

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten an
Eisenbahnen.

(Vom 7. Juli 1873.)

Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft enthält im Artikel 11 die Bestimmung:

„Ein Bundesgesetz wird über die Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten, sowie über das im Falle von Zahlungsunfähigkeit einzuhaltende Verfahren das Nähere bestimmen.“

Damit ist ausgesprochen, einerseits, daß auf den Eisenbahnen Pfandrechte bestellt werden können, andererseits, daß die Pfandbestellung sowohl, als das im Falle von Zahlungsunfähigkeit einzuhaltende Verfahren Bundessache sein soll.

Die zahlreichen Unternehmungen, welche darauf abzielen, über das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft ein viel verzweigtes Eisenbahnnetz auszubreiten, legen die Möglichkeit nahe, daß das vorgeordnete Gesetz in naher Zukunft zur Anwendung kommen könnte. Wir erachten deßhalb für zweckmäßig, dasselbe rechtzeitig vorzubereiten und legen Ihnen einen Entwurf zur gutfindenden Würdigung vor.

Die Natur des Gegenstandes, auf welchen die Bestimmungen des Gesetzes sich beziehen, bedingt eine bei dem sonst üblichen Verfahren für Pfandverschreibungen abweichende Behandlung. Schon die Ausdehnung der Bahn, welche durch das Territorium so vieler Pfandbehörden sich hinzieht, schließt die Mitwirkung der lokalen Behörden aus; auch muß bei der Verpfändung einer Eisenbahn das bewegliche gleich dem unbeweglichen Vermögen der Gesellschaft, der Bahnkörper und die Gebäude mit dem Betriebsmaterial verbunden werden. Beide Theile gehören zusammen, das eine kann ohne das andere nicht benutzt werden; alles dient dem nämlichen Zwecke.

Um bei diesen Eigenthümlichkeiten der Verhältnisse etwa bestehende Erfahrungen benutzen zu können, versuchten wir, uns von den gesetzlichen Bestimmungen anderer Länder über diese Materie Kenntniß zu verschaffen; allein von allen Seiten wurde uns die Antwort, daß solche nicht bestehen, ja daß sich noch kein Bedürfniß zum Erlaß daheriger Vorschriften gezeigt habe.

In der Schweiz finden wir einige Vorgänge, welche nur geeignet sein können, die hievor ausgesprochene Anschauung zu bestätigen, daß es rathsam sei, jeder Mitwirkung der lokalen Pfandbehörden sich zu entheben und die Sache von einem allgemeinen Standpunkte aus zu behandeln.

Am 14. Hornung 1860 erließ der Große Rath des Kantons Neuenburg ein Dekret, durch welches die Verpfändung der Eisenbahn des Jura industriell zu Gunsten einer Betriebsgesellschaft ermöglicht werden sollte.

Hier wurde der Grundsatz ausgesprochen, daß die Eisenbahnen in Hypothek gegeben werden können in der gleichen Form und unter den gleichen Bedingungen, wie jedes andere Eigenthum, doch mit der Bestimmung, daß die Verschreibung nur an dem Orte in das Pfandbuch einzutragen sei, wo die Gesellschaft ihren Wohnsitz habe. Diese Vorschrift war für das Bedürfniß des Jura industriell genügend, weil diese Bahn das Gebiet des Kantons Neuenburg nicht überschreitet. Eine analoge Bestimmung würde für diejenigen Bahnen nicht ausreichen, welche auf das Gebiet von mehreren Kantonen sich ausdehnen, weil die Form und die Bedingungen für Erwerbung von Pfandrechten in den Kantonen sehr verschieden sind.

Als im Jahr 1864 die Vereinigten Schweizerbahnen die Nothwendigkeit vorsahen, durch Verpfändung ihrer Bahn ein Anleihen zu ermöglichen, mußte eine Verständigung mit den Regierungen aller Kantone gesucht werden, deren Gebiet die Bahn durchzieht.

Die Kantone Zürich, Glarus, St. Gallen, Graubünden und Thurgau schlossen am 14. April 1864 ein Konkordat, in welchem festgesetzt wurde, die Verpfändung müsse am Sizze der Gesellschaft und nach den Gesezen des betreffenden Kantons vorgenommen werden unter Anzeige an die Regierung desselben, welche den andern am Konkordat beteiligten Kantonen davon Kenntniß zu geben, diesen auch eine Abschrift des Pfandtitels zu übermitteln habe zuhanden der dortigen Hypothekarbehörden, welche jedoch einfach davon Vormerkung nehmen sollen.

Man erklärte also das Gesez des Kantons, an welchem die Gesellschaft ihren Sizze habe, als allein maßgebend, aber man achtete doch die Vormerkung in den Gemeinden oder Kreisen nöthig, welche von der Bahn durchzogen werden.

Umständlicher organisirt der Kanton Waadt die Verpfändung durch Dekret vom 31. Mai 1865. Die Linien der Westbahn, soweit sie auf dem Territorium des Kantons sich befinden, werden zuerst als ein untheilbares Ganzes erklärt, gleichwohl sollen in jeder Gemeinde, durch deren Territorium die Bahn geht, für dieselbe zwei besondere Rubriken im Pfandbuch eröffnet werden, die eine, um denjenigen Grundbesiz aufzunehmen, welchen die Westbahngesellschaft als Privatgut besize, die andere zur Eintragung der Liegenschaften und Gebäude, welche zur Bahn gehören.

