu gelten. Erst später ist der Servitutenbegriff auch in die Völkerrechtswissenschaft übernommen worden¹¹⁸⁾. Die Theorien jener Zeit bewegen sich hauptsächlich in den Grenzen der patrimonialen Auffassung des Staats und Staatsgebiets.

¹¹⁵⁾ Art. 5 und 7 des Vertrages, abgedruckt bei Fleischmann, Völkerrechtsquellen, S. 335.

¹¹⁶⁾ Erwähnung findet die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn bei von Liszt-Fleischmann, Völkerrecht; Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches; Eyschen, Staatsrecht des Großherzogtums Luxemburg (*Handb. des öffentl. Rechts* IV, 1^a).

¹¹⁷⁾ Zit. bei Clauß, die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten S. 48, s. bei diesem auch über das Vorhergehende.

¹¹⁸⁾ Hauptsächlich durch die Monographie von Engelbrecht: *De servitutibus iuris publici praecipue in imperio Romano-Germanico* 1715 Zit. bei Clauß S. 55.

Die neueren Schriftsteller, die sich mit der Frage der Staatsservituten beschäftigt haben, sind nach ihrer Auffassung vom Wesen des Begriffs in mehrere Gruppen einzuteilen. Die einen behandeln die Staatsservituten als dauernde reale Beschränkungen der Staatshoheit im allgemeinen¹¹⁹⁾, andere beschränken den Begriff auf solche Rechte im fremden Gebiet, die eine Beschränkung der Staatshoheit in ihrer Eigenschaft als Gebietshoheit darstellen¹²⁰⁾. Manche ziehen auch aus theoretischen, rechtlichen und politischen Gründen die Berechtigung der Staatsservituten als Institut des Völkerrechts in Zweifel. Die herrschende Lehre, die sich im Laufe der Zeit herausgebildet hat, definiert die Staatsservituten als „dauernde völkerrechtliche Beschränkungen der Gebietshoheit eines Staates zu Gunsten eines anderen Staates“¹²¹⁾. Der Begriff legt den Servituten insbesondere den dinglichen Charakter bei, was zur Folge hat, daß sie bestehen bleiben, ohne Rücksicht darauf, ob der dienende oder der herrschende Staat derselbe bleibt. Gemeinsam ist den erwähnten Anschauungen, die das Institut der sogenannten Staatsservituten zulassen, daß sie nur Staatshoheitsrechte zum Gegenstand haben können¹²²⁾.

Die Lehre von den Staatsservituten hängt ab von der Auffassung über die Gebietshoheit, die Beziehungen des Staates zum Staatsgebiet. Die ursprüngliche Lehre behandelte das Staatsgebiet rein sachenrechtlich, als Objekt des Staates. Aus dieser Auffassung heraus bildete sich auch der Servitutenbegriff mit dem Moment der Dinglichkeit heraus. Das Staatsgebiet ist jedoch vom Staate selbst nicht zu trennen. „Das Gebiet ist der Staat selbst in seiner räumlichen Erscheinung“¹²³⁾. Das Gebiet gehört also zum Wesen des modernen Staates, es ist ein Moment von ihm. Der Staat kann nicht als Person ohne Gebiet diesem Gebiet als Objekt gegenüber stehen, darum ist seine Herrschaft keine solche über das Gebiet, sondern in dem Gebiet. Daß hierin kein Widerspruch liegt, wie manche Autoren behaupten, z. B. Radnitzki¹²⁴⁾, legt Fricker in zutreffender Weise dar. Er sagt: „Wenn das Gebiet einerseits als Moment im Wesen des Staates, andererseits als Raum des Staates aufgefaßt wird, so liegt darin kein Widerspruch, und ohne alle

¹¹⁹⁾ Z. B. Saalfeld, Schmelzer, Pölitz, Heffter, H. A. Zachariä, zit. bei Clauß S. 107.

