

wie man es bei der Größe seiner Wirtschaft annehmen könnte. Es hat aber Vorbildliches geleistet auf dem Gebiet der Normalisierung der Verpackung und sogar auf dem Gebiet der Normalisierung der Güter, um die Verpackung zu vereinfachen und zu normen. Die Normung der Güter wird ebenfalls als eines der wichtigsten Probleme der Wirtschaft angepackt werden müssen, weil auch auf diese Weise der Behältergedanke in immer größerem Umfang verwirklicht werden kann.

So werden diese Ausführungen mit der Betonung geschlossen werden können, daß die Deutsche Bundesbahn selbst glücklich ist, einen Beitrag zu der neuen Transportbedienungs mittels des Behälters leisten zu können. Auf der anderen Seite ist sie sich darüber klar, wie sehr auch der Behälterverkehr noch in wirtschaftlicher und technischer Entwicklung eine ständige weitere Durcharbeitung verlangt.

Der eigentliche Sinn dieser Darstellung ist aber, nicht nur der Wirtschaft bei den wichtigen Transportproblemen eine „Tatbestandsaufnahme über Geleistetes“ zu geben, sondern mehr noch eine Anregung für das, was im Interesse der Gesamtheit von ihnen, Wirtschaft und Verkehrsträgern, noch gemeinsam geleistet werden muß. Auch hier ist, wie oben schon betont, der Nachklang entscheidend.

## Die Indonesischen Eisenbahnen

Von S. A. Reitsma, Utrecht,

Direktor a. D. der Staats-Eisenbahnen in Niederländisch-Ost-Indien

Bei Beginn des Weltkrieges im Jahre 1939 besaß Holland einen riesigen Kolonialbesitz im Fernen Osten. Der Indonesische Archipel bestand bei einer Länge von mehr als 5000 km und einer größten Breite von über 2000 km aus mehreren tausend größeren und kleineren Inseln, die eine Gesamtoberfläche von mehr als 2000 000 Quadratkilometern hatten, also ungefähr die Hälfte von Europa, wenn man das alte Rußland außer Betracht läßt.

Die bedeutendste Insel war Java mit einer Fläche von 131 000 km<sup>2</sup> und mit einer Bevölkerung von 50 000 000 Einwohnern, also eine Bevölkerungsdichte von fast 400 Personen pro km<sup>2</sup>. Nicht nur, daß diese Insel eines der dichtest bevölkerten Länder der Erde war, sie war auch wegen ihrer politischen und ökonomischen Lage die weitaus fortgeschrittenste Insel des Archipels. Größer als Java waren Sumatra mit einem Flächenraum von 420 000 km<sup>2</sup>, ungefähr so groß wie das Königreich Schweden; der niederländische Teil von Borneo, der mit 550 000 km<sup>2</sup> die Oberfläche von Frankreich hatte, und Celebes mit rund 186 000 km<sup>2</sup>. Der niederländische Teil von Neu-Guinea allein war 400 000 km<sup>2</sup> groß, was ungefähr der Größe von Japan entspricht. All diese Inseln einbegriffen die tausende kleinere Inseln zusammen (also a u ß e r Java) zählten nur 15 000 000 Einwohner, das heißt ungefähr ein Drittel von Java. Insgesamt gab es nur 300 000 Europäer und Japaner. Nur auf Java (mit Madura) und Sumatra waren Eisenbahnen, die auf Celebes waren 1930 wegen schlechter Betriebsergebnisse abgebrochen. Daß in einem dichtbevölkerten Lande wie Java mit seinen Zucker-, Tabak-, Kaffee-, Tee-, Kautschukanpflanzungen usw. und großem Export Eisenbahnen dringend vonnöten waren, wurde ziemlich früh eingesehen. Nach jahrelangem Streit wurde 1863 die erste Konzession mit Rentengarantie für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn in Mittel-Java ausgegeben. Es wurde eine private Gesellschaft errichtet, die 1873 mit dem Bau der 214 km langen Linie fertig wurde. Die „Stichbahn“ lief von Djokjakarta (Djokja) über Surakarta (Solo) nach der Hafenstadt Semarang an der Nordküste. Sie hatte eine Seitenlinie nach Fort Willem I. Diese private Gesellschaft hatte den Namen Niederländisch-Indische Spoorweg Maatschappij (Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft; jetzt Niederländisch-Indonesische Eisenbahngesellschaft, N. J. S.). Kurz nachher kam auch die ungefähr 56 km lange Linie von Batavia (jetzt Djakarta) nach Buitenzorg (jetzt Bogor) in Betrieb. Auch sie gehörte derselben Gesellschaft, war aber mit der indischen „Normalspur“ von 1,067 m angelegt, während die Linie in Mittel-Java die indische „Breitspur“ von 1,435 m hatte. Während des Baues war nämlich von der Regierung beschlossen, daß die europäische „Schmalspur“ als indische „Normalspur“ gelten sollte. Infolgedessen sind auch die Staats- und die andern Privatbahnen auf Java alle mit einer Spurweite von 1,067 m gebaut worden, mit Ausnahme der 35 km langen Stadtbahn in Batavia (Djakarta) und von rund 92 km langen unbedeutenden Agrarbahnen, die eine Spurweite von respektive 1,188 m und 0,60 m haben. Zu dem Bau von Staatsbahnen entschloß man sich 1875; die 112 km lange Bahn von Pasuruan und Malang über Bangil nach Surabaya wurde 1879 fertig.