Dieses Besizthum sei als ein einziger Artikel einzutragen, die Pfandverschreibung muß in Lausanne gefertigt werden, aber auf Grundlage der Auszüge aus dem Pfandbuch der einzelnen Gemeinde. Es ist wohl selbstverständlich, wenn auch nicht ausdrücklich gesagt, daß die Verpfändung dann in allen Gemeinden eingetragen werde. Damit sind aber die vorgeschriebenen Förmlichkeiten noch nicht erschöpft. Die Westbahn hatte damals für nahezu 32 Millionen Franken Obligationen ausgegeben, meistens in Partialtiteln von Fr. 400. Alle diese Titel mußten abgestempelt und das Pfandrecht in vorgeschriebener Weise in dieselben eingetragen werden. Wer dieses nicht besorgte, hat keinen Anspruch auf die im Pfandrecht begründete Sicherheit, das heißt mit andern Worten, sie verlieren die Gleichberechtigung mit den andern Titelsinhabern, welche ihnen früher zustand.

Offenbar sind alle diese Anordnungen aus dem Bewußtsein hervorgegangen, es handle sich um die Verpfändung einer Sache, auf welche die gewöhnlichen Vorschriften über die Errichtung von Pfandrechten nicht passen; fügt man hinzu, daß mit den zur Bahn gehörenden Immobilien noch das gesammte für den Betrieb und Unterhalt dienende Material verpfändet wird, daß in Waadt und

Neuenburg selbst Veränderungen am Grundbesitz und den Gebäuden ohne Einspruch der Pfandgläubiger vorgenommen werden dürfen, so gestaltet sich die Sache so, daß nach unserm Erachten bei Ordnung dieser Angelegenheit durch die eidgenössische Gesetzgebung wohl zulässig erscheinen muß, von den sonst hergebrachten Anschauungen über Pfandbestellung Umgang zu nehmen, denselben keinen Einfluß auf die Gestaltung des Gesetzes zu gestatten.

Im Wesen handelt es sich bei der Verpfändung einer Eisenbahn nur darum, den Titelsinhavern eines neuen Anleihs ein Vorrecht vor andern Gläubigern einzuräumen; je einfacher die Form ist, in welcher dieses Recht zur Geltung gelangt, desto vortheilhafter ist es für die betreffenden Gläubiger als insbesondere auch für die Eigenthümer der Bahn, deren Bestrebungen unzweifelhaft durch das Gesetz begünstigt werden sollen.

An die Spitze des Gesetzes stellen wir den Grundsatz, daß zur Begründung von Pfandrechten auf eine Eisenbahn die Bewilligung des Bundesrathes erforderlich und diese von dem Ausweis abhängig sei, das zu erhebende Geld werde für die Förderung des Unternehmens selbst verwendet. Es dürfte angemessen erscheinen, diese Bewilligung auch für andere Prioritätsanleihen zu fordern und sie von den gleichen Bedingungen abhängig zu machen.

Das neue Verhältniß, in welches der Bund durch das Gesetz vom 23. Dezember 1872 zu den Eisenbahnen getreten ist, der Umstand, daß alle diese Unternehmungen einen öffentlichen Charakter haben, daß sie den wichtigsten allgemeinen Interessen dienen und darum auch Schutz und Begünstigung des Gesetzes genießen, rechtfertigen eine solche Ueberwachung der ökonomischen Verhältnisse. Die geforderte Bewilligung und Ausweis über die Verwendung des Anleihs sind im Grunde nur die Konsequenzen des Finanzausweises, von welchem ursprünglich die Konzession abhängig gemacht wurde, und desswegen haben auch die kantonalen Regierungen von Waadt und Neuenburg die staatliche Genehmigung der Verpfändung gefordert. Wir glauben durch diese wenigen Andeutungen sei die Vorschrift genügend gerechtfertigt, es liegt darin keine die Eisenbahnverwaltung hemmende Beschränkung, ohnehin berührt dieselbe alle diejenigen Gesellschaften nicht, welche genügenden Kredit besitzen, um ohne Zusicherung von Vorrechten die ihnen benötigten Gelder zu erhalten.

Nach dem Entwurf (Artikel 3) schließt die Bewilligung des Bundesrathes eventuell die Bestellung des Pfandrechtes in sich, es bedarf also zu dessen Begründung keiner weitem Förmlichkeit, es bedarf keiner besondern Pfandverschreibung mehr. Das bei solchen

Anleihen übliche Verfahren der Auskündung und Zeichnung läßt diese Bestimmung als zweckmäßig erscheinen, weil sie dem Gläubiger das Recht welches zur Unterstützung des Kredits in Anspruch genommen wird, zum Voraus in rechtsgültiger Weise zusichert. Es bedarf keiner neuen Handlung, keiner weitem Einschreibung, um das Pfandrecht nach dem Abschluß des Darlehens in Wirksamkeit treten zu lassen. Die in Artikel 10 des Gesetzes angeordnete Eintragung in ein Pfandbuch begründet nicht das Pfandrecht, sondern dient nur zu dessen Kontrolirung.

Daß ältere Pandrechte den jüngern vorgehen, sofern den letztern nicht freiwillig der Vorrang gestattet wird, ist wohl selbstverständlich, aber ebenso nothwendig ist die Vorschrift von Artikel 5, welche bestimmt ist, diejenigen Gläubiger einer Gesellschaft zu schützen, welche bei der Ausgabe früherer Titel den Inhabern die Zusicherung geben, daß sie keine besser berechtigten Titel errichten wollen.

