

3595

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen.

(Vom 29. Juni 1937.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Ende 1937 fällt der Bundesbeschluss vom 13. April 1933 über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen dahin. Wir erachten es als angezeigt, für eine zeitliche Verlängerung zu sorgen.

Das letzte Jahr der Unterstützungsperiode 1933—1937 fällt allerdings in eine Zeit, in der sich da und dort mit einer Wiederbelebung des Verkehrs eine Besserung der Verhältnisse ankündigen zu wollen scheint. Ob diese aber anhalten und den privaten Transportanstalten ermöglichen wird, wieder aus eigener Kraft durchzukommen, lässt sich zurzeit noch nicht sicher sagen; nach den bisherigen Betriebsergebnissen scheinen sogar einzelne Unternehmen den Tiefpunkt noch nicht überschritten zu haben. Wir könnten es daher nicht verantworten, die wohltätige Einrichtung der Betriebsnothilfe in optimistischer Zukunftserwartung schon mit dem Ablauf dieses Jahres eingehen zu lassen. — Mit der Möglichkeit einer solchen Entwicklung von Anfang an rechnend, hatten wir bereits im Entwurf zum Bundesbeschluss vom 13. April 1933 für den Bundesrat die Befugnis vorgesehen, die Geltungsdauer des Beschlusses im Falle unumgänglicher Notwendigkeit um 5 Jahre zu verlängern. Eine solche Bestimmung ist aber abgelehnt worden, so dass uns nichts anderes übrig bleibt, als Ihnen eine neue Vorlage zu unterbreiten.

Zunächst eine Übersicht über den bisherigen Verlauf der Hilfsaktion. Unterstützt worden sind bis dahin 6 Unternehmungen, wovon 5 Bahnen und 1 Schiffsunternehmen, im Gesamtbetrage von Fr. 283 100, nämlich Fr. 260 000 Darlehen, zu 0—2 % verzinslich, der Rest nichtrückzahlbare Beiträge.

Die Gewährung der Hilfe steht unmittelbar bevor in 4 weiteren Fällen (3 Bahnen, 1 Schiffsunternehmen) im Belaufe von Fr. 220 000 (verzinsliche und zinsfreie Darlehen). Hängig, mit noch ungewissem Ausgang, sind augenblicklich 4 Gesuche von Bahnen mit einem angemeldeten Bedarf von rund Fr. 255 000. Die Finanzierung geht in der Weise vor sich, dass Darlehen die Kapitalrechnung des Bundes belasten, während die nichtrückzahlbaren Beiträge dem gemäss Art. 10 des Bundesbeschlusses gebildeten Krisenhilfefonds entnommen werden; zu dessen Lasten gehen auch die Zinsdifferenzen zwischen dem Selbstkostenzins des Bundes und dem Zinssuss der Darlehen. Der Fonds belief sich Ende 1936 noch auf rund Fr. 265 000, wobei jedoch zu beachten ist, dass die bisherigen Entnahmen sich bloss auf 1 bis 2 Jahre erstrecken. Weitere Beanspruchungen werden folgen bis zur völligen Tilgung der gewährten Darlehen.

Man könnte fragen, ob nicht das Ihnen vorgelegte Projekt einer «Privatbahnsanierung», falls es Gesetz werden sollte, die Krisenhilfe gemäss Bundesbeschluss von 1933 und eine Fortsetzung derselben entbehrlich mache. Dies ist zu verneinen. Jenes Projekt will dauernd krank gewordenen Unternehmen zu dauernder Wiederaufrichtung verhelfen, und zwar auch in bezug auf ihren Finanzhaushalt, während die Krisenhilfe lediglich bezweckt, sonst gesunden, lebensfähigen Unternehmungen während der gegenwärtigen Krise das Durchhalten des defizitär gewordenen Betriebes zu ermöglichen, nicht dagegen auch des Finanzhaushaltes. Die Krisenhilfe steckt sich also ein beschränkteres Ziel. Ein weiterer Unterschied ist der, dass Gegenstand der Privatbahnsanierung nur die volkswirtschaftlich oder militärisch wichtigsten Linien bilden sollen, während die Krisenhilfe sich weiter hinab erstrecken kann. Endlich fällt in Betracht, dass die Krisenhilfe vom nächsten Neujahr an wieder greifbar bereitstehen muss, während die Privatbahnsanierung auch im Falle einer raschen Durchberatung und Annahme des Gesetzes nicht so rasch wird wirksam werden können.

