

BGE 12 I 390

Bundesgericht (BGE), 1886-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_12_I_390

FR: ATF 12 I 390

IT: DTF 12 I 390

Volltext

56. Urtheil vom 29. April 1886 in Sachen Luzern gegen Seethalbahn. A. Im Bundesblatt vom 12. September 1885 (Nr. 41) hat der Bundesrath ein Pfandbestellungsbegehren der aargauisch-luzernischen Seethalbahngesellschaft veröffentlicht. Die Bekanntmachung lautete folgendermaßen: „Mit Eingabe vom 2. Juli dieses Jahres sucht die aargauisch-luzernerische Seethalbahn beim Bundesrath die Bewilligung nach zur Bestellung eines Pfandrechtes auf ihre Bahn für ein Anleihen von 650000 Fr. das in erster Linie zur Erhaltung der Zweiglinie von Beinwil nach Reinach und in zweiter Linie für Deckung verschiedener schwebender Schuldverpflichtungen, sowie für Anlage eines Betriebsfonds und eines Theils des Reservefonds, dienen soll. „Das Pfandrecht erstreckt sich auf die in Betrieb stehende Linie Lenzburg-Emmenbrücke und umfaßt den Bahnkörper als solchen nur insoweit, als nicht die Staatsstraße als solcher benutzt wird. Soweit letzteres der Fall ist, bildet Gegenstand des zu bestellenden Pfandrechtes außer den Oberbaueinrichtungen lediglich die Benützung der Staatsstraße für die Bahnanlage, wie solche durch die kantonalen Konzessionen gestattet wurde. Im Uebrigen ist für den Umfang des Pfandrechtes Art. 9 des Eisenbahnverpfändungsgesetzes vom 24. Juni 1874 maßgebend. „Nach Mitgabe von Art. 2 des gleichen Gesetzes wird das Pfandbestellungsbegehren der aargauisch-luzernischen Seethalbahn hiemit bekannt gemacht, unter gleichzeitiger Ansetzung einer mit dem 30. dieses Monats auslaufenden Frist zur Einreichung allfälliger Einsprachen bei dem Bundesrathe. Mit Zuschrift vom 25. September 1885 erhob der Regierungsrath des Kantons Luzern Einsprache gegen die Bewilligung dieses Begehrens. Der Bundesrath setzte ihm hierauf durch Schlußnahme vom 2. Oktober 1885 (eröffnet den 5./7. gleichen Monats) eine „mit dem 15. November nächsthin auslaufende Frist zur Anbringung der Klage beim Bundesgericht.“ Mit Klageschrift datirt den 9. November 1885 (zur Post gegeben in Luzern am 13. gleichen Monats) stellt der Regierungsrath des Kantons Luzern beim Bundesgericht das Begehren: Das Bundesgericht wolle unsern Einspruch gegen das Pfandbestellungsbegehren der Seethalbahn gutheißen und demnach das letztere als unzulässig erklären; II. und der Beklagten die gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten überbinden. Zur Begründung macht er in thatsächlicher und rechtlicher Beziehung wesentlich geltend: Die Kantone Luzern und Aargau haben sich verpflichtet, der Unternehmung der aargauisch-luzernischen Seethalbahn die Kantonsstraße zur Anlegung des Bahngeleises zu überlassen, an die Expropriationskosten Beiträge und überdies eine Subvention von 300 000 Fr. zu leisten. Aus dem vom Großen Rathe des Kantons Luzern am 9. März 1882 erlassenen Subventionsdekrete sei folgende Bestimmung hervorzuheben: I. „Die Kantonsstraße Emmenbrücke = Kantonsgrenze bei „Mosen wird dem Komite der schweizerischen Seethalbahn zu „Handen des A. Halcomb resp. der von ihm gegründeten Bahngesellschaft unter den im daherigen Pflichtenheft aufgestellten „Bedingungen und Vorschriften zur Benutzung für Erstellung „einer normalspurigen Straßenbahn auf die