Auch hier muß der Bund im Interesse des allgemeinen Kredits die Erfüllung des gegebenen Versprechens überwachen und vom gleichen Standpunkte aus rechtfertigt sich auch die Vorschrift, daß über die Verwendung des Anleihe dem Bundesrath Bericht und Rechnung gegeben werde.

Wir haben uns oben schon ausgesprochen, warum das Pfandrecht sich nicht nur auf den Bahnkörper mit den zudienenden Liegenschaften und Gebäuden erstrecken könne, sondern daß gleichzeitig das Betriebsmaterial und die Vorräthe zum Pfand gegeben werden müssen.

Die Großrathsdekrete der Kantone Waadt vom 31. Mai 1865 und Neuenburg vom 14. Hornung 1860, das Konkordat vom 14. April 1864 erklären in gleicher Weise das Betriebsmaterial, die Reparaturwerkstätten, überhaupt alle Geräthe und Akzessorien, welche zum Betrieb und Unterhalt der Bahn dienen, als unzertrennlichen Theil der Bahn selbst. Wir fügen im Artikel 8 bei Bezeichnung des Pfandobjektes noch alles andere bewegliche und unbewegliche Vermögen der Gesellschaft bei, wogegen nach Artikel 9 alle Ansprüche des Pfandgläubigers ausgeschlossen sind, auf solche Vermögensobjekte der Gesellschaft, welche von dem Eintritt einer Liquidation ausgeschlossen sind. Diese Vorschriften mögen etwas weitgehend erscheinen; allein bei näherer Prüfung dürften sie sich doch als zweckmäßig zeigen. Das Vermögen der Gesellschaft, welches nicht zur Bahn selbst und deren Bahnkörper gehört, wird im Verhältniß zum Ganzen sehr gering sein; denn voraussichtlich wird eine Gesellschaft, die ökonomisch mißlich steht, sich in ihren Anschaffungen

auf das Nothwendigste beschränken. Für die Liquidation, welche bei der Realisirung des Pfandrechtes, d. h. beim Verkauf der Eisenbahn nothwendig eintreten muß, wird damit die Möglichkeit einer weit einfachern Behandlung gewonnen und zugleich werden alle Zweifel und Streitigkeiten darüber beseitigt, ob ein Gegenstand als Zugehörde zur Bahn zu betrachten sei und zum Pfand gehöre.

Das Begehren um Liquidation muß beim Bundesrath gestellt werden. Demselben ist zu entsprechen, wenn das Anleihen, welches Pfandrechte hat, fällig wurde oder wenn der Titelsinhaber während 2 Jahren den versprochenen Zins nicht erhielt. Voraus aber gibt der Bundesrath der Gesellschaft noch eine angemessene Frist, um den Gläubiger zu befriedigen und erst wenn die Frist erfolglos verstreicht, ordnet er die Liquidation an.

Die dem Schuldner in dieser Weise zukommende Frist kann als eine lange angesehen werden; allein man darf nicht außer Acht lassen, daß mit einer solchen Liquidation große Verluste für den Unternehmer verbunden sind, daß also schon deßwegen möglichste Schonung geboten ist. Auch ist gedenkbar, daß die finanzielle Verlegenheit einer Gesellschaft nicht immer auf wirklicher Insolvenz beruht, sondern durch vorübergehende Verumständungen herbeigeführt sein kann. In solchem Falle muß dem Bundesrath die Möglichkeit offen stehen, die obwaltenden Umstände in Würdigung zu ziehen; er wird je nach seinem Ermessen mehr oder weniger Frist geben, bevor die Gesellschaft in Liquidation erkennt wird.

Das Recht, die Liquidation beim Bundesrathe zu verlangen, ist durch Artikel 14 in gleicher Weise auch den Titelinhabern anderer Anleihen gegeben. Das Verfahren bezieht sich aber nicht auf die Ansprüche anderer Gläubiger. Diese müssen die Gesellschaft an ihrem Wohnsitz auf dem gewöhnlichen Wege belangen; wenn dann aber die Insolvenz von der zuständigen Behörde ausgesprochen oder von der Gesellschaft selbst erklärt wird, dann findet die Liquidation nach Mitgabe des Bundesgesetzes statt.

Bei der Frage, wer zum Begehren der Liquidation berechtigt sei, mußte das Verhältniß der Inhaber von Partialobligationen eines größern Anleiheus besonders berücksichtigt werden. Das Versprechen der Verzinsung und Rückzahlung ist jedem Inhaber einer Partialobligation in gleicher Weise zugesichert und insofern könnte man sagen, jeder einzelne könne sein Recht für sich allein und ganz abgesehen von den Inhabern der andern Titel des gleichen Anleiheus geltend machen. Allein darin dürfte doch eine zu große Gefahrde der schuldnerischen Gesellschaft nach Umständen auch der Titelsinhaber selbst liegen.

