

ayant pour but le transfert de propriétés de biens et effets mobiliers ou immobiliers, lorsque la propriété aura été transférée ou l'objet livré avant que les parties ne soient devenues ennemies»¹⁹⁾ Geltung habe. Ferner lasse sich aus verschiedenen Umständen, wie der Klage vor dem Gemischten Schiedsgericht, den Reklamationen der griechischen Regierung und dem Protokoll einer Gesellschafterversammlung vom 18. Mai 1918 entnehmen, daß sich die Gesellschaft selbst als existent betrachte.

Letzteres Argument erscheint bedenklich, da gegenüber einem gesetzlichen Auflösungsgrund es gleichgültig ist, ob sich die Gesellschaft selbst noch als bestehend ansah.

Die Frage nach der Wirkung des Art. 180 des Vertrages von Neuilly konnte jedoch im übrigen dahingestellt bleiben, da die «Dospat Dagħ» im Fall ihrer Auflösung lediglich in das Liquidationsstadium trat und somit ihre Rechtspersönlichkeit erhalten blieb, soweit es sich um die Abwicklung der ihr zustehenden Rechte handelte.

Es ist daher im Ergebnis zutreffend, wenn der Schiedsrichter auf Grund des Gesellschaftsvertrages die Quote berechnet, welche auf die bei der Entschädigung nicht zu berücksichtigenden Gesellschafter entfallen würde. Er stellt fest, daß nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen die Entschädigung nach dem Werte, welchen die Wälder bei der endgültigen Wegnahme, also am 20. IX. 1918 gehabt hätten, zuzüglich der seit diesem Tage aufgelaufenen Zinsen zu bemessen sei. Er bestimmt den Wert des gesamten Waldbesitzes auf 3 200 000 levas (158 levas = 100 Schweizer Franken), wobei er eine Angabe aus dem Protokoll der erwähnten Gesellschafterversammlung vom 18. Mai 1918 zugrunde legt. Von dieser Summe zieht der Schiedsrichter zwei Drittel ab, da die Wälder, hinsichtlich deren die Ansprüche nicht anerkannt worden seien, etwa zwei Drittel des Gesamtbesitzes ausmachten, und kommt nach Abzug der auf die nicht zu berücksichtigenden Gesellschafter entfallenden Quote und Hinzurechnung der aufgelaufenen Zinsen auf eine Summe von 475 000 Goldfranken, welche er der klagenden Regierung zuerkennt. v. Nostitz-Wallwitz

2. Schiedsspruch der vom Völkerbundsrat auf Grund von Art. 320 des Vertrages von St.-Germain eingesetzten Schiedsrichter in Sachen der Konzession der Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauberg-Woellan-A.-G., vom 7. Oktober 1933¹⁾.

Die Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauberg-Woellan A.-G. mit Sitz in Wien richtete am 15. Juli 1931 eine Petition an den Völkerbund, der folgender Sachverhalt zugrunde lag:

¹⁹⁾ § 2a des Annexe zu Partie IX Section V des Vertrages von Neuilly.

¹⁾ Soc. d. Nat., doc. C. 587, 1933, VIII. (C. C. T. 545).

Die Gesellschaft hatte in den Jahren 1897/98 die zwei — damals in österreichischem Gebiet gelegenen — Eisenbahnlinien Zeltweg-Wolfsberg- und Unterdrauberg-Woellan gebaut, welche die staatliche Eisenbahnlinie Unterdrauberg-Wolfsberg nach Norden und Süden verlängerten. Am 22. Juni 1897 erhielt sie eine 90 jährige staatliche Konzession für beide Strecken und übertrug deren Betrieb durch Vertrag vom 4. Dezember 1900 auf die Eisenbahnverwaltung des österreichischen Staates. Durch die Gebietsveränderungen infolge des Vertrages von Saint-Germain kam die Linie Zeltweg-Wolfsberg auf jugoslawisches Gebiet zu liegen, während die Linie Unterdrauberg-Woellan bei Österreich verblieb.

