

B. Zwangsliquidation und Sanierung von Eisenbahnunternehmungen.

Liquidation forcée et assainissement des entreprises de chemins de fer.

I. BESCHLÜSSE DER SCHULDBETREIBUNGS- UND KONKURSKAMMER.

DÉCISIONS DE LA CHAMBRE DES POURSUITES ET DES FAILLITES

44. Décision du 21 novembre 1921

dans la procédure de liquidation de la Compagnie du chemin de fer de Nyon à Crassier.

Etendue des pouvoirs conférés au Tribunal fédéral par l'art. 34 de la loi fédérale du 25 septembre 1917: Si la loi oblige bien le Tribunal fédéral à consulter soit les gouvernements cantonaux intéressés soit le Conseil fédéral, cette consultation n'a pas d'autre but cependant que de lui permettre de se renseigner sur certains motifs d'ordre général qui militeraient en faveur de telle solution plutôt que de telle autre. Quel que soit toutefois l'avis exprimé par ces autorités, il appartient au Tribunal fédéral d'apprécier librement les circonstances et d'ordonner la mesure qui lui paraît la plus appropriée, en tenant compte autant que possible de tous les intérêts en présence. Rien ne s'oppose par conséquent, en principe, à ce qu'il ordonne une nouvelle enchère aux fins de démolition.

A. — Le 30 avril 1903, s'est constituée à Nyon, sous le nom de « Compagnie du chemin de fer de Nyon à Crassier » une société anonyme ayant pour but l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer régional

à voie normale de Nyon à Crassier (frontière). Le fonds social, fixé à l'origine à 228 000 fr. a été porté le 8 avril 1908 à 404 500 fr., représenté par 460 actions de première classe de 250 fr. et 1158 actions de deuxième classe de 250 fr. chacune (dont 452 pour la participation des communes et 706 pour celle de l'Etat de Vaud). Construite au cours des années 1903 et 1904, ensuite d'une concession en date du 28 juin 1902, la ligne, d'une longueur totale de 5 km 700 m, a été ouverte à l'exploitation le 1^{er} mai 1905. Elle se raccorde à la frontière au réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et, à Nyon, à celui des Chemins de fer fédéraux. Ces derniers en ont assuré l'exploitation dès l'origine à ce jour.

Jusqu'en août 1914, les recettes ont non seulement suffi à couvrir les dépenses d'exploitation mais même à assurer le service des intérêts des emprunts. Dès lors, par contre, et par suite de la crise provoquée par la guerre, la Compagnie a vu ses recettes diminuer de jour en jour de telle sorte que le 4 novembre 1920, jugeant sa situation désespérée, elle s'est déclarée insolvable et a demandé au Tribunal fédéral d'ordonner sa liquidation.

Cette demande était accompagnée d'un bilan au 31 décembre 1919, comportant ce qui suit :

<i>Actif.</i>	
Compte de construction	Fr. 543 813.90
Dépenses à amortir	» 55 461.88
Valeurs et créances	» 7 359.45
Approvisionnements	» 1 773.30
Solde du compte de profits et pertes	» 165 197.82
	<u>Fr. 773 606.35</u>

<i>Passif.</i>	
Capital social :	
460 actions 1 ^{re} classe	Fr. 115 000.—
1158 » 2 ^e »	» 289 500.—
	<u>Fr. 404 500.—</u>

Report: Fr. 404 500.—

Emprunts :

a) Emprunt hypothécaire, intérêt variable, du 31 décembre 1918	Fr. 200 000.—	
b) Emprunt chirographaire 3 % du 22 mai 1918	» 20 000.—	» 220 000.—

Dettes courantes :

Commune de Nyon .	Fr. 79 634.30	
» de Crassier et La Rippe.	» 963.30	
Banque cant. vaud.	» 1 455.20	
Caisse	» 711.99	
Créanciers divers .	» 36 765.72	» 119 530.51

Fonds spéciaux :

Fonds de renouvellement	» 29 575.84	
		<u>Fr. 773 606.35</u>

B. — La mise en liquidation de la Compagnie a été prononcée par la Chambre des Poursuites et des Faillites le 9 novembre 1920, en application de l'article 21 de la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemin de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises. Un liquidateur était en même temps nommé, en la personne de M^e Edouard Piguet, avocat à Lausanne, avec mission de procéder aux opérations de liquidation.

