

## BGE 47 III 150

Bundesgericht (BGE), 1921-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_47\\_III\\_150](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_47_III_150)

FR: ATF 47 III 150

IT: DTF 47 III 150

### Volltext

150 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. N° 44.. B.  
Zwangsliquidation und Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. Liquidation forcée et assainissement des entreprises de chemins de fer. I. BESCHLÜSSE DER SCHULDBETREUUNGS- UND KONKURSKAMMER. DECISIONS DE LA CHAMBRE DES POURSUITES ET DES FAILLITES 44. Decision du 21 novembre 1921 dans la procédure de liquidation de la Compagnie du chemin de fer de 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 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'exploitation et l'entretien d'un chemin de fer régional. Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. No 44. 151 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<sup>er</sup> 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. Des 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 a été accompagnée d'un bilan au 31 décembre 1919, comportant ce qui suit: Compte de construction Dépenses à amortir Valeurs et créances Approvisionnements Actif Solde du compte de profits et pertes Capital social : 460 actions 1<sup>re</sup> classe 1158)) 2<sup>e</sup> » Passif Fr. 115000.- » 289500.- Fr. 543 813.90 1) 55461.88 » 7 359.45 )) 1 773.30 II 165197.82 Fr. 773 606 .35 Fr. 404 500 .- 152 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. NO 44. Report : Fr. 404 500 .- Emprunts : a) Emprunt hypothécaire, intérêt variable, du 31 décembre 1918 ..... Fr. 200 000.- b) Emprunt chiro-

