

Rechnung des Obligationenfonds für 1930 und 1929:

Einnahmen:		1930	1929	Ausgaben:		1930	1929
		Goldfrancs				Goldfrancs	
Österreichs Zahlungen ¹⁾ ..	7,000.000	7,000.000	Verwaltungsspesen, Steuern	2,482.733	2,611.867		
Ungarns " ²⁾ ..	3,460.000	3,460.000	Obligationentilgung.....	2,708.948	2,337.481		
Italiens " ³⁾ ..	6,030.000	6,030.000	Coupon ⁴⁾	15,010.228	14,286.028		
Jugoslawiens " ⁵⁾ ..	5,800.000	5,800.000	Rückzahlungen an Italien ⁶⁾	2,667.658	2,334.703		
Zwischenzinsen ⁷⁾	1,155.654	1,633.488	Rückzahlungen an die Gesellschaft ⁸⁾	59.332	329.595		
Zusammen	23,445.654	23,923.488	Zusammen	22,928.899	21,899.674		

Geschichtlicher Rückblick. Die Gründung der Südbahn-Gesellschaft fällt in das Ende der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Nicht viel länger als seit 20 Jahren gab es Eisenbahnen in Österreich, als der finanziell schwer bedrängte Staat an den Verkauf der von ihm erbauten Eisenbahnen und an die Vergebung weiterer Eisenbahnkonzessionen an ausländisches internationales Kapital schreiten mußte. Es war eine großzügige Konzeption des Ministers *Bruck*, die lombardisch-venezianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft, ferner die Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn-Gesellschaft, dann die Konzessionäre für die Linie Wien—Triest, die Kärntner, kroatische und Tiroler Bahn zu einem großen einheitlichen Unternehmen zu vereinigen; eine Konzeption, durchaus angepaßt den verkehrspolitischen Bedürfnissen des damals noch nach außen anscheinend mächtigen Reiches, aber angekränkt schon damals von finanziellen Nöten der Gründung. Bei einem verhältnismäßig geringen Aktienkapital von 375 Millionen Franken wurde eine ungeheure Prioritätenschuld eingegangen von über 2 Milliarden Franken. Für diese Schuld wurde ein 3prozentiger Typus gewählt, was zur Folge hatte, daß der Begebungserlös für eine Obligation von 500 Franken durchschnittlich nur 237 Franken, das ist 47 Prozent des Nominales betrug. Hierin, in der von Anfang an gegebenen Überschuldung, wird vielfach die Grundursache der späteren finanziellen Bedrängnisse des Unternehmens erblickt. Andererseits aber mußte die Gesellschaft, angepaßt der damaligen scheinbaren Machtstellung des Reiches, naturnotwendig von allen Schicksalen des Staates aufs tiefste berührt werden.

Im Frieden von Zürich (1859) — kaum ein Jahr nach der Gründung der Südbahn — wurde die Lombardei von Österreich abgetrennt, so daß sich ein Teil des gesellschaftlichen Eisenbahnnetzes nicht mehr auf österreichischem Territorium befand. Die notwendig gewordene Trennung der Verwaltung in eine österreichische und eine italienische war bereits vereinbart, als im Jahre 1866 neuerlich der Krieg ausbrach, der infolge der im Wiener Frieden vorgenommenen Abtretung Venetiens an Italien abermals einen Teil des Südbahnnetzes auf außerösterreichisches Territorium brachte. Die definitive Regelung der aus den territorialen Veränderungen sich ergebenden Verhältnisse erfolgte zwischen der Südbahn und Italien durch den Vertrag von Basel ddo. 17. November 1875, der die Erwerbung der italienisch gewordenen Südbahnlinien durch den italienischen Staat zum Gegenstande hat und der zusammen mit dem Zusatzvertrage ddo. Wien, 25. Februar 1876 als Kaufpreis eine Annuitätenzahlung Italiens an die Südbahn festsetzt, die sich belaufen soll bis

¹⁾ Minimalvergütung Goldfrancs 6,760.000 + Goldfrancs 200.000 für die Gemeinschaftsverhältnisse mit den Bundesbahnen + Goldfrancs 40.000 für die Gemeinschaftsverhältnisse mit den österreichischen Privatbahnen.

²⁾ Pauschalannuität + Gold-Frcs. 35.000 für die Gemeinschaftsverhältnisse mit fremden Bahnen.