En conformité de l'article 22 de la loi précitée, le liquidateur s'est tout d'abord appliqué à assurer la continuation de l'exploitation. Il a réussi à obtenir de la Direction du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux le maintien du contrat d'exploitation des 9/16 août 1904. Ce contrat a d'ailleurs été dénoncé pour la fin de 1921.

Deux experts : MM. Nicole et Zehnder, ont été chargés de procéder à l'estimation des biens de la Compagnie. Ils ont déposé leur rapport le 28 février 1921. Il ressort de ce rapport qu'en modifiant certaines clauses de la concession au profit de la Compagnie, les recettes futures pourraient tout juste couvrir les dépenses de l'exploitation, de sorte que la valeur commerciale actuelle de la ligne peut être tenue pour quasiment nulle. Envisageant, d'autre part, l'hypothèse d'une démolition, ils estiment qu'on pourrait retirer des installations existantes, lesquelles se réduisent à la ligne et à quelques bâtiments servant de gare (la Compagnie ne possédant pas de matériel roulant), une somme de 180 000 fr., déduction faite de 53 470 fr. pour frais de démolition et transport.

Sur la base du rapport d'expertise et des observations présentées par le Conseil fédéral et la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, la Chambre des Poursuites et des Faillites, d'accord avec le liquidateur, a arrêté les conditions de la vente.

La mise à prix était fixée à 150 000 fr. L'adjudication devait comprendre, outre la ligne, les constructions et installations y attenantes ainsi que les approvisionnements : les droits et obligations découlant de la concession, telle que fixée par les arrêtés fédéraux des 28 juin 1902, 6 novembre 1903 et 5 novembre 1911. Était réservée en outre l'approbation du transfert de la concession par l'Assemblée fédérale, conformément à l'article 35 de la loi du 25 septembre 1917.

C. — La première enchère a été fixée au 18 juin 1921. Aucun amateur ne s'est présenté.

D. — Lors de la seconde enchère, le 22 octobre 1921, l'Etat de Vaud, représenté par le Chef du Département des Travaux publics, a fait une offre de 50 000 fr. Sous réserve du prix, l'Etat de Vaud s'est déclaré disposé à accepter les autres conditions de la vente et notamment à assumer l'obligation de continuer l'exploitation de

la ligne. Il résulte du dossier qu'il s'est à cet effet assuré le concours des Chemins de fer fédéraux par un projet de contrat aux termes duquel ces derniers « s'engagent à exécuter tout le service d'exploitation (entretien et surveillance de la voie, service de l'exploitation et des trains, traction) pour leur propre compte aussi longtemps que le Chemin de fer Nyon-Crassier sera la propriété du canton de Vaud. » A teneur de l'article 3 de ce même projet, « les Chemins de fer fédéraux perçoivent toutes les recettes d'exploitation du Chemin de fer Nyon-Crassier, y compris tous les produits accessoires » et « versent au canton de Vaud, aussi longtemps qu'il sera propriétaire du chemin de fer, un loyer de 2000 fr. par année civile, payable en un seul versement à la fin de chaque année. »

E. — Conformément à l'article 34 de la loi du 25 septembre 1917, la Chambre des Poursuites et des Faillites a invité le Conseil fédéral, le canton de Vaud et les divers créanciers de la Compagnie à lui communiquer leurs observations sur l'offre ci-dessus ainsi que les objections éventuelles qu'ils auraient à faire valoir contre une adjudication de la ligne à l'Etat de Vaud.

Tandis que le Département fédéral des Chemins de fer (agissant en vertu de l'article 56 ch. 2 de l'arrêté fédéral du 17 novembre 1914), le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la commune de Crassier, cette dernière en qualité de créancière, faisaient savoir qu'ils n'avaient pas d'observations à formuler, la commune de Nyon, par contre, également créancière de la Compagnie, a déclaré s'opposer à l'adjudication. Elle a produit un mémoire aux termes duquel elle conclut à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral :

« 1° de ne pas adjuger les biens de la Compagnie à l'Etat de Vaud ;

2° de prendre telle autre mesure de liquidation plus conforme aux intérêts majeurs de la commune de Nyon, en décidant que cette ligne ferrée sera démolie et que

tous les objets constituant l'actif de la Compagnie (matériel, bâtiments, terrains et dépendances de toutes sortes) seront vendus juridiquement par les soins du liquidateur. »