Diese drei „Stichbahnen“ von den drei Hafenstädten an der Nordküste — Batavia, Semarang und Surabaya nach dem Inland — wurden allmählich unter-





Verkehr zwischen Batavia und Surabaya über Semarang entlang der Nordküste geleitet und nicht mehr über die Bergbahnstrecken nach Bandung und von Cheribon nach Kroja (weiter nach Djokja und Solo). Dann wurde eine Anzahl kleinerer Seitenlinien abgebrochen und die Schienen sowie das überflüssige Material in Malakka, Burma, Thailand und auch in Japan verwendet. Es herrschte die reine Raubwirtschaft. Während der Zeit der japanischen Besatzung wurde in West-Java eine Bahn angelegt, 80 km lang, von Saketi nach Bajah, wo sich ein Kohlenvorkommen befand, das wegen der ziemlich schlechten Qualität in gewöhnlichen Zeiten nicht rentabel gemadt werden konnte, aber jetzt die Kohlen liefern mußte, um den Bedarf auf Java zu decken, weil die Borneo- und Sumatrankohlen — von weit besserer Qualität — nicht ohne große Gefahr der Versenkung nach Java gebracht werden konnten. Aus ähnlichen Gründen bauten die Japaner in Mittel-Sumatra eine 212 km lange Bahn von Muaro (an der S. S. S.) über Taluk nach Pakanbaru an der Ostküste, wo der Siakfluß für größere Schiffe fahrbar wurde. Hiermit beabsichtigte Nippon die guten Ombilinkohlen von Sawah-Luntu über Land nach Pankanbaru und von dort über die Malakkastraße nach dem gegenüberliegenden Singapur und Penang zu bringen; der lange, gefährliche Seeweg um die Nordspitze von Sumatra konnte dadurch vermieden werden. Der Bau dieser Bahn war früher von den Indischen Eisenbahnen als absolut unrentabel abgelehnt worden. Jetzt lagen die Verhältnisse ganz anders, die Kostenfrage spielte keine Rolle. Der Bau kostete tausenden Menschen das Leben. Und alles umsonst, denn die Bahn war sehr provisorisch angelegt, wurde nur ein paarmal benutzt und versank dann in den Sümpfen oder wurde vom Urwald überwuchert.

Als der Widerstand der Japaner gegen die Amerikaner unter Mac Arthur im Jahre 1945 zusammengebrochen war, begnügten sich die Engländer unter Lord Mountbatten — später General Sir Philip Christison — mit der Besetzung einiger Städte, verweigerten den niederländischen Truppen die Landung in ihren eigenen Kolonien und schickten sie nach Indien. Dazu führten die australischen Hafenarbeiter aus „demokratischen“ Gründen einen Boykott durch gegen Schiffe, die Truppen, Kriegsmaterial usw. nach Niederländisch-Indien bringen wollten. Nach endlosen Unterhandlungen gelang es der holländischen Armee, die Engländer in den von ihnen besetzten Städten abzulösen. Die ganz demoralisierte Bevölkerung, die, von den Japanern mit schweren Waffen und Sprengmitteln versehen, von einigen nationalistischen Agitatoren aufgehetzt war, fing regelrechte Guerillakämpfe an. Die Mehrzahl der Einheimischen stellte sich jedoch abseits oder arbeiteten mit den Holländern zusammen, die Ruhe und Ordnung brachten.

