

se trouve méconnu par le règlement attaqué. Les art. 31, 36, 45, 52 et 53 énoncent le principe de la séparation des pouvoirs et délimitent les compétences respectives du Grand Conseil et du Conseil d'Etat; ils garantissent à tout citoyen que, *en ce qui le concerne*, ce principe et ses compétences seront respectés, c'est-à-dire qu'aucune décision ne sera prise à son égard par une autorité agissant en dehors du cercle des compétences fixées par la constitution; mais ils ne créent nullement à son profit un droit général de surveillance lui permettant de s'opposer à une usurpation de pouvoirs qui ne le touche en rien. Enfin il va de soi que si — en l'absence de toute atteinte portée à leurs droits — les recourants n'ont pas qualité pour invoquer de prétendues violations de la constitution cantonale, ils ont encore bien moins qualité pour invoquer la violation de lois fribourgeoises (loi de 1848 sur l'organisation du Conseil d'Etat et loi de 1850 sur l'administration de la fortune publique).

En résumé, le règlement attaqué ne lésant pas les droits de W. Bartsch et consorts et le citoyen n'ayant pas qualité — du moins dans le canton de Fribourg — pour se faire le gardien de la constitution et des lois, le recours doit être écarté pour défaut de légitimation active des recourants.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce:

Le recours est écarté.

V. Schuldbetreibung und Konkurs.

Poursuite et faillite.

Bergl. Nr. 99—102. — Voir nos 99—102.

VI. Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes. — Acquisition et exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

109. Urteil vom 27. Oktober 1910 in Sachen Schweizerische Bundesbahnen gegen Schwyz.

Formell: Anwendbarkeit des Art. 179 OG auf Steuerstreitigkeiten zwischen den SBB und einem Kanton. Erschöpfung des kantonalen Instanzenzuges hier nicht nötig (da es sich ja nicht um einen staatsrechtlichen Rekurs im Sinne des Art. 178 OG handelt, sondern um eine dem Bundesgericht als einziger Instanz zugewiesene staatsrechtliche Streitigkeit). **Materiell:** Steuerfreiheit der SBB in Bezug auf Waldungen, deren einziger Zweck im Schutz der Bahnlinie gegen Erdrutschungen besteht (Art. 10 des Eisenbahnrückkaufgesetzes).

A. — Zu Anfang des Jahres 1909 gehörten der Gotthardbahn u. a. folgende Wälder, die in der Gemeinde Arth liegen:

A. An der Linie Immensee-Goldau:

1. Waldkomplex rechts der Bahn km 2900 bis 3188 ha 47,05
2. " km 3,400 bis 3,500 ha 1,7500.
3. " " 5,600 " 6,766 " 37,1129.
4. " " 7,000 " 7,700 " 2,2745.

B. An der Linie Zug-Goldau:

1. Adrianbänkli links oberhalb der Bahn von km 10,550 bis 10,070, ha 1,0543.
2. Bawaweidli links oberhalb der Bahn von km 10,660 bis 10,700, ha 1,5600.
3. Waldkomplex links oberhalb der Bahn von km 13,0 bis 15,300, ha 10,3700.
4. Waldkomplex links oberhalb der Bahn von km 13,900 bis 14,340, ha 22,6730.
5. Untere Herzigen links oberhalb der Bahn von km 13,900 bis 14,400, ha 6,9200.

Diese Wälder sind am 1. Mai 1909 infolge des konzeßionsgemäßen Übergangs der Gotthardbahn an den Bund Eigentum des Bundes geworden. Die Gotthardbahn hatte gemäß einem Kompromiß mit den Steuerbehörden den Teil dieser Liegenschaften, der ihr schon im Jahre 1903 gehörte, für die Jahre 1903—1908 zu einem Betrage von 310,000 Fr. versteuert. Im Jahre 1909 fand eine Steuerrevision statt. Die Kläger verlangten dabei Steuerfreiheit für die erwähnten Wälder und beantragten demgemäß, ihr steuerpflichtiges Vermögen auf 287,695 Fr. festzusetzen. Der Regierungsrat des Kantons Schwyz setzte aber durch Beschluß vom 28. Dezember 1909 den Betrag, von dem die Kläger die Steuer für ihre Liegenschaften in der Gemeinde Arth zu entrichten hatten, auf 350,000 Fr. fest. Er begründete den Beschluß damit, daß die Bundesbahnen den Liegenschaftsbestand, der schon im Jahre 1903 vorhanden war, im gleichen Maße wie bisher die Gotthardbahn versteuern müßten, und daß sich die Erhöhung des Steuerkapitals um 40,000 Fr. deshalb rechtfertige, weil die Gotthardbahn seit 1903 Liegenschaften zum Preise von 56,966 Fr. erworben habe. Mit Eingabe vom 12. Januar 1910 ersuchten die Kläger den Regierungsrat, ihnen mitzuteilen, welche Grundstücke höher geschätzt worden seien als in der Selbsttaxation. Daraufhin antwortete ihnen der Regierungsrat durch Beschluß vom 24. Januar 1910, die Differenz zwischen der Taxation von 350,000 Fr. und dem Betrage von 287,695 Fr. ergebe sich daraus, daß der Regierungsrat die Auffassung der Kläger, daß die erwähnten Wälder nicht zu versteuern seien, für unrichtig halte, und der Ansicht sei, diese Wälder seien höchstens zu einem reduzierten Werte einzusetzen, weil ihre Bewirtschaftung erschwert sei.

