

Botschaft

des

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

(Vom 6. März 1933.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffsunternehmen vorzulegen.

I. Die Lage der privaten Transportanstalten.

Die wirtschaftliche Not der Gegenwart hat auch die Eisenbahnen und Schiffsunternehmungen ergriffen. Es ist heute für sie leider eine Lage ähnlich derjenigen zu Ende des Weltkrieges entstanden, die, wie bekannt, zum Erlasse verschiedener gesetzgeberischer Hilfemassnahmen geführt hat. Wir nennen:

1. die Verordnungen über die Gläubigergemeinschaft bei Anleiheobligationen vom 20. Februar 1918, 25. April 1919, 20. September und 28. Dezember 1920, mit besondern Bestimmungen für die Eisenbahnen und Schiffsunternehmen, die namentlich bezweckten, dem Schuldner für die Sanierung des Finanzhaushaltes eine wirksame und dabei einfachere Handhabe zu verschaffen, als das Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen (VZEG) sie darbot;
2. den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen;
3. das (aus ursprünglich mit Ziffer 2 gemeinsamer Vorlage herausgewachsene) Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes.

Zur Orientierung vorerst einige Angaben über die technische, finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung unserer Privatbahnen, denen wir die entsprechenden Zahlen für die Bundesbahnen gegenüberstellen. Die Betriebslängen betragen:

Privatbahnen:

Normalspur	816 km	} zusammen 2498 km
Schmalspur	1568 km	
Zahnrad	109 km	
Bundesbahnen		3000 km

Die Privatbahnen (ohne Tram- und Seilbahnen, die hier und im folgenden nicht berücksichtigt werden) machen also etwas mehr als $\frac{4}{5}$ des S.B.B.-Netzes aus.

Einem Anlagekapital der Privatbahnen von 770 Millionen Franken steht ein solches der S.B.B. von 3 Milliarden gegenüber, was einem Verhältnis von 1 zu 4 entspricht. Bekanntlich besteht bei den S.B.B. dieses ganze Anlagekapital aus Schuldengeld, das bis zum letzten Rappen verzinst werden muss, während sich dasjenige der Privatbahnen zu $\frac{2}{5}$ aus Aktien und Subventionen und nur zu $\frac{3}{5}$ aus verzinslichem Leihgeld zusammensetzt. Man ersieht daraus den grossen Vorteil, dessen sich die Privatbahnen in dieser Hinsicht erfreuen. Er ist um so grösser, als die Privatbahnen hinsichtlich ihrer Schulden die Möglichkeit haben, mit den Gläubigern eine Verständigung zu suchen, wenn sie in eine bedrangte Lage geraten, was bekanntlich bei der Staatsbahn ausgeschlossen ist.

Ein weiterer Vergleich, der die Verkehrsleistungen betrifft: Im Jahre 1931 wurden befördert:

		Millionen
Personen	{ Privatbahnen	48,7
	{ S. B. B.	124,3
		Millionen Tonnen
Güter	{ Privatbahnen	7,185
	{ S. B. B.	17,793

Der Vergleich wird sprechender, wenn er auf die Leistungen pro km bezogen wird. Da ergibt sich:

		Millionen
Personen-km	{ Privatbahnen	485
	{ S. B. B.	2988

Verhältnis = 1 : 6.

Gütertonnen-km	{ Privatbahnen	138
	{ S. B. B.	1905

Verhältnis = 1 : 13.

Der Personalbestand weist im Jahr 1931 bei den Privatbahnen 7298 Bedienstete gegen 33,415 bei den S. B. B., oder ein Verhältnis von 1 : 4,5 auf.

