

Schweizerisches Bundesblatt.

32. Jahrgang. II.

Nr. 21.

15. Mai 1880.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken.

(Vom 4. Mai 1880.)

Tit.!

Auf das anlässlich der Berathung des bundesrätlichen Geschäftsberichts pro 1878 von der hohen Bundesversammlung angenommene Postulat:

„Der Bundesrath wird eingeladen, zu untersuchen und „Bericht zu erstatten, ob nicht die Vergütungen aus dem „direkten Verkehr und aus der Mitbenutzung von Bahnstrecken „und Bahnhöfen für die beteiligten Gesellschaften sicher „gestellt werden können“,

sind, um das zur Beantwortung dieser Frage unbedingt nöthige Material zu erlangen, zunächst die Bahngesellschaften zum Bericht darüber eingeladen worden, ob und welche Anstände, Gefahren und wirkliche Verluste aus dem Mangel einer solchen Sicherstellung bisher erwachsen, und welches die Beträge seien, um deren Dekung es sich überhaupt handeln könne. Ferner wurde denselben Gelegenheit gegeben, sich darüber zu äußern, ob sie selbst auf ein gesetzgeberisches Vorgehen im Sinne des Postulats Werth setzen und in welcher Form sie eventuell die Sicherstellung sich vorstellen.

Aus den hierüber eingegangenen Mittheilungen ergibt sich:

I. Die Frage über Sicherstellung von Vergütungen für die Benetzung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken hat bisher zu Anständen geführt zwischen der Nordostbahn einerseits und der Nationalbahn, sowie der Toßthalbahn andererseits, und ferner zwischen der Centralbahn als Eigenthümerin der Stationen Lenzburg und Zofingen und der badischen Bahn, als Besitzerin, der Bahnhöfe in Singen und Konstanz auf der einen und der Nationalbahn auf der andern Seite. Was die Toßthalbahn, die als Mitbenutzerin des Bahnhofs Winterthur mit erheblichen Leistungen aus Kapitalzins und Betriebskosten im Verzug war, anbetrifft, so ist die Angelegenheit durch Gestundung und Einräumung von langern Verfallsterminen regulirt worden. In der Liquidation der Nationalbahn aber kommen die Nordostbahn mit mehr als Fr. 100.000, die badische Bahn mit einer uns nicht genau bekannten, aber jedenfalls Fr. 50,000 übersteigenden Forderung und die Centralbahn mit einer Summe von nahezu Fr. 5000 zu Verlust.

Zahlreicher sind die Anstände, welche aus dem Kreise der schweizerischen Eisenbahnen oder den mit denselben in unmittelbarem Verkehr stehenden fremden Verwaltungen wegen Aufnahme neuer Unternehmungen in den direkten Verkehr und wegen der damit verbundenen Kreditgewährung sich erhoben haben. So hat die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen im Verlauf der Zeit die Aufnahme, resp. die Belassung folgender Linien in den direkten Verkehr beanstandet, so lange dieselben nicht für die ihnen aus diesem Verkehr zu kreditirenden Summen Kautions bestellt hatten:

- 1) des Jura Industriel,
- 2) der Sequesterverwaltung der Ligne d'Italie während des Konkurses der letzteren,
- 3) der neuen Compagnie internationale de la Ligne d'Italie,
- 4) der Gesellschaft Jougne-Eclépens,
- 5) der Bodelibahn,
- 6) der Appenzellerbahn,
- 7) der Rorschach-Heiden-Bergbahn,
- 8) der Nationalbahn in Liquidation.

Die Appenzellerbahn leistete die von ihr geforderte Kautions (Fr. 60,000); die Masseverwaltung der Nationalbahn versprach unter eigener Verantwortlichkeit die Zahlung der auf sie entstehenden Guthaben, indem sie dieselben unter Conto „Liquidationskosten“ aufnahm; für die Bodelibahn trat die Jura-Bern-Luzern-Bahn ein, und mit der Rorschach-Heiden-Bahn ist ein modus vivendi zu Stande

gekommen, über dessen Inhalt wir nicht genauer unterrichtet sind. Die übrigen beanstandeten Linien scheinen sich in der That ohne Organisation des direkten Verkehrs behelfen zu haben, bis andere Verumständungen die erhobenen Anstände an sich hinfällig machten.

Ferner gab die Krisis, die vor einigen Jahren über die schweizerischen Bahngesellschaften hereingebrochen ist, zu bezüglichlichen Verhandlungen zwischen einzelnen Verwaltungen Anlaß. Die Nordostbahn drohte wiederholt der Töbthalbahn mit dem Abbruch des direkten Verkehrs, wenn diese ihre Leistungen nicht pünktlicher mache, ohne daß es indessen zur Ausführung der Drohung gekommen ist; und die erstere selbst hat, um die direkten Verkehre mit den österreichischen, den bayerischen, den badischen und den Elsaß-Lothringischen Bahnen nicht aufgeben zu müssen, sich einigen dieser Verwaltungen gegenüber zu Verpflichtungen herbeilassen müssen, welche gegenüber den sonst üblichen — und später zu besprechenden — drei- bis viermonatlichen Zahlungsterminen nicht viel weniger als Baarzahlung der erlaufenden Vorfrachten bedeuten. Auch wollen wir nicht unterlassen, einer Mittheilung der Nordostbahn hier Raum zu geben, welche dahin geht, daß ihr im Jahr 1877 in Folge der Zahlungssäumnisse der Töbthalbahn von mehreren auswärtigen Verwaltungen erklärt worden sei, diese würden, wenn die Verkehrsguthaben an die Töbthalbahn uneinbringlich wären, sich die Belastung der für sie durch Vermittlung der Nordostbahn von der Töbthalbahn einzukassirenden Beträge nicht gefallen lassen.