La commune de Nyon expose en substance que le montant total de ses interventions s'élève à 281 601 fr. 70 c., non compris la subvention de 80 000 fr. versée lors de la constitution de la société ; qu'elle est donc intéressée au premier chef à ce que la liquidation produise le meilleur résultat possible ; que la solution envisagée ne saurait la satisfaire puisqu'elle resterait découverte pour une somme de 230 000 fr., tandis que d'après l'expertise les biens de la Compagnie représenteraient, en cas de démolition, une valeur de 180 000 fr. Elle ajoute qu'à ce prix elle trouverait « aisément » un entrepreneur qui se chargerait de démolir. Faisant état, d'autre part, de l'insuccès des démarches auprès des communes de la région, tant pour assurer le service de l'intérêt de la dette contractée auprès de la Banque cantonale vaudoise lors du remboursement de l'emprunt de 1918, que postérieurement, pour tâcher d'obtenir, par de nouveaux subsides, un allègement de ses charges, elle conteste à la ligne le caractère d'utilité qu'on a cherché à lui attribuer. Elle soutient, en particulier, que l'élévation des tarifs s'est traduite par une diminution sensible du nombre des voyageurs, étant donnée la faible longueur de la ligne, qu'actuellement le trafic des marchandises est réduit à peu de choses, « les Chemins de fer fédéraux agissant de façon que ce trafic empruntât plutôt le tronçon la Plaine-Genève », et que le trafic international perd également chaque jour de son importance. Dans ces conditions, dit-elle, « on ne voit pas pourquoi un intérêt public aussi peu démontré militerait en faveur de la conservation de ce chemin de fer, alors que son maintien ne peut être obtenu qu'en sacrifiant les intérêts considérables d'une commune importante. »

Le juge délégué a invité, d'autre part, le Département fédéral des Chemins de fer à exprimer son opinion sur la question de savoir si le Tribunal fédéral serait compétent pour ordonner la destruction de la ligne de son propre chef, ou si, au contraire, il devait s'assurer au préalable de l'assentiment des autorités fédérales dont dépend l'octroi des concessions. Il lui a demandé également de lui faire savoir si dans le cas particulier cet assentiment pourrait être obtenu et quels étaient les motifs qui militaient en faveur du maintien de l'exploitation.

En ce qui concerne la question de compétence, le Département fédéral a répondu, par lettre du 16 novembre 1921, qu'à ses yeux l'article 34 de la loi, suivant lequel le Tribunal fédéral, avant de rendre sa décision, est tenu de prendre l'avis du Conseil fédéral, ne signifiait pas que le Tribunal fédéral fût lié par l'opinion des autorités consultées mais qu'il lui appartenait au contraire d'adjudger ou de refuser l'adjudication « suivant les circonstances », « und dass dies auch für den Fall des Erlasses einer andern sachgemässen Verfügung zu gelten hat ». « Jedoch, ajoutait-il, ist im letzteren Falle u. E. dem Bundesrat und den übrigen Beteiligten nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Eine Zustimmung der Konzessionsbehörde also der Bundesversammlung zu einer solchen anderweitigen Verfügung kann dagegen unserer Ansicht nach nicht in Betracht fallen. »

Quant aux raisons qui justifieraient le maintien de l'exploitation, le Département, dans une seconde lettre en date du 18 novembre 1921, se réfère à l'exposé que lui en a fait le Conseil d'Etat du canton de Vaud. Ce dernier s'efforce à démontrer l'utilité de la ligne. Il rappelle, à ce sujet, les démarches qui ont été faites en vue de la concession, le fait que le canton et les communes de la région se sont intéressés à l'entreprise par des subventions ; relève que si les résultats de l'explo-

tation ont pu assurer pendant longtemps la bonne marche de l'affaire, c'est le signe de son utilité ; fait valoir également l'importance de la ligne au point de vue de l'économie générale du pays, à raison du développement des exploitations agricoles et industrielles de la région, des relations avec le Pays de Gex et de la proximité de la station d'étrangers de Divonne, et soutient enfin que si l'on démolissait la ligne, on ne tarderait pas à demander de la remplacer par un autre mode de locomotion (tramway ou autobus) dont l'installation coûterait en définitive plus de sacrifices encore que n'en supporterait la commune de Nyon en cas d'adjudication à l'Etat de Vaud.