Die vernichteten oder vernachlässigten Eisenbahnen mußten wieder aufgebaut werden. Das war unmöglich, ohne daß eine gewisse Einigung stattfand. So wurde dann das Vereinigte Spoorwegbedrijf (V. S. B. Vereinigter Eisenbahnbetrieb) errichtet. Hierin wurden zeitweilig die Staatsbahnen und die privaten Bahnen, soweit sie sich im holländisch besetzten Gebiet befanden, zusammengefaßt; die Staatsbahnen behielten in diesem V. S. B. die Leitung. Die B. V. M. in Batavia und die D. S. M. an der Ostküste Sumatras gehörten nicht zu den V. S. B. Die A. S. S. in Atjeh auf Nord-Sumatra blieb außer Betracht; bis heute weiß man noch nicht, was aus ihr geworden ist. Einheimische Reisende sagen aus, daß man in vier Tagen — früher in zwei Tagen — von Kotta Radja nach Medan reisen kann. Was von den Eisenbahnen nicht in holländischen Händen war — und das war der weitaus größte Teil — wurde betrieben von der D. K. A. R. I. (Djawatan Karetta Api Republik Indonesia). Die Stadtbahn in Batavia und einige kleine Strecken um Batavia wurden gemeinsam von dem V. S. B. und der D. K. A. R. I. betrieben.

Der ganze V. S. B. wurde aufgelöst in verschiedene untereinander geschiedenen „Kringen“ (Betriebsbezirke). Anfang Januar 1947 zählte man die nachfolgenden

„Kringen“: Batavia (16,1 km lang, Bandung 28,8 km lang, Semarang 15,8 km, Surabaya 33,5 km), alle auf Java; auf Sumatra Palembang (nihil) und Padang (nihil). Nahezu alle Ausbesserungswerke waren in den Händen der Republikaner. Die D. S. M. konnte vorläufig auch noch nicht betrieben werden. Um dem politischen Chaos und dem Terror ein Ende zu machen, wurde im Juni 1947 die „erste polizeiliche Aktion“ eingesetzt; die niederländische Armee zählte damals ungefähr 120 000 Mann. Bei dieser glücklich verlaufenden Aktion wurde viel Eisenbahnmateriale von den Holländern erbeutet. Auf Gesuch, Befehl oder Drohung der Vereinten Nationen (U. N. O.) mußte die Aktion vorzeitig beendet werden. Aber die V. S. B. konnte nach Beendigung wieder folgendes in Betrieb nehmen: Bezirk Batavia 75,6 km, Bezirk Bandung 357,8 km, Bezirk Semarang 144 km, Bezirk Surabaya 863,7 km (alles auf Java), auf Sumatra Bezirk Palembang 330 km, Bezirk Padang 13 km. Auch die D. S. M. auf Sumatra kam wieder größtenteils in Betrieb. Das viele eroberte Material war in schlechtestem Zustand. Glücklicherweise standen dem V. S. B. wieder die Werkstätten in Manggerai (bei Batavia), Tegal, Semarang, Surabaya-Gubeng und Lahat zur Verfügung.

Nach der Ubereinkunft auf der „Renville“ im Jahre 1948 nahmen anfänglich die Sabotageakte ab, um bald wieder zahlreicher und schlimmer zu werden. Darum beschlossen Ende 1948 die Holländer die „zweite polizeiliche Säuberungsaktion“ (es war keine Strafexpedition, ebensowenig wie die erste), die zu einem völligen Erfolg hätte führen können. Djokja, die Hauptstadt der „Republik“, wurde genommen, der Präsident Ing. Sukarno fiel mit seiner ganzen „Regierung“ in General Spoor's Hände. Dann mußten wieder auf Geheiß der U. N. O. die Waffen ruhen. Infolgedessen vermehrten sich die Terrorangriffe der zerstreuten, aber schwer bewaffneten Banden.

Dennoch wurde der Aufbau der Eisenbahnen weitergeführt, bis es zu einer Verständigung kam und die niederländisch-indonesische „Union“ die Souveränitätsübertragung und die „Runde-Tisch-Konferenz“ in den Haag zustande kamen. Alles schien in Ordnung zu verlaufen, bis jetzt wieder ein Konflikt über die Abtretung von Neu-Guinea (Irian) an Indonesien droht.

Nach der zweiten polizeilichen Aktion wurden die Eisenbahnbezirke des V. S. B. in drei Richtungen geteilt, nämlich die der Westerrlinien (Westerlinien) 1434 km lang, die Mittellinien 311 km lang, die Ostlinien 1014 km lang, zusammen 2759 km. Auf Sumatra soll im Westen S. S. S. 95 km, im Süden L. S. S. 381 km in Betrieb gewesen sein. Die D. S. M. hatte 343 km in Betrieb, von dem damals noch 525 km langen Netz; die Doppelspur von Medan nach den Häfen Belawan und Deli war von den Japanern abgebrochen, sowie einige Seitenlinien.