An Guthaben aus dem direkten Verkehr sind im Laufe der Zeit zu Verlust gekommen:

- 1) der Franco-Suisse mit ca. Fr. 3500 am Jura Industriel,
- 2) die Emmenthalbahn mit Fr. 382, und ferner die Nordost- und die badische Bahn, die letztern beiden mit uns nicht genau bekannten Beträgen an der Nationalbahn.

II. Die Summen, deren Sicherstellung das Postulat im Auge hat, sind nach den Angaben der einzelnen Bahnverwaltungen unter den gegenwärtigen Verhältnissen durchschnittlich:

a. Summen, welche die schweizerischen Verwaltungen schuldig werden:

aus Kapitalzinsen auf mitbenutzen	
Bahnhöfen und Bahnstrecken	Fr. 439,152
aus Betriebskosten auf solchen	
Objekten	" 613,644

b. Summen, welche dieselben kreditiren:	
aus Kapitalzinsen	" 404,192
aus Betriebskosten	" 795,048

Summa Fr. 2,252,036

c. Beträge, welche die schweizerischen Eisenbahnen aus Vorfrachten schuldig werden:			
im Verkehr mit schweizerischen Bahnen	Fr.	2,327,728	
" " " fremden	" "	5,939,940	
d. Beträge, welche dieselben aus Vorfrachten kreditiren:			
im Verkehr mit schweizerischen Bahnen	"	2,281,392	
" " " fremden	" "	6,722	
	Summa	Fr. 10,555,782	

Ueber das Verhältniß, in dem sich diese Summen auf die einzelnen unserer Bahnverwaltungen repartiren, verweisen wir auf die der Botschaft angefügten Tabellen, zu denen noch folgende besondere Bemerkungen zu machen sind:

1. Die Kapitalzinse und Betriebskosten sind von den meisten Bahnen brutto gerechnet, d. h. sie zeigen die Verbindlichkeiten und Guthaben der einzelnen Bahnverwaltungen nach beiden Richtungen vollständig.

2. Bei der Zusammenstellung der Schulden und Guthaben aus Vorfrachten dagegen haben die Bahnverwaltungen, mit einer einzigen Ausnahme, nur die Schlußsummen aus dem Verkehr mit jeder derjenigen Verwaltungen angegeben, mit denen sie in Verbindung stehen.

3. Die Ermittlung der durchschnittlichen Schulden und Guthaben beruht theils auf den eigenen Ausrechnungen der Bahnverwaltungen, und soweit dies nicht der Fall ist, auf den von denselben gegebenen Zahlen über die wiederum durchschnittlichen Monatsabschlüsse. Als ausstehend haben wir im letzteren Fall überall das Vierfache des Monatssaldo im schweizerischen und das Dreifache des Monatssaldo im Verkehr mit auswärtigen Bahnen angenommen, und dabei also die ausnahmsweisen Vereinbarungen nicht berücksichtigt, welche vorübergehend hinsichtlich der Saldirung der Vorfrachten mit einigen Anschlußbahnen vereinbart worden sind und die über kurz oder lang der allgemeinen Uebung wieder Plaz machen werden, welche ein gegenseitiges Kreditiren der Vorfrachten bis auf 3—4 Monate voraussetzt. Daß die Abrechnungen im Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich, und damit selbstverständlich auch das Kreditiren der Saldi etwas länger geht, als im Verkehr mit den auswärtigen Bahnen, hat seinen Grund darin, daß eben die letztern Beziehungen jeweilen zuerst ausgerechnet und festgestellt werden müssen, ehe man die zum großen Theil darauf ruhenden internen Abrechnungen aufstellen kann.

Als Betrag der jeweiligen kreditirten und schuldigen Miethen für Rollmaterial ergeben sich, ebenfalls mit viermonatlichen Abrechnungsterminen verstanden, nach den vorhandenen statistischen Aufzeichnungen brutto etwa 600,000 Franken.

III. Mit einziger Ausnahme der Appenzellerbahn, welche findet, daß eine prompte Abrechnung unter den Bahnen aller gesetzlichen Sicherstellung der in Rede stehenden Guthaben vorzuziehen wäre, und daß eine solche Sicherstellung nur zur Verschleppung dieser Abrechnungen führen werde, haben sich die sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen dahin ausgesprochen, daß dem Postulat auf dem Wege der Gesetzgebung Folge gegeben werden sollte. Von den außer der Schweiz domizilirten Bahnverwaltungen, deren Réseau schweizerisches Terrain berührt, hat sich die Vorarlbergerbahn speziell über die Frage des Bedürfnisses nicht ausgesprochen; die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen und das Comité genevois der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn hielten es für zweckmäßig, wenn dem Postulat Folge gegeben würde; nicht dagegen die Verwaltung der Elsaß-Lothringen-Bahn, welche findet, daß man im Bedarfsfall durch Kautionsforderung und Vorschußzahlungen, beziehentlich durch Abrechnung auf den Uebergangsstationen, helfen könne.