Die Verwaltung einer Eisenbahn kann gut besorgt sein, der Stand des Unternehmens bietet zu keinen ernstlichen Besorgnissen Anlaß; aber die Zeit zur Rückzahlung eines Anleihe kann in eine Periode fallen, wo es gar nicht oder nur mit Schwierigkeit und großen Opfern möglich wäre, ein neues Anleihen zu erheben; vorübergehende Ereignisse können einen so ungünstigen Rechnungsabschluß zur Folge haben, daß es nicht möglich ist, die Obligationszinsen zu bezahlen. In solchem Falle wird voraussichtlich die Mehrheit der Gläubiger den Umständen Rechnung tragen, zuwarten, bis die Ungunst der Verhältnisse vorübergeht; sie werden nicht sofortige Liquidation verlangen. Es wäre aber möglich, daß einzelne Titelsinhaber solchen Umständen keine Rechnung tragen wollten, daß sie die Nachteile einer unzeitigen Liquidation im Widerspruch mit den öffentlichen Interessen und zum Schaden aller andern Beteiligten unbeachtet lassen würden, wenn sie für sich allein auf sofortige Bezahlung dringen könnten. Wir beugen dieser Möglichkeit dadurch vor, daß wir jedes Kollektivanleihen als ein einheitliches Geschäft ansehen, was es in Wirklichkeit auch ist. Die Inhaber der Partialobligationen werden als Genossen eines gemeinsamen Rechtes angesehen, es kömmt der Grundsatz zur Anwendung, daß die Genossenschaft durch Stimmenmehrheit über ihr Recht entscheidet, die Minderheit muß sich der Mehrheit fügen. In Artikel 7 ist dieses Verhältniß anders geordnet. Dort muß sich die Minderheit nicht unter den Beschluß der Mehrheit fügen.

Wir glauben, es lasse sich diese Unterscheidung durch die Verschiedenheit der Verhältnisse rechtfertigen. Niemand kann per Majora gezwungen werden, auf ein bestehendes Recht zu verzichten; die Frage über Zeit und Umfang einer Liquidation dagegen umfaßt nicht Verzicht auf ein Recht, sie ist eine bloße Verwaltungsmaßregel, wo Entscheid nach Mehrheit allein das Richtige ist.

Ist die Liquidation nicht zu vermeiden, und betrifft sie eine im Betrieb befindliche Bahn, so ist im Interesse des allgemeinen Verkehrs vor Allem dafür zu sorgen, daß der Betrieb nicht gestört werde. Es soll sofort eine besondere Verwaltung eingesetzt werden, welche den Betrieb für Rechnung der Masse fortsetzt und die zu diesem Zweck erforderlichen Anordnungen trifft.

Weil aber mit einer solchen interimistischen Verwaltung in der Regel mancherlei Uebelstände verbunden sind, so muß das Bestreben darauf sich richten, dieselbe soweit als möglich abzukürzen, und darum sind ungesäumt die nöthigen Einleitungen zur Versteigerung der Bahn zu treffen.

Für die Vollziehung wird der Bundesrath einen geeigneten Abgeordneten ernennen. Diesem liegt ob, den Werth der Bahn durch Sachverständige abschätzen zu lassen, um einen sichern Anhaltspunkt für das weitere Steigerungsverfahren zu gewinnen. Sodann hat er dem Bundesrath seine gutachtlichen Vorschläge für die Feststellung der Bedingungen zu machen, unter welchen der Verkauf stattfinden soll. Daß dabei den Regierungen der Kantone, auf deren Gebiet die Bahn liegt, Gelegenheit geboten werde, ihre Ansichten auszusprechen, scheint uns eine nothwendige Konsequenz von Art. 2 des Gesetzes vom 2. Christmonat 1872, welcher den Kantonen die Theilnahme an den Verhandlungen zusichert, wenn es sich um ein Konzessionsgesuch handelt.

Nach Artikel 24 sollen Angebote für die Erwerbung einer Bahn nur von solchen Personen angenommen werden, welche sich vorher beim Bundesrath ausgewiesen haben, daß sie für Erfüllung der zu übernehmenden Verpflichtungen zureichende Garantie bieten. Wir finden, der Bundesrath solle rechtzeitig Kenntniß davon erhalten, wenn Jemand die Absicht habe, eine zur Versteigerung ausgesetzte Bahn zu erwerben, weil es nicht gleichgültig ist, in welche Hände ein so wichtiges Verkehrsmittel gelange; und ebenso gut wie bei dem Gesuch um eine Konzession soll der Bewerber den Finanzausweis zu leisten schuldig sein. Es ist für die Behörde kein wesentlicher Unterschied zwischen der Ertheilung einer neuen Konzession und der Uebertragung einer bestehenden auf einen neuen Besizer. Mit Rücksicht auf die Forderung eines solchen Finanzausweises crachten wir nothwendig, daß die Steigerung in Bern abgehalten werde, um den Verkehr mit dem Bundesrath zu erleichtern.

Die Bestimmungen über den Fortgang der Steigerung und deren Abschluß geben dem Bundesrath eine ziemlich weitgehende Kompetenz in Hinsicht auf die Würdigung des Steigerungsergebnisses für den Fall, wenn die Expertenschätzung nicht erreicht würde. Da auf diesem Gebiete bis jezt noch wenig Erfahrungen gesammelt wurden, wäre es schwierig, zum Voraus Bestimmungen über die möglichen Eventualitäten zu geben; es könnte leicht gerade dasjenige eintreffen, was man nicht vorgesehen; schließlich müßte also doch wieder das freie Ermessen des Bundesrathes zur Geltung gelangen und darum ist es das Zweckmäßigste, sofort auf dieses zu verweisen. Der Bundesrath wird jeweilen dasjenige verfügen, was für das allgemeine Interesse und für dasjenige der Betheiligten das Angemessenste ist; er wird erforderlichen Falls die Ansichten der Gläubiger und der betreffenden Kantonsregierungen einholen.