II. Die Notwendigkeit einer weitem Hilfe.

In einer ersten Eingabe vom 15. März 1932 hat der Verband schweizerischer Transportanstalten, dem mit Ausnahme der Rhätischen Bahn, der Biel-Meinsberg-Bahn und dem Grossteil der Seilbahnen alle Privatbahnen angehören, den Bundesrat auf die bedrohliche Entwicklung der Lage hingewiesen und um Abänderung der Gläubigergemeinschaftsverordnungen im Sinne weiterer Erleichterungen für den Schuldner ersucht. Der Verband der Dampfschiffahrtsunternehmungen schloss sich dieser Eingabe, die später vervollständigt wurde, an. Nachdem der Bundesbeschluss vom 30. September 1932 über das Pfandnachlassverfahren für die Hotel- und Stickerindustrie in Kraft getreten war, haben wir gestützt auf dessen Art. 53 am 29. November 1932 den Bundesratsbeschluss betreffend vorübergehende Abänderung der Verordnungen über die Gläubigergemeinschaft erlassen. Dem Schuldner wird dadurch, z. B. durch Herabsetzung des erforderlichen Stimmenmehr für die Fassung von verbindlichen Gläubigergemeinschaftsbeschlüssen, die vorübergehende Entlastung von unerfüllbar gewordenen Zins- und Rückzahlungspflichten in noch weitergehendem Masse erleichtert, als dies durch die bisherigen Erlasse möglich gewesen war. Die ersten Postulate der Verbände sind damit erfüllt worden.

Wir haben uns jedoch von vornherein keiner Täuschung darüber hingeben, dass bei weiterer Fortdauer der Krise rechtliche Massnahmen allein nicht genügen werden, sondern eine eigentliche Hilfsaktion zum Zweck der Aufrechterhaltung des Betriebes ins Auge gefasst werden müsse. Am 9. September 1932 hat dann der genannte Eisenbahnenverband die dringende Notwendigkeit einer solchen Aktion angekündigt und am 2. November eine dahingehende Eingabe eingereicht. Es wird darin ausgeführt, dass bei einer Reihe von Eisenbahnverwaltungen in absehbarer Zeit die Einnahmen nicht mehr zur Bestreitung der Betriebsausgaben reichen und daher die Unterstützung aus öffentlichen Mitteln nötig werde, wenn man Betriebseinstellungen vermeiden wolle. Der Verband vertrat hierbei die Auffassung, dass der im Jahre 1918 zum nämlichen Zwecke (durch Erlass des oben erwähnten Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918) eingeschlagene Weg diesmal nicht begangen werden sollte, da das Verfahren sehr umständlich gewesen sei und der Einspruch eines einzigen bevorrechteten Gläubigers die Anwendung des Erlasses habe verunmöglichen können. Vorzuziehen sei die Schaffung einer der Hotel-Treuhandgesellschaft ähnlichen Einrichtung, deren Zweck darin bestände, den durch die Krise bedrängten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen bei der Sanierung ihrer Verhältnisse mit Rat und Tat beizustehen, u. a. durch Gewährung von verzinslichen oder unverzinslichen Darlehen oder auch von Beiträgen zur Aufbringung der erforderlichen Barzahlungen, Beschaffung fehlender Mittel zur Weiterführung des Betriebes, Mitwirkung bei allfälligen Liquidationen usw. Die für Sanierungen erforderlichen Mittel wären — selbstverständlich — durch Subventionen des Bundes und der Kantone aufzubringen.

Andererseits hatte Herr Nationalrat Bratschi am 4. Juli 1932 folgende Motion eingereicht:

«Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten unverzüglich eine Vorlage zu unterbreiten, mit welcher die Möglichkeit geschaffen wird, den infolge der Krise in Not geratenen öffentlichen Verkehrsanstalten (Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen) aus Mitteln des Bundes in ähnlicher Weise zu Hilfe zu kommen, wie das gegenüber andern Zweigen der schweizerischen Volkswirtschaft geschieht. Insbesondere ist darauf Bedacht zu nehmen, dass weitgehende Betriebseinschränkungen oder gar Betriebseinstellungen unter allen Umständen vermieden werden können.»

Nach erfolgter Begründung wurde die Motion auf Grund der Erklärungen, die der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes am 14. Dezember 1918 im Namen des Bundesrates abgab, in ein Postulat umgewandelt, mit dem wir uns, unter den üblichen Vorbehalten, um so eher einverstanden erklären konnten, als wir uns grundsätzlich über eine neue Hilfsaktion bereits schlüssig gemacht und die Vorarbeiten dazu anhand genommen hatten. Es ist klar, dass der Bund notleidende Transportunternehmen nicht im Stiche lassen kann, wenn ihre volkswirtschaftliche Bedeutung die Aufrechterhaltung des Betriebes rechtfertigt und gebietet.