Après avoir rappelé les débuts de l'entreprise, les difficultés rencontrées depuis 1914, les démarches entreprises en vue de son rachat par les Chemins de fer fédéraux, le Département fédéral expose, d'autre part, comment ceux-ci en sont venus à passer le projet de convention qui régirait les rapports entre les Chemins de fer fédéraux et l'Etat de Vaud en cas d'adjudication. Il estime qu'en y souscrivant, la Confédération comme le canton de Vaud a fait un certain sacrifice à l'intérêt général, car, dit-il, même si les recettes devaient augmenter, elles ne suffiraient pas à compenser les dépenses qui vont en résulter pour les Chemins de fer fédéraux. Si elle consent à ce sacrifice, c'est que l'intérêt général de la ligne lui paraît démontré.

E. — Les créanciers intervenus dans la liquidation et dont les créances ont été admises sont :

a) l'Etat de Vaud pour une somme de 20 481 fr. 75, soit 20 000 fr., montant d'une « obligation simple » du 28 mai 1912 et le solde à titre d'impôts et redevances publiques ;

b) la commune de Nyon, pour une somme de 281 601 fr. 67, dont 281 362 fr. 90 à titre de capital et intérêts de l'emprunt du 9 novembre 1906 ;

c) la commune de Crassier, pour 68 fr. (contribution pour le service des eaux) ;

d) les Chemins de fer fédéraux, pour 25 527 fr. 70, solde de compte-courant au 25 novembre 1920;

e) la Caisse nationale suisse d'assurance pour 59 fr. 25 c. ;

f) la Compagnie de Joux (éclairage), pour 456 fr. 75;

g) le Conseil d'administration de la Compagnie, du Nyon-Crassier, pour 426 fr. 30.

Le registre des hypothèques ne mentionne qu'une constitution de gage dont les bénéficiaires étaient à l'origine les porteurs de l'emprunt et dont se trouve actuellement bénéficier la commune de Nyon qui a remboursé ledit emprunt à son échéance en décembre 1918, à titre de caution.

Considérant en droit :

1. — La loi du 25 septembre 1917 ne contient pas de disposition générale déterminant nettement l'étendue des pouvoirs du Tribunal fédéral. Pour ce qui concerne en particulier les opérations subséquentes à la seconde enchère, l'article 34 dispose seulement que s'il n'y est pas fait d'offre atteignant la mise à prix, « le Tribunal fédéral, après avoir entendu le Conseil fédéral et les gouvernements cantonaux intéressés ainsi que les créanciers de l'entreprise, peut adjuger l'objet de l'enchère au plus offrant *ou prendre telle autre disposition convenable*. Comme c'est à l'Assemblée fédérale qu'il appartient de statuer sur les demandes de concessions et que l'article 35 de la loi de 1917 réserve expressément la ratification du transfert de la concession en cas d'adjudication, on pourrait à première vue se demander ce qu'il faut entendre par « telle autre disposition convenable » et si les attributions que l'article 34 confère au Tribunal fédéral comprennent notamment la faculté d'ordonner, le cas échéant, une mise en vente aux fins de démolition. Cette dernière question doit être tranchée par l'affirmative. Si l'on se réfère tout d'abord aux travaux préparatoires de la loi du 24 juin 1874, d'où les

termes « telle autre disposition convenable » ont passé tels quels dans la loi de 1917, on constate que si l'on n'a pas adopté une expression plus précise, c'est intentionnellement, en raison de la difficulté « de prévoir d'avance des dispositions sur toutes les éventualités possibles ». Le Message du Conseil fédéral du 7 juillet 1873 (Feuille féd. 1873, vol. 3, p. 36) ne laissait d'ailleurs aucun doute à ce sujet. « Il pourrait, disait-il, se présenter les conjonctures que l'on n'aurait pas prévues ; en fin de compte on serait de nouveau obligé de laisser la décision au bon plaisir du Conseil fédéral... *Le Conseil fédéral décidera dans chaque cas ce qui sera le plus opportun dans l'intérêt général et dans celui des créanciers.* » Si les Chambres fédérales ont préféré en définitive laisser le soin de la décision au Tribunal fédéral plutôt qu'au Conseil fédéral, c'est pour des motifs qui n'enlèvent rien à la valeur de ces remarques et l'on peut dire que ce qui valait alors pour le Conseil fédéral peut s'appliquer actuellement au Tribunal fédéral (cf. MEILI, Pfand- und Konkursrecht der Eisenbahnen, p. 99 ; SECRETAN, De l'hypothèque sur les chemins de fer, p. 115).