Nach der Souveränitätsübertragung hat die D. K. A. R. J. den Betrieb von sämtlichen Linien der U. S. B. übernommen. Es steht ein indonesischer Generaldirektor an der Spitze, unterstützt von wenigen holländischen Beamten aus der früheren Periode. Die Eintagsverbindung Batavia (jetzt Djakarta) mit Surabaya, nicht mehr über Djokja und Solo, sondern an der Nordküste über Semarang entlang ist wieder zustande gekommen. Es fahren auch täglich wieder einige Schnellzüge wenn auch mit viel kleineren Geschwindigkeiten als vorher. Das total abgenutzte Material macht einen mitteleindringenden Eindruck, die nicht oder schlecht erhaltenen Lokomotiven können den Betrieb nicht mehr meistern. Wohl sollen große Bestellungen gemacht worden sein — man spricht von 100 Loks in Deutschland, und von 150 Personen- und 1000 Güterwagen in Holland — aber das genügt nicht einmal, um den Rückstand von so vielen Jahren einzuholen. Man hat große Pläne für die Zukunft, aber es fehlt an geübten führenden Personen und an den benötigten Finanzen; Holländisch-Indien ist nun einmal ein kapitalarmes — wenn auch fruchtbares — Agrarland; was noch da ist an europäischen Unternehmen, wie Zuckerplantagen, Tabakscheunen usw., wird rücksichtslos von den Banden vernichtet. Die wenigen Europäer werden allmählich ermordet oder flüchten nach Holland, wenn sie die Geldmittel dazu haben. Kommunistische Streiks verderben

den Aufbau. In ihrer Selbstüberschätzung kündigen die Indonesier eine neue Anlage von unrentablen Linien und die Nationalisierung der privaten Eisenbahngesellschaften an. Die vier Schwestergesellschaften fordern allein schon 70 000 000 niederländische Gulden für ihren Privatbesitz. Der Wert der gesamten privaten Linien wird auf 200 000 000 geschätzt. Hierunter folgt eine Aufstellung des Eisenbahnmateriells (ohne die der Deli-Eisenbahngesellschaft D. S. M.), die am wenigsten gelitten hat — sie hat jetzt wieder 544 km in eigenem Betrieb — und ohne die B. V. M. in Batavia Djakarta.

1940	Anfang 1949
Staats- und private Bahnen	Vereinigter Eisenbahnbetrieb
Dampflokomotiven 1 095	359
Elektrische Loks 13	13
Elektrische Motorzüge 61	25
Schmalspurloks 65	16 (allein auf Java)
Personenwagen 3 099	1 863
Güterwagen 31 942	rund 15 000

Bei Personenwagen und Güterwagen einbegriffen die der Bahnen mit 0,60 m Spurweite.

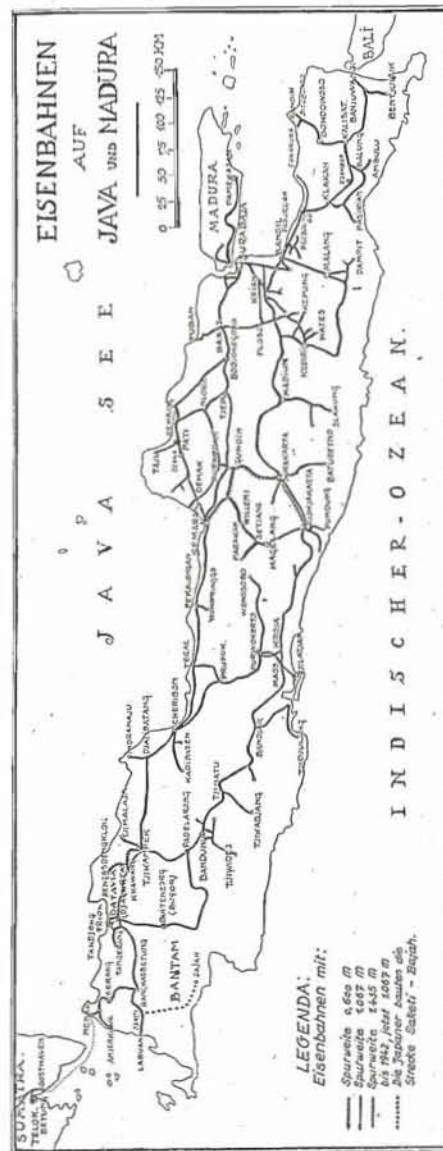
Der Stand bei der D. S. M. war:

1940	1950
Lokomotiven 61	58
Personenwagen 202	182
Gepäckwagen 30	27
Güterwagen 1 859	1 882 (Einige Untergestelle von unbrauchbaren Personenwagen wurden benutzt für Güterwagen)

Für die Jahre 1949 und 1950 fehlen alle Jahresberichte und Statistiken der D. K. A. R. J. Auch über die Länge des jetzigen Netzes der D. K. A. R. J. hat man seit Anfang 1949 keine Angaben. Über die privatbetriebene D. S. M. und die Eisenbahn in Atjeh (A. S. S.) siehe oben.