Dagegen sind die schweizerischen Bahnen unter sich nicht einig über den Weg, auf dem der Gesetzgeber helfen sollte. Die meisten derselben stellen darauf ab, daß sowohl für ausstehende Zinsen und Betriebskosten als für unbezahlte Vorfrachten ein Konkursprivilegium geschaffen werden sollte, und sie weichen nur soweit von einander ab, als die einen wünschen, es möchte den bezüglichen Forderungen für den Fall der Liquidation einer Bahn überhaupt ein Rang vor den Obligationsgläubigern (Art. 38, Ziffer 6 des Verpfändungsgesetzes vom 24. Juni 1874) eingeräumt werden, während andere die Einreihung derselben unter die Liquidationskosten (Ziffer 1 daselbst) beanspruchen. Die Motivirung geht durchgängig dahin, daß der Staat diese Forderungen auf dem Weg des Gesetzes schützen müsse, weil er den Bahnen die Verpflichtungen, welche nothwendig zur Kreditgewährung führen, ebenso auferlegt habe. Auch handle es sich überall um Ausgaben, resp. Schulden, welche lediglich im Interesse des Betriebes, also recht eigentlich zum Schutz des in den Bahnen stehenden Kapitals kontrahirt werden. Ferner sind diese Verwaltungen alle damit einverstanden, daß das Privilegium zeitlich (die Vorschläge variiren von 2½ Monaten bis zu einem Jahr) beschränkt werden müsse, d. h. daß es nur den Forderungen zukommen dürfe, welche inner einer zu bestimmenden Periode vor dem Konkursausbruch entstanden seien.

Andere, es sind dies speziell die Nordostbahn und die Simplonbahn, perhorresciren das Konkursprivilegium. Die Direktion der letztern meint, man konnte am besten helfen, wenn jede Gesellschaft verpflichtet würde, für den zu ermittelnden normalen Betrag ihrer netto ausstehenden Verbindlichkeiten aus den in Rede stehenden Beziehungen bei einer zentralen Stelle, z. B. beim Bundesrath, eine einheitliche Kautio[n] niederzulegen; bei den einzelnen Bahngesellschaften könne man die Verhandlungen nicht lassen. Eine andere Sicherstellung, als die auf dem Wege der Kautionsleistung, sei nicht zu empfehlen. Der letztern Meinung ist mit aller Entschiedenheit auch die Nordostbahn; sie würde aber die Verhandlungen von Bahn zu Bahn freigeben. Diesen müsse es freistehen, ob und welche Kautio[n]en sie verlangen wollen in Hinsicht auf das Kreditiren im direkten Verkehr. Ferner müsse durch eine authentische Interpretation von Art. 30 und 33 des Eisenbahngesetzes die Befugniß der Bahnverwaltungen anerkannt werden, die Einrichtung direkter Verkehre und die Zulassung anderer Bahnen zur Mitbenutzung vorhandener Linien und Bahnstrecken ganz abzulehnen, so lang jene, im Streitfall vom Bundesgericht, zu bestimmende Kautio[n] nicht wirklich geleistet sei. Auch müsse der in Vorschuß kommenden Verwaltung vorbehalten werden, eine vermehrte Kautionsleistung begehren zu können, wenn die anfänglich angenommene Summe sich im Laufe der Zeit als ungenugend herausstellen sollte.

Uebergehend zur Darlegung unserer Ansichten, wollen wir vor Allem aus die in den Berichten der Bahnverwaltungen sich findende Auffassung, als schließe der im Postulat der h. Bundesversammlung enthaltene Ausdruck „Vergütungen aus dem direkten Verkehr“ nur die unter der üblichen Bezeichnung „Vorfrachten“ verstandenen Verbindlichkeiten in sich, berichtigen. Darunter wollen ganz offenbar nicht bloß die Vorfrachten, sondern auch die Miethgelder für fremdes Rollmaterial verstanden werden. Denn die Schulden aus Wagenmiethen haben keine andere rechtliche Grundlage als die übrigen zu sichernden Forderungen, und es erschöpft sich zudem, wenn man dieselben mit in Behandlung zieht, die Aufzahlung der gesetzlich gebotenen Verkehrsbeziehungen, die zu Kredithertheilungen unter den Bahnen Anlaß geben können; auch mag sich die hievon abweichende Auffassung der Bahnverwaltungen aus dem Wortlaut unseres Zirkulars erklären, mit dem wir sie um ihre Vernehmlassungen ersucht haben, und das allerdings zur Annahme Anlaß geben konnte, als wollten auch wir die Wagenmiethgebühren überall außer Acht lassen.