Dauer der vom „hohen Bundesrathe zu ertheilenden Konzession überlassen. „Das Eigenthumsrecht des Staates auf die Straßenstrecke „wird jedoch vorbehalten. Das erwähnte, von dem Vertreter „der Gesellschaft unterzeichnete und vom Regierungsrathe vorge- „legte Pflichtenheft wird genehmigt und unterliegt noch der „fernern Genehmigung der hohen Bundesbehörden.“

Das Pflichtenheft sodann, welches in der Folge vom Bundes- rathe genehmigt worden sei, enthalte unter anderm die Bestim- mungen: „Art. 3. Durch die bewilligte Benützung des Straßengrundes „zum Baue einer Eisenbahn und deren Betrieb durch den „Unternehmer werden weder Eigenthumsverhältnisse noch Ho- „heitsrechte in weitergehendem Sinne, als durch die vorlie- „gende Bewilligung ausdrücklich zugestanden ist, verändert. Dem- „gemäß darf die ganze Straße nach wie vor, soweit es mit „dem Betrieb der Straßenbahn vereinbar ist, für den ander- weitigen Verkehr benützt werden. (S. Art. 10.) „Die Straßenbahn kann auch nicht Gegenstand eines Pfand- „rechtes sein.“ „Art. 5. Die Länge der Straßenbahn beträgt nach der vor- „läufigen Planung von Emmenbrücke bis an die Kantons- „grenze bei Mosen 25 Kilometer, auf welcher Strecke die Bahn „die Straße in fünf Varianten mit einer Gesamtlänge von „3530 Meter verläßt Aus diesen Vorschriften folge: 1. Die Seethalbahngesellschaft dürfe auf die von ihr gebaute und in Betrieb gesetzte Eisenbahn überhaupt kein Pfandrechtes bestellen. Denn das Pflichtenheft verstehe unter Straßenbahn nicht nur diejenigen Bahnstücke, welche auf der Kantonsstraße liegen, sondern neben diesen auch alle andern Theile der Bahn, also die Varianten, Bahnstationen, kurz alles für den Bahnbau verwendete Grundeigenthum und das gesammte Betriebsmate- rial, alles soweit das Pflichtenheft Geltung habe, d. h. auf dem Gebiete des Kantons Luzern. Dies ergebe sich unzweideutig aus der Fassung der §§ 3 und 5 des Pflichtenheftes; auch das großrätliche Subventionsdekret vom 9. März 1882 ver- stehe unter Straßenbahn die Eisenbahn von Emmenbrücke bis Kantonsgrenze in ihrem gesammten Bestande. 2. Die Kantonsstraße, auf welcher die Bahn angelegt worden, sei eine res extra commercium; sie könne weder verkauft noch verpfändet werden. Die Beklagte scheine dies anerkennen zu wollen, setze sich dann aber sofort mit sich selbst in Wider- spruch. Sie wolle nämlich zwar nicht die Kantonsstraße als Bahnkörper, wohl aber die auf der Kantonsstraße sich vorfin- denden Oberbaueinrichtungen und die Benutzung der Kantons- straße dem Pfandrechte unterstellen. Pfandobjekt sollen also sein einerseits die Oberbaueinrichtungen, Schwellen, Schienen, La- schen, Bolzen, Weichen; andererseits „die Benutzung der Straße für die Bahnanlage.“ Die Schwellen u. s. w. können aber, nach Art. 9 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangs- liquidation der Eisenbahnen nicht für sich in Trennung vom Bahnkörper verpfändet werden; was dann unter der Benutzung der Straße für die Bahnanlage gemeint sei, sei unklar. Sei darunter das Recht der Straßenverwendung zu Bahnzwecken d. h. die vom Staate ertheilte Konzession verstanden, so sei zu erinnern, daß diese Konzession als ein öffentliches Recht nicht verpfändet werden könne. Der Plan der Seethalbahngesellschaft scheine einfach darauf gerichtet zu sein, Dekret und Pflichtenheft auf listige Weise zu umgehen. Hätte man lediglich den Stra- ßenkörper selbst der Verpfändung entziehen wollen, so wäre da- zu eine besondere Bestimmung gar nicht erforderlich gewesen, da niemand sich einfallen lassen werde, die öffentliche Straße als solche zum Objekte des Pfandrechtes zu machen. Eventuell werde daher der Beklagten das Recht bestritten, ein Pfandrechtes auf diejenigen Bahnanlagen zu bestellen, welche auf der Kan- tonsstraße Emmenbrücke=aargauische Grenze angebracht seien. 3. Für die Frage, was Gegenstand eines Eisenbahnpfand- rechtes sein könne, sei Art. 9 des Bundesgesetzes über Verpfän- dung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen maßgebend. Die Verpfänderin