Nachdem der Verkauf stattgefunden, das Vermögen der Gesellschaft ausgemittelt und verwerthet ist, soll die Vertheilung unter die Gläubiger stattfinden. Die Rangordnung, in welcher sie Anspruch auf Bezahlung zu machen haben, wird sich in der Regel aus den Bedingungen der Anleihen von selbst ergeben. Einer besondern Bestimmung bedarf es jedoch bezüglich derjenigen Gläubiger, deren Forderungen nicht auf Anleihen, sondern auf sonstigen Leistungen zu Gunsten der Gesellschaft beruhen. Wir schlagen vor, den Schuldigkeiten für Arbeitslöhne, sowie für Lieferung von Gegenständen, welche zum Bau und Unterhalt der Bahn verwendet wurden, den Rang unmittelbar nach den Liquidationskosten, also vor den Obligations- und selbst vor den Pfandgläubigern anzuweisen. Hierbei leitet uns die Rücksicht einerseits, daß eine solche Bestimmung der Möglichkeit des ungestörten Betriebs bis zum Eintritt der Liquidation Vorschub leisten wird, anderseits, daß das Produkt des Gegenwerthes dieser Leistungen zur Erhöhung des Werthes der Bahn beiträgt. Es wäre nicht angemessen, das Produkt solcher Leistungen den Pfandgläubigern ohne Entgelt zufließen zu lassen.

Dem Abgeordneten des Bundesraths liegt ob, die Klassifikation der Gläubiger und deren Anweisung auf das Vermögen festzustellen; er wird zu diesem Zwecke zur geeigneten Zeit einen Aufruf an die Gläubiger erlassen zur Anmeldung ihrer Forderungen; jedoch sollen die Titelsinhaber größerer Anleihen zur Anmeldung ihrer Ansprüche nicht verhalten sein, sondern diese Forderungen werden von Amteswegen in den Schuldenstand eingetragen.

Die Pfandforderungen sind aus dem Pfandbuche ersichtlich; auch ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der Betrag von andern Anleihen aus den Büchern und Rechnungen der Gesellschaft erhoben werden kann.

Den Gläubigern ist davon Kenntniß zu geben, daß ihnen das Protokoll über die Klassifikation und Anweisung der Forderungen offen stehe, um allfällige Einsprüche gegen die dahingehenden Verfügungen geltend zu machen. Wir weisen den Entscheid über diese Begehren in erster Linie dem Abgeordneten zu, gestatten aber den Betheiligten das Recht zum Rekurs an den Bundesrath, und dieser soll je nach Umständen entweder selbst den endlichen Entscheid geben, oder die Sache zur Beurtheilung an das Bundesgericht weisen. Wir nehmen an, das Letztere werde in allen Fällen geschehen, wo es sich um zivilrechtliche Streitigkeiten der Gläubiger von irgend welcher Erheblichkeit handelt. Für Anstände von untergeordnetem Belange paßt die Verweisung an das Bundesgericht nicht; das Verfahren vor dieser Behörde ist zur Zeit noch zu kostspielig und zeitraubend.

Grundsätzlich wäre das Richtigeste, das ganze Liquidationsverfahren nicht an den Bundesrath, sondern an das Bundesgericht zu weisen. Bei der jetzigen Organisation dieser Behörde wäre dieses jedoch mit zu vielen Nachtheilen verbunden. Sobald das Bundesgericht in Folge Vermehrung seiner Kompetenzen zu einem ständigen Gerichtshof erhoben ist, wird es an der Zeit sein, ihm diese Liquidationen zuzuweisen.

Ist schließlich das Protokoll festgestellt, so soll die Auszahlung an die Gläubiger stattfinden. Je nach Größe der anzuweisenden Summen und der andern maßgebenden Verhältnisse wird der Bundesrath festsetzen, wie und wo die Titel eingelöst werden können. Man wird im Interesse der Gläubiger dabei in ähnlicher Weise vorgehen müssen, wie solche bei Erhebung von Anleihen, bei Auszahlung von Zinsen und Dividenden üblich ist; die Erfahrung zeigt die Möglichkeit, daß einzelne Titel nicht eingelöst würden; der Werth muß für deren Inhaber irgend wie zinstragend angelegt werden. Nach Ablauf einer gewissen Frist aber soll der Betrag einem eidgenössischen Fond zufallen. Eine neue Vertheilung an die verlästigten Gläubiger wäre zu umständlich.

Nach beendigter Liquidation hat der Bundesrath über die ganze Verhandlung der Bundesversammlung einläßlichen Bericht zu erstatten. Es ist nothwendig, daß dieselbe von der Uebertragung der Konzession auf einen andern Eigenthümer amtliche Kenntniß erhalte und ihr Gelegenheit geboten werde, darüber gutfindend sich auszusprechen.

