

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Bundesgericht  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3714>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Der Dampfer Bessemer.** „Nachdem der Dampfer Bessemer mit seinem hängenden Salon, bekanntlich bestimmt für die Fahrt zwischen der englischen und französischen Küste, bis auf die innere Ausstattung nahezu vollendet ist, wird eine Beschreibung dieses interessanten Schiffes, welche wir dem Engineering vom 18. December 1874 entnehmen, den Lesern dieses Blattes willkommen sein.

Das Schiff selbst, welches jedenfalls vor seinem Rivalen, dem Dampfer Castalia in See gehen wird, ist nach den Plänen von E. J. Reed durch Earles Schiffsbau-Gesellschaft in Hall erbaut, während der Salon selbst mit seinem Bewegungsmechanismus und allem Zubehör durch Herrn Bessemer construirt ist, der auch die wahrhaft luxuriöse innere Ausstattung speciell überwacht hat.

Der Bessemer ist 350 Fuss lang, 40 Fuss breit und sein Tiefgang so bemessen, dass er zu jeder Zeit der Ebbe und Fluth in die Häfen von Dover und Calais ein- und auszulaufen vermag; er besitzt zwei unabhängige Dampfmaschinen von zusammen 4000 Pferdekräften, zwei Reihen Kessel und 2 Paar Schaufelräder von 30 Fuss Durchmesser, welche 100 Fuss von einander entfernt liegen. Auf dem oberen Deck befindet sich eine Reihe von Prunkzimmern, welche den ganzen Raum zwischen den Radkasten einnehmen und noch 7 Fuss auf jeder Seite über das Deck hinausragen, so dass die Breite des mittleren Schiffstheiles 54 Fuss beträgt; es liegen dort 22 besondere Cajüten neben einem grossen Rauchsalon. Das Deck selbst ist 270 Fuss lang, an jedem Ende desselben liegt ein niedrigerer Theil von je 40 Fuss Länge, auf welchem sich die Ankerwinden u. s. w. befinden; auf jedem Ende liegt ferner ein Steuerruder, das durch Browns hydraulischen Steuerapparat getrieben wird, so dass das Schiff, ohne gedreht zu werden, seine Bewegungsrichtung zu ändern vermag; ein gewöhnlicher Steuerungsmechanismus ist ausserdem noch vorhanden. Auf dem Deck befinden sich mehrere hydraulische Krahnne zum Bewegen des Gepäcks, das zunächst in grosse Körbe gepackt und dann durch die Krahnne in den Gepäckraum befördert wird, neben welchem noch besondere Behälter für Postpäckereien, Geld- und Werthsachen vorhanden sind. Auf dem Deck befindet sich ferner ein grosser Salon II. Classe und über den erwähnten Prunkzimmern ein zum Promeniren geeigneter Platz; der Gegenstand indess, welcher hauptsächlich Interesse erregt, ist der schwebende oder hängende Salon, von dem unsere Quelle eine sehr anschauliche Durchschnittszeichnung mit innerer Ansicht mittheilt.

Es war die Absicht des Constructeurs, die pendelnden Bewegungen des Schiffes, welche in der Seemannssprache mit Steigen, Schlingen und Stampfen bezeichnet werden, nicht auf den hängenden Salon zu übertragen; die einfachen Mittel, welche bei Aufhängung der Schiffslampen und Compasse zu dem Zwecke angewendet werden, diese Gegenstände stets in verticaler bez. horizontaler Stellung zu erhalten, genügten hier nicht, da der Compass z. B. in Folge seiner Aufhängung an doppelten Axen, zwar stets in horizontaler Lage bleibt, dabei aber doch mit den Bewegungen des Schiffes fortwährend steigt und fällt. Zunächst musste der Salon in die Mitte des Schiffes gelegt werden, wo die Bewegungen auf ihr Minimum reducirt sind und dann war es erforderlich, den Aufhängepunkt in den Kielraum zu legen, um das Centrum der Bewegungen des Schiffes zu erreichen; da der Salon nur  $\frac{1}{7}$  der Schiffslänge lang ist, so beträgt die steigende Bewegung am Ende desselben auch nur  $\frac{1}{7}$  von dem Steigen des Schiffes und es war daher nicht nöthig, hiergegen besondere Vorkehrungen zu treffen.