B. — Die Kläger erhoben daher am 25. Februar 1910 „Rekurs“ an das Bundesgericht mit dem Antrage:

1. Für die genannten Wälder, für welche Steuerfreiheit beansprucht wird, sei diese zu gewähren.

2. Die Taxation des steuerpflichtigen Vermögens der Schweiz. Bundesbahnen in der Gemeinde Arth sei hernach auf 318,794 Fr., und der Steuerbetrag nach Abzug des gesetzlichen Abtells auf 287,695 Fr. festzusetzen.

Das Begehren wird folgendermaßen begründet:

Es liege ein Steuerkonflikt zwischen dem Bund und einem Kantone im Sinne des Art. 179 OG vor, da einerseits die Bundesbahnen mit dem Bunde rechtlich identisch seien und anderseits die oberste kantonale Verwaltungsbehörde, der Regierungsrat, den Bund als steuerpflichtig behandle, während dieser die Steuerpflicht bestreite. Allerdings bestimme § 20 des schwyzer. Steuergesetzes, daß ein Steuerpflichtiger einen Steuerentscheid des Regierungsrates durch Rechtsvorschlag noch vor die kantonalen Zivilgerichte bringen könne; aber diese Bestimmung finde im vorliegenden Fall gemäß Art. 179 OG keine Anwendung, da auch die Verzögerung zu groß wäre, wenn die Eidgenossenschaft nach den zwei kantonalen Verwaltungsinstanzen noch zwei kantonale Gerichtsinstanzen angehen müßte, bevor sie an das Bundesgericht gelangen könnte. Nach Art. 10 GRÜG seien die unter A erwähnten Wälder steuerfrei, weil sie eine notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe hätten. Dies ergebe sich daraus, daß Kahlschläge in diesen Wäldern oder auch nur eine schlechte Bewirtschaftung für die Bahnlinie hohe Stein Schlag- und Erdrutschgefahr herbeiführen würden und daß es daher zum Schutz der Bahnanlage und für die Sicherheit des Bahnbetriebes notwendig sei, diese Wälder ungemindert zu erhalten und ohne Rücksicht auf Gewinn zu bewirtschaften. Das Bundesgericht habe übrigens wiederholt ausgesprochen, daß eine notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe vorhanden sei, wenn eine Anlage günstig für die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes sei. Die Wälder seien im Übrigen völlig wertlos, weil die Waldausbeutung gemäß dem Bundesratsbeschlusse vom 24. September 1886 (17. Oktober 1900) über Benützung der längs der Gotthardbahn gelegenen Holzweiden starken Beschränkungen unterworfen sei, insbesondere sei in früheren Expropriationsverfahren mit Bezug auf die Wälder an der Linie Immensee-Golbau von den Experten ausgeführt worden, daß die Holzgewinnungskosten infolge der Beschränkung der Benützung den Ertrag der Wälder überstiegen, und deshalb seien diese Wälder als ganz entwertet erklärt worden.

C. — Der Regierungsrat des Kantons Schwyz beantragte Abweisung des Rekurses. Er bemerkte in erster Linie, nach § 20 des schwyzer. Steuergesetzes gehöre die Streitsache zuerst vor die schwy-

zerischen Gerichte, und daher sei der kantonale Instanzenzug noch nicht erschöpft. Er verwies dafür auf einen Entscheid des Bundesgerichts vom 29. Juni 1904 in Sachen Gotthardbahn gegen ihn. In zweiter Linie führte er aus, die Wälder, die in Betracht fallen, stünden nicht in notwendiger Beziehung zum Bahnbetriebe, da die Gotthardbahn lange Jahre betrieben worden sei, ohne daß diese Wälder ihr gehört hätten, und es sich nur um Schutzwaldungen im Sinne der eidg. Forstgesetzgebung handle.