graphaire 3 % du 22 mai 1918 ..... Dettes courantes : Commune de Nyon . » de Crassier et La Rippe. Banque cant. vaud. Caisse ..... Creanciers divers Fonds speciaux : Fr. » » » Fonds de renouvellement 20000.- » 220000.- 79634.30 963.30 1 455.20 711.99 36765.72 » 119530 .51 » 29575.84 Fr. 773 606 .35 B. - La mise en liquidation de la Compagnie a He prononcee par la Chambre des Poursuites et des Faillites le 9 novembre 1920, en application de l'article 21 de la loi fMerale du 25 septembre 1917 concernant la consti- tution de gages sur les entreprises de chemin de fer et de navigation et la liquidation forcee de ces entreprises. Un liquidateur etait en meme temps nomme, en la per- sonne de Me Edouard Pignet, avocat a Lausanne, avec mission de procMer aux operations de liquidation. En conformite de l'article 22 de la loi precitee, le liqui- dateur s'est tout d'abord applique a assurer la continua- tion de l'exploita- tion de l'exploita- tion. Il a reussi a obtenir de la Direc- tion du Ier arrondissement des Chemins de fer fe~e raux le maintien du contrat d'exploitation des 9/16 aoftt 1904. Ce contrat a d'ailleurs ete denonce pour la fin de 1921. Liquidation u. Sanierung von EI~nbahnuntemebmungen. No 44. 153 Deux experts: MM. Nicole et Zehnder, ont ete charges de procMer a l' estimation des biens de la Compagnie. Ils ont depose leur rapport le 28 fevrier 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 depenses de l'exploita- tion, de sorte que la valeur commerciale actuelle de la ligne peut etre tenue pour quasiment nulle. Envisa- geant, d'autre part, l'hypothese d'une demolition, ils estiment qu' on pourrait retirer des installations exis- . tantes, lesquelles se rMuisent a la ligne et a quelques bitiments . servant de gare (la Compagnie ne possMant pas de materiel roulant), une somme de 180000 fr.! dMuction faite de 53 470 fr. pour frais de demolition • et transport. Sur la base du rapport d'expertise et des observations presentees par le Conseil federal et la Direction gene- rale des Chemins de ferfMeraux, la Chambre des Pour- suites et des Faillites, d'accord avec le liquidateur, a arrete les conditions de la vente. La mise a prix etait fixee a 150000 fr. L'adjudica- tion devait comprendre, outre la ligne, les construc- tions et installations y attenantes ainsi que les appro- visionnements: les droits et obligations decoulant de la' concession, telle que fixee par les arretes fMeraux des 28 juin 1902, 6 novembre 1903 et 5 novembre 1911. Etait reservee en outre l' approbation du transfert de la concession par l'Assemblee fMerale, conformement a l'article 35 de la loi du 25 septembre 1917. C. - La premiere enchere a ete fixee au 18 juin 1921. Aucun amateur ne s'est presente. D. - Lors de la seconde enchere, le 22 octobre 1921, 'Etat de Vaud, represente par le Chef du Departement des Travaux publies, a fait une offre de 50000 fr. Sous reserve du prix, l'Etat de Vaud s'est declare dispose a accepte~ les autres conditions de la vente et notamment a assumer l'obligation de c9'ntinuer l'exploitation de 154 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnuntermehmungen. NO 44. la ligne. Il resulte du dossier qu'il s'est a cet effet assure le concours des Cheroins de fer fMeraux par un projet de contrat aux termes duquel ces derniers «s'enga- gent a executer tout le service d'exploitation (entre- tien et surveillance de la voie, service de l'exploitation et des trains, traction) pour leur propre compte aussi lOllgtemps que le Chemin de fer Nyon-Crassier sera la propriete du canton de Vaud.» A teneur de l'article 3 de ce meme projet, « les Cheroins de fer federaux per- ~oivent toutes les recettes d'exploitation du 'Cheroin de fer Nyoll-Crassier. y compris tous les produits acces- soires» et « versent au canton de Vaud, aussi longtemps qu'il sera proprietaire du chemin de fer, un loyer de 2000 fr. par annee civile, payable en Ull seul versement a la fin de chaque ann~e. ») E. - Conformement a l'article 34 de la loi du 25 sep- tembre 1917, la Chambre des Poursuites et des Faillites a invite le Conseil fMeral, le canton de Vaud et les divers creanciers de la Compagnie a 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 toute autre mesure de liquidation plus conforme aux intérêts majeurs de la commune de Nyon, en décidant que cette ligne ferrée sera démolie et que Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. NO 44. 155 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 décevante 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 la démolir. Faisant état, d'autre part, de l'insuccès des démarches auprès des communes de la région, tant pour assurer le service; vice 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. Elle donne 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-Geneve », 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. » 156 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. NO 44. 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 signifie pas que le Tribunal fédéral fut lié par l'opinion des autorités consultées mais qu'il lui appartenait au contraire d'adjuger 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 réferme à l'exposé que lui 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'exploitation ont assuré 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 nécessiterait 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 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 démontrer. 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 de 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 bénéficiaire 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 ainsi que les créanciers de l'entreprise, peut adjuger l'objet de l'enchère au plus offrant ou prendre toute 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 premièrement se demander ce qu'il faut entendre par « toute 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 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. N° « 159 termes (I 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 ; eu fin de compte on serait de nouveau obligé de laisser la décision au bon plaisir du Conseil fédéral. .. LI. Conseil fédéral décidera dans chaque cas ce qui sera le plus opportun dans l'intérêt général et dans celui des créanciers. I) 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 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 une telle solution plutôt que pour toute autre, et il s'agit là au premier chef de motifs d'utilité publique. 160 Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunternehmungen. N° 44~ 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, tiennne 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