³⁾ Pauschalannuität + Gold-Frcs. 30.000 für die Gemeinschaftsverhältnisse mit fremden Bahnen.

⁴⁾ Pauschalannuität einschließlich der Pauschalrückzahlung für die Gemeinschaftsverhältnisse.

⁵⁾ Von dem Aufwand per 1930: 15,669.418, 1929: 15,836.070 wurde ein Betrag von 1930: 659.190, 1929: 1,550.542 mit Hilfe der in früheren Jahren gebildeten Reserven gedeckt.

⁶⁾ Der Überschuß der Einnahmen über 20'6 Millionen beträgt 1930: 2,845.654, 1929: 3,323.488. Das Komitee der Staatenvertreter hat den Betrag Italiens für 1930 mit 1,332.342, für 1929 mit 1,665.297 festgesetzt. Demnach hat der Obligationenfonds an Italien den Unterschied auf 4 Millionen somit für 1930 2,667.658, für 1929 2,334.703 rückzuzahlen.

⁷⁾ Von dem Überschuß der Einnahmen über 20'6 Millionen verbleiben nach Rückzahlung an Italien (darüber siehe Anmerkung vorher) 1930: 177.996, 1929: 988.785, von welchem Betrage $\frac{1}{3}$, somit 1930: 59.332, 1929: 329.595 der Gesellschaft, $\frac{2}{3}$, somit 1930: 118.664, 1929: 659.190 dem Obligationenfonds gehören.

⁸⁾ Der hohe Ertrag an Zwischenzinsen i. J. 1929 rührt daher, daß ansehnliche Beträge an Vorkriegskupons als verjährt abgeschrieben wurden.

Ende 1954 auf 29,569.887·12 Franken Gold und von 1955 bis Ende 1968 auf 12,774.761·26 Franken Gold (sogenannte italienische Annuität). Die Zustimmung der österreichischen Regierung erfolgte, nachdem auch die ungarische Regierung dem bezüglichen Abkommen mit der Südbahn beigetreten war, mit dem Gesetze vom 6. April 1877, (R. G. Bl. Nr. 36). Aus der „K. k. priv. südlichen Staats-Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahngesellschaft“ — dies die Firma des Unternehmens bei der Gründung — war die „K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“ geworden.

Das besonders enge Verbundensein mit dem Schicksale des Staates infolge des ursprünglichen Zuschnittes des Unternehmens hat in den ersten 20 Jahren seines Bestehens eine ruhige Entwicklung der Gesellschaft verhindert. Späterhin allerdings, nach einer längeren Reetablierungs- und Beharrungsperiode, etwa um das Jahr 1900 herum, machte sich vorherrschend die Überschuldung fühlbar und zwar im Zusammenhange damit, daß der steigende Verkehr allmählich steigende Investitionen erheischte, für die der Gesellschaft angesichts des hohen Schuldendienstes keine Mittel zur Verfügung standen.

Es begannen mit dem Jahre 1901 eine anderthalb Dezennien währende Periode wiederholter Sanierungsversuche, die zum Zwecke hatten, durch Opfer der Gläubiger zunächst in der Gestalt von Rückstellungen in der Schuldentilgung die Mittel für die unerläßlichen Investitionen zu beschaffen. (Über diese Sanierungsbestrebungen siehe auch Jahrgang 1923.) Im Jahre 1911 begannen dann Verhandlungen über ein großzügiges Sanierungsprojekt auf Basis einer Kapitalisierung der italienischen Annuität und der Abstempelung der 3prozentigen Prioritäten auf einen niedrigeren Nominalbetrag. Diese Verhandlungen des Jahres 1911 verdienen besondere Hervorhebung, weil ihr Ausgang zeigt, wie sehr die Südbahnfrage schon damals eine internationale war mit allen Empfindlichkeiten einer solchen: Es war der Tripoliskrieg, der die Beendigung der Verhandlungen damals unmöglich machte, weil er Italien engagierte und über die Kapitalisierung der italienischen Annuität nicht weiter verhandelt werden konnte. Das Sanierungsprojekt vom Jahre 1911 wurde dann während der folgenden Jahre in geänderter Form weiter verfolgt. Im November 1913 kamen zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn Punktationen zustande, die dann im Frühjahr 1914 zur Vereinbarung eines Sanierungsentwurfes führten, der im wesentlichen auf drei Grundsätzen beruhte: Abstempelung der Obligationen, Teilung der 3prozentigen Obligationen in zwei Kategorien, von denen die eine auf die italienische Annuität, die andere auf das Bahnnetz verwiesen wurde, Garantie einer gewissen Tariflage durch den Staat. Interessant ist, daß damals die Regierung auch bereit gewesen wäre, eine Ertragsgarantie zu übernehmen; doch ist es dann im Zuge der Verhandlungen bei der Tarifgarantie geblieben. Bald nach Abschluß der Verhandlungen brach der Weltkrieg aus. Wieder war ein Plan, die Südbahn auf eine gesunde Basis zu stellen, durch geschichtliche Ereignisse vernichtet. Zwar wurde das beschlossene Sanierungsübereinkommen nach längeren Verhandlungen, die den Beitritt Ungarns betrafen, im November 1915 in Kraft gesetzt, allein es konnte nicht durchgeführt werden, wurde späterhin in den wichtigsten Punkten obsolet und auch seine theoretische Gültigkeit vom Standpunkte des internationalen Rechtes war fraglich.