III. Treuhandstelle oder direkte Unterstützung?

In formeller Hinsicht fragte es sich zunächst, ob die Lösung in der von den Verbänden angeregten Schaffung einer Treuhandgesellschaft oder aber in einem Vorgehen ähnlich demjenigen von 1918 zu suchen sei. Wir haben uns für den letztern Weg entschieden. Ohne die Vorteile einer Lösung mittels Treuhand zu verkennen, haben wir uns sagen müssen, dass die Voraussetzungen bei den konzessionierten Transportanstalten doch wesentlich verschieden von denjenigen der Hotellerie und der andern unterstützten Industrie- und Gewerbezweige sind. Bei diesen würden Zahl und Verschiedenartigkeit der Betriebe die Aufgabe sehr schwierig gestalten. Sie könnte nicht durch einen Dienstzweig der Bundesverwaltung übernommen werden; ein solcher müsste erst von Grund auf geschaffen werden und seine Tätigkeit ohne jede Erfahrung eröffnen. Auf die Eisenbahnen und Schiffsunternehmungen trifft das Gegenteil zu. Diese stehen, namentlich auch in der Rechnungsgebarung, die zudem bestimmten einheitlichen Vorschriften unterworfen ist, unter ständiger Aufsicht des Post- und Eisenbahndepartementes, das die Jahresrechnungen zu genehmigen hat. Eine Treuhandgesellschaft wäre daher ohnehin auf die Mitarbeit des Post- und Eisenbahndepartementes angewiesen. Auch die verhältnismässig kleine Zahl der in Betracht fallenden Transportunternehmungen (1918 und folgende Jahre insgesamt 15 Unterstützungsfälle) liesse eine besondere neue Instanz als Hypertrophie erscheinen, die unnötige Verwaltungskosten verursachen müsste, ohne eine raschere Erledigung der Gesuche und eine sorgfältigere Kontrolle der Verwendung der öffentlichen Mittel gewähren zu können. Davon abgesehen, würde die Gründung einer Treuhandgesellschaft zu Schwierigkeiten mit den Kantonen führen. Beispielsweise geriete sie mit dem bestehenden bernischen Eisenbahnsubventionsgesetz, das auf die beiden Bundeserlasse von

1918 und 1919 abgestimmt ist, in Konflikt. Dieser Kanton hat sich daher bestimmt gegen eine solche Lösung ausgesprochen. Der Entscheid über die Hilfeleistungsgesuche und die Kontrolle der gewährten Unterstützungen wird daher wie 1918 am einfachsten und zweckmässigsten wiederum in die Hand des Bundesrates und seines Post- und Eisenbahndepartementes zu legen sein. Dieser Auffassung hat sich die grosse Mehrheit der Teilnehmer an einer Konferenz der Interessenten angeschlossen. Die mit dem Bundesbeschluss von 1918 gemachten Erfahrungen sprechen übrigens in keiner Weise dagegen. Die Hilfeleistungen konnten trotz der vorgeschriebenen Bekanntmachung mit Einsprachefrist und dem (am meisten Zeit erfordernden) Verkehr mit den Kantonsregierungen stets rechtzeitig erledigt werden. Klagen sind darüber nicht erhoben worden.

Sodann fragte es sich, ob nicht einfach der Bundesbeschluss von 1918, der heute formell noch in Kraft steht, wieder gehandhabt werden könnte. Da dies indes ohne Abänderung nicht wohl möglich gewesen wäre, haben wir den Erlass eines neuen dringlichen Bundesbeschlusses vorgezogen.

IV. Die Grundzüge der Vorlage.

Der Ihnen vorliegende Entwurf lehnt sich in der Hauptsache an seinen Vorgänger von 1918 an. Wie dort soll die Hilfe darin bestehen, dass der Bund (im Verein mit den interessierten Kantonen) Mittel zur Aufrechterhaltung des Betriebes zur Verfügung stellt, wenn die Einnahmen und sonst verfügbare Mittel, wie Reserven, allfällig bestehende Subventionszusagen usw., dazu nicht mehr ausreichen. Dabei war in erster Linie zu prüfen, welche Eisenbahn- und Schiffsunternehmen die Unterstützung sollen beanspruchen können. Die Verbände möchten auch die Saison- und Touristenbahnen einbezogen wissen. Dies ist bereits 1918 vom Sekundärbahnenverband (dem Vorläufer des Verbandes schweizerischer Transportanstalten) postuliert, von uns aber mit Ihnen der finanziellen Konsequenzen wegen abgelehnt worden. In Art. 1, Abs. 2 (des Bundesbeschlusses von 1918) wurden dementsprechend unter die von der Hilfeleistung ausgeschlossenen Transportunternehmen (des Ortsverkehrs und des Hotelgewerbes) auch die Touristenbahnen aufgenommen. Als unterstützungswürdig wurden nur Unternehmen von erheblicher Bedeutung für den Verkehr des Landes oder eines Landesteils anerkannt.