Das vom Bundesbeschluss von 1933 gewählte System der Hilfeleistung hat sich, wie schon unter seinem Vorläufer von 1918, neuerdings bewährt. Es ist dies auch von massgebender Seite ausserhalb der Verwaltung anerkannt worden. Ferner haben sich der Verband schweizerischer Transportanstalten, der Verband schweizerischer Seilbahnen und der Verband schweizerischer Dampfschiffunternehmungen, anderseits der schweizerische Eisenbahnerverband für die Fortsetzung der Hilfe im Sinne der jetzigen Ordnung ausgesprochen. Eine geradlinige Verlängerung scheint uns daher das Gegebene; auf kleine Abweichungen kommen wir hiernach zu sprechen.

Es handelt sich also hauptsächlich darum, die in Art. 12 des 1933er Beschlusses vorgesehene Herrschaftsdauer (31. Dezember 1937) zu erstrecken. Wir schlagen eine Verlängerung um 2 Jahre vor; weniger scheint uns nicht ratsam, und mehr dürfte nicht nötig sein, wenn nicht neue schwere Störungen Wirtschaft und Verkehr wieder unterbinden.

Bei dieser Gelegenheit empfehlen sich kleinere Änderungen. Einmal möchten wir die Ordnung des Einspracheverfahrens in Art. 4 in folgen-

dem Sinne ergänzen: In Absatz 1 fügen wir bei, dass nur Darlehensgesuche zu veröffentlichen seien. Die nach Absatz 3 einspracheberechtigten Gläubiger haben kein Interesse, der Gewährung von nichtrückzahlbaren Beiträgen Widerstand entgegenzusetzen, da ja in diesem Falle ihre Rechte nicht beeinträchtigt werden. In diesem Sinne ist der Art. 4 auch von Anfang an gehandhabt worden. In Absatz 4 schreiben wir für die Einspracheerhebung bei Obligationenanleihen neu die öffentliche Beurkundung des Beschlusses vor, dies im Interesse der Gläubiger wie des Schuldners, wobei zu bemerken ist, dass sich das Bundesgericht mit diesem Gläubigergemeinschaftsverfahren nicht zu befassen hat. Die Festsetzung eines bestimmten Mehrs für die Beschlussfassung ist einer Verweisung auf das geltende Gläubigergemeinschaftsrecht vorzuziehen. Eine weitere Neuerung ist die, dass der Schuldner zur Einberufung der Gläubigerversammlung auch auf Begehren des Gemeinschaftsvertreters verpflichtet, anderseits aber berechtigt sein soll, die Versammlung von sich aus einzuberufen.

In Art. 9 halten wir eine Verdeutlichung des Schutzes unterstützter Unternehmen gegen die Zwangsliquidation für angezeigt. Die Vorschrift, wonach «während der Dauer der Vereinbarung» eine Liquidation nur mit Zustimmung des Bundesrates soll erfolgen können, kann zu verschiedener Auslegung Anlass geben. Wir möchten daher deutlicher sagen, die Schutzdauer solle sich erstrecken auf die Zeit von der Einreichung eines Hilfesuches beim Bundesrat oder beim Post- und Eisenbahndepartement bis zum Ablauf von 5 Jahren nach der letzten Darlehens- oder Beitragsleistung. Eine ähnliche Bestimmung findet sich auch in dem vor Ihnen liegenden Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnen (Art. 11). Wird das Gesuch vom Bundesrat abgewiesen, so fällt natürlich die Liquidationssperre schon in diesem Zeitpunkt dahin. Diese neue Umschreibung des Schutzes gilt auch für die nach bisheriger Ordnung erledigten Unterstützungsfälle.

Bei Art. 10 stellte sich uns die Frage, ob der Krisenhilfefonds weiter gespiesen werden sollte. Dies ist notwendig. Neben dem im laufenden Jahr und während der verlängerten Periode noch zu erwartenden Bedarf ist im Auge zu behalten, dass die Belastung des Fonds mit den Zinsdifferenzen nach der Beendigung der Hilfsaktion solange weitergeht, bis alle Darlehen zurückerstattet sind, und dies kann lange Jahre währen. Dazu kommt aber noch ein Umstand: Es muss schon heute damit gerechnet werden, dass der eine und andere Unterstützte nicht imstande sein wird, das Darlehen zu verzinsen oder zurückzubezahlen, was dann eine rasche Aufzehrung des Fonds zur Folge haben muss, da dieser solche Verluste ebenfalls tragen müssen. Aus diesem Grunde sollte der Fonds während der zweijährigen Verlängerung um mindestens Fr. 50 000 pro Jahr weiter geäufnet werden.