habe nur die Wahl, ob sie das ganze Netz oder bloß einzelne Linien belasten wolle. Im Uebrigen sei hinsichtlich der Zahl und Art der Gegenstände, welche vom Pfandrechte ergriffen werden, die Disposition des Gesetzes maßgebend. Demnach sei eine Verpfändung wie die hier projektirte unzulässig. B. Die Einspruchsbeklagte, die aargauisch-luzernische Seethalbahngesellschaft, stellt die Anträge: Das Klagerecht des Staates Luzern sei als verwirkt zu erklären und die Klage daher abzuweisen, eventuell sei die Klage als unbegründet abzuweisen, unter Kostenfolge. Zu Begründung des ersten Antrages wird geltend gemacht: Die Frist zur Klageanstellung gegen ein

Pfandbestellungsbegehren einer Eisenbahngesellschaft betrage nach Art. 2 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen 30 Tage. Diese Frist sei eine gesetzliche und könne vom Bundesrathe nicht erstreckt werden. Nun habe in casu der Bundesrath der Regierung des Kantons Luzern die Frist zur Klageanstellung am 2. Oktober 1885 bestimmt; diese Frist sei also am 1. eventuell 2. November 1885 zu Ende gegangen. Die Klage sei aber erst am 13. November also verspätet eingereicht beziehungsweise zur Post gegeben worden. Daß der Bundesrath als Endtermin der Klagefrist den 15. November bezeichnet habe, ändere hieran nichts, da ja der Bundesrath, wie bemerkt, die dreißigtägige Frist nicht erstrecken könne. In der Sache selbst führt die Seethalbahngesellschaft aus: Die Klausel des Art. 3 Abs. 2 des Pflichtenheftes, daß die Straßenbahn nicht Gegenstand eines Pfandrechtes sein könne, enthalte lediglich eine nähere Ausführung des an die Spitze dieses Artikels gestellten Grundsatzes, daß die Eigenthums- und Hoheitsrechte des Staates an der Kantonsstraße gewahrt bleiben sollen. Sie wolle daher nur eine solche Verpfändung anbieten, durch welche die Eigenthumsrechte des Staates an der Kantonsstraße alterirt werden könnten. Dies ergebe sich aus der ganzen Fassung und dem Zusammenhange der fraglichen Bestimmung. Dafspreche auch, daß das Subventionsdekret die Bewilligung der Straßenbenützung lediglich an den Vorbehalt knüpfe, daß das Eigenthum des Staates an der Straße vorbehalten werde. Das Pflichtenheft habe diesen Vorbehalt wohl näher ausführen, nicht aber demselben weitere Vorbehalte hinzufügen wollen und können. Der Staat habe denn auch nur daran ein Interesse gehabt, seine Rechte an der Straße zu wahren nicht aber der Seethalbahngesellschaft eine, diesen Rechten unschädliche, Verpfändung ihres Vermögens zu verbieten; ein Verpfändungsverbot in letzterem Sinne hätte er gar nicht gültig stipuliren können, da er an einem solchen kein rechtliches Interesse hätte. Da nun die projektirte Verpfändung, weil sie sich auf den Straßenkörper nicht beziehe, die Rechte des Staates an der Kantonsstraße durchaus unberührt lasse, so beziehe sich Art. 3 Abs. 2 des Pflichtenheftes auf dieselbe nach dem übereinstimmenden Willen der Parteien überall nicht. Ob die Bahnanlage und das konzessionsmäßige Nutzungsrecht an der Straße ohne Mitverpfändung von Grund und Boden resp. des Straßenkörpers gültig verpfändet werden können, unterliege der richterlichen Kognition nicht; diese Frage sei ausschließlich vom Eisenbahndepartement resp. vom Bundesrathe zu untersuchen gewesen und sei von diesem bejaht worden. Das Bundesgericht habe nur zu untersuchen, ob dem Einsprecher ein Privatrecht zustehe, kraft dessen er die projektirte Verpfändung untersagen könne. Das konzessionsmäßige Nutzungsrecht an der Straße sei übrigens ein Vermögensrecht und als solches verpfändbar. Art. 9 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen schließe die Begründung eines Eisenbahnpfandrechtes der projektirten Art nicht aus. Unter allen Umständen dürfte das Verpfändungsverbot des Art. 3 Abs. 2 des Pflichtenheftes nur auf die eigentliche Straßenbahn d. h. die auf der Straße liegenden Bahnabschnitte, nicht auf die im vollen Eigenthum der Seethalbahngesellschaft stehenden