Was die Lokalbahnen und die in der Hauptsache dem Hotelgewerbe dienenden Transportunternehmen betrifft, bedarf es keiner Erörterung, dass sie aus den nämlichen Gründen auch diesmal auszuschliessen sind. Und die Touristenbahnen? Hier bereitet der Entscheid insofern einige Schwierigkeit, als der Begriff «Touristenbahn» ein verschwommener ist. Mehr oder weniger lässt sich dieses Prädikat ja auf jede Bahn anwenden. Wir haben daher von seiner Verwendung abgesehen und uns darauf beschränkt, zu sagen, einmal dass das zu unterstützende Unternehmen für unsere Volkswirtschaft wichtig sein, d. h. eine derartige Bedeutung haben müsse, dass die Aufrechterhaltung seines Betriebes aus Bundesmitteln als gerechtfertigt und geboten

erscheine. Sodann ist erforderlich, dass das hilfebegehrende Unternehmen lebensfähig ist, d. h. dass sich der Betrieb zu normalen Zeiten auf die Dauer selbst zu erhalten vermag. Es ist klar, dass die Bundeshilfe nicht dazu dienen darf, Betrieben, die innerlich bereits krank sind und dem Untergange entgegengesehen hätten, auch wenn die Krise nicht gekommen wäre, das Leben künstlich noch für einige Zeit erhalten zu helfen. Damit ist — als weitere Voraussetzung der Hilfe — zugleich gesagt, dass ein bestehender Notstand nur Berücksichtigung finden kann, wenn er durch die seit 1931 auch bei uns herrschende allgemeine Wirtschaftskrise verursacht worden ist.

Vereinzelten Bahnen usw. kann unter Umständen auch ohne finanziellen Beistand des Bundes wirksam geholfen werden, nämlich durch Erleichterung der konzessionsmässigen und gesetzlichen Lasten, insbesondere der Betriebspflicht. Es gibt Unternehmungen, deren Betriebsergebnisse in gewissen Zeiträumen des Jahres in der Regel Defizite darstellen, während die gute Jahreszeit dann eine mehr oder weniger vollständige Aufholung bringt. Wir möchten nun da, wo die Aufholung nicht ausreicht, um den Ausfall zu decken und infolgedessen der durchgehende Jahresbetrieb nicht mehr durchgeführt werden kann, dem Unternehmen gestatten, den Betrieb während der schlechten Zeit stark einzuschränken oder sogar ganz einzustellen. Gegen drängende Gläubiger kann allenfalls während der Not Schutz durch eine ausserordentliche Stundung gemäss Art. 78 des Eisenbahnverpfändungsgesetzes gewährt werden. Diese Hilfe ist besonders für Unternehmen in Aussicht genommen, die auf den finanziellen Beistand des Bundes nach dem oben Gesagten nicht Anspruch machen können. Selbstverständlich kann sie aber auch mit der finanziellen Hilfe verbunden werden.

Die Unterstützungen wären in der Regel als rückzahlbare, niedrig verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen, ganz ausnahmsweise auch als nichtrückzahlbare Beiträge in bescheidenem Ausmass zu gewahren, wobei die beteiligten Kantone wenigstens die Hälfte zu tragen hatten, während der Bund den Rest übernehmen würde. Im Bundesbeschluss von 1918 ist schlechthin hälftige Teilung zwischen Bund und Kanton vorgesehen. Diese Bestimmung ist zu starr und verunmöglicht die Differenzierung, die angesichts der so verschiedenen Wichtigkeit der Bahnen gerade wünschenswert ist. In der Praxis wird ja in den meisten Fällen an der hälftigen Teilung festgehalten werden können; es wird aber Fälle geben, wo ein Abweichen davon im Interesse aller Beteiligten, auch der Kantone, liegen dürfte, da gerade auf diese Weise der Bund bei Grenzfällen der Notwendigkeit einer allzu strengen Anwendung des Beschlusses enthoben werden kann. Auf die Kantone soll im übrigen auch diesmal weder Zwang noch Druck ausgeübt werden; die Mitwirkung ist ihnen freigestellt; sie bildet aber eine unerlässliche Bedingung der Bundeshilfe.