Passagiere, welche im Salon reisen wollen, treten vom Deck in ein langes und helles Vestibül, neben welchem kleine Räume für Aufbewahrung von Handgepäck liegen und sodann in den Salon an dem einen Ende desselben; auf ihrem Gange nähern sie sich beständig dem Mittelpunkte des Schiffes und empfinden dabei die Annehmlichkeit, dass die Bewegungen desselben immer geringer werden, während sie zuletzt nahezu verschwinden. Der Salon ist 20 Fuss hoch, 30 Fuss breit und 50 Fuss lang; seine Form, namentlich die der Wände, ist eigenthümlich in Folge der Anordnungen des Bewegungsmechanismus; nichts destoweniger macht die innere Ausstattung und Formbildung einen gefälligen Eindruck, während anderseits die Constructions-theile so angeordnet sind, dass eine grosse Festigkeit erreicht ist.

An beiden Langseiten des Salons befinden sich erhöhte, baldachinartig überdeckte Sitze, die durch die mit Holztäfelung bekleideten eisernen Rippen der Wandconstruction in einzelne Abtheilungen oder Nischen zerlegt sind; zierliche eiserne Säulen tragen das reich decorirte und vergoldete Kreuzgesims, welches oberhalb der Nischen durchgeführt ist; die Wände sind reich mit Holztäfelung und Vergoldung ausgestattet.

Die oben erwähnten eisernen Rippen beginnen am Fussboden des Salons und bilden in ihrer kreisförmigen Fortsetzung zugleich das Gerüst für die Decke desselben, welche dadurch in sechs Felder getheilt wird; der Salon zeigt demnach in seinen Hauptconstructionstheilen ein bogenförmiges Profil, das jedoch zwischen je zwei Hauptrippen insofern modificirt ist, als dort vertical stehende Wandflächen angebracht sind, die eine nahezu horizontale Decke tragen. In jenen Wandflächen befinden sich grosse Rundbogenfenster, die den Salon auf's Vollständigste erleuchten. Neben dem Salon befinden sich in derselben Weise hängend und dadurch den Schiffsbewegungen folgend, vier Zimmer für Damen, jedes 10 Fuss hoch, 13 Fuss breit und 16 Fuss lang; ebenso ist für Rauch- und Büffetzimmer in ausreichendster Weise gesorgt. Sowohl der Salon, wie dessen Nebenzimmer erhalten fortwährend frische Luft, und zwar bis zu 3000 Cubikfuss pro Stunde und Passagier zugeführt, so dass der Aufenthalt in jenen Räumen alle nur erdenklichen Annehmlichkeiten bietet.

Zum Schluss mag nur noch erwähnt werden, dass Vorkehrungen getroffen sind, um den beweglichen Salon innerhalb kürzester Zeit mit dem Schiffskörper zu verbinden, was im Fall einer Beschädigung des Bewegungsmechanismus nothwendig werden kann. Ueber die interessante Construction des Letzteren hoffen wir demnächst speciellere Mittheilungen machen zu können.

(Z. D. E.)

\* \* \*

**Bundesgericht.** Steuerpflicht der Actiengesellschaften. Haben dieselben auch ihr Actiencapital an ihrem Domicil zu versteuern?

Diese Frage ist vom Bundesrathe durch Entscheid vom 5. Juni 1874 für den Fall verneint worden, als die Actionäre an ihrem Wohnsitze die Steuer von dem in Actien bestehenden Theil ihres Vermögens bezahlen müssen.