übrigen Theile der Bahn bezogen werden, wie denn dasselbe auch selbstverständlich nur die im Kanton Luzern gelegene Bahnstrecke betreffen könne. C. In ihrer Replik führt die Regierung des Kantons Luzern namentlich aus: Die von der Beklagten aufgeworfene Einrede der Klageverjährung sei unbegründet. Das Gesetz bestimme den dies a quo der dreißigtägigen Klagefrist nicht; es sei also Sache des Bundesrathes dies zu thun und demgemäß auch zu erklären, wann die Klagefrist zu Ende gehe. Das Bundesgericht habe nicht zu untersuchen, welche Berechnung der Bundesrath seinem Fristansetzungsbeschlusse zu Grunde gelegt habe; es habe bloß zu prüfen, ob die Klage in der gewährten Frist angebracht worden sei. In der Sache selbst sei unrichtig, daß das Bundesgericht nicht zu prüfen habe, ob eine Verpfändung bloß einzelner Theile einer Bahn oder einzelner Bahneinrichtungen an derselben gesetzlich statthaft sei oder nicht. Das Gesetz mache einen Unterschied zwischen verschiedenen Arten von Einsprachen nicht; das Bundesgericht habe daher jedenfalls alle Einsprachen juristischer Natur zu beurtheilen,

und demnach auch über die rechtliche Möglichkeit der Pfandbestellung zu entscheiden. Die Auslegung, welche die Beklagte dem Pflichtenhefte und Subventionsdekrete geben wolle, sei eine durchaus künstliche und unrichtige. Es sei auch unrichtig, daß der Staat kein Interesse an der Verhinderung der projektirten Pfandbestellung habe. Es liege nicht im Interesse des Staates, wenn im Falle der Zwangsliquidation eine Versteigerung der verpfändeten Bestandtheile auf Abbruch stattfinden sollte. Durch den Abbruch würde die Straße, selbst als Fahrstraße, arg mitgenommen und die Aussicht auf eine Wiederherstellung des Bahnbetriebes beseitigt. Der Staat habe nicht eine Subvention dekretirt, um die Unternehmung sofort mit Schulden belasten zu lassen und zusehen zu müssen, wie sie auf dem nächsten Wege zur Zwangsliquidation geführt werde. Er habe im öffentlichen Interesse die sichernde Bestimmung in Bezug auf die Verpfändung der Bahn stipulirt und dieser Stipulation könne sich die Beklagte nicht entziehen. Demnach werde beantragt: 1. die Gesuche der Beklagten seien abzuweisen; 2. unsere Klage zuzusprechen.