Auf weitere Abweichungen kommen wir bei der artikelweisen Erörterung des Entwurfes noch zu sprechen.

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 sind, wie schon erwähnt, insgesamt 15 Unternehmungen (13 Bahnen und 2 Schiffs-

unternehmen) unterstützt worden. Der Gesamtbetrag der Darlehen belief sich auf 4,032,742 Franken, für den Bund (Hälfte) also auf Fr. 2,016,371. Fünf dieser Darlehen mit insgesamt Fr. 988,571 wurden ganz zurückerstattet; zurzeit (Ende 1932) stehen dem Bund noch Fr. 981,000 aus. Die Unterstützungsperiode erstreckte sich mit Ausnahme einer einzigen Unternehmung, bei der sie 10 Jahre andauerte, auf die Jahre 1919—1924, also auf 5 Jahre.

Welche Höhe die Unterstützungen diesmal erreichen werden, lässt sich auch nur schätzungsweise schwer sagen und hängt hauptsächlich vom weiteren Verlauf der Krise, namentlich von deren Dauer ab. Für 1932 rechnen wir mit einem Bedarf von etwa Fr. 300,000, wovon dem Bund höchstens die Hälfte auffallen würde. Diese Zahl als durchschnittliches Jahreserfordernis angenommen, ergäbe sich für eine Herrschaftsdauer des Beschlusses von 5 Jahren eine Summe von 1,5—2 Millionen Franken, für Bund und Kantone zusammen.

V. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln.

Zu Art. 1. Wir verweisen auf Abschnitt IV der vorstehenden Ausführungen.

Zu Art. 2, Absatz 1. Der Bundesbeschluss von 1918 kennt die Hilfeleistung (in Art. 9) ausschliesslich in Form von Darlehen mit variabler Verzinsung bis zu höchstens 8 % und Amortisation bis zu 1 %. Diese Ordnung beizubehalten empfiehlt sich nicht. Sie belastet die Jahresrechnung der meisten unterstützten Bahnen wohl noch auf lange Zeit hinaus mit diesen Restanzen, kompliziert die Rechnungsführung und führt zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Unternehmen und Aufsichtsbehörde, wodurch dieser die Rechnungskontrolle erschwert wird. Wir ziehen daher vor, entweder nur festverzinsliche (höchstens 3½ %) oder zinsfreie Darlehen zu geben, dafür aber auf eine möglichst rasche Rückzahlung zu dringen (vgl. Art. 7, Absatz 1). Dabei müssen wir uns vorbehalten, diese Erleichterungen (Zinsfreiheit oder niedriger Zinsfuss) auch über die Herrschaftsdauer dieses Beschlusses hinaus zu gewähren in den Fällen, wo die Darlehen bis dahin noch nicht getilgt werden konnten und im übrigen die Verhältnisse des Schuldners dies rechtfertigen.

Erwähnt wurde bereits, dass in Ausnahmefällen auch mit nichtrückzahlbaren Beiträgen soll geholfen werden können; es kann sich hierbei stets nur um kleine Beträge handeln.

Absatz 2. Wir verweisen auf die allgemeinen Erörterungen, insbesondere Abschnitt IV, und fügen der Vollständigkeit halber nur bei, dass die Kantone mindestens die Hälfte sowohl bei den Darlehen als bei den Beiträgen à fonds perdu zu übernehmen haben.

Absatz 3. Die Verteilung des Anteils bei Mitwirkung mehrerer Kantone auf diese selber entspricht dem Art. 6, Absatz 4, des Bundesbeschlusses von 1918 mit dem Unterschied, dass wenn die Kantone (oder Gemeinden) sich nicht einigen können, das Post- und Eisenbahndepartement (statt der Bundesrat) endgültig entscheidet.

Die Übernahme des Betriebes durch einen der Helfer ist weggelassen worden; sie ist während der frühern Hilfsaktion nie vorgekommen und wird

auch künftig kaum in Betracht fallen. Sie böte auch keinen Vorteil, da eine wirtschaftlichere Betriebsgestaltung von vornherein unwahrscheinlich wäre.