¹²⁰⁾ Z. B. Oppenheim, Martens, Brie, Stoerck, Ullmann, Rivier, Rähm, Heilborn, zit. bei Schwenzner, Begriff und Wesen der Staatsservituten S. 15.

¹²¹⁾ S. Strupp, Wörterbuch des Völkerrechts, Art. Staatsservituten; ebenso auch Clauß S. 148.

¹²²⁾ So auch Clauß S. 110, S. 159.

¹²³⁾ Fricker, Gebiet und Gebietshoheit S. 9.

¹²⁴⁾ Archiv für öffentliches Recht Bd. 20 S. 313 ff.

Schwierigkeiten ist beides zusammenzudenken, es postuliert sogar jedes das andere. Denn der Begriff des Gebiets als Raum bedeutet ja nach obiger Auffassung die Räumlichkeit des Staates selbst, und diese wurde begründet als Moment seines Wesens, mit dessen Hinwegdenkung der Staat selbst verschwindet“ (S. 60) Mit dieser Auffassung entfällt die von manchen Theoretikern durchgeführte Trennung der Staatsgewalt in Personalhoheit und Gebietshoheit. Die Staatsgewalt ist aber in dieser Beziehung unteilbar; deshalb ist die Gebietshoheit keine selbständige Funktion der Staatsgewalt, sie deckt sich vielmehr ihrer staatsrechtlichen Seite nach mit der ganzen auf dem Gebiete geübten Staatsgewalt. Da nun das Gebiet die dingliche Grundlage der gesamten Herrschaftsausübung ist, haben alle innerstaatlichen Akte notwendig eine Beziehung zum Gebiet, auch die also, die die Personen betreffen. Daraus ergibt sich, daß es eine Trennung von Gebietshoheit und Personalhoheit nicht gibt¹²⁵⁾.

Nach diesem Ergebnis gewinnt auch das Problem der Staatsservituten ein anderes Gesicht. Da es keine besondere Gebietshoheit gibt, so sind Staatsservituten überall da zu finden, wo es sich um eine dauernde Beschränkung der Staatshoheitsrechte eines Staates zu Gunsten eines anderen Staates handelt. Ausgeschaltet ist also das Moment der Dinglichkeit. Vereinbarungen, die auf die Entstehung derartiger Rechte und Pflichten hünzielen, binden nur diejenigen Staaten, die sie eingegangen sind¹²⁶⁾. Der Inhalt der Staatsservitut liegt also darin, daß der Staat einem andern Staat dadurch die Ausübung von Herrschaftsakten auf seinem Gebiet gestattet, daß der dienende Staat dem herrschenden Hoheitsrechte überträgt, wie dies auch schon bei den genannten Schriftstellern zum Ausdruck kommt¹²⁷⁾. Hoheitsrechte müssen es also sein, das sind solche Rechte, die Ausfluß der Staatsgewalt sind (so v. Liszt). Das übertragene Hoheitsrecht scheidet also dadurch aus der Rechtsphäre des belasteten Staates aus, jeder fernere Einfluß darauf ist also ausgeschlossen. Der herrschende Staat übt das Hoheitsrecht kraft eigenen Rechts aus; also ist er in der Ausübung nur von seinem souveränen Willen abhängig

¹²⁵⁾ S. Jellinek, Allgemeine Staatslehre S. 401; vergl. hierzu auch Fricker S. 62.

¹²⁶⁾ S. auch v. Liszt-Fleischmann, Völkerrecht S. 133; Hatschek, Völkerrecht S. 15.

¹²⁷⁾ Henrich (in Strupp's Wö terbuch) konstruiert die Staatsservituten als die Abgabe einzelner lokaler Kompetenzen von Staatsorganen an einen anderen Staat. Er betrachtet das Staatsgebiet „als den Inbegriff derjenigen lokalen Kompetenzen von Staatsorganen, die sich auf die reguläre Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verwaltung des Staates beziehen“. (Theorie des Staatsgebiets S. 38).

und der Staatsgewalt des dienenden Staates nicht unterworfen. Fehlt dieses Moment, so liegt eine Staatsservitut nicht vor¹²⁸⁾.