D. — Im Beweisverfahren hat das Bundesgericht eine Expertise über folgende Fragen erhoben:

1. Sind die in der Refursschrift näher bezeichneten, den Schweizerischen Bundesbahnen gehörenden Wälder Schutzwälder der Bahn, und ist der Bestand und die Erhaltung dieser Wälder zum Schutze der Bahnanlage und für die Sicherheit des Zugverkehrs notwendig? Würden Kahlschläge oder eine schlechte Bewirtschaftung dieser Wälder die Bahnanlage gefährden und Betriebsstörungen und Verkehrsunterbrechungen zur Folge haben, indem Steinschlag und Erdrutschgefahr entstehen würden?

2. War die Gotthardbahngesellschaft genötigt, diese Waldungen zu erwerben, um die Sicherheit des Bahnbetriebes zu gewährleisten?

2a. Inwieweit mußte die Erwerbung (bzw. Anpflanzung) dieser Wälder durch die Bahnverwaltung vom Standpunkte der Betriebssicherheit wenigstens zweckmäßig und wünschenswert erscheinen?

3. Sind die Waldungen nur Schutzwaldungen im Sinne der eidg. Forstgesetzgebung und nicht Schutzwaldungen im Sinne der Sicherheitsgewährung für den Bahnbetrieb?

4. Welchen Wert im öffentlichen Handel und Verkehr haben die den Schweizerischen Bundesbahnen gehörenden Wälder an der Linie Immensee-Goldau unter Berücksichtigung der im Expropriationsverfahren festgestellten Verhältnisse?

In ihrem Gutachten haben die Experten ausgeführt, daß steile Berghänge, die an eine Bahnlinie anstoßen, für diese eine beständige Quelle von Gefahren bilden; insbesondere sei die Erdrutschgefahr groß und zwar umso größer, je mehr Niederschlagswasser in den Boden eindringe, und sodann bestehe auch eine Steinschlag-

gefahr. Beide Gefahren könnten am besten durch einen gut bestockten Wald eingeschränkt werden. Da nun aber die Nutzung dieser Wälder durch die Reistreglemente so stark beschränkt sei, daß die Wälder vollständig entwertet würden, so vernachlässige ein Waldeigentümer die Bewirtschaftung, wenn er nicht für die Sicherheit des Bahnbetriebes verantwortlich sei, da für ihn nur die Rücksicht auf den Gewinn maßgebend sei. Es sei daher empfehlenswert, wenn der Bahneigentümer die Wälder, die zum Schutze der Bahnlinie dienen, erwerbe und sie mit Rücksicht auf die Sicherheit der Bahn bewirtschaftete. Demgemäß haben die Experten die Fragen 1—3 bejaht und Frage 4 dahin beantwortet, daß die Wälder an der Linie Immensee-Goldau, um die es sich handle, keinen Handels- und Verkehrswert hätten.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — Das Bundesgericht ist zum Entscheid in der vorliegenden Streitsache auf Grund von Art. 179 OG kompetent, weil es sich um einen Steuerkonflikt zwischen dem Bund und einem Kanton handelt und die Schweizerischen Bundesbahnen den Entscheid des Bundesgerichts angerufen haben. Nach ständiger Praxis haben die Schweizerischen Bundesbahnen keine juristische Persönlichkeit, sondern sie bilden einen Teil der Bundesverwaltung. Sodann ist der Steuerkonflikt, soweit das erste Begehren der Kläger in Betracht kommt, dadurch gegeben, daß die Bundesbahnen bestimmte Objekte der Besteuerung im Kanton Schwyz entziehen wollen, während dieser sie als steuerpflichtig behandelt.

2. — Der Standpunkt der schwyzer Regierung, daß die Kläger zuerst die schwyzerischen Gerichte hätten angehen sollen, bevor sie an das Bundesgericht gelangten, und deshalb ihr Refurs nicht behandelt werden könne, ist unstichhaltig. Im Entscheide vom 29. Juni 1904 in Sachen Gotthardbahn gegen den Regierungsrat des Kantons Schwyz handelte es sich um einen Refurs wegen Verletzung des Art. 4 BB, der nach ständiger Praxis des Bundesgerichtes erst dann zulässig ist, wenn alle kantonalen Instanzen erschöpft sind. Das Bundesgericht konnte daher auf diesen Refurs nicht eintreten, weil die Gotthardbahn in jenem Falle die letzte kantonale Instanz zur Entscheidung von Steuerstreitigkeiten, die Gerichte, nicht angerufen hatte. Im vorliegenden Falle handelte es