Eine weitere Vorbemerkung muß dahin gemacht werden, daß diejenigen Bahnverwaltungen, welche bei ihren Berichterstattungen

davon ausgegangen sind, daß es sich im Verfolg des Postulats nur um den Schuz der schweizerischen Bahnen vor allfälligen Verlusten handeln könne, im Irrthum sind. Es handelt sich eben so sehr, wie um diesem Schuz, um die Aufrechterhaltung, beziehungsweise Wiederaufstellung des Kredits der schweizerischen Eisenbahnen, und dies schon setzt voraus, daß man die zu erlassenden Anordnungen auch den auswärtigen Bahnunternehmungen, die mit den schweizerischen Bahnen im Verkehr stehen, muß zukommen lassen, wie dieselben sich andererseits gefallen lassen müssen, daß jene Anordnungen, soweit unsere Rechtssphäre reicht, auch ihnen gegenüber geltend gemacht werden. Ueberdies ist es bei dem internationalen Charakter der meisten Eisenbahnunternehmungen geradezu nicht möglich, dieselben hier nach Nationalitäten auszuscheiden und zu behandeln.

In der Sache selber wiederholen wir, daß die schweizerischen Eisenbahnen zur Unterhaltung der Verkehrsbeziehungen, aus denen sich die in Rede stehenden Schuldverhältnisse entwickeln, gesetzlich verpflichtet sind. Die betreffenden Bestimmungen sind folgende:

Art. 30 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 sagt: „Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den technischen und Betriebsanschluß anderer schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs in schicklicher Weise zu gestatten. Ueber allfällige Anstände entscheidet der Bundesrath. Soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermanglung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgericht bestimmt wird.“

Art. 33 daselbst: „Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzuführen; auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Uebergangs der Güter- und Viehwagen von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung einzurichten. Ueber alle diesfälligen Anstände entscheidet der Bundesrath. Wenn im Interesse des durchgehenden Verkehrs besondere Leistungen einer Bahnverwaltung nothwendig werden, welche ihr billigerweise nicht allein zugemuthet werden dürfen, so kann im Falle der Nichtverständigung der Entscheid des Bundesgerichts über die Frage der zu leistenden Entschädigungen anrufen werden. Das Bundesgericht entscheidet in solchen Fällen,

ob und in welchem Maße Dritte an die bezüglichen Mehrausgaben beizutragen haben.“

Art. 2 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, innerhalb der Schweiz für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr zu errichten und hiebei auf Verlangen des Bundesrathes ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Bundesrathe festzusetzende Vergütung zu bewilligen.

„Sie können vom Bundesrathe auch angehalten werden, mit ausländischen Bahnverwaltungen bezüglich Beförderung von Personen und Gütern in direkten Verkehr zu treten und sich dabei durchgehender Transportmittel zu bedienen.

„Die Errichtung eines direkten Verkehrs mit ausländischen Eisenbahnen kann nur verlangt werden unter der Voraussetzung, daß diese dazu bereitwillig oder gesetzlich dazu verpflichtet sind.“

Die Folgerung nun, daß der Staat gehalten sei, für Abwendung der Gefahren zu sorgen, denen die Bahnen aus der Befolgung dieser Vorschriften ausgesetzt sind, ist eine durchaus logische. Es ändert daran die begründete Vermuthung nichts, daß auch ohne gesetzlichen Zwang die Verkehrsbeziehungen der Bahnen unter sich sich kaum anders gestaltet hätten, als es thatsächlich der Fall gewesen ist, und daß manche dieser Beziehungen, so namentlich die direkten Tarife und der Austausch des Rollmaterials, einen größeren Umfang angenommen haben mögen, als man bei Erlaß des Gesetzes vielleicht vorausgesetzt hat. Die Bedürfnisse des Verkehrs und die bestehende Konkurrenz der Transportanstalten treiben unwiderstehlich auf diesem Wege vorwärts. Dagegen würden bei unbeschränkter Freiheit der Verwaltungen zweifellos jüngern und konkurrierenden Unternehmungen Schwierigkeiten in den Weg gelegt worden sein, die denselben nun erspart sind; und eben diese Betrachtung führt wieder zurück zur vollen Würdigung der bestehenden Vorschriften des Gesetzes. Man wird also nicht davon sprechen dürfen, um der aufgestellten Folgerung auszuweichen, auf diese Vorschriften zu verzichten.

Ein Vorgehen im Sinne des Postulats ist aber nicht bloß logisch, sondern, wie die Zeiten sich gestaltet haben, nothwendig. Mit der vollen Forterhaltung des direkten Verkehrs sind so viele Interessen verknüpft, daß man nicht zugeben darf, daß aus Grund erschütterten Kredits einer Eisenbahngesellschaft auf die Transporte von Bahn zu Bahn zurückgegangen werden müßte. Für den Verkehr unter den inländischen Bahnen besteht allerdings bei strenger

Anwendung der bestehenden Vorschriften eine solche Gefahr nicht; aber aus den Mittheilungen, die über die Beziehungen wenigstens einiger schweizerischer Bahnen zu auswärtigen Unternehmungen bereits gemacht worden sind, geht hervor, daß dieselbe existirt für die Verbindungen mit dem Auslande.