III. Die polnischen Eisenbahnen als völkerrechtliche Eisenbahnkonzession.

Wie ist nun das Institut der Eisenbahnen in Danzig hiernach zu kennzeichnen? Sind insbesondere die polnischen Eisenbahnen eine Staatsservitut zu Gunsten Polens, wie dies bisher vielfach angenommen worden ist¹²⁹⁾? Diese Frage ist an Hand des Rechtszustandes im einzelnen zu beantworten.

Zunächst ist einzugehen auf die Eisenbahnen, die im Eigentum des Hafenausschusses stehen. Der Hafenausschuß ist anzusehen als eine internationale Verwaltungsbehörde mit juristischer Persönlichkeit. In ihm ist Polen und Danzig mit je fünf Stimmen vertreten, den Vorsitz führt ein Vertreter einer neutralen Macht. Der Ausschuß ist eine von beiden Regierungen unabhängige Körperschaft. Für die juristische Persönlichkeit des Hafenausschusses spricht auch die Formulierung der Konvention, die ihm das Recht, Eigentum zu erwerben, also Träger von Rechten und Verbindlichkeiten zu sein, zuspricht¹³⁰⁾. Bezüglich der Eisenbahnen steht dem Hafenausschuß an diesen lediglich das Eigentum zu, weitere Verwaltungs- und Betriebsrechte hat er nicht, wie oben bereits ausgeführt ist. Seine Stellung gegenüber der Freien Stadt in Bezug auf die Eisenbahnen in Danzig ist also eine rein privatrechtliche, die sich auf das Eigentum an den ihm zugefallenen Eisenbahngrundstücken und dem Material erstreckt. Unerheblich für sein Verhältnis zur Freien Stadt sind seine sonstigen rechtlichen Beziehungen zum polnischen Staate und zur polnischen Eisenbahnverwaltung.

Unter andern Gesichtspunkten sind dagegen die übrigen Danziger Vollbahnen zu betrachten. Das Institut der polnischen Eisenbahnen in Danzig ist nicht als Staatsservitut anzusehen. Es fehlen ihm die wesentlichen Merkmale, die erforderlich sind, um den Servitutenbegriff auf den vorliegenden Tatbestand anzu-

¹²⁸⁾ S. zu dieser Frage zutr. Clauss, S. 197/198; H. A. Zachariä, zit. bei Clauss S. 115; Schwenzner S. 54.

¹²⁹⁾ Z. B. auch Loening in „Jahrbuch des öffentlichen Rechts“ Bd. 10 S. 445.

¹³⁰⁾ Zur Frage des Hafenausschusses s. Rudolph, Ist die Freie Stadt Danzig ein souveräner Staat? S. 175, 181; Schroeder S. 54 und Roos, Die völkerrechtliche Kommission mit besonderer Berücksichtigung des Friedensvertrages von Versailles, Diss. Würzburg 1921, zit. bei Schroeder. Der Hafenausschuß hat auch das Recht Anleihen aufzunehmen, was bereits praktisch geworden ist. Die Sicherung der Anleihe ist durch eine Gesamthypothek auf sämtlichen Grundstücken des Hafenausschusses erfolgt.

wenden, aber es sind andere Gründe dafür maßgebend als die von manchen Schriftstellern angeführten. Von diesen wird zunächst gesagt, daß die Rechte Polens in der Freien Stadt aus dem Grunde keine Staatsservituten seien, weil hierfür notwendig sei, daß es sich um Beziehungen zwischen souveränen Staaten handle, was nicht vorliege, da Danzig als solcher nicht anzusprechen sei¹³¹⁾. Für die Entscheidung der Frage, ob es sich um eine Staatsservitut handelt, ist es jedoch unerheblich, ob Danzig, als souveräner Staat anzusprechen ist oder nicht. Auch bei halbsouveränen Staaten ist die Rechtsfigur der Staatsservituten sehr wohl möglich¹³²⁾.