Die Art. 1, 2, 3, von Art. 4 die Absätze 2 und 3, ferner die Art. 5, 6, 7, 8, 11 des Bundesbeschlusses von 1933 bleiben wörtlich gleich.

Die Art. 12 und 13 geben uns zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Mit diesen wenigen Ausführungen gestatten wir uns, Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes zu empfehlen mit dem Beifügen, dass wir diesmal von der Dringlichkeitsklausel glauben absehen zu dürfen, in der bestimmten Hoffnung allerdings, dass die Vorlage spätestens in der Herbstsession dieses Jahres verabschiedet werden kann.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. Juni 1937.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Juni 1937,
beschliesst:

Art. 1.

Der Bundesrat wird ermächtigt, in Verbindung mit den Kantonen privaten Eisenbahn- und Schiffsunternehmen, deren Betrieb für die Volkswirtschaft von erheblicher Bedeutung ist und sich zu normalen Zeiten auf die Dauer selbst zu erhalten vermag, Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes zu gewähren, wenn infolge der Krise die Einnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben (Art. 3) nicht ausreichen.

Transportunternehmen, die im wesentlichen nur dem Ortsverkehr und dem Hotelgewerbe dienen, sind von der Hilfe ausgeschlossen.

Art. 2.

Die Hilfe wird durch niedrig verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen, ausnahmsweise durch Beiträge geleistet.

Sie wird gewährt, wenn die interessierten Kantone, gegebenenfalls unter Beiziehung der Gemeinden, mindestens die Hälfte der Hilfeleistung übernehmen.

Sind bei der Hilfeleistung mehrere Kantone beteiligt, so sind für die Höhe ihrer Beteiligung massgebend die Länge der auf die einzelnen Kantone fallenden Betriebsstrecken sowie die Zahl der Stationen und ihre Bedeutung. Sind auch Gemeinden beteiligt, so wird auf die Bedeutung der einzelnen Stationen abgestellt. Können die Kantone (oder Gemeinden) über die interne Verteilung des gemäss Absatz 2 zu übernehmenden Anteils unter sich nicht einig werden, so entscheidet das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement endgültig.

Art. 3.

Das Gesuch um Hilfeleistung ist von der Verwaltung des bedürftigen Unternehmens zu stellen. Sie hat nachzuweisen, dass die Betriebsausgaben durch die Einnahmen mit Einschluss sonstiger verfügbarer Mittel und allfälliger Subventionsverpflichtungen nicht gedeckt werden.

Unter die Betriebsausgaben werden auch die allgemeinen Verwaltungskosten, allfällige Zinsen für Betriebszuschüsse, die tatsächlichen Erneuerungskosten und sonstige mit dem Betrieb eng verbundene Ausgaben gerechnet, wogegen Zinsen für Anleihen und schwebende Schulden, Schuldentilgungen, Abschreibungen und Amortisationen, Einlagen in irgendwelche Fonds, Tantiemen und Dividenden nicht darunter fallen.

Grundsätzlich neue Betriebsausgaben dürfen nur mit Zustimmung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements beschlossen werden.

Art. 4.

Das Gesuch wird, wenn ein Darlehen gewährt werden soll, amtlich bekanntgemacht unter Ansetzung einer Verwirkungsfrist zur Erhebung von Einsprache.

Wird gültig Einsprache erhoben, so wird dem Gesuch keine weitere Folge gegeben.

Einspracheberechtigt sind Pfandgläubiger, ferner Prioritätsgläubiger im Sinne des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen (VZEG).