Man könnte versucht sein, zu fordern, daß bei Uebertragung der Konzession auf den neuen Erwerber in den Steigerungsbedingungen der Bundesversammlung die Genehmigung vorbehalten werde, wie solches bei andern Uebertragungen auch vorgeschrieben ist; allein ein solcher Vorbehalt könnte sehr nachtheilig auf das Ergebnis der Steigerung einwirken, vielleicht die Veräußerung unmöglich machen. Das Interesse der Gläubiger sowohl als die Verkehrsinteressen gebieten den definitiven Abschluß. Daß die Bahn nicht in unrechte Hände gelange, dafür wird der Bundesrath kraft der ihm durch Artikel 24 zugewiesenen Prüfung des Ausweises der Bewerber sorgen.

Mit diesen erläuternden Bemerkungen haben wir die Ehre, behufs Vollziehung von Art. 11 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Ihnen den folgenden Entwurf zu einem Bundesgeseze über die Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten an Eisenbahnen zur Prüfung vorzulegen.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Juli 1873.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundsgesetz

über

Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten auf Eisenbahnen
im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Vollziehung von Art. 11 des Bundsgesetzes vom 23. Dezember
1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen,

beschließt:

Art. 1. Zur Bestellung von Pfandrechten auf eine Eisenbahn
im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft ist die Bewilligung
des Bundesrathes erforderlich.

Art. 2. Um die Bewilligung zu erhalten, muß der Nachweis
geleistet werden, daß die Pfandbestellung zur Sicherheit für ein An-
leihen dient, welches zur Vollendung der Bahn, zur Vermehrung
des Betriebsmaterials, zur Abbezahlung eines frühern Anleiheus oder

zu einem andern, das Unternehmen fördernden Zwecke verwendet wird.

Art. 3. Die Bewilligung des Bundesrathes schließt gleichzeitig die eventuelle Begründung des Pfandrechtes in sich. Infolge dessen kann das beabsichtigte Anleihen abgeschlossen werden mit der rechtsverbindlichen Zusicherung, daß die Inhaber der Titel ein Pfandrecht auf die betreffende Eisenbahn besitzen.

Art. 4. Von dem Erfolge der Bewerbung um das Anleihen ist dem Bundesrathe Kenntniß zu geben. Derselbe trifft die erforderlichen Anordnungen, um die Verwendung für den bestimmten Zweck zu sichern. Ihm ist über die Verwendung Bericht und Rechnung vorzulegen.

Art. 5. Haftet auf der Eisenbahn ein älteres Pfandrecht, so wird dieses in der Bewilligung vorgemerkt. Das ältere Pfandrecht behält den Vorrang vor dem spätern, soweit die Titelsinhaber der erstern dem neuen Anleihen nicht gleiche oder bessere Berechtigung zugestehen.

Art. 6. Hat die Bahngesellschaft bei einem frühern Anleihen die Zusicherung ertheilt, daß sie keine besser berechtigten Titel ausgeben wolle, so wird das Pfandrecht für das neue Anleihen nur in der Weise ertheilt, daß das gleiche Recht auch den Titelsinhabern des frühern Anleiheus zukommt, soweit diese dem neuen Anleihen nicht bessere Berechtigung zugestehen.

Art. 7. Soll ein Verzicht auf das Pfandrecht oder den Rang (Art. 5 und 6) ausgesprochen werden, so ist eine Versammlung der Titelsinhaber des betreffenden Anleiheus anzuordnen. Stimmt die Mehrheit der vertretenen Titel zum Verzicht, so macht der Bundesrath den Beschluß öffentlich bekannt mit Einspruchsfrist von 30 Tagen. Wer innert dieser Frist nicht Einspruch erhebt, unterzieht sich dem Beschlusse der Mehrheit; wer Einspruch erhebt, behält für seinen Theil der Forderung die bisherigen Titelsrechte.

Art. 8. Das Pfandrecht umfaßt den Bahnkörper mit Einschluß der Bahnhöfe, Stationsplätze, sämtlicher darauf befindlicher, der Bahngesellschaft zugehöriger Hochbauten, das gesammte für den Betrieb und Unterhalt der Bahn zudienende Material, überhaupt alles unbewegliche und bewegliche Vermögen der Bahngesellschaft.

Art. 9. Das Pfandrecht darf den Betrieb der Bahn nicht hemmen. Veränderungen im Grundbesize an der Bahn, an den Gebäuden, im Betriebsmaterial und den Vorräthen können ohne Einspruch der Pfandgläubiger vorgenommen werden. Die Vorrechte der letztern sind auf den Bestand der Bahn beschränkt, wie sie

zur Zeit der Veräußerung besteht. Jedoch ist für erhebliche Veräußerungen die Bewilligung des Bundesrathes einzuholen.

Art. 10. Ueber die Verpfändungen von Eisenbahnen ist ein besonderes Pfandbuch anzulegen. In dasselbe sind alle bestehenden und alle neu bewilligten Pfandbestellungen einzutragen nach dem Betrage der Forderungen, dem Range, und was sonst bedungen wurde.

Bei nur theilweisem Verzichtè auf Rechte von Partialobligationen (Art. 7) sind die Nummern vorzumerken, welche ihr Recht durch Einspruch gewahrt haben.

Ueber Einrichtung und Führung des Pfandbuches wird der Bundesrath die erforderlichen Verfügungen erlassen.

Art. 11. Mit der Realisirung des Pfandrechtes ist die Liquidation des ganzen Vermögens der Gesellschaft verbunden.