Zu Art. 3, Absatz 1. Zur Gesuchstellung ist im Gegensatz zu Art. 3 des alten Erlasses, der sie auch den Gläubigern vorbehielt, nur noch die Verwaltung des notleidenden Unternehmens legitimiert. Dies genügt vollständig. Die Gläubiger haben von ihrem Recht nie Gebrauch gemacht, und es würde, abgesehen davon, dass auch kein Bedürfnis dafür besteht, voraussichtlich nach wie vor toter Buchstabe bleiben.

Im übrigen entspricht der Artikel dem Art. 1, Absatz 1, und Art. 2, Absatz 2, des Bundesbeschlusses von 1918; den Betriebsausgaben sind lediglich noch die «Erneuerungskosten» beigefügt worden, nicht zu verwechseln mit den gesetzlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds, die nicht Ausgaben sind, sondern Abschreibungen darstellen.

Art. 4 behält mit Rücksicht auf das in Art. 7, Absatz 2, vorgesehene Vorrecht für die Gläubiger, und zwar die nämlichen wie früher, wiederum die Möglichkeit vor, die Hilfeleistung durch Einsprache zu verhindern. Die gegenteilige Lösung liesse sich allerdings auch begründen. Denn wenn der notleidende Betrieb eines wichtigen und lebensfähigen Unternehmens aus staatlichen Mitteln aufrechterhalten werden muss, weil das öffentliche Interesse dies erheischt, so verträgt es sich eigentlich mit diesem Grundgedanken kaum, dass die Vertreter der Privatinteressen die Sache hintertreiben können. Die Beistellung öffentlicher Gelder lässt sich nur rechtfertigen, weil das öffentliche Interesse gegenüber den privaten Gläubigerinteressen prävaliert; trifft dies aber zu, dann haben sich diese unterzuordnen, was ihnen übrigens um so eher zugemutet werden darf, als sie von der öffentlichen Hilfe regelmässig selber Nutzen ziehen werden. Aus ähnlichen Gründen hat man im Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung der Privatbahnelektrifizierung von jedem Einspracherecht der Gläubiger abgesehen. Praktisch hat übrigens dieses Recht keine Rolle gespielt; Gebrauch ist davon in keinem Hilfeleistungsfalle gemacht worden. So dürfte es auch diesmal wieder gehen. Man braucht also der Frage keine grosse Bedeutung beizulegen. — Das Verfahren, soweit es sich um Anleiensgläubiger handelt, lehnt nunmehr an die einschlägigen Vorschriften über die Gläubigergemeinschaft bei Anleiensobligationen an.

Art. 5 legt die endgültige Entscheidung über Hilfesuche, wie 1918, in die Hand des Bundesrates, der ausdrücklich ermächtigt wird, von Fall zu Fall besondere Bedingungen zu stellen, wie z. B. Sanierung des Finanzhaushaltes, Rationalisierung des Betriebes, Sparmassnahmen usw.

Um die Erledigung der Gesuche zu beschleunigen, werden wir voraussichtlich von der in Art. 50, lit. a, des Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflegesetzes vom 11. Juni 1928 vorgesehenen Delegationsbefugnis Gebrauch machen und die Entscheidung dem Post- und Eisenbahndepartement übertragen.

Art. 6 bringt zum Ausdruck, dass den Kantonen, wie oben bemerkt, die Mitwirkung auch diesmal völlig freisteht.

Art. 7. Wie bereits erwähnt, legen wir Wert darauf, dass die Zuschüsse möglichst rasch getilgt werden und damit aus den Rechnungen wieder verschwinden. Im Gegensatz zur alten Ordnung sollen daher die Einnahmenüberschüsse, sobald sich solche wieder einstellen, restlos, vor jeder anderweitigen Verzinsung und Amortisation, zur Verzinsung und Tilgung der Notdarlehen verwendet werden, allfällige Zinsrückstände inbegriffen.