Die völkerrechtliche Persönlichkeit Danzigs steht schon nach den früheren Ausführungen fest. Es steht also Danzig das Recht frei, derartige Verträge zu schließen, die auch auf die Gewährung von Staatsservituten hinzielen können¹³³⁾. Der Grund, weshalb die Annahme einer Staatsservitut bei der polnischen Eisenbahn nicht gegeben ist, liegt hauptsächlich darin, daß keine Uebertragung von Hoheitsrechten an Polen stattgefunden hat. Die Ausübung des Polen zustehenden Rechts ist der Staatshoheit Danzigs unterworfen geblieben. Schon die Mantelnote der alliierten Mächte vom 16. 6. 1919 sieht nur vor, „daß Polen gewisse wirtschaftliche Rechte bekommen soll“. Und der Hohe Kommissar Haking stellt in seiner Entscheidung vom 5. 9. 21 ausdrücklich fest, „daß es notwendig ist, soweit das Gebiet Danzigs in Betracht kommt, zwischen den Verwaltungs- und Wirtschaftsrechten Polens einerseits und den Staatshoheitsrechten der Freien Stadt zu unterscheiden“. Ferner ist wesentlich seine mehrfache Feststellung in derselben Entscheidung, „daß die polnische Eisen-

¹³¹⁾ S. z. B. Levesque S. 110; Makowski S. 213, 214.

¹³²⁾ Vgl. Schwenzner S. 43, Hollatz S. 35, Clauss S. 151. Für die Annahme, daß Danzig ein halbsouveräner Staat ist, spricht sich Moritz, Der Völkerbund und die Freie Stadt Danzig in staats- und völkerrechtlicher Beziehung, aus, siehe insbes. Seite 183 ff. und 209. Entgegen dieser Auffassung ist jedoch an der Souveränität Danzigs festzuhalten. Danzig ist ein Staat, der die Eigenschaft hat, „nur kraft eigenen Willens rechtlich gebunden zu werden“ (Siehe Jellinek, Die Lehre von den Staatenverbindungen S. 34). In diesem Sinne äußern sich näher auch Rudolph, a. a. O. und Pfeuffer, Die völkerrechtliche Stellung der Freien Stadt Danzig.

¹³³⁾ Selbst wenn man eine direkte, durch Danzig erfolgte vertragliche Einräumung der Rechte Polens nicht annehmen wollte, wäre es möglich, Staatsservituten zu konstruieren mit dem F.V. als Rechtsgrund. Es würde sich dann hier um einen „quasicontractus“ handeln (s. Holtzendorf II S. 248); auch im Berliner Vertrag 1878 wurden den neugeschaffenen Staaten auf dem Balkan Staatsservituten auferlegt (S. Clauss S. 192).

bahnverwaltung keine souveränen Rechte im Gebiet der Freien Stadt hat“.

Liegen nun wirklich bei den polnischen Eisenbahnen Hoheitsrechte Polens vor, die es kraft eigenen souveränen Rechts ausübt? Die Frage ist zu verneinen. Durch die einem fremden Staate gewährte Erlaubnis auf dem eigenen Staatsgebiet Eisenbahnlinien innezuhaben und deren Betrieb zu führen, werden an sich noch keine hoheitlichen Funktionen seitens des fremden Staates wahrgenommen. Es ist hier näher zu prüfen, ob in den einzelnen Rechten und Befugnissen, die dem fremden Staate im Zusammenhang mit dem Betriebe der Eisenbahn zustehen, Hoheitsrechte zu erblicken sind, die ganz aus der souveränen Sphäre des belasteten Staates ausgeschieden sind.