Der Weltkrieg führte nach Saint-Germain. Es ist kein Zweifel, daß das finanzielle Interesse des französischen Kapitals an dem Unternehmen — die 3prozentigen Prioritäten sind zum weit überwiegenden Teil in Frankreich plaziert — dazu geführt hat, daß in den Friedensvertrag ein Artikel*) auf-

*) Vertrag von St. Germain Art. 320, bzw. Art. 304 des Vertrages von Trianon: Um die Regelmäßigkeit der Betriebsführung auf den Privatbahnen der ehemaligen öst.-ung. Monarchie sicherzustellen, die infolge der Bestimmungen des Friedensvertrages auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegen sind, wird die administrative und technische Reorganisation der gedachten Bahnnetze für jedes Netz durch ein Übereinkommen geregelt werden, das zwischen der Gesellschaft, die KonzeSSIONÄRIN ist und den territorial beteiligten Staaten abzuschließen sein wird. Streitpunkte, in denen eine Einigung nicht zustande kommt, einschließlich aller Fragen über die Auslegung der Verträge, betreffend die Einlösung der Linien, werden Schiedsrichtern unterbreitet werden, die der Rat des Völkerbundes bestimmen wird. Bezüglich der österreichischen Südbahngesellschaft wird dieser Schiedsspruch sowohl von dem Verwaltungsrate wie auch von der Gesellschaft, welche die Prioritätenbesitzer vertritt, angerufen werden können.

genommen wurde, der, wenn auch allgemein gefaßt, doch speziell auf die Südbahn zugeschnitten, den Zweck verfolgt, die verhängnisvollen Folgen des Friedensvertrages für das großenteils mit französischem Kapital gegründete Südbahnunternehmen auszuschließen oder wenigstens möglichst zu mildern. Durch den Artikel 320 des Vertrages von Saint Germain war somit die Regelung der Südbahnfrage zu einer Angelegenheit gemacht worden, die der autonomen Verfügung der Territorialstaaten entrückt und in solennster Form zu einer internationalen erklärt wurde.