sich aber nicht um einen solchen Rekurs, überhaupt nicht um ein Rechtsmittelverfahren gegen kantonale Steuerentscheide im Sinne des Art. 178 OG, sondern um einen besonderen und selbständigen staatsrechtlichen Prozeß, da Art. 179 OG Steuerstreitigkeiten zwischen Bund und Kantonen ganz unbeschränkt dem Bundesgerichte zuweist, wenn der eine oder andere Teil seinen Entscheid anruft, und damit deutlich zu erkennen gibt, daß das Bundesgericht in diesem Falle als einzige Instanz materiell zu entscheiden hat. Wenn z. B. ein Kanton den Entscheid des Bundesgerichtes anruft, so wäre es ja auch gar nicht denkbar, daß sein Begehren sich auf Anfechtung eines kantonalen Entscheides richten könnte. Dem steht nicht entgegen, daß das Verfahren für diesen staatsrechtlichen Prozeß häufig äußerlich durch Anfechtung des Entscheides einer kantonalen Instanz eingeleitet wird, wie es auch im vorliegenden Falle geschehen ist. Es ist dies eine Form, die am Wesen der Sache nichts ändert. Demgemäß ist es für die Behandlung einer Steuerstreitigkeit zwischen Bund und Kantonen durch das Bundesgericht nicht erforderlich, daß der Bund vorher sämtliche kantonalen Instanzen angegangen habe. Das Bundesgericht hat sich denn auch schon mehrmals in diesem Sinne ausgesprochen (NS 31 I S. 639 Erw. 1, 32 I S. 429 Erw. 1, 33 I S. 606 Erw. 1).

Somit ist auf das Begehren der Klägerin, die sub Fakt. A bezeichneten Wälder als steuerfrei zu erklären, einzutreten.

3. — Die Entscheidung der Frage, ob die Wälder steuerfrei sind, hängt davon ab, ob Art. 10 Abs. 1 und 2 ERückG auf sie Anwendung findet. Diese Gesetzesbestimmung lautet:

„Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe nicht haben.“

Danach können also die Bundesbahnen für die erwähnten Wälder dann Steuerfreiheit beanspruchen, wenn diese eine notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe haben. Eine solche notwendige Beziehung ist jedenfalls dann vorhanden, wenn deren Erwerb durch die Bahngesellschaft und die Art und Weise ihrer Bewirt-

schaffung dazu dienen, den Eisenbahnverkehr vor Störung und Gefährdung zu sichern. Daß dies der Fall ist, ergibt sich klar aus dem Inhalte des Expertengutachtens, insbesondere aus der Erklärung der Experten, der Erwerb dieser Wälder durch die Gotthardbahn sei nötig geworden, damit sie im Interesse der Sicherheit des Bahnverkehrs bewirtschaftet würden. Daß der Erwerb steiler und felsiger Wälder, die an einer Bahnlinie liegen, durch den Eigentümer der Bahn und deren zweckmäßige Bewirtschaftung im Interesse der Sicherheit des Bahnverkehrs notwendig sind, um den Bahnverkehr vor Störungen zu schützen, hat auch der Bundesrat schon einmal in seinem Beschlusse vom 13. März 1908 betreffend die Erteilung des Rechtes zur Expropriation des Schilt- und Hagglißbergwaldes an die Gotthardbahn entschieden. Der Bundesrat erteilte damals aus den erwähnten Gründen der Gotthardbahn das Recht zur Expropriation dieses Waldes.

Daß die Gotthardbahn lange Zeit betrieben worden ist, ohne daß ihr die sub Fakt. A erwähnten Wälder gehört hätten, kann gegenüber den Ausführungen des Expertengutachtens nicht dazu führen, deren notwendige Beziehung zum Bahnbetriebe zu verneinen. Denn diese Beziehung entsteht mit dem Zeitpunkte des Erwerbes durch die Bahn. Die Frage, ob die Bahn ohne diese Wäldungen auch betrieben werden könnte, ist eine Frage, welche diejenigen Behörden zu entscheiden haben, welche für die Betriebssicherheit verantwortlich sind. Mit dem Zeitpunkte, in welchem die Erwerbung stattfindet, treten die Wäldungen in die notwendige Beziehung zum Betrieb und mit diesem Zeitpunkte ist auch die Steuerfreiheit für die Schweizerischen Bundesbahnen gegeben. Im konkreten Falle trat die Steuerfreiheit mit dem Erwerbe der Gotthardbahn durch den Bund ein. Somit können also die Schweizerischen Bundesbahnen für die sub Fakt. A erwähnten Wälder Steuerfreiheit beanspruchen. Ihr erstes Begehren ist also gutzuheißen, ohne daß es noch nötig wäre, die Frage zu erörtern, ob die Wälder einen Wert haben oder nicht.