Soweit der polnische Staat das Eigentum an den Eisenbahngrundstücken und dem Materialbesitz hat, ist er lediglich als Fiskus zu betrachten. Hier handelt es sich um einen rein zivilrechtlichen Zustand¹³⁴⁾. Ebenso liegt keine Beschränkung eines Hoheitsrechts vor, wenn der polnische Eisenbahnfiskus von der Last der direkten Steuern befreit ist, wie dies Schroeder annimmt (S. 61). Die Eisenbahnverwaltung ist hier eben auch nur Fiskus, also eine juristische Person, der eben Steuerfreiheit zugestanden ist, genau so wie durch ein Privileg der Staat anderen physischen oder juristischen Personen Steuerfreiheit gewähren kann. Daß der polnische Staat seine Eisenbahnbeamten in Danzig selbst ernennt, ist ebenfalls kein Hoheitsrecht. Dieses Recht hat auch jede private Eisenbahngesellschaft, die auch die Angelegenheiten ihrer Bediensteten selbst regelt. Die Beamten bleiben ja auch, soweit sie Danziger Staatsangehörige sind, Angehörige der Freien Stadt.

Die Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und Justizhoheit Danzigs ist nicht durchbrochen. Der Justizhoheit ist die polnische Eisenbahnverwaltung und alles, was mit ihr zusammenhängt, restlos unterworfen¹³⁵⁾. Was die Verwaltung und Rechtssetzung anbetrifft, so hat die polnische Eisenbahnverwaltung, wie oben erwähnt ist, keine Befugnis zum Erlaß von Rechtsverordnungen, also insbesondere nicht von Polizeiverordnungen. Ihr Verordnungsrecht erstreckt sich lediglich auf die innere Verwaltung und den Betrieb, wodurch sie hoheitliche Funktionen nicht ausübt. Sämtliche Anordnungen der polnischen Verwaltung müssen

¹³⁴⁾ S. auch Hatschek, Verwaltungsrecht S. 42.

¹³⁵⁾ Dies gilt auch für die Sozialversicherung der Eisenbahnarbeiter, deren Angelegenheiten bei den Spruch- und Beschlußkammern des Oberversicherungsamts in Danzig ihre Erledigung finden. Nur bezüglich der Aufsichtsbefugnisse über die Versicherungsanstalten hat eine Delegation an polnische Organe stattgefunden, die diese jedoch nach Maßgabe der Danziger Gesetze und Vorschriften durchführen müssen und nicht von ihrem eigenen Willen abhängig sind.

sich ja auch nach den Danziger Gesetzen richten. Es liegt auch dadurch keine Beschränkung der Gebietshoheit vor, wie Schroeder (S. 61) annimmt, „daß Danzig keine Gesetze erlassen darf, wodurch die Verwaltung der Eisenbahnen durch Polen erschwert würde“. Danzig darf eben das „wirtschaftliche Recht“ Polens nicht beeinträchtigen. Vergleichbar ist der Fall der Erscheinung, daß ein Staat einer privaten Eisenbahngesellschaft eine Konzession erteilt hat, was einen Verwaltungsakt auf Unterwerfung darstellt¹³⁶⁾, und nunmehr nicht berechtigt ist, in Anbetracht seiner Gebundenheit Akte vorzunehmen, die eine Beeinträchtigung der gewährten Rechte darstellen würden.

Wenn die Beamten der polnischen Eisenbahnverwaltung die Bahnpolizei ausüben, so üben sie wohl damit hoheitliche Funktionen aus. Sie üben sie aber nicht aus kraft eigenen Rechts, sondern diese hoheitlichen Befugnisse üben sie aus für die Danziger Staatszwecke, wie schon oben ausgeführt ist, nach Maßgabe der Danziger Gesetze, die ihr Handeln bestimmen. Dies muß sich im Rahmen der Danziger Gesetze und Verordnungen halten, die von den Danziger Gerichten anzuwenden sind, wenn es sich um die Behandlung eines Rechtsfalles handelt, der mit der Ausübung der bahnpolizeilichen Funktionen zusammenhängt; das Handeln wird also letzten Endes nicht von Polen, sondern von Danzig kontrolliert. Es liegt eben keine Uebertragung des Hoheitsrechts vor, sondern nur eine Delegation, wie sie auch sonst an Bedienstete einer Privateisenbahn möglich ist.