Régime provisoire: Der Zusammenbruch nach dem Weltkriege führte zu einer Zerreißung des einheitlichen Südbahnnetzes, das nunmehr auf vier (mit Fiume fünf) Staaten verteilt war. Italien hatte die auf seinem Gebiete gelegenen Südbahnlinien auf Grund des Waffenstillstandsvertrages besetzt. Die übrigen Netze waren im Betriebe der Gesellschaft verblieben. Die finanzielle Situation der Gesellschaft, die sich natürlich schon während des Krieges verschlechtert hatte, verüsterte sich immer mehr. Schon das Jahr 1918 ergab einen Gebärungsabgang von mehr als zwölf Millionen Kronen und darüber hinaus entstand auf dem österreichischen und ungarischen Netze ein stets wachsendes Betriebsdefizit, hervorgerufen damals noch überwiegend durch die sprunghafte Steigerung der Personallasten. Die Gefahr des völligen Zusammenbruches der Gesellschaft war unmittelbar nahegerückt. Bei der Verkehrs- und Ernährungslage Österreichs und Ungarns in den ersten Jahren nach dem Umsturze war es ein Interesse allererster Ordnung dieser beiden Staaten, daß die einzige vollwertige Verbindung mit der Adria von Störungen verschont bleibe. Die beiden Regierungen haben das Hereinbrechen des Chaos auf der Südbahn durch Gewährung von Vorschüssen zu verhindern gesucht.¹⁾ Inzwischen hat die Gesellschaft im Interesse des ausreichenden Fortbestandes des Unternehmens die vorläufige Schaffung eines Régime provisoire mit Wirksamkeit bis Ende 1922 angeregt. In einer Wiener Konferenz (Februar 1921) wurde ein derartiges Régime provisoire seitens der vier Territorialstaaten und der Pariser Association Nationale²⁾ rückwirkend mit 1. Jänner 1921 in der Tat akzeptiert. Es wurde hiebei im Wesen vereinbart, daß die vier Staaten der Gesellschaft Vorschüsse nach den laufenden Gelderfordernissen des Betriebes³⁾ geben werden.⁴⁾ Die Geltungsdauer des Régime provisoire wurde wiederholt, zuletzt bis zum 1./10. 1923 verlängert.

Verhandlungen zur Herbeiführung eines Régime définitif: Sofort nach Inkrafttreten des Régime provisoire schritt die Gesellschaft an die vorbereitenden Arbeiten zur Herbeiführung eines Régime définitif. Indes waren die Verhältnisse erst Anfang Mai 1922 so weit gediehen, daß die italienische Regierung die Initiative ergreifen konnte, um die Konferenz im Sinne des Art. 32) des Vertrages von St. Germain⁵⁾ (Art. 304 des Vertrages von Trianon) einzuberufen. Die Einberufung erfolgte nach Venedig. Die Konferenz tagte vom 19./6. bis 8./7. 1922. Ungefähr gleichzeitig mit der Einladung zur Konferenz erhielt die österreichische Regierung eine Note der italienischen Regierung in Angelegenheit der aus der Veräußerung der lombardisch-venetianischen Linien herrührenden Annuität. Die italienische Regierung erklärte, daß sie, von dem ihr gemäß Art. 249⁶⁾ des Staatsvertrages von St. Germain zustehenden Rechte Gebrauch machend, beabsichtige, die aus der Einlösung der lombardisch-venetianischen Strecken herrührenden Forderungen der Südbahn Gesellschaft als dem italienischen

¹⁾ Österreich liquidierte 1919: 85, 1920: 434 Millionen ö. Kronen, Ungarn dagegen 1919: 42 (davon unter der Sowjetherrschaft 28'5), 1920: 60 Millionen ung. Kronen.

²⁾ Die Teilnahme der Association Nationale an den Verhandlungen war deshalb notwendig, weil nach den Bestimmungen des Régime provisoire die Verzinsung der Obligationen während der Geltungsdauer des Régime provisoire zu ruhen halte.

³⁾ Die Erfordernisse für den Anleihen- und Aktendienst und für Cotegebühren zählten nicht unter die laufenden Gelderfordernisse des Betriebes.

⁴⁾ Italien oblag keine Verpflichtung zur Vorschußleistung, weil die italienische Teilstrecke durch die italienischen Staatsbahnen betrieben wurde. Für die jugoslawischen Linien aber kam eine staatliche Vorschußleistung praktisch deshalb nicht in Betracht, weil die Einnahmen dieser Linien zur Deckung der Betriebserfordernisse ausreichten.

⁵⁾ Art. 320, (siehe Anmerkung *) auf Seite 1293.

⁶⁾ Auf Grund des Art. 249 sollte die italienische Annuität auf Rechnung des Reparationskontos Österreichs zurückbehalten werden.

Staate zugefallen zu behandeln. Die österreichische Regierung bestritt zunächst die Anwendbarkeit des Art. 249 auf die Annuitätenforderung und wünschte die diesbezügliche Klärung im Wege von Verhandlungen zu erreichen. Gleichwohl kam es zu solchen Verhandlungen in bezug auf die italienische Annuität in Venedig nicht, wie denn überhaupt dort die finanziellen Fragen aus den Verhandlungen ausgeschaltet wurden, so daß die Beratungen sich auf die Frage der technischen und administrativen Reorganisation des Bahnunternehmens beschränkten. Das Ergebnis der Konferenz von Venedig war der Entwurf eines Abkommens zwischen den beteiligten Staaten und der Südbahn unter Beitritt der Prioritäre, betreffend die Regelung der Südbahnfrage nach Art. 320 des Vertrages von St. Germain (Art. 304 des Vertrages von Trianon).