Wir sind also ganz der Meinung, daß auf dem Wege des Gesetzes für Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr und aus der Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen gesorgt werden müsse, und zwar so, daß alle diese Vergütungen nach den gleichen Grundsätzen behandelt werden. Die von einer Seite geäußerte Ansicht, daß die Forderungen aus Vorrachten grundsätzlich ausgeschieden werden sollten von den andern Vergütungen, weil jene aus Inkassomandat entstehen und diese aus Pacht- und Miethvertrag u. d. gl. herfließen, halten wir nicht für zutreffend. Denn wenn der Inkassomandatar das eingenommene Geld nicht genau und sofort, wie es eingegangen ist, an den Eigenthümer abgeliefert, so wird er eben einfacher Schuldner dafür. Da aber im Eisenbahnverkehr jene einfache und prompte Ablieferung geradezu unmöglich ist, so wird sich in allen Fällen aus dem Inkassomandat eine gewöhnliche Schuldverpflichtung entwickeln, wie aus dem Pacht- und aus dem Miethvertrag.

Es bleibt daher nur die Art der Sicherstellung und deren Umfang zu behandeln. Hier kann nach unserer Ansicht, was die Art der Sicherstellung anbetrifft, nur in Frage kommen, ob diese in Form von Kauttionen gefordert werden soll oder durch Einräumung eines Vorzugsrechts im Konkurs gegeben werden kann.

Wenn von der Sicherstellung auf dem Wege der Kautionsleistung gesprochen werden will, so ist es wohl nöthig, daran zu erinnern, daß die vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen über die Einrichtungen des direkten Verkehrs und den technischen Betriebsanschluß der Eisenbahnen unter sich ganz offenbar davon ausgehen, daß es nicht im Belieben der Bahnverwaltungen liegen soll, weder diesen Anschluß noch die Anknüpfung jenes Verkehrs willkürlich zu gewähren oder zu erschweren. Es ist als eine Sache öffentlichen Rechts allen denen, welche Eisenbahnen bauen und betreiben wollen, gesagt, daß sie hier keine Gewalt haben sollen, nach ihrem Belieben zu verfahren. Sie müssen sich den Interessen des Verkehrs unterordnen, die einen durchaus ungenehmen Uebergang aller Transporte von einer Bahn auf die andere erheischen. Damit ist sofort jeder Gedanke daran beseitigt, Bahnanschlüsse und die Einrichtungen des direkten Verkehrs davon abhängig zu machen, daß die besitzenden Bahnen sich vorher zufrieden erklären mit den ihnen von den mitbenutzenden und an-

schließenden Unternehmungen zu leistenden und je von Bahn zu Bahn zu vereinbarenden Garantien.

Wenn man die Zulassung zum direkten Verkehr und zur Mitbenutzung bestehender Anlagen von der vorherigen Kautionsleistung abhängig machen wollte, so könnte dies kaum anders geschehen, als es von der Direktion der Simplonbahn angeregt wird, daß nämlich eine zentrale Stelle die Kautionen ausmessen und alle Bahnen ohne Unterschied anhalten würde, dieselben an unparteiischem Orte zu leisten. Der Ausführung dieses Vorschlages stehen aber manche praktische Bedenken entgegen. Welche Behörde soll sich der Aufgabe, die Kautionen zu bestimmen, und welche der Verantwortlichkeit der Ueberwachung und Aufbewahrung derselben unterziehen? Werden nicht die so festzustellenden Kautionen für einige Bahnen unerschwinglich sein, wenn man sie unter Beachtung aller Eventualitäten bestimmen will, oder ungenügend, wenn man der Leistungsfähigkeit Rechnung trägt? Und würde nicht allein die faktische Unmöglichkeit, auswärtige Verwaltungen auf diesem Wege zur Sicherstellung herbeizuziehen, die ganze Sache in eine schiefe Stellung bringen müssen?

Sodann müßte man, wenn, wie es im Vorschlag der Simplonbahn liegt, nur die aus allen Verkehren gezogene Nettoschuld gesichert werden wollte, zum Voraus die Sonderung der Forderungen und Schulden aus den direkten Verkehren etc. für den Fall des Konkurses einer Bahn in eine besondere Masse vorsehen, da sonst offenbar die Kaution um so viel zu gering wäre, als die Guthaben der liquidirenden Gesellschaft aus den direkten Verkehren betragen.

Endlich ist es auch klar, daß die große Mehrzahl der geleisteten Kautionen einen praktischen Zweck überhaupt nicht haben wird, denn zu der Hoffnung dürfen wir doch berechtigt sein, daß weder alle noch die Mehrzahl der schweizerischen Eisenbahnen vor der Zwangsliquidation stehen.