D. In ihrer Duplik hält die Seethalbahngesellschaft gegenüber den Ausführungen der Replik die in ihrer Vernehmlassungsschrift geltend gemachten Argumente unter erweiterter Begründung fest, ohne indeß in rechtlicher oder thatsächlicher Beziehung etwas wesentlich neues anzubringen. E. Bei der heutigen Verhandlung halten die Vertreter beider Parteien die im Schriftwechsel gestellten Anträge aufrecht. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die von der Einspruchsbeklagten aufgeworfene Einrede der sogenannten Klageverjährung ist unbegründet. Die vom Bundesrath gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 den Einsprechern anzusetzende dreißigtägige Klagefrist ist zweifellos keine Verjährungsfrist sondern eine Präklusivfrist. Wenn nun das Gesetz für diese Präklusivfrist eine Dauer von 30 Tagen vorschreibt, so richtet sich diese Vorschrift nicht unmittelbar an die Einsprecher sondern an den Bundesrath; nicht den Einsprechern wird vorgeschrieben, binnen 30 Tagen, von einem bestimmten Anfangstermin an, zu klagen, sondern dem Bundesrath wird aufgegeben, ihnen eine Klagefrist von 30 Tagen erst zu bestimmen. Allerdings wird anzunehmen sein, daß der Bundesrath den Anfangstermin dieser Frist nicht beliebig bestimmen und damit die Dauer der Frist beliebig verlängern darf, sondern daß er nach Sinn und Geist des Gesetzes verpflichtet ist, den Anfangstermin der Frist auf die Mittheilung seines Fristansetzungsbeschlusses zu fixiren. Bestimmt daher der Bundesrath den Endtermin der Frist derart, daß diese mehr als 30 Tage, von der Mittheilung an gerechnet, beträgt, so mag darin eine Verletzung des Gesetzes liegen, welche zu einer Beschwerde gegen den Bundesrath Veranlassung geben könnte. Für die Einsprecher dagegen bleibt