Art. 12. Die Pfandgläubiger sind zu dem Begehren der Liquidation berechtigt:

- a. wenn die zur Rückzahlung des Anleihens bestimmte Frist abgelaufen ist;
- b. wenn der dem Titelsinhaber zugesicherte Zins während zwei Jahren nicht bezahlt wurde.

Das Begehren ist an den Bundesrath einzugeben.

Art. 13. Jedes Anleihen, auch wenn es in Partialobligationen zerfällt, bleibt eine einheitliche Forderung.

Wird das Begehren um Liquidation (Art. 12) nur von einzelnen Inhabern solcher Partialobligationen gestellt, so beruft der Bundesrath eine Versammlung aller Titelsinhaber des betreffenden Anleihens und legt ihnen das Begehren vor. Die Versammlung entscheidet mit absolutem Mehr der vertretenen Titel, ob sie die Liquidation verlange.

Art. 14. Das Recht, die Liquidation zu verlangen, haben unter gleichen Bedingungen (Art. 11—13) auch die Inhaber solcher Obligationen, welche kein Pfandrecht besitzen.

Art. 15. Wird das Begehren um Liquidation definitiv gestellt, so bestimmt der Bundesrath der Bahngesellschaft eine Frist, binnen welcher sie die Gläubiger zu befriedigen habe, unter der Bedrohung, daß nach Ablauf der Frist die Bahn versteigert und die Liquidation angeordnet werde.

Art. 16. Aus zureichenden Gründen kann der Bundesrath die Frist verlängern, doch sind dabei die Interessen der Gläubiger nicht außer Acht zu lassen.

Art. 17. Sind die Gläubiger, welche die Liquidation verlangt haben, in der gewährten Frist nicht befriedigt, so ordnet der Bundesrath die Liquidation des Vermögens der Bahngesellschaft an.

Art. 18. Vor Allem trifft der Bundesrath Vorsorge, daß der Betrieb der Bahn nicht unterbrochen werde. Zu diesem Zwecke bestellt er eine besondere Verwaltung, welche dem Bundesrathe über ihre Geschäftsführung Bericht zu erstatten, ihm über Einnahmen und Ausgeben Rechnung zu stellen hat.

Art. 19. Der Bundesrath ernennt ferner einen Abgeordneten, welchem die Versteigerung und Liquidation übertragen wird.

Art. 20. Der Abgeordnete sorgt für die möglichst vollständige Verzeichnung des Vermögens der Gesellschaft; er läßt dasselbe durch Sachverständige schätzen und einen Anschlagspreis bestimmen, auf dessen Grundlage das Ausgebot stattfindet.

Art. 21. Nach Anhörung der Anträge des Abgeordneten und nach Einvernahme der Kantonsregierungen, in deren Gebiet die Bahn liegt, setzt der Bundesrath die Steigerungsbedinge fest.

Art. 22. Die Steigerung über die Bahn mit Zugehörde wird in der Bundesstadt abgehalten, Zeit und Ort derselben öffentlich angekündet.

Art. 23. Der Abgeordnete leitet die Steigerung. Zu Abfassung des Protokolls zieht er einen beeidigten Schreiber bei und zwei Urkundspersonen, welche das Protokoll mit ihm unterzeichnen.

Art. 24. Angebote werden nur von solchen Personen angenommen, welche sich beim Bundesrath ausgewiesen haben, daß sie für die zu übernehmenden pekuniären und sonstigen Verpflichtungen zureichende Garantien bieten.

Art. 25. Erfolgt an der Steigerung ein Angebot, welches die Schätzung der Experten erreicht oder übersteigt, so wird der Bundesrath dasselbe annehmen und das Steigerungsobjekt dem Bieter zusagen.

Art. 26. Bleibt das höchste Angebot unter der Schätzung der Experten, so entscheidet der Bundesrath nach Anhörung des Berichtes seines Abgeordneten und nach Einvernahme der betreffenden Kantonsregierungen, ob das Angebot anzunehmen oder eine zweite Steigerung anzuordnen sei.

Art. 27. Wird eine zweite Steigerung abgehalten und dabei wieder kein die Schätzung erreichendes Angebot gemacht, so kann der Bundesrath den Verkauf an den Höchstbietenden zusagen oder eine andere sachgemäße Verfügung treffen.

Er kann darüber die Gläubiger der Gesellschaft und die theiligten Kantonsregierungen einvernehmen.

Art. 28. Durch die bundesrätliche Genehmigung des Angebotes wird die Konzession der Bahn auf den neuen Erwerber übertragen. Dieser übernimmt dieselbe auf Grundlage der Konzession und des Pflichtenheftes, welche dem frühern Inhaber gegeben wurden, sofern der Bundesrath sich nicht zu Modifikationen in den daherigen Bestimmungen veranlaßt fand.

Art. 29. Zur Verwerthung von Gegenständen, welche nicht mit der Bahn an den neuen Erwerber übertragen werden, trifft der Abgeordnete die geeigneten Verfügungen.

Art. 30. Aus dem Steigerungserlös und sonstigem Vermögen der Gesellschaft sind deren Schulden in folgender Ordnung zu bezahlen:

- 1) Die Liquidationskosten mit Einrechnung eines etwaigen Verlustes auf den Betriebskosten während der Liquidation.
- 2) Die Schulden der Gesellschaft für Arbeitslöhne und für Lieferung von Gegenständen, welche zum Bau und Unterhalt der Bahn verwendet wurden.
- 3) Die Pfandgläubiger nach dem Range ihrer Berechtigung.
- 4) Die übrigen Gläubiger der Gesellschaft, ebenfalls nach dem Range ihrer Berechtigung.