4. — Dagegen ist auf das zweite Begehren, das steuerpflichtige Vermögen der Kläger in der Gemeinde Arth auf 287,695 Fr. festzusetzen, nicht einzutreten. Ueber diese Frage, wie das Vermögen, mit Bezug auf das die Steuerpflicht anerkannt ist, zu

tariieren sei, besteht kein Streit zwischen den Parteien im Sinne des Art. 179 OG. Die Kläger haben denn auch dieses Begehren in keiner Weise begründet, so daß ein Entscheid hierüber gar nicht möglich wäre.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

1. — Der Entscheid des Regierungsrates des Kantons Schwyz vom 28. Dezember 1909 mit Erläuterung vom 24. Januar 1910 wird aufgehoben.

2. — Als steuerfrei sind gemäß Art. 10 des Rückkaufgesetzes erklärt:

A. An der Linie Immensee-Goldau:

1. Waldkomplex rechts der Bahn, km 2,900 bis 3,188 ha 4,7854.
2. " km 3,400 bis 3,500 ha 1,7500.
3. " " 5,600 " 6,766 " 37,1129.
4. " " 7,000 " 7,700 " 2,2745.

B. An der Linie Zug-Goldau:

1. Adrianbännli, links oberhalb der Bahn von km 10,550 bis 10,870 ha 1,0543.
2. Bawaweidli, links oberhalb der Bahn von km 10,600 bis 10,700 ha 1,5600.
3. Waldkomplex von km 13,000 bis 13,300 ha 10,3700.
4. " " " 13,900 " 14,340 " 22,6730.
5. Untere Herzigen " " 13,900 " 14,400 " 6,9200.

110. Urteil vom 21. Dezember 1910 in Sachen Dreux gegen Schweizerische Bundesbahnen.

Interpretation von Art. 12 Abs. 4 des Eisenbahnrückkaufgesetzes, wonach die SBB am Hauptorte eines jeden von ihnen berührten Kantons «von den betreffenden Kantonssewohnern» belangt werden können. Massgebend ist dabei der Wohnsitz des Klägers im Momente der Klagerhebung und nicht etwa im Zeitpunkt der Entstehung des Anspruches. Konsequenterweise ist im Falle der Einklagung eines zedierten Anspruches auf den Wohnsitz des Zessionars und nicht des Zedenten abzustellen. — Unanwendbarkeit des Art. 189 OR auf die Bestreitung der örtlichen Zuständigkeit des angegangenen Richters. — Vorbehalt für den Fall, dass eine Forderung lediglich zum Inkasso oder sogar geradezu behufs Begründung eines ausserordentlichen Gerichtsstandes zediert worden wäre.

A. — Der in Basel domizilierte Rekurrent ist Strohimporteur und bezieht einen Teil seiner Ware aus Frankreich. Sein dortiger Lieferant, Georges Petit, schickt das für den Rekurrenten bestimmte Stroh meist mit internationalen Frachtbrieffen an seine, des Petit, eigene Adresse nach Bruntrut. Dasselbst nimmt der Rekurrent auf Grund einer ihm von Petit ausgestellten Generalvollmacht die Sendungen in Empfang und dirigiert sie an seine in der Schweiz wohnenden Abnehmer weiter. In der Zeit vom 5. November 1907 bis 1. September 1908 und im Februar 1909 führte der Rekurrent durch Vermittlung des Petit eine Anzahl Wagenladungen Stroh ein, für die er, wie er behauptet, im ganzen 2780 Fr. für Miete der auf den Wagen befindlichen Decken bezahlt hat. Von dieser Summe forderte er mittels Klage beim Zivilgericht Basel-Stadt einen Betrag von 1972 Fr. als nicht geschuldet zurück. In der Klage wurde in erster Linie der Standpunkt eingenommen, es stehe dem Rekurrenten, trotzdem er auf den Frachtbrieffen meist nicht als Adressat figurierte, dennoch ein Rückforderungsrecht zu, weil er materiell Empfänger gewesen sei und die Frachtspefen auf eigene Rechnung bezahlt habe. Immerhin berief sich der Rekurrent zur Begründung seiner Aktivlegitimation „für alle Fälle“ auch auf eine von ihm produzierte Zessionsurkunde des Georges Petit.