In Absatz 2 wird bestimmt, dass die Darlehen samt laufendem Zins und allfälligen Rückständen im Konkurse der Unternehmungen eine privilegierte Stellung erhalten, indem sie zwischen Ziffern 4 und 5 der Kollokationsordnung in Art. 40 des VZEG eingereiht würden, also nach den dort umschriebenen Guthaben der Bauunternehmer und der Transportanstalten, aber vor den Pfandrechten und den Rechten der privilegierten Obligationsgläubiger. Dagegen ist im Gegensatz zu dem Bundesbeschluss von 1918 davon Umgang genommen, die Forderungen mit einem gesetzlichen Pfandrecht auszustatten, und zwar im Interesse der Vereinfachung der Sache. Der pfandrechtliche Zweck wird übrigens auch durch ein blosses Konkursprivileg erreicht. Fragen könnte sich lediglich, ob es rechtlich zulässig sei, auf gesetzlicher Grundlage ruhende pfand- und konkursrechtliche Ordnungen durch einen Bundesbeschluss zu durchbrechen. Doch ist dies wiederholt geschehen; es sei beispielsweise nur an den Bundesbeschluss betreffend rechtliche Massnahmen zum Schutz der Hotelindustrie vom 30. September 1932 und die bezüglichen Ausführungen in der Botschaft vom 9. Juli 1932 (Bundesbl. 1932, II, S. 271) verwiesen. Wie dort handelt es sich auch hier um eine vorübergehende Notmassnahme in der Form eines dringlichen Bundesbeschlusses.

Noch ein Wort über das Verhältnis des Konkursprivilegs des Entwurfs zu allfällig bei der Liquidation noch bestehenden frühern gesetzlichen Pfandrechten für Hilfeleistung gemäss dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 oder für Elektrifizierungsdarlehen gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919. Die Forderungen aus Hilfeleistung geniessen nach Bundesbeschluss von 1918, Art. 8, nur zum Teil ein gesetzliches Vorzugspfandrecht, nämlich «bis zur Hälfte des Betrages der bei Eintritt der Hilfeleistung bereits bestehenden Pfandrechte und Vorrechte». Diesem privilegierten Teil ist das Elektrifikationspfandrecht ranglich gleichgestellt (Art. 8, Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919), wiewohl hier die «Vorrechte» (es handelt sich um die Vorrechte der Obligationsgläubiger im Sinne des Art. 7 und Art. 40, Ziff. 5, VZEG) nicht erwähnt werden. Es könnte daher immerhin die Frage aufgeworfen werden, ob wegen dieser Auslassung die «Vorrechte» dem Elektrifikationspfandrecht im Konkurs nicht vorgehen. Zum Teil gerade deswegen haben wir im vorliegenden Entwurfe davon abgesehen, das Konkursvorrecht der neuen Hilfsdarlehen mit diesen beiden andern Arten von Pfandrechten in Konkurrenz zu setzen, d. h. es als ranggleich mit diesen zu erklären. Dementsprechend müssen die neuen Hilfsdarlehen dem alten Hilfeleistungspfandrecht und dem Elektrifikationspfandrecht entweder vor- oder nachgestellt werden. Das erstere scheint uns richtiger, da die neuen Hilfsdarlehen aus den Betriebs-

überschüssen, aller andern Verwendung vorgängig, zurückbezahlt werden sollen, also auch vor der Verzinsung und Amortisation der 1918er Hilfsdarlehen wie der Elektrifikationsdarlehen. Dies lässt sich damit rechtfertigen, dass die neuen Darlehen vielfach zinslos gegeben werden, ferner damit, dass neue Mittel für ein Unternehmen in prekärer Lage eben in der Regel nur unter etwelcher Zurückstellung der alten Gläubiger erhältlich sind. Überdies wird in den Fällen, wo die neue Hilfsaktion den gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 oder gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 bereits unterstützten Anstalten zuteil werden sollte, die Gläubigerschaft in der Regel hier wie dort die nämliche sein, nämlich Bund und Kantone (einschliesslich Gemeinden). Selbstverständlich soll aber damit der Frage, ob bereits unterstützte Unternehmungen neuerdings zu berücksichtigen seien, in keiner Weise vorgegriffen sein; diese Frage bleibt vielmehr für die völlig freie Entscheidung von Fall zu Fall offen.

Art. 8 entspricht wörtlich dem Art. 10 des Bundesbeschlusses von 1918 und gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlass.

Art. 9. Wir verweisen auf die Ausführungen im Abschnitt IV.