Anlaß zu der Petition war der Umstand, daß der jugoslawische Staat, der die Bahn Zeltweg-Wolfsberg in eigenen Betrieb genommen hatte, mit der Gesellschaft zu keiner Regelung gelangte und sich namentlich weigerte, die Beträge zu zahlen, welche aus der staatlichen Zinsgarantie für die seinerzeit von der Gesellschaft aufgenommenen, hypothekarisch gesicherten Anleihen geschuldet wurden. Die Gesellschaft wandte sich daher an den Völkerbund mit dem Antrage auf Bestellung von Schiedsrichtern zur Entscheidung der zwischen ihr und dem jugoslawischen Staate bestehenden Meinungsverschiedenheit, wobei sie sich auf Art. 320 des Vertrages von Saint-Germain berief, der in seinen beiden ersten Absätzen lautet:

«En vue d'assurer la régularité de l'exploitation des réseaux ferrés de l'ancienne Monarchie austro-hongroise, concédés à des compagnies privées, et qui, en exécution des stipulations du présent Traité, seraient situés sur le territoire de plusieurs Etats, la réorganisation administrative et technique desdits réseaux sera réglée, pour chaque réseau, par un accord passé entre la compagnie concessionnaire et les Etats territorialement intéressés.

Les différends sur lesquels ne pourrait pas se faire l'accord y compris toutes questions relatives à l'interprétation des contrats concernant le rachat des lignes, seront soumis à des arbitres désignés par le Conseil de la Société des Nations.»

Die österreichische Bundesregierung schloß sich der Petition an, während die jugoslawische Regierung mit Schreiben vom 10. Dezember 1931²⁾ einwandte, daß der Art. 320 keine Anwendung finden könne, weil die beiden der Gesellschaft gehörigen Eisenbahnlinien nicht durch die neue Grenze zerschnitten würden und untereinander nicht zusammenhängen.

Der Völkerbundsrat übertrug die Behandlung der Angelegenheit zunächst der beratenden Fachkommission für Verkehrs- und Transitfragen³⁾.

Dieselbe hielt sich nicht für zuständig, um die Frage der Anwend-

²⁾ J. O. 1932 p. 439.

³⁾ J. O. 1932 p. 439; vgl. auch die Mitteilungen von Paul-Boncour in der Ratsitzung vom 25. I. 1932, J. O. 1933 p. 439 unten.

barkeit des Art. 320 zu erörtern⁴⁾, ließ aber durch drei Sachverständige praktische Vorschläge ausarbeiten. Der Rat vertagte daraufhin die Behandlung der Angelegenheit um weitere sechs Monate⁵⁾. Da die erwartete Einigung der Parteien ausblieb, entschloß er sich durch Resolution vom 26. Mai 1933⁶⁾ zur Bestellung der in Abs. 2 des Art. 320 vorgesehenen Schiedsrichter und stellte für das Schiedsverfahren folgende Richtlinien auf:

«Les arbitres statueront sur la question préjudicielle de l'applicabilité de l'article 320 du Traité de Saint-Germain-en-Laye; s'ils se prononcent pour cette applicabilité et si, dans un délai fixé par eux, à courir de la notification de cette sentence aux parties, celles-ci ne leur ont pas communiqué qu'un accord à l'amiable est intervenu entre elles, les arbitres statueront sur tous différends qui feraient encore obstacle à l'accord entre la Société demanderesse et les Etats territorialement intéressés.»

Die drei vom Rat ernannten Schiedsrichter M. G. Guerrero (Salvador), A. Politis (Griechenland) und René Mayer (Frankreich) bejahten in ihrem Spruch vom 7. Oktober 1933 die Anwendbarkeit des Art. 320 auf den vorliegenden Fall und behielten sich die weitere Entscheidung gemäß dem oben angeführten Auftrag des Rates vor.

Die Begründung des Schiedsspruches geht davon aus, daß der Art. 320 im Interesse der Bevölkerung der von den Eisenbahnen durchschnittenen Gebiete, aber auch im Interesse der privaten Konzessionäre geschaffen worden sei. Deren Rechte hätten angesichts der eigentümlichen Lage, die sich für die ihnen gehörigen Eisenbahnnetze durch die Unterstellung unter die Hoheitsgewalt mehrerer Staaten ergeben habe, eines besonderen Schutzes bedurft.