Aus dem prächtigen Eisenbahnwesen von vor 1942 ist ein großes Chaos geworden. Das an Zahl ungenügende Personal, das dazu noch ungebildet ist und undiszipliniert, kann nicht aufbauen, und Holland kann und darf jetzt nicht mehr helfen. Wie mit den Eisenbahnen, ist es mit allem. Das Riesenreich ist von den wenigen Ganz- oder Halbtellektuellen nicht zu verwalten und gleitet schnell einem asiatisch-bolschewistischen, das heißt hier anarchistischen Abgrund zu. Die Vereinten Nationen haben eine schwere Verantwortung auf sich geladen, als sie Holland aus rein theoretischen, sogenannten „progressiven Gründen“ als Kolonialreich ausschalteten und eine Gefahr für Australien, die U. S. A., eigentlich für die ganze Welt, ins Leben riefen.

Es ist selbstverständlich, daß unter der Anarchie das Eisenbahnwesen, das technische und ökonomische Können und eine starke Disziplin benötigt, nicht gedeihen kann.







## Entwicklung und Problematik der Rechtsgrundlagen des Kraftomnibus-Linienverkehrs in Westdeutschland nach dem 2. Weltkrieg

Von Dr. rer. pol. Reinhold Weie

### I. Die Regelung des Linienverkehrs nach den Bestimmungen des PBefG.

1. Der Begriff des Linienverkehrs im Sinne des Gesetzes.
2. Die Genehmigungspflicht als Mittel staatlicher Regulierung.
3. Die Sonderstellung von Reichspost und Reichsbahn.
4. Der Einfluß der unterschiedlichen Rechtsvorschriften des PBefG, auf die Entwicklung und das Betätigungsfeld der Verkehrspartner bis zum Ende des zweiten Weltkrieges.

### II. Die Entwicklung des Personenbeförderungsrechts unter alliierter Besetzung bis 1949

1. Die Umwandlung der staatsrechtlichen Verhältnisse.
2. Die Auswirkungen der Verkehrspolitik der Besatzungsmächte auf das Personenbeförderungsrecht
  - a) die gemeinsamen Grundzüge der alliierten Rechtsvorschriften
  - b) die Entwicklung in den einzelnen Besatzungszonen.
    - A. Französische Zone
    - B. Amerikanische Zone
    - C. Britische Zone.

### III. Das Personenbeförderungsrecht nach Bildung der Deutschen Bundesrepublik

1. Die gegenwärtige Rechtslage im Straßenverkehr
  - a) die Neuordnung der staats- und verwaltungsrechtlichen Verhältnisse
  - b) die uneinheitliche und ungeklärte Rechtslage im Linienverkehr.
2. Um die zukünftige Gestaltung des Personenbeförderungsrechts
  - a) Wünsche der Verkehrsträger und Verkehrsbehörden an den Gesetzgeber
  - b) Stellungnahme zu einer gesetzlichen Neuordnung.

Die rechtliche Grundlage für die Personenbeförderung auf der Straße bildet bis heute im wesentlichen das „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande“<sup>1)</sup> (Personenbeförderungsgesetz) vom 4. Dez. 1934 (RGBl. I S. 1217) in der Fassung des Gesetzes vom 6. Dez. 1937 (RGBl. I S. 1319) mit seinen Durchführungsbestimmungen<sup>2)</sup>.

In der Einleitungsformel wird das Ziel des Gesetzes umrissen: „Jedem Beförderungszweige müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag.“ Es unterwirft deshalb zum Zwecke einer sinnvollen Verkehrsplanung und -abstimmung alle Landverkehrsmittel für den öffentlichen Personenverkehr mit Ausnahme der Eisenbahnen einer einheitlichen Ordnung durch das Reich<sup>3)</sup>. Diese soll dadurch gewährleistet werden, daß nach den Bestimmungen des Gesetzes einer Genehmigung bedarf, wer gewerbsmäßig Personen mit Straßenbahnen (§ 2

<sup>1)</sup> Im folgenden abgekürzt: PBefG. oder Ges.

<sup>2)</sup> Besonders: Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 26. März 1935 (RGBl. I S. 473) abgekürzt: DV PBefG. oder DV.

<sup>3)</sup> Einleitungsformel PBefG.