Cette solution, qui est également, semble-t-il, celle du Département fédéral des Chemins de fer, est d'ailleurs la seule compatible avec le rôle qui est dévolu au Tribunal fédéral en matière de liquidation des entreprises de chemins de fer et de navigation et qui consiste à veiller à ce que cette liquidation s'effectue de façon à ménager à la fois l'intérêt général et celui des créanciers. Le Tribunal fédéral ne saurait, par conséquent, être lié par l'opinion exprimée par les Gouvernements cantonaux ou le Conseil fédéral. La loi l'oblige bien en effet à les consulter avant de prendre sa décision, mais le but de cette consultation ne peut être que de le mettre en mesure de connaître les motifs qui, à leurs yeux, militeraient pour telle solution plutôt que pour telle autre, et il s'agit là au premier chef de motifs d'utilité publique.

c'est-à-dire touchant soit à la politique, soit aux nécessités de la défense nationale, soit enfin aux conditions économiques du pays. Mais il va de soi que si ces motifs devaient être les seuls à être pris en considération, non seulement la nécessité ne se serait vraisemblablement pas fait sentir de confier la décision à une autorité judiciaire, mais surtout l'on n'aurait pas obligé l'autorité saisie à prendre l'avis des créanciers. L'audition des créanciers est prévue, en effet, en même temps que celle des gouvernements et s'il y a lieu de les entendre, c'est évidemment pour leur donner l'occasion de faire valoir leurs droits et intérêts, ce qui implique aussi, par conséquent, la possibilité de tenir compte de leur situation et de leurs préférences. Ainsi le Tribunal fédéral est libre de prendre dans chaque cas la décision qui lui paraît la plus appropriée et sa tâche consiste précisément à trouver une solution qui, à défaut de conciliation, tiennent un compte aussi équitable que possible de tous les intérêts en présence.

2. — La question de savoir si telle entreprise de chemin de fer ou de navigation répond ou non à un besoin général est une question sur laquelle le Tribunal fédéral n'a, en principe, pas à se prononcer et qu'il convient tout naturellement de laisser à l'appréciation des autorités exécutives (Confédération et cantons) mieux placées pour en juger. Mais dût-on même, en l'espèce, se ranger à l'opinion exprimée par le Conseil d'Etat du canton de Vaud et également adoptée par le Conseil fédéral, c'est-à-dire considérer le maintien de la ligne comme une mesure répondant à l'intérêt général, il reste qu'on peut se demander si cet intérêt est tel qu'il permette d'imposer, à la commune de Nyon, les sacrifices réellement considérables qui résulteraient pour elle de l'adjudication à l'Etat de Vaud pour le prix qui a été offert à la seconde enchère.

Sans contester la valeur de l'opinion émise par le Conseil d'Etat du canton de Vaud, il y a lieu d'observer

tout d'abord que la commune de Nyon est d'un avis diamétralement opposé. Il est sans doute possible et vraisemblable que la commune de Nyon, très fortement engagée dans l'affaire, soit inconsciemment portée à faire prévaloir ses intérêts privés sur l'intérêt général ; il n'en demeure pas moins que, toute créancière qu'elle est, elle représente cependant le groupement le plus important de la région, qu'à ce titre elle serait la première touchée par la suppression de la ligne et que néanmoins elle n'hésite pas à se déclarer favorable à cette solution. Son opinion ne saurait donc être écartée sans autre et d'autant moins d'ailleurs que, à en juger d'après l'insuccès de ses démarches auprès des communes environnantes, celles-ci, à moins qu'elles ne spéculent sur l'intervention de l'Etat, ne paraissent pas très éloignées de partager son sentiment sur l'inutilité de la ligne.