Für die Annahme einer Staatsservitut ist aber die Uebertragung eines Hoheitsrechts zu eigenem Recht unter Ausscheiden aus der souveränen Macht des belasteten Staates notwendig. Dies wesentliche Merkmal fehlt hier also. An Polen ist kein Hoheitsrecht zu eigenem Recht übertragen. Meili¹³⁷⁾ und ihm folgend Clauss¹³⁸⁾ stellen fest, daß die Rechtsfigur der Staatsservitut nicht begründet erscheint, wenn ein Staat einem anderen gestattet, auf dem Gebiete des ersteren eine vollständige Eisenbahnlinie zu bauen und zu betreiben, hier erscheine es richtiger, von einer völkerrechtlichen Eisenbahnkonzession zu sprechen, in diesem Falle handele es sich auch nie um die wirkliche Abtretung von Hoheitsrechten, sondern nur um Delegation von solchen. Meili bemerkt dazu wörtlich: „Die beteiligten Staaten nehmen hier auf dem Boden des Völkerrechts diejenigen Handlungen vor, welche im inneren Staatsrechte behufs Erlan-

¹³⁶⁾ S. Hatschek, Verwaltungsrecht S. 9.

¹³⁷⁾ Internationale Eisenbahnverträge S. 7; auch bei Holtzendorf III S. 263 ff.

¹³⁸⁾ a. a. O.

gung und Erteilung einer Eisenbahnkonzession nötig sind¹³⁹⁾. Diese Charakterisierung ist zutreffend und auch auf den Fall der polnischen Eisenbahn in Danzig anzuwenden. Wenn Meili hier nur von dem Bau von Eisenbahnen spricht, so ist dem der Fall völlig gleich zu achten, daß ein Staat das Eigentum an einer fertigen Eisenbahnlinie übertragen erhält, wie es hier der Fall ist¹⁴⁰⁾. Die Danzig-polnische Konvention vom 9. 11. 20 nebst allen weiteren Entscheidungen und Abkommen bildet im vorliegenden Falle die Grundlage für die bestehende Regelung des Rechtszustandes, der auf dem Boden völkerrechtlicher Beziehungen erwachsen ist.

Die polnische Eisenbahn in Danzig ist also keine Staats servitut, sondern eine völkerrechtliche Eisenbahnkonzession. Sie ist in ihren Entschließungen eben nicht allein von der alleinigen Macht des polnischen Staates abhängig, und auch auf den Gebieten der ihr zugestandenen Betriebsverwaltung von dem Willen Danzigs nicht unbeeinflußt, wenn man an die Befugnisse denkt, die dem Danziger Delegierten zustehen. Sie ist für Danzig kein hoheitliches Unternehmen Polens auf dem Danziger Staatsgebiet, sondern im Verhältnis zur Freien Stadt zu vergleichen mit einem anderen vom Staate konzessionierten Unternehmen¹⁴¹⁾, das keine Hoheitsfunktionen zu eigenem Rechte ausübt.

Sie verwirklicht also tatsächlich nur ein „wirtschaftliches Recht“, wie es von Beginn der Rechtsentwicklung an bestimmt war.

Schluß:

Die rechtlichen Möglichkeiten einer Aenderung des Rechtszustandes.

Der gegenwärtige Rechtszustand ist nicht unabänderlich. Seine wesentliche Grundlage bildet die Pariser Konvention, die beiden Vertragsstaaten durch ausdrückliche Vorschrift das Recht einräumt, im Wege gegenseitiger Vereinbarung eine Aenderung

¹³⁹⁾ Gegen diese Ansicht von Klass, Begründen Staatsverträge über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen völkerrechtliche Servituten? S. 56.