Die wichtigsten Bestimmungen dieses Entwurfes lassen sich kurz zusammenfassen wie folgt:

Jeder der territorial beteiligten Staaten hat die freie Wahl, das auf seinem Gebiete befindliche Südbahnnetz in den Staatsbetrieb zu übernehmen oder den Betrieb der Gesellschaft zu belassen. In beiden Fällen hat er im großen ganzen die gleichen finanziellen Leistungen auf sich zu nehmen. Im ersten Falle hat der Staat (neben der Deckung eines etwaigen Betriebsabganges) eine jährliche Vergütung von 22·5 Prozent der Bruttoeinnahmen des betreffenden Südbahnnetzes zu leisten, im zweiten Falle neben der Deckung eines etwaigen Betriebsabganges einen Reinertrag in der gleichen Höhe zu garantieren, wogegen die Gesellschaft verpflichtet ist, die Garantievorschüsse aus späteren, den garantierten Reinertrag übersteigenden Betriebsgewinnen zurückzuerstatten. Für beide Fälle wurden Minimalleistungen der Staaten festgesetzt, also Summen, die zu bezahlen oder zu garantieren sind, auch wenn obiger Prozentsatz diese Summen nicht erreichen würde.

Die Minimalleistungen betragen jährlich:

für die Republik Österreich . . .	6·76	Millionen	Goldfranken
„ das Königreich Ungarn . . .	3·30	„	„
„ „ „ Italien . . .	4·92	„	„
„ „ „ Jugoslawien . . .	5·02	„	„

Zusammen also mindestens . . . 20·00 Millionen Goldfranken

Die Gesamtminimalsumme von 20 Millionen Goldfranken stellt ein Kompromiss dar, das der Gesellschaft unter dem einmütigen Druck aller Staatenvertreter abgerungen wurde. Die Aufteilung der Minimalsumme auf die einzelnen Staaten erfolgte auf Grund eines, aus Anlagekapital und Kilometerlänge kombinierten Schlüssels, der für die Republik Österreich 33·8 Prozent, für das Königreich Ungarn 16·5 Prozent, für das Königreich Italien 24·6 Prozent, für das Königreich Jugoslawien 25·1 Prozent, zusammen 100 Prozent ergab. Außerdem verpflichtete sich Italien, eine jährliche Sondervergütung von 2 Goldfranken für jede aus dem Ausland kommende und für das Ausland bestimmte Tonne des Imports und Exports auf dem Seeweg, welche den Triester Hafen transitiert¹⁾, zu bezahlen, soweit 1 Million Tonnen pro Jahr, (etwa $\frac{1}{3}$ der Tonnagebewegung in den letzten Friedensjahren) überschritten werden. Diese Vergütung ist mit dem Höchstbetrag von 4 Millionen Goldfranken pro Jahr begrenzt. Sie ersetzt die den Bruttoeinnahmen entsprechenden, über das Minimum hinausgehenden Zahlungen der anderen Staaten in der Weise, daß von dieser Vergütung der Republik Österreich 44·1 Prozent, dem Königreich Ungarn 22·6 Prozent, dem Königreich Jugoslawien 33·3 Prozent zugute kommen. Außer dem Entwurf über die Südbahn kam in Venedig auch noch ein Entwurf für eine Verkehrs- und Transitvereinbarung zwischen den an der Südbahn beteiligten Staaten zustande. Diesem Entwurf lag der Gedanke zugrunde, ein engeres verkehrspolitisches Band zwischen den bezeichneten Staaten zu schaffen, indem die bereits getroffenen, aber noch nicht allseitig ratifizierten Vereinbarungen, ferner gewisse, unter den beteiligten Staaten

¹⁾ Über den Begriff des abgabepflichtigen Triester Transitverkehrs bestand Meinungsverschiedenheit über die erst 1929 eine Einigung erzielt wurde. Nach dieser sind alle Transitgüter über Triest abgabepflichtig, bei denen am See transport das Ausland beteiligt ist.