Art. 10 bezweckt die Schaffung eines Hilfsfonds, der einmal dazu dienen soll, in Ausnahmefällen kleinere Unterstützungen zu gewähren, wo rückzahlbare Darlehen nicht in Betracht fallen können und doch geholfen werden sollte, ferner aber dazu bestimmt ist, die durch zinslose und niedrig verzinsliche Darlehen dem Bund erwachsenden Zinsausfälle zu decken. Der Bundesrat wäre befugt, über diesen Fonds bis zu dessen Erschöpfung zu verfügen, also auch über die zeitliche Herrschaft des Bundesbeschlusses hinaus.

Art. 11. Dass der Bundesbeschluss mit der Dringlichkeitsklausel versehen werden muss, bedarf keiner Erörterung.

Die Dauer seiner Wirksamkeit haben wir auf 5 Jahre (1933—1937) beschränkt, jedoch vorgesehen, dass der Bundesrat sie nötigenfalls um höchstens 5 Jahre verlängern kann.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Bundesbeschlussentwurf zur Annahme und benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. März 1933.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
**Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater
Eisenbahnen und Schiffsunternehmen.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 6. März 1933,

beschliesst:

Art. 1.

Der Bundesrat wird ermächtigt, in Verbindung mit den Kantonen privaten Eisenbahn- und Schiffsunternehmen, deren Betrieb ein wichtiges Glied der Volkswirtschaft darstellt 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 nur gewährt, wenn die interessierten Kantone 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 eingeworfen werden, so entscheidet das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement endgültig.

Art. 3.

Das Gesuch um Hilfeleistung ist von der Verwaltung der bedürftigen Unternehmung zu stellen. Diese 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, 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.

Art. 4.

Das Gesuch wird amtlich bekanntgemacht unter Ansetzung einer peremptorischen Frist zur Erhebung von Einsprache.

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).

Geht die Einsprache von einzelnen Inhabern von Anleiheobligationen aus, die zusammen wenigstens 20 % des ausstehenden Kapitals der betreffenden Anleihe ausmachen, so wird die Behandlung des Gesuches ausgesetzt, bis eine Versammlung der Anleihegläubiger über die Einsprache Beschluss gefasst hat. Art. 16, Ziffer 8, der Verordnung über die Gläubigergemeinschaft bei Anleiheobligationen vom 20. Februar 1918 in Verbindung mit Art. 2 und 7 des Bundesratsbeschlusses betreffend vorübergehende Abänderung dieser Verordnung vom 29. November 1932 ist hiebei sinngemäss anwendbar.

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

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Im Konkurs des Unternehmens sind diese Darlehen, soweit noch ausstehend, samt allfällig laufenden und rückständigen Zinsen den Darlehensgebern aus dem nach Befriedigung der Ansprüche Ziffer 1—4 des Art. 40 VZEG übrigbleibenden Steigerungserlös zurückzubezahlen, und zwar unter Ausschluss aller übrigen privilegierten und sonstigen Forderungen.

Art. 8.

Ist die Hilfeleistung eingetreten, so kann die Liquidation der Unternehmung während der Dauer der Vereinbarung nur auf Verlangen des Bundesrates, und, wenn sie von anderer Seite angebeht wird, nur mit dessen Zustimmung angeordnet werden.

Art. 9.

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

Art. 10.

Dem Bundesrat wird ein Kredit von Fr. 300,000 zur Anlage eines Fonds für Unterstützungen und zur Deckung von Zinsdifferenzen (Art. 2, Absatz 1) bewilligt. Die Inanspruchnahme des Fonds soll 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 oder einer allfälligen Verlängerung derselben (Art. 11, Absatz 2) über den Fonds verfügen.

Art. 11.

Dieser Beschluss wird als dringlich erklärt und tritt mit seiner Veröffentlichung in Kraft. Er fällt auf 31. Dezember 1937 dahin.

Der Bundesrat ist, wenn die Verhältnisse dies unumgänglich erheischen, ermächtigt, die Geltungsdauer um höchstens 5 Jahre zu verlängern.

Für die unter der Herrschaft dieses Beschlusses begründeten Forderungen bleibt bis zu deren Erlöschen der Art. 7 in Kraft.

Art. 12.

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des gegenwärtigen Beschlusses wird der Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen aufgehoben.

Für die unter seiner Herrschaft begründeten Forderungen bleiben jedoch bis zu deren Erlöschen die Art. 8 und 9 in Kraft.

Art. 13.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über Krisenhilfe zur
Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen. (Vom 6.
März 1933.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2918
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.03.1933
Date	
Data	
Seite	344-357
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 927

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.