Das Bundesgericht hat dieselbe dagegen unterm 19. Febr. d. J. in Sachen der Regina Montium „Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Gast- und Pensionshäusern auf dem Rigi“ mit Sitz in Gersau, Canton Schwyz (und gleichzeitig auch in Sachen der Bank in Schwyz) bejaht, ohne jedoch auf die bekanntlich streitige Frage einzutreten, ob in der Besteuerung der Actiengesellschaften und der Actionäre eine (nach Bundesrecht unstatthafte) Doppelbesteuerung liege. Der Begründung des Entschides in Sachen der Regina Montium entnehmen wir:

1. Nach dem schwyzerischen Steuergesetz vom 21. August 1854 sind nicht bloss die Einwohner des Cantons Schwyz, sondern auch die Gesellschaften und öffentliche Anstalten mit besonderer Vorsteherchaft sowie die Corporationen den dortigen Steuern unterworfen. Jenes Gesetz geht daher offenbar von dem allgemein angenommenen Grundsatz aus, dass alles im Canton befindliche Vermögen steuerpflichtig sei.

2. Recurrentin bestreitet die Richtigkeit dieses Grundsatzes an sich nicht, sondern stützt die Weigerung die Capitalsteuer\* im Ct. Schwyz zu bezahlen, lediglich darauf, dass das Capital einer Gesellschaft gehöre, deren einzelne Gesellschafter schon an ihrem Wohnorte steuerpflichtig seien, dieselbe Steuer daher nicht nochmals von der Gesellschaft als Ganzes erhoben werden könne, indem sonst eine Doppelbesteuerung eintreten würde, was sowohl gegen die Bundesverfassung als die constante bundesrechtliche Praxis verstosse.

3. Diese Erwägung stellt die übrigens nicht bestrittene Competenz des Bundesgerichtes zur Beurtheilung der Beschwerde.

4. Es könnte zwar eingewendet werden, die Actiengesellschaft Regina Montium sei als solche zu dem angestrebten Recurse nicht legitimirt, weil jedenfalls nicht sie selbst, sondern nur ihre Actionäre doppelt besteuert werden, sie hätte daher die Beschwerdeführung den betroffenen Actionären überlassen sollen. Allein abgesehen davon, dass diese Einwendung von der Recursbeklagen nicht erhoben worden ist, würde es sich deshalb nicht rechtfertigen, den Recurs wegen mangelnder Legitimation abzulehnen, weil Angesichts der bestehenden cantonalen Steuergesetzgebungen nicht gelegnet werden kann, dass in den meisten Cantonen die Mitglieder von Actiengesellschaften ihre Actien als Bestandtheil ihres Mobilienvermögens besteuern müssen, ein Recurs Seitens der betreffenden Actionäre der Regina Montium daher offenbar nicht ausbleiben würde und unter solchen Umständen, wenn die streitige Frage doch entschieden werden muss, bei staatsrechtlichen Recursen der Legitimationspunkt nicht besonders urgirt werden darf.

\* Der Canton Schwyz kennt nur die Grund- und Capitalsteuer, nicht auch die Einkommensteuer.

5. Ist sonach auf die Beschwerde einzutreten, so stellt sich die zu entscheidende Frage so dar, ob der Canton Schwyz wegen der Gesetzgebungen anderer Cantone, welche die Actien als Mobilienvermögen ihrer Inhaber an deren Wohnort besteuern, verhindert werden könne, das Vermögen der Actiengesellschaften mit Inbegriff des Grundcapitals an dem Domicil der Besteuerung zu unterwerfen. Diese Frage ist zu verneinen, vorausgesetzt auch, dass, was gegenwärtig nicht zu entscheiden ist, in der Besteuerung der Actiengesellschaft und der Actionäre eine unzulässige Doppelbesteuerung zu finden wäre.

6. Dass eine Actiengesellschaft ein geeignetes Steuerobject ist, bedarf, zumal im vorliegenden Falle, keiner weitern Begründung, da beide Parteien über die rechtliche Natur solcher Gesellschaften als juristische Personen einig gehen und diese rechtliche Auffassung sowohl mit der schweizerischen Rechtsanschauung als mit den cantonalen Civilgesetzbüchern, soweit solche die Actiengesellschaften behandeln, im Einklange steht. So anerkennt Recurrentin ja auch ausdrücklich die Steuerpflicht hinsichtlich ihres im Canton Schwyz befindlichen Grundeigentums mit Ausnahme der Eisenbahn. Dagegen gehen die Parteien nicht einig hinsichtlich der Steuerpflicht des Mobilienvermögens beziehungsweise des Grundcapitals. Recurrentin behauptet, Letzteres bilde ein Passivum der Actiengesellschaft, während Recursbeklagte dasselbe als Capitalvermögen der Recurrentin zur Steuer heranziehen will.