Einen wirklichen Werth hat ja jede Sicherstellung nur für den Fall der Zahlungsunfähigkeit des Schuldners. Es will uns nun scheinen, daß diese Sicherstellung sich am einfachsten und am zuverlässigsten auf dem Wege der Einräumung eines Konkursprivilegiums bewerkstelligen ließe. Damit bleibt der einmal ins Gesetz niedergelegte Gedanke der freien Entwicklung der Transportverhältnisse aufrecht, und man legt den Eisenbahnen nicht vor ihrem Eintritt ins Leben Lasten auf, die sie nach den Umständen gar nicht oder nur unter besondern Opfern zu tragen vermögen, und unter denen also auch der Verkehr an sich leiden kann. Es

fragt sich bloß, ob die Einräumung eines Konkursprivilegiums sich aufrecht erhalten läßt den Einwendungen gegenüber, welche dagegen bereits schon erhoben worden sind :

1) Die juristische Unzulässigkeit. Es ist richtig, daß die moderne Jurisprudenz die Privilegien im Konkurs zu vermindern trachtet. Aber ganz abgesehen davon, ob eine Durchführung dieser Absicht von dem erwarteten Nutzen sein wird, und daß es schon vorgekommen ist, daß an die schönstgedachten Systeme die Axt hat gelegt werden müssen, ist es nur das Gebiet des reinen Privatrechts, auf dem die Konkursprivilegien bis jetzt bekämpft wurden. Die halböffentliche Institution unserer Eisenbahngesellschaften gestattet ohne Zweifel eine andere Behandlung; und die ganz öffentliche Rechnungsführung derselben schützt vor Benachtheiligungen, wie sie hie und da ein Pfandgläubiger Seitens eines der Insolvenz zutreibenden Privaten erfahren mag. Zudem kann und muß man das zu schaffende Privilegium so umschreiben und einschränken, daß der dadurch gedeckte Betrag niemals für die Inhaber von Pfandtiteln empfindlicher wird, als ihnen die Einstellung der direkten Verkehre und die Ausweisung aus der Mitbenutzung fremder Anlagen werden könnte.

2) Die praktische Unzulänglichkeit. Es ist denkbar, daß unter besonders ungünstigen Verhältnissen ein Konkursprivilegium nicht vor Verlust schützt, und daß eine vorhandene Kautions bessere Dienste leisten würde. Aber wahrscheinlich ist dies unter den bestehenden Verhältnissen nicht, mag man nun die Forderungen für Vorfrachten u. s. w. den Liquidationskosten gleich oder hinter dieselben stellen, wenn sie nur den Obligationen vorgehen. Wir kennen noch kein Beispiel, wo die im Sinn des Art. 38 unseres Liquidationsgesetzes privilegierten Forderungen zu Verlust gekommen wären.

Eine dritte Art der Sicherung, die von der Generaldirektion der deutschen Reichseisenbahnen berührt wurde und die dormalen zum Theil wenigstens im Verkehr zwischen der Nordostbahn und den bayerischen Bahnen zu bestehen scheint, die monatliche vorschußweise Zahlung der approximativen Schuldbeträge, scheint den Bahnverwaltungen nicht zu konveniren. Sie würde auch der Idee einer vollständigen Sicherung nicht entsprechen, da die wirkliche Zahlung doch erst während und nach der Entstehung der Schuld erfolgt, und wenn dieselbe trotz Verabredung unterbleiben sollte, doch einige Monatsbeträge in Gefahr gerathen, selbst wenn auf die Unterlassung der Zahlung sofortiger Abbruch des Verkehrs erfolgen darf, was wir, wie schon oben gesagt ist, mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen im Allgemeinen nicht wünschen können.

Noch weniger sind tagliche Abrechnungen auf den Uebergangsstationen zweckmäßig, welche als Nothbehelf benutzt werden mögen, aber als Regel zur steten Verzögerung der Transporte führen würden.

Was nun den Umfang des einzuzäumenden Privilegiums anbelangt, so haben wir darauf aufmerksam zu machen, daß unter normalen Verhältnissen die Rechnungen über die von einer Bahn an andere Bahnunternehmungen über Bankkapitalzinsen und Betriebskosten auf mitbenutzten Bahnanlagen gestellten Forderungen und über die Guthaben aus dem direkten Verkehr nicht vor Umfluß von drei Monaten, von der Entstehung der Schuld an gerechnet, zur Erledigung kommen. Wenn also die gewünschte Sicherstellung ohne eine Aenderung in dem durch die Umstände wohlbegündeten Abrechnungsmodus der Bahnen unter sich erzielt werden will, so darf man das Privilegium auf nicht weniger als die resp. Ergebnisse der der Eröffnung einer Zwangsliquidation nachst vorausgegangenen vier Monate beschränken, wobei der älteste dieser vier Monate immer voll zu rechnen ist, da auch die Abrechnungen ganz ohne Ausnahme mit dem ersten jeden Monats beginnen. Inner diesen vier Monaten aber soll nun auch Zahlung geleistet oder die im Verzug befindliche Verwaltung gerichtlich dazu aufgefordert (betrieben) oder, wenn die Forderung aus irgend einem Grunde streitig gemacht werden wollte, der Forderungsprozeß eingeleitet werden. In diesem Falle soll sich das Privilegium über die laufenden vier Monate hinaus auch auf die in Exekution oder in Prozeß liegenden Beträge erstrecken; aber wieder nur, wenn Betreibung und Prozeß ohne von dem Ansprecher veranlaßten oder gutgeheißenen Verzug ihren Verlauf nehmen. Denn man kann nicht den Weg zur willkürlichen Erweiterung des Privilegiums aufthun, was geschähe, wenn man dulden würde, daß Exekution oder Prozeß vom Ansprecher beliebig gehemmt werden könnten.