En ce qui concerne, d'autre part, les conséquences que présenterait pour la commune de Nyon l'adjudication à l'Etat, il suffit, pour en mesurer l'importance, de comparer le prix offert par l'Etat de Vaud à la valeur que les experts ont attribuée à la ligne en cas de démolition. Sans doute s'agit-il de valeurs d'ordre différent ; l'écart de ces deux chiffres est tel cependant qu'il ne semble point possible de passer outre aux objections de la commune. Que l'on fasse état, en effet, de l'intérêt public et de toutes les circonstances qui peuvent militer en faveur du maintien de la ligne, cela est parfaitement compréhensible et justifié, mais il est toutefois permis de se demander s'il est équitable que les sacrifices que requiert cet intérêt, retombent pour ainsi dire presque exclusivement sur l'un des créanciers, alors surtout que, comme on vient de le voir, ce créancier représente une fraction importante de la région intéressée, et qu'après avoir déjà supporté sa part des frais d'établissement, il dénie formellement l'utilité de l'entreprise. Lorsqu'un simple particulier se présente à une enchère, il est naturel que son offre ne soit déterminée que par son intérêt

personnel et, supposé qu'il s'agisse de la liquidation d'une entreprise de chemin de fer, nul ne songera à lui demander de faire un sacrifice à la collectivité pour permettre le maintien de l'exploitation. Mais la situation se présente un peu différemment, semble-t-il, lorsque, au lieu d'un particulier ou d'une société privée, l'on se trouve en présence de l'Etat. Si, en tant qu'Etat, c'est-à-dire défenseur naturel des intérêts généraux, il est incontestablement en droit de se prévaloir de toutes les circonstances favorables au maintien de la ligne, il paraît juste, en revanche, que, dès l'instant où cet intérêt requiert certains sacrifices, il en prenne sa part et que, puisqu'il se trouve être en même temps enchérisseur, cette participation se traduise par une offre appropriée.

Or, si en l'espèce, précisément, on compare la situation qui sera faite à l'Etat de Vaud après l'adjudication de la ligne et ensuite du contrat passé avec les Chemins de fer fédéraux avec, d'autre part, les conséquences que cette solution entraînerait pour la commune de Nyon, il semble difficile d'admettre que l'offre de l'Etat, non plus d'ailleurs que les conditions faites par les Chemins de fer fédéraux, soient proportionnées à l'importance prétendue des intérêts invoqués.

Comme cependant le chiffre avancé par les experts n'est qu'une estimation et que la Commune de Nyon, tout en déclarant qu'elle trouverait « aisément » un entrepreneur qui se chargerait de démolir la ligne pour le prix de 180 000 fr., n'a personnellement formulé aucune offre ni pris le moindre engagement, la solution la plus opportune consiste, en l'état, à ordonner de nouvelles enchères. Si l'Etat de Vaud ne se décide pas à faire une offre supérieure à celle qu'il a faite à la seconde enchère, il lui sera loisible tout au moins de maintenir sa proposition. D'autre part, en procédant à une seconde mise en vente où les enchérisseurs seront libres de faire leurs prix sans être liés par l'obligation de continuer

l'exploitation, il sera possible de s'enquérir de la valeur réelle et actuelle des biens de la Compagnie, ce qui simplifiera également le problème.

Par ces motifs,

la Chambre des Poursuites et des Faillites :

1° Refuse, en l'état, de prononcer l'adjudication, pour le prix offert par l'Etat de Vaud.

2° Dit qu'il importe de connaître la valeur que présenteraient les biens de la Compagnie pour un amateur non lié par l'obligation de continuer l'exploitation.

3° Ordonne, en conséquence, qu'il soit procédé à une troisième enchère où les biens de la Compagnie seront mis en vente, une première fois, aux mêmes conditions que celles fixées pour la seconde enchère et, une seconde fois, sans obligation pour l'enchérisseur de continuer l'exploitation, la Chambre des Poursuites et des Faillites se réservant d'ailleurs de fixer une nouvelle mise à prix pour l'une et l'autre de ces deux éventualités.

II. BESCHLÜSSE DER ZIVILABTEILUNGEN

DÉCISIONS DES SECTIONS CIVILES

45. Beschluss der II. Zivilabteilung vom 2. November 1921 i. S. Appenzellerbahn-Gesellschaft.

Genehmigung des Nachlassvertrages einer Eisenbahnunternehmung.

Erw. 1: VZEG Art. 63 Abs. 1: Gläubiger, welche sich gegenüber der Unternehmung in der gleichen rechtlichen Stellung befinden, sind nur dann in einer Gruppe zu vereinigen, wenn sie das gleiche Opfer bringen sollen.