die ihnen vom Bundesrathe angesetzte Frist maßgebend; haben dieselben binnen der ihnen vom Bundesrathe angesetzten Frist geklagt, so haben sie alles gethan, was ihnen obliegt, mag der Bundesrath seinerseits bei Festsetzung der Frist gesetzmäßig oder gesetzwidrig verfahren sein. 2. Ob die Seethalbahn, da sie zumeist die Kantonsstraße benützt, nach dem Gesetze überhaupt gültig verpfändet werden könne, und ob ein Eisenbahnpfandrecht an derselben in der projektirten Weise d. h. ohne gleichzeitige Verpfändung des Straßenkörpers rechtlich möglich sei, ist gegenwärtig vom Bundesgerichte nicht zu untersuchen; gegenwärtig hat sich die Kognition des Bundesgerichtes darauf zu beschränken, ob speziell dem Einsprecher, dem Kanton Luzern, privatrechtliche Einspruchsgründe gegen die Verpfändung, so wie dieselbe projektirt ist, zustehen. Die ersterwähnte Frage kann vom Richter nicht gegenwärtig zwischen den gegenwärtigen Parteien sondern nur dann entschieden werden, wenn die Gültigkeit des begründeten Pfandrechtes zum Gegenstande eines Privatrechtstreites (zwischen den Pfandgläubigern und anderweitigen Gesellschaftsgläubigern) werden sollte. Denn dem Kanton Luzern steht gewiß ein Privatrecht nicht zu, seinerseits aus dem gedachten Grunde der projektirten Verpfändung zu opponiren. 3. Es bleibt somit nur zu erörtern, ob der Kanton Luzern aus Art. 3 des von ihm mit der Seethalbahngesellschaft vereinbarten Pflichtenheftes das Recht herleiten könne, der Seethalbahngesellschaft die projektirte Verpfändung zu verbieten. Nun ist nicht zu verkennen, daß der Wortlaut des Abs. 2 des citirten Artikels des Pflichtenheftes — „die Straßenbahn kann für sich allein auch nicht Gegenstand eines Pfandrechtes sein“ — allein genommen, zunächst für die bejahende Beantwortung dieser Frage zu sprechen scheint. Allein wenn man die angeführte Bestimmung des Pflichtenheftes in ihrem Zusammenhange auffaßt und sich fragt, was danach und nach dem gesammten Sachverhalte als übereinstimmende Willensmeinung der Parteien zu betrachten sei, so gelangt man zu dem Schlusse, daß Abs. 2 cit. nur solche Verpfändungen der Straßenbahn im Auge hat, durch welche zugleich ein Pfandrecht an der öffentlichen Straße (dem Straßenkörper) geschaffen wird. Dies ergibt sich aus folgenden Momenten: Art. 3 des Pflichtenheftes beschäftigt sich ausschließlich mit der Wahrung der Rechte des Staates an der öffentlichen Straße. An die Spitze ist der Grundsatz gestellt, daß durch die bewilligte Benützung des Straßengrundes „zum Baue einer Eisenbahn und deren Betrieb durch den Unternehmer weder Eigenthumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in „weitergehendem Sinne, als durch die vorliegende Bewilligung „ausdrücklich zugestanden ist, verändert werden.“ Aus diesem Grundsatz wird sodann zunächst die Folgerung gezogen, daß „demgemäß“ die „ganze Straße nach wie vor, soweit es mit dem Betriebe der Straßenbahn vereinbar sei, für den anderweitigen Verkehr benützt werden dürfe;“ an diesen Satz dann reiht sich die in Frage stehende Bestimmung des Absatzes 2, daß die Straßenbahn „auch nicht Gegenstand eines Pfandrechtes sein könne.“ Sowohl die Art und Weise wie dieser Satz mit dem Vorhergehenden verbunden wird, als dessen Fassung zeigen, daß derselbe lediglich als eine Schlußfolgerung aus dem allgemeinen Prinzip, daß Eigenthums- und Hoheitsrechte des Staates an der Straße nicht weiter verändert werden sollen, als ausdrücklich zugestanden sei, gedacht ist; derselbe wird durchaus als eine logisch aus diesem Principe abgeleitete, in diesem implicite schon enthaltene, Rechtswahrheit und nicht als eine neue, selbständige Stipulation hingestellt. Als eine Folgerung aus dem Fortbestande der Eigenthums- und Hoheitsrechte des Staates an der öffentlichen Straße aber kann er nur solche Verpfändungen ausschließen, welche den Straßenkörper selbst ergreifen. Nur daran, Verpfändungen dieser Art zu verbieten, hatte denn auch offenbar der Staat Luzern ein

Seethalbahngesellschaft die projektirte Verpfändung zu verbieten. Nun ist nicht zu verkennen, daß der Wortlaut des Abs. 2 des citirten Artikels des Pflichtenheftes — „die Straßenbahn kann für sich allein auch nicht Gegenstand eines Pfandrechtes sein“ — allein genommen, zunächst für die bejahende Beantwortung dieser Frage zu sprechen scheint. Allein wenn man die angeführte Bestimmung des Pflichtenheftes in ihrem Zusammenhange auffaßt und sich fragt, was danach und nach dem gesammten Sachverhalte als übereinstimmende Willensmeinung der Parteien zu betrachten sei, so gelangt man zu dem Schlusse, daß Abs. 2 cit. nur solche Verpfändungen der Straßenbahn im Auge hat, durch welche zugleich ein Pfandrecht an der öffentlichen Straße (dem Straßenkörper) geschaffen wird. Dies ergibt sich aus folgenden Momenten: Art. 3 des Pflichtenheftes beschäftigt sich ausschließlich mit der Wahrung der Rechte des Staates an der öffentlichen Straße. An die Spitze ist der Grundsatz gestellt, daß durch die bewilligte Benützung des Straßengrundes „zum Baue einer Eisenbahn und deren Betrieb durch den Unternehmer weder Eigenthumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in „weitergehendem Sinne, als durch die vorliegende Bewilligung „ausdrücklich zugestanden ist, verändert werden.“ Aus diesem Grundsatz wird sodann zunächst die Folgerung gezogen, daß „demgemäß“ die „ganze Straße nach wie vor, soweit es mit dem Betriebe der Straßenbahn vereinbar sei, für den anderweitigen Verkehr benützt werden dürfe;“ an diesen Satz dann reiht sich die in Frage stehende Bestimmung des Absatzes 2, daß die Straßenbahn „auch nicht Gegenstand eines Pfandrechtes sein könne.“ Sowohl die Art und Weise wie dieser Satz mit dem Vorhergehenden verbunden wird, als dessen Fassung zeigen, daß derselbe lediglich als eine Schlußfolgerung aus dem allgemeinen Prinzip, daß Eigenthums- und Hoheitsrechte des Staates an der Straße nicht weiter verändert werden sollen, als ausdrücklich zugestanden sei, gedacht ist; derselbe wird durchaus als eine logisch aus diesem Principe abgeleitete, in diesem implicite schon enthaltene, Rechtswahrheit und nicht als eine neue, selbständige Stipulation hingestellt. Als eine Folgerung aus dem Fortbestande der Eigenthums- und Hoheitsrechte des Staates an der öffentlichen Straße aber kann er nur solche Verpfändungen ausschließen, welche den Straßenkörper selbst ergreifen. Nur daran, Verpfändungen dieser Art zu verbieten, hatte denn auch offenbar der Staat Luzern ein