Bevor man der kreditirenden Bahngesellschaft so genaue Fristen vorschreibt, könnte man sich allerdings fragen, ob nicht ein anderer Weg noch sicherer zum Ziel führen möchte, die Verpflichtung der Bahngesellschaft nämlich, welche mit ihren Leistungen aus dem direkten Verkehr u. s. w. in Rukstand kommt, ihre Insolvenz zu erklären, und das Recht des Gläubigers, unter derselben Voraussetzung die sofortige Eröffnung der Zwangsliquidation zu verlangen. Es würde dieß aber der ganzen Richtung, in der das Gesetz vom 24. Juni 1874 sich bewegt, widersprechen. Dies veranlaßt uns, den angeregten Gedanken als einen solchen, der bei einer durchgangigen Revision des ganzen Gesetzes seine Berücksichtigung finden mag, dermalen nicht weiter zu verfolgen.

Gegen eine weitere als die vorgeschlagene Ausdehnung des Betrags, für den das Privilegium gelten soll, müßten wir uns bestimmt aussprechen. Die vier Monate genügen vollständig zur Aufstellung und Prüfung der Abrechnungen und zur Zahlungsaufforderung, und es unterliegt keinem Zweifel, daß bei Anwesenheit irgend eines Zwanges auch eine noch kürzere Frist hinreichen dürfte.

Mit Bezug auf den Rang, welcher den in Rede stehenden Forderungen eingeräumt werden soll, sind verschiedene Ansichten möglich. Indessen dürften diese darin zusammentreffen, daß diese Forderungen nicht neben die Liquidationskosten (Art. 38, Ziffer 1 des Gesetzes vom 24. Juni 1874) gesetzt werden können, und daß sie zwischen diese Klasse I und die Obligationsgläubiger mit Pfandrecht zu stellen sind. Am meisten Ähnlichkeit haben sie wohl mit ebenfalls privilegierten Forderungen aus Feuerversicherungsbeiträgen oder aus Rückläßen der Bauunternehmer. Wir schlagen vor, sie genau in den gleichen Rang mit den letztern einzustellen. Es wäre nicht billig, sie vor diesen Forderungen her zu rangiren und nicht begründet, sie denselben nachgehen zu lassen.

Damit dürfte auch den Voraussetzungen des im Art 2 des im Mai vorigen Jahres in Bern vereinbarten Entwurfs eines Vertrags betreffend die Einsetzung einer internationalen Kommission zur Ueberwachung des Eisenbahnfrachtrechts ein Genüge geleistet sein, welcher vorschreibt, daß eine Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge nur bestehe, wenn der Betrieb einer Eisenbahn diejenigen Bürgschaften biete, welche unerläßlich seien, wenn der internationale Verkehr mit derselben den übrigen Eisenbahnen auferlegt werden solle. Die hierüber vorhandenen Protokolle zeigen, daß diese Voraussetzungen ihrem wesentlichen Inhalt nach finanzieller Natur sind und die Sicherung der aus dem gegenseitigen Verkehr erwachsenden Guthaben vor Allem im Auge haben.

Indem wir so dazu kommen, den nachstehenden Gesetzentwurf zur Annahme zu empfehlen, haben wir noch auf einen Einwand einzutreten, den nämlich, daß man vielleicht mit jeder Beschlußfassung warten könnte, bis die ohnehin von verschiedenen Seiten verlangte Revision des Eisenbahn-Verpfändungs- und Liquidationsgesetzes an Hand genommen werde. Es scheint uns aber, daß eine solche Revision noch nicht reif ist, und daß es noch längere Zeit anstehen dürfte, bevor dieselbe mit Aussicht auf Erfolg an Hand genommen werden kann. Bis dahin eine Spezialanordnung zu unterlassen, die dermalen als dringlich bezeichnet und anerkannt ist, würde sich kaum rechtfertigen.

Das Bundesgericht, das wir unter Mittheilung der Akten um seine Ansicht angefragt haben, indem wir davon ausgingen, daß dasselbe als Konkursbehörde bei Eisenbahnliquidationen am besten in der Lage sein dürfte, mit Sachkunde sich auszusprechen, schließt sich vor Allem der Anerkennung der Dringlichkeit einer Regelung der Angelegenheit an, indem es beispielsweise darauf verweist, daß der Mangel eines besondern Rechtsschutzes für die in Rede stehenden Forderungen anlässlich der Liquidation der Nationalbahn zu Anständen geführt habe, die nur durch weitgehende Konzessionen des Masseverwalters haben gehoben werden können; auch verweist dasselbe darauf, daß bekanntlich auch andere Staaten (Oesterreich und Deutschland) sich mit der Sicherstellung der Guthaben aus den Verkehrsbeziehungen der Bahnen unter sich beschäftigt haben, resp. dormalen beschäftigen.

In der Sache selbst tritt das Bundesgericht theils einmüthig, theils mit Stimmenmehrheit unsern Vorschlägen und deren Motivirung bei. Wir unterlassen es, die diesfälligen besondern Ausführungen desselben hier zu wiederholen, indem wir lediglich auf seine den Akten beigefügte Vernehmlassung verweisen.