Für die Anwendbarkeit des Art. 320 sei nicht Voraussetzung, daß eine einer Gesellschaft gehörende bestimmte Eisenbahnlinie durch die auf Grund des Friedenvertrages neu gezogenen Grenzen in zwei Teile zerschnitten werde; es sei vielmehr erforderlich und genügend, daß das *réseau ferré concédé à une compagnie privée* infolge der Bestimmungen des Friedenvertrages im Gebiete mehrerer Staaten gelegen sei. Im vorliegenden Falle müsse somit lediglich geprüft werden, ob die Linien Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauberg-Woellan vor dem Kriege ein *réseau* im Sinne des Art. 320 gebildet hätten. Die Schiedsrichter weisen darauf hin, daß die Gesellschaft durch denselben Rechtsakt die Konzession für die zwei Eisenbahnlinien erhalten habe, die beide als Verlängerung einer bereits bestehenden Linie gebaut und fast gleichzeitig dem Verkehr übergeben worden seien. Beide Strecken seien ferner

4) Vgl. die Resolution der Kommission Journ. Off. 1932 p. 1494 s.

5) Res. v. 27. Sept. 1932 J. O. 1932 p. 1737s.

6) J. O. 1933 p. 828s.

7) Société des Nations, document C. 587. 1933 VIII (C. C. T. 545).

durch die österreichische Staatseisenbahn auf Grund eines einheitlichen Vertrages in Betrieb genommen worden, auch hätten die jährlichen Betriebsrechnungen, welche die Staatseisenbahn der Gesellschaft erteilt habe, weder die Einnahmen noch die Ausgaben für die einzelnen Linien unterschieden; ferner seien das Anlagekonto und die Jahresrechnungen, nach denen sich die Staatsgarantie bestimmt habe, stets einheitlich aufgestellt worden. Schließlich seien auch Verzinsung und Amortisation der beiden Anleihen, welche die Gesellschaft für den Bau der Eisenbahnen aufgenommen habe, durch das Vermögen und die Einnahmen beider Linien gesichert worden, und auch die dafür bestehende Staatsgarantie sei einheitlich gewesen. Aus allen diesen Umständen und namentlich der finanziellen Unteilbarkeit der beiden Linien sei zu folgern, daß diese ein *réseau concédé* im Sinne des Art. 320 darstellten.

v. Nostitz-Wallwitz

3. Schiedsurteil auf Grund des Abkommens vom 30. September 1932 zwischen Großbritannien und Finnland betr. die Erschöpfung des nationalen Rechtsweges in dem Streit über die Frage einer Entschädigung wegen der Beschlagnahme finnischer Schiffe während des Weltkrieges, vom 9. Mai 1934 ¹⁾.

Vom Jahre 1916 an hatte die britische Regierung 13 finnländische Handelsschiffe für Kriegszwecke in Benutzung genommen und bis zum Ende des Krieges zu Seereisen nach Frankreich usw. verwandt ²⁾. Da die privaten Eigentümer der Schiffe eine Entschädigung von Großbritannien nicht erhielten, nahm der finnische Staat ihre Ansprüche auf und trat am 5. Okt. 1920 mit Großbritannien in Verbindung. Die britische Regierung wies gegenüber dem finnischen Vorschlag, die Sache einem internationalen Schiedsgericht zu unterbreiten, darauf hin, daß für die Verfolgung der angeblichen Ansprüche der nationale Rechtsweg offen stehe. Nunmehr erhoben die Eigentümer Klage vor dem "Admiralty Transport Arbitration Board", dem auf Grund des "Indemnity Act" von 1920 zuständigen Sondergericht. Dieses wies die Klage mit Urteil vom 29. Januar 1926 ab ³⁾, indem es feststellte:

¹⁾ Decision Rendered in Conformity with the Agreement Concluded on September 30th, 1932, between The Government of Finland and The Government of Great Britain and Northern Ireland for the Submission to Arbitration of a question connected with a claim in respect of certain Finnish vessels used during the war. (Centraltrykeriet, Stockholm 1934).

²⁾ Weitere Einzelheiten S. 3ff. des Urteils; vgl. auch das finnische Memorandum vom 30. 7. 1931 (Soc. d. Nat., J. O. 1931, Annexe 1322 p. 2201) und das britische Memorandum vom 28. 8. 1931 (Annexe 1322a, p. 2213).

³⁾ Die Entscheidung ist abgedr. in Soc. d. Nat., J. O. 1931, p. 2228.