¹⁴⁰⁾ Gemäß der Entscheidung des H. K. vom 5. 9. 21 hat die polnische Regierung die Freie Stadt Danzig auch für die Uebernahme der Eisenbahnen durch Zahlung einer Geldsumme entschädigen müssen.

¹⁴¹⁾ In diesem Sinne äußert sich auch Erich Kaufmann im Gutachten zum Eisenbahnerstreit S. 6, 12, der den Danziger Fall mit der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vergleicht.

des bestehenden Rechtszustandes herbeizuführen (Art. 40). Die Möglichkeit einer inneren Berechtigung zu einer derartigen Rechtsentwicklung, die bis zu einer Aufgabe sämtlicher Rechte Polens führen könnte, tritt klarer hervor, wenn man sich den Zweck der ganzen Regelung des Art. 104 Fr. V. und der in seiner Richtung geschlossenen Konvention vor Augen hält. Hier ist daran festzuhalten, daß die Regelung lediglich geschehen ist, um Polen durch Gewährung wirtschaftlicher Rechte den freien und sicheren Zugang zum Meere zu verschaffen, wie es die Mantelnote der alliierten und assoziierten Mächte vom 16. 6. 1919 erklärte. Bei Betrachtung der Weiterentwicklung der Dinge läßt sich rein rechtlich die Möglichkeit einer Frage danach, ob die Rechte Polens in Danzig eine dauernde Berechtigung, wenn diese überhaupt vorhanden ist, in dem erwähnten Sinne haben, nicht vermeiden; denn wenn man an die Schaffung des polnischen Hafens in Gdingen und dessen Weiterentwicklung denkt, steht jedenfalls fest, daß es sich hier um einen freien und sicheren Zugang zum Meere handelt, der rechtlich die Grundlage zu einer Beschränkung der Rechte Polens in Danzig bilden könnte.

So bestände auch die rechtliche Möglichkeit einer Aenderung des Rechtszustandes der Danziger Eisenbahnen.



Das vorliegende Gutachten ist ein Ergebnis der wissenschaftlichen Arbeit der Kommission für die Untersuchung der rechtlichen Möglichkeiten einer Änderung des Rechtszustandes in der DDR. Die Kommission hat sich bei der Bearbeitung dieses Auftrages an die Grundsätze der wissenschaftlichen Methode gehalten und sich bemüht, die rechtliche Lage in der DDR auf der Grundlage der geltenden Gesetze und Verordnungen zu analysieren. Die Ergebnisse dieser Analyse sind im vorliegenden Gutachten dargestellt. Die Kommission ist der Auffassung, dass die rechtliche Lage in der DDR durch eine Änderung des Rechtszustandes verbessert werden kann. Diese Änderung sollte in Form einer Verfassungsänderung erfolgen, die die rechtlichen Möglichkeiten einer Änderung des Rechtszustandes erweitert. Die Kommission empfiehlt, dass die Verfassungsänderung in Form einer Volksentscheidung durch den Deutschen Volkskongress beschlossen werden sollte. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Änderung des Rechtszustandes die rechtliche Lage in der DDR verbessern wird.

Wichtig:

Die rechtlichen Möglichkeiten einer Änderung des Rechtszustandes

Die rechtlichen Möglichkeiten einer Änderung des Rechtszustandes in der DDR sind durch die geltenden Gesetze und Verordnungen bestimmt. Die Kommission hat sich bei der Analyse dieser Möglichkeiten an die Grundsätze der wissenschaftlichen Methode gehalten und sich bemüht, die rechtliche Lage in der DDR auf der Grundlage der geltenden Gesetze und Verordnungen zu analysieren. Die Ergebnisse dieser Analyse sind im vorliegenden Gutachten dargestellt. Die Kommission ist der Auffassung, dass die rechtliche Lage in der DDR durch eine Änderung des Rechtszustandes verbessert werden kann. Diese Änderung sollte in Form einer Verfassungsänderung erfolgen, die die rechtlichen Möglichkeiten einer Änderung des Rechtszustandes erweitert. Die Kommission empfiehlt, dass die Verfassungsänderung in Form einer Volksentscheidung durch den Deutschen Volkskongress beschlossen werden sollte. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Änderung des Rechtszustandes die rechtliche Lage in der DDR verbessern wird.