Interesse. Im Uebri- gen möchte er vielleicht ein Interesse daran besessen haben, daß die Bahngesellschaft überhaupt keine Schulden kontrahire und sich daher nicht der Gefahr aussetze, in Zwangsliquidation zu gerathen; dagegen ist nicht einzusehen, welches Interesse der Staat daran gehabt haben könnte, der Bahngesellschaft die Ver- pfändung ihres Vermögens zu Gunsten ihrer Gläubiger zu untersagen, sofern durch die Verpfändung die staatlichen Rechte an der öffentlichen Straße nicht beeinträchtigt werden. Hätte der Staat nichtsdestoweniger aus irgendwelchem Grunde auch eine solche, seinem Rechte an der Straße unschädliche Verpfän- dung ausschließen wollen, so wäre gewiß das Verpfändungs- verbot in das Subventionsdekret, als Modalität der Bewilli- gung der staatlichen Subvention, aufgenommen worden und nicht in den Art. 3 des Pflichtenheftes, welcher sich ausschließ- lich mit der Gestaltung der Rechtsverhältnisse an der öffentli- chen Straße beschäftigt. Für die hier vertretene Auslegung spricht denn auch der Grundsatz, daß eine Verpflichtung, über sein Eigenthum nicht zu verfügen, im Zweifel jedenfalls strikte zu interpretiren ist. Die scheinbar ganz allgemeine, über den Willen der Parteien hinausgehende Fassung des Verpfändungs- verbotes erklärt sich wohl ganz einfach daraus, daß die Par- teien, speziell der Verleiher der Konzession für Benutzung der öffentlichen Straße, der Staat Luzern, von der Ansicht aus- gingen, ein Pfandrecht an einer Eisenbahnanlage ohne Mit- verpfändung von Grund und Boden, in welchem dieselbe ruht, sei rechtlich unmöglich. 4. Schließt aber sonach Abs. 2 des Art. 3 des Pflichten- heftes nur solche Verpfändungen der Eisenbahnanlage aus, durch welche ein Pfandrecht am Straßenkörper begründet würde, so ist die Einsprache des Kantons Luzern als unbegründet ab- zuweisen. Denn es kann nach dem Wortlaute des Pfandbestel-

lungsbegehrens nicht der mindeste Zweifel darüber obwalten, daß durch die projektirte Verpfändung ein Pfandrecht der Gläu- biger am Körper der Staatsstraße nicht begründet werden wird. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Einsprache des Kantons Luzern gegen das in Nr. 41 des Bundesblattes vom 12. September 1885 veröffentlichte Pfandbestellungsbegehren der aargauisch=luzernischen Seethal- bahngesellschaft wird als unbegründet abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.