Bei Obligationenanleihen ist zur Erhebung von Einsprache ein öffentlich beurkundeter Beschluss der Gläubigerversammlung erforderlich. Die Einsprache ist gültig, wenn sie eine Mehrheit von zwei Dritteln des an der Versammlung vertretenen Kapitals einer Anleihe auf sich vereinigt. Der Schuldner kann die Versammlung von sich aus einberufen. Er ist dazu verpflichtet, wenn während der Einsprachefrist einzelne Gläubiger, die zusammen wenigstens 20 % des ausstehenden Kapitals der betreffenden Anleihe ausmachen, die Hilfe verwerfen oder die Einberufung verlangen, oder wenn der Vertreter der Gemeinschaft das Begehren um Einberufung stellt. Die Begehren sind schriftlich einzugeben. Im übrigen ist das Gläubigergemeinschaftsrecht des Bundes, soweit es nicht mit den vorstehenden Bestimmungen im Widerspruch steht, sinngemäss anwendbar.

Art. 5.

Der Bundesrat entscheidet endgültig über die Hilfeleistungsgesuche; er kann die Bewilligung im Einzelfalle an besondere Bedingungen knüpfen.

Art. 6.

Die Hilfeleistung erfolgt auf der Grundlage eines Zusammenwirkens des Bundes mit den beteiligten Kantonen, denen anheimgestellt wird, auch Gemeinden beizuziehen oder diese an ihre Stelle treten zu lassen.

Über die zu leistende Hilfe wird in jedem Falle eine Vereinbarung zwischen Bund und Kantonen einerseits und der Transportunternehmung anderseits abgeschlossen.

Art. 7.

Die Darlehen sind im Verhältnis der Beteiligung der Darlehensgeber aus den Einnahmenüberschüssen (Art. 3) jedes Jahres — gegebenenfalls samt Zins, Rückstände inbegriffen — vorweg zurückzuerstatten.

Art. 8.

Im Konkurse des Unternehmens sind diese Darlehen, soweit noch ausstehend, samt allfällig laufenden und rückständigen Zinsen den Darlehensgebern aus dem nach Befriedigung der Ansprüche gemäss Art. 40, Ziffer 1—4, VZEG übrigbleibenden Steigerungserlös vor allen andern Forderungen zurückzubezahlen.

Art. 9.

Von der Einreichung eines Hilfesuches bei den Bundesbehörden hinweg bis zum Entscheid des Bundesrates und, im Falle der Hilfgewährung, von diesem Entscheid bis zum Ablauf von 5 Jahren nach der letzten Darlehens- oder Beitragsleistung kann die Liquidation des Unternehmens nur auf Verlangen des Bundesrates, oder wenn sie von anderer Seite verlangt wird, nur mit dessen Zustimmung angeordnet werden.

Art. 10.

Dem Bundesrat wird einschliesslich der bereits bewilligten Fr. 300 000 ein Kredit von Fr. 400 000 zur Anlage eines Fonds für Unterstützungen und zur Deckung von Zinsdifferenzen (Art. 2, Absatz 1) gewährt. Die Inanspruchnahme des Fonds soll in der Regel den Betrag von Fr. 100 000 im Jahr nicht übersteigen.

Der Bundesrat kann im Rahmen dieser Zweckbestimmung auch nach Ablauf der Geltungsdauer des gegenwärtigen Beschlusses über den Fonds verfügen.

Art. 11.

Das Post- und Eisenbahndepartement kann den konzessionierten Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen neben oder auch statt der finanziellen Hilfeleistung Erleichterungen in bezug auf die konzessionsmässigen oder gesetzlichen Verpflichtungen gewähren.

Solche Erleichterungen können auch denjenigen Unternehmungen gewährt werden, die keinen Anspruch auf finanzielle Unterstützung haben.

Art. 12.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 1938 in Kraft.

Er gilt auch für die in diesem Zeitpunkt noch von früher hängigen, der Art. 9 überdies für die vor dem Inkrafttreten des Beschlusses bereits bewilligten Gesuche.

Art. 13.

Dieser Beschluss fällt am 31. Dezember 1939 dahin; vorbehalten bleibt seine Anwendung nach diesem Zeitpunkt für die Erledigung der Ende 1939 noch hängigen Gesuche.

Für Forderungen, die unter seiner Herrschaft oder unter derjenigen des Bundesbeschlusses vom 18. April 1933 entstanden sind, gelten die Art. 7 und 8 bis zum Erlöschen der Forderungen.

Für Forderungen, die unter der Herrschaft des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen entstanden sind, bleiben dessen Art. 9 und 11 in Kraft bis zum Erlöschen der Forderungen.

Art. 14.

Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranlassen.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über Krisenhilfe zur
Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen. (Vom 29.
Juni 1937.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1937
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3595
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1937
Date	
Data	
Seite	429-436
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 332

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.