Nur über die Frage, ob das Konkursprivilegium nicht beschränkt werden sollte auf die Guthaben aus Vorrachten und Wagenmiete, standen sich die Ansichten im Bundesgericht mit Stimmengleichheit gegenüber. Die eine Hälfte sprach sich für unsern weitergehenden Vorschlag, die andere dagegen aus. Bei den Miethzinsen und Betriebskosten wurde von der letzteren Seite betont, handle es sich um fixe Summen, die zum voraus genau bekannt seien und bezüglich deren rechtlicher Natur kein Unterschied bestehe gegenüber Miethzinsen, welche die Bahnen an Private schuldig werden können und für die im Konkurs auch kein Vorzugsrecht gewährt werde; auch sei das Interesse der Pfandgläubiger gegen die Bevorrechtung der Miethzinse in Betracht zu ziehen. Diese Betrachtungen können uns nicht veranlassen, von unsern Ansichten und Vorschlägen abzugehen; denn eine unbillige Schädigung von Pfandgläubigern auf einer Bahn liegt doch in der Voranstellung der Miethzinse für Anlagen nicht, deren Mitbenutzung in den meisten Fällen Lebensbedingung der schuldnerischen Unternehmung ist. Auch erkennen wir, und mit uns die andere Hälfte des Bundesgerichts, das Kriterium nicht darin, daß man ein Vorrecht gewähre, weil die Leistungen, denen dasselbe zukomme, nicht zum voraus zu schätzen und mehr oder weniger genau zu bestimmen seien, sondern darin, daß theils gesetzliche Vorschriften und theils die ausgesprochenen Bedürfnisse des internationalen Verkehrs die unter allen Umständen ungestörte Fortdauer bestehender Verbindungen und Verträge über die Mitbenutzung fremder Anlagen verlangen.

Die Anregung des Bundesgerichts, betreffend eine etwelche Aenderung im Wortlaut des ursprünglichen Gesetzworschlags haben wir für begründet gefunden und in der heutigen Vorlage berücksichtigt.

Indem wir im Uebrigen wiederholt auf den bei den Akten liegenden Bericht des Bundesgerichtes verweisen und den Antrag auf Eintreten in unsern Vorschlag wiederholen, beehren wir uns, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Mai 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Anderwert.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schieß.

(Entwurf)

Bundesgesetz

betreffend

die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 4. Mai 1880,
beschließt:

1. Im Fall der Zwangsliquidation einer Eisenbahngesellschaft treten in denselben bevorzugten Rang, der nach Art. 38, Ziffer 4

des Bundesgesetzes betreffend die Verpfandung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 24 Juni 1874 (Amtl. Samml. n. F. I, 121), den Guthaben zukommt, welche vertragsgemäß von Bauunternehmern als Kautions bei der Eisenbahngesellschaft geblieben sind:

Die Guthaben anderer Transportunternehmungen aus dem direkten Verkehr und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken.

Diese Guthaben genießen indessen dieses Vorzugsrecht nur soweit,

- a. als sie im Monat der Eröffnung der Zwangsliquidation und in den demselben nachstvorhergegangenen vier Monaten aufgelaufen und
- b. sofern sie älter als vier Monate sind, wenn sie inner vier Monaten nach ihrer Entstehung gerichtlich eingefordert wurden, und das darüber eingeleitete Exekutions- oder Prozeßverfahren ununterbrochen fortgesetzt worden ist, ohne daß bis zum Zeitpunkt des Eintritts der Liquidation Zahlung erhalten war.

2. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzustellen.

1874
 24. Juni
 Bundesgesetz
 betreffend die Verpfandung
 und Zwangsliquidation
 der Eisenbahnen auf dem
 Gebiete der schweizerischen
 Eidgenossenschaft
 vom 24. Juni 1874
 (Amtl. Samml. n. F. I, 121)

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Genehmigung eines Vertrags zwischen der Arther Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau und die daraus für die genannte Bahnunternehmung hervorgehenden Konzessionsänderungen.

(Vom 7. Mai 1880.)

Tit.

In der Konzession des Standes Schwyz für eine Eisenbahn von der luzernisch-schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Rigikulum und von da auf der Nordseite der Rigi in die Thalsohle Goldau-Arth, zum Anschluß an die projektierte Gotthardbahn, vom 23. Juni 1870 (Eisenbahnaktensammlung VI, S. 412), vom Bund genehmigt am 2. Dezember 1870 (ibid. S. 422), ist unter Anderem vorgesehen, daß die Verpflichtung des Bahnbetriebes sich nur auf die Monate der Bergtouristensaison erstrecke (Art. 8), und wurde das Minimum der während dieser Saison abzulassenden Züge auf je Einen in jeder Richtung bestimmt (Art. 18). Die Taxen (Art. 19 und 20) wurden in der für Berg- und Luxusbahnen üblichen Maximalhöhe vorgesehen.

Man ging damals von der Ansicht aus, daß die genannte Bahn, welche seither an die Arther Rigibahngesellschaft übergegangen ist

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken. (Vom 4. Mai 1880.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1880
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.05.1880
Date	
Data	
Seite	771-787
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 673

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.