Art. 31. Ist das Vermögen unzureichend, um eine Klasse von Gläubigern mit gleicher Berechtigung ganz zu befriedigen, so wird der verfügbare Betrag nach Verhältniß ihrer Forderungen unter sie vertheilt.

Art. 32. Bleibt nach Befriedigung aller Gläubiger ein Ueberschuß, so fällt er den bisherigen Inhabern der Bahn (Aktionärs) nach Verhältniß ihrer Betheiligung zu.

Art. 33. Um zum Zwecke der Vertheilung des Vermögens genaue Kenntniß von dem Schuldenstande der Gesellschaft zu erhalten, erläßt der Abgeordnete eine Aufforderung an die Gläubiger zur Anmeldung ihrer Forderungen mit Bedrohung, daß sie bei unterlassener Eingabe innerhalb der bestimmten Frist von der Masse ausgeschlossen seien.

Art. 34. Die Forderungen der Pfandgläubiger und größere Anleihen mit Partialobligationen werden von Amteswegen in das Schuldenverzeichniß eingetragen. Die Inhaber dieser Titel müssen ihre Ansprüche nicht anmelden.

Solche Kollektivanleihen werden in ihrem ganzen Betrage als einheitliche Forderung angeschrieben (Art. 13).

Art. 35. Der Abgeordnete setzt die Berechnung des Vermögens fest und bestimmt die Reihenfolge, in welcher die Gläubiger aus demselben bezahlt werden sollen (Art. 30).

Art. 36. Die Betheiligten werden aufgefordert, von dem Protokoll über die Aufnahme und Klassifikation der Forderungen, sowie über die Feststellung und Vertheilung des Vermögens Einsicht zu nehmen, mit Bestimmung einer peremptorischen Frist zur Anmeldung etwaiger Einsprüche.

Art. 37. Der Abgeordnete entscheidet über die angemeldeten Einsprüche. Er eröffnet seinen Entscheid an die Betheiligten mit Frist von 30 Tagen zum Rekurse an den Bundesrath.

Art. 38. Der Bundesrath kann den Rekurs von sich aus erledigen oder denselben zur Beurtheilung an das Bundesgericht weisen. Im letztern Falle bestimmt er dem Rekurrenten die Frist, binnen welcher er seine Klage dem Präsidenten des Bundesgerichtes einzugeben hat. Die Versäumniß der Frist hat den Verlust des Rechtsmittels zur Folge.

Art. 39. Bleibt das Protokoll des Abgeordneten unbeanstandet, oder sind die erhobenen Einsprüche erledigt, so legt der Abgeordnete das Protokoll mit seinem Berichte dem Bundesrathe vor, worauf derselbe bestimmt, wo und in welcher Weise die Auszahlung der angewiesenen Gläubiger erfolgen soll.

Art. 40. Bleiben einzelne Titel eines Anleiheus uncingelöst, so wird der Betrag für Rechnung des Titelinhabers zinstragend deponirt. Nach Ablauf von 10 Jahren fällt der Betrag, wenn er bis zu dieser Zeit nicht erhoben wurde, dem eidgenössischen Invalidenfond zu.

Art. 41. Die Bestimmungen von Art. 15 und folgende dieses Gesezes kommen in gleicher Weise zur Anwendung, wenn eine Bahngesellschaft selbst ihre Insolvenz erklärt, wenn deren Insolvenz gerichtlich ausgesprochen wird, oder wenn nach Art. 13 und 28 des Bundesgesezes vom 23. Dezember 1872 eine Bahn öffentlich versteigert werden soll.

Art. 42. Ueber den Eintritt der Liquidation, deren Durchführung und die Uebertragung der Konzession auf den neuen Eigenthümer der Bahn ist der Bundesversammlung mit einläßlicher Berichterstattung Kenntniß zu geben.

Art. 43. Der Bundesrath ist mit der Bekanntmachung dieses Gesezes beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Genehmigung der Fusion des Ouest-Suisse, des Franco-
Suisse und der Freiburger-Staatsbahn (Lausanne-Frei-
burg-Bernergrrenze und Genf-Versoix).

(Vom 7. Juli 1873.)

Tit.!

Seit 1864 waren die in der Ueberschrift genannten Eisenbahnen unter der Firma Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale zu gemeinsamen Betriebe associirt; jeder Unternehmung verblieb das Eigenthum an der ihr konzedirten Bahn und die eigene Verwaltung der ihr aus der gemeinsamen Betriebskasse zufließenden Einnahmen und die Regulirung ihrer Passiven.

Am 7. August v. J. wurde nun von Abgeordneten der drei Verwaltungen unter Ratifikationsvorbehalt ein Fusionsvertrag abgeschlossen, und es wurden Statuten entworfen, wonach alle drei Bahnen sammt Zugehör in's Eigenthum der neugebildeten, aber den frühern Namen Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale tragenden Aktiengesellschaft übergehen, die Aktien der frühern Unternehmungen in solche der neuen Gesellschaft verwandelt, die Schulden derselben abgelöst, resp. übernommen, kurz die drei Unternehmen in eines verschmolzen werden.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten an Eisenbahnen. (Vom 7. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	28-44
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 753

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.