resulteraient pour elle de l'adjudication a l'Etat de Vaud pour le prix qui a He offert a la seconde enehere. i Sans contester la valeur de l' opinion emise par le COII- ~eil d'Etat du canton de Vaud, il y a lieu d'observer Liquidation u. Sanierung von Eisenbahnunteruehmungen. No 44. 16t' tout d'abord que la commune de Nyon est d'un avis diametralement oppose. Il est sans doute possible et vraisemblable que la commune de Nyon. tres forte- ment engagee dans l'affaire, soit inconsciemment portee a faire prevaloir ses interets prives sur l'interet general ; il n'en demeure pas moins que, toute creanciere qu'elle est, elle represente cependant le groupement le plus im- portant de la region, qu'a ce titre elle serait la premiere touchee par la suppression de la ligne et que neanmoins elle n'hesite pas ä. se declarer favorable a cette solution. Son opinion ne saurait done etre ecartee sans autre et d~utant moins d'ailleurs que, a en juger d'apres l'in- succes de ses demarches aupres des eommunes environ- nantes, celles-ci, a moins qu'elles ne speculent sur l'in- tervention de l'Etat, ne paraissent pas tres eloignet:s de partager son sentiment sur l'inutilite de la ligne. En ee qui concerne, d'autre part, les consequences que presenterait pour la commune de Nyon l'adjudica- tion a l'Etat, il suffit, pour en mesurer l'importance, de comparerle prix offert par l'Etat de Vaud a la valeur que les experts ont attribuee a la ligne en cas de demo- lition. Sans doute s'agit-il de valeurs d'ordre different; l'ecart de ces deux c1riffres est tel cependant qu'il ne semble point possible de passer outre aux objections de ta commune. Que l'on fasse etat, en effet, de l'interet public et de toutes les circonstances qui peuvent militer en faveur du maintien de la ligne, cela est parfaitement comprehensible et justifie, mais il est toutefois permis de se demander s'il est equitable que les sacrifices que requiert cet interet, retombent pour ainsi dire presque exclusivement sur l'un des cre.anciers; alors surtout que, comme on vient de le voir, ce creancier rpresente une fraction importante de la region interessee, et qu'apres avoir deja supporte sa part des frais d'etablissement, il denie formellement l'utilitc de l'entreprise. Lorsqu'un simple particulier se presente a une enehere, il est naturel que son off te ne soit determinee que par son interet 162 Liquidation u . .sanierung von Eisenbahnunternehmungen. N° 44. personnel ct, suppose qu'il s'agisse de la liquidation d'une entreprise de chemin de fer, nul ne songera a lui demander de faire un sacrifice a la collectivite pour per- mettre le maintien de l'exploitation. Mais la situation se presente un peu differemment, semble-t-il, lorsque. au lieu d'un particulier ou d'une sodete privee, l'on se trouve en presence de l'Etat. Si, en tant qu'Etat, c'est- 3.-dire defenseur naturel des interets generaux, il est incontestablement cn droit de se prevaloir de toutes les circonstanccs favorables au maintien de la ligne, il parait juste, en revanche, que, des l'instant OII cet interet requier.t certains sacrifices, il en prenne sa part et que, puisqu'il se trouve etre en meme t~mps enchC- risseur, cette participation se traduise par une offre appropriee. Or, si en l'espece, precisement, on compare la situa- tion qui sera faite a l'Etat de Vaudapres l'adjudica- tion de la ligne et ensuite du contrat passe avec les Che- mins de fer federaux avec, d'autre part, les consequences que cette solution entrainerait 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 federaux, soient . proportionnees a l'importance pretendue des interets invoques. Comme cependant le chiffre avance par les experts n'est qu'une estimation et que la Commune de Nyon, tout en decliuant qu'elle trouverait {( aisement» un entrepreneur qui se chargerait de demolir la ligne pour le prix de 180000 fr., n'a personnellement formule aucune offre ni pris le moindre engagement, la solution la plus opportune consiste, en l'etat, a ordonner de nou- velles encheres. Si l'Etat de Vaud ne se decide pas a faire une offre superieure a celle qu'il a faite a la seconde en- chere, il lui sera loisible tout au moins de maintenjr sa proposition. D'autre part, eu procedant a

une seconde mise en vente ou les enchérisseurs seront libres de faire leurs prix sans être liés par l'obligation de continuer l'exploitation ou la Sanierung von Eisenbahnunternehmung. No 45. 163 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: 10 Refuse, en l'état, de prononcer l'adjudication, pour le prix offert par l'État de Vaud. 20 Dit qu'il importe de connaître la valeur que présenteraient les biens de la Compagnie POUT un amateur non lié par l'obligation de continuer l'exploitation. 30 Ordonne, en conséquence, qu'il soit procédé à une troisième enchère. 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. H. BESCHLUSSE DER ZIVILABTEILUNGEN DECISIONS DES SECTIONS CIVILES 45. Beschluss der 11. 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.

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