Lebenslauf.

Ich, Felician Antonius Karl Prill, bin am 9. Juni 1904 zu Konitz in Westpreußen (im heutigen abgetretenen Gebiet) geboren. Ich bin katholischen Glaubens. Meine Eltern, die beide schon längere Zeit verstorben sind, waren der Bürovorsteher Ferdinand Prill und Martha Prill geb. Semrau.

Von Ostern 1911 bis Ostern 1913 besuchte ich zunächst die Vorschule und darauf das Städt. Realgymnasium zu Zoppot bei Danzig. Am 17. März 1922 bestand ich die Reifeprüfung an dieser Anstalt. Im Sommersemester 1922 begann ich das Studium der Rechte und Staatswissenschaften. Die ersten beiden und das sechste Semester studierte ich an der Thüringischen Landesuniversität Jena, das dritte an der Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg und das vierte und fünfte an der Universität zu Köln am Rhein. Am 2. November 1925 bestand ich die erste juristische Staatsprüfung beim Gemeinschaftlichen Thüringischen Oberlandesgericht zu Jena. Am 23. 12. 1925 wurde ich zum Danziger Gerichtsreferendar ernannt. Zurzeit bin ich beim Obergericht der Freien Stadt Danzig, in der letzten Stufe des Vorbereitungsdienstes tätig.

Allen meinen akademischen Lehrern bin ich zu großem Danke verpflichtet, insbesondere danke ich Herrn Oberverwaltungsgerichtsrat Professor Dr. Koellreutter in Jena, dem Gutachter der vorliegenden Arbeit, für seine freundliche Anteilnahme und Mühewaltung recht herzlich!



- 20
1. 49 RM

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

30110

Politechniki Gdańskiej

Lebenslauf

Ich, Felician Antonius Karl Prill, bin am 9. Juni 1904 zu
Könitz in Westpreußen (im heutigen scheidenden Gebiet) ge-
boren. Ich bin katholischer Glaubens. Meine Eltern, die beide
schon längere Zeit verstorben sind, waren der Hülfsrichter
Ferdinand Prill und Maria Prill geb. Semrau.

Von Ostern 1911 bis Ostern 1913 besuchte ich zunächst die
Vorschule und darauf das Städt. Realgymnasium zu Zoppot bei
Danzig. Am 15. März 1922 bestand ich die Reifeprüfung an
dieser Anstalt. Im Sommersemester 1922 begann ich das Stu-
dium der Rechte und Staatswissenschaften. Die ersten beiden
Jahre des sechsten Semesters studierte ich an der Thüringischen
Landesuniversität Jena, das dritte an der Bayer. Julius-Maximi-
lians-Universität Würzburg und das vierte und fünfte an der
Universität zu Köln am Rhein. Am 2. November 1925 bestand
ich die erste juristische Staatsprüfung beim Osnabrückischen
Landgericht. Am 12. 12. 1925 wurde ich zum Danziger Gerichtsreferendar ernannt. Zu-
dem übte ich beim Obergericht der Freien Stadt Danzig, in der letzten
Stufe des Vorbereitungsdienstes, Tätigkeit.

Allen meinen akademischen Lehrern bin ich zu großem
Dank verpflichtet. Insbesondere erwähne ich Herrn Ober-
landesgerichtsrat Professor Dr. Kellwiler in Jena, dem
ich für die wertvollen Ratschläge, die er mir während meiner
Studienzeit erteilte, meine herzlichsten Dankesworte ausspreche.