7. Das Grundcapital wird allerdings durch die einzelnen Actionäre zusammengebracht und besteht lediglich aus den Einzelcapitalien, welche die Actionäre zur Bildung derselben als Gesamtcapital zusammengelegt haben. Allein dadurch werden die Actionäre nicht Gläubiger, sondern Mitglieder der Actiengesellschaft. Dieselben erwerben durch die Einzahlung des Actien Capitals keine Forderungsrechte im Umfange der einbezahlten Beträge; die Actien sind keine Forderungstitel für bestimmte Geldsummen oder deren Aequivalent, sondern repräsentieren der Gesellschaft gegenüber nur die Quoten, zu welchen die Inhaber am Gesellschaftsvermögen antheilberechtigt sind. Das Grundcapital der Actiengesellschaft stellt sich somit nicht als ein Passivum derselben, sondern als das von den Actionären für das Actienunternehmen ausgesonderte und ausgesetzte Betriebscapital dar, welches dieselben am Gewinn und Verlust des Unternehmens theilhaftig; so jedoch, dass sie unter keinen Umständen mehr als den Betrag ihrer Actien sammt Zinsen verlieren können, indem das zusammengelegte Capital als selbstständige Persönlichkeit mit eigenen Rechten und Pflichten hingestellt wird, welche auf der einen Seite von den Privatschicksalen der Actionäre losgelöst ist, auf der andern Seite aber auch diese letztern nur im Umfange des einbezahlten Actien Capitals beim Schicksale des Unternehmens theilhaftig. Die Actiengesellschaft erscheint demnach als eine Capitalgenossenschaft, welche mit Recht da besteuert wird, wo sie ihr Domicil hat, beziehungsweise wo das zur selbständigen Persönlichkeit erhobene Capital handelt und den Schutz des Staates geniesst.

8. Dass der Betrag des Grundcapitals nach allgemeiner Uebung der Actiengesellschaften unter die Passiven desselben aufgenommen wird, ist für das Wesen desselben, beziehungsweise der Actien ganz ohne Bedeutung. Diese Buchungsweise ist lediglich eine Rechnungsmanipulation, durch welche das Actien Capital in eine Schuld der Gesellschaft an die Actionäre und die Actien nicht in einen Forderungstitel für eine bestimmte Geldsumme umgewandelt wird.

9. Kann demnach die Steuerpflicht der Actiengesellschaft auch bezüglich des Grundcapitals nicht bezweifelt werden, so spricht für deren Besteuerung auch unter der Voraussetzung, dass in der gleichzeitigen Steuerbelastung der Gesellschaft und der Actionäre eine unzulässige Doppelbesteuerung zu erblicken wäre und daher nur die Wahl bliebe, entweder jene oder diese zu besteuern, noch der Umstand, dass sonst die ausländischen Inhaber von Actien von jeder Steuer im Inlande befreit würden, während das Bundesrecht nur eine Doppelbesteuerung im Inlande verbietet, die ausländischen Actionäre sich daher nicht auf dasselbe berufen könnten.

10. Hier wird ausgeführt, dass dagegen der recurrite Entscheid der Regierung von Schwyz gegen die dortige Verfassung (Art. 22) und die Steuergesetzgebung verstosse, indem die Actiengesellschaft ein verfassungsmässiges Recht darauf habe, dass soweit das Actien Capital in Grundeigenthum angelegt sei, Letzteres und nicht das Actien Capital der Steuer unterworfen werde, — und dass der Canton Schwyz sowohl nach seiner eigenen Gesetzgebung als dem allgemein angenommenen Grundsatz, dass das Grundeigenthum da zu versteuern sei, wo es liege, das Immobilienvermögen der Recurrentin, welches ausserhalb des schwyzerischen Gebietes sich befindet, nicht besteuern dürfe.

Steuerpflicht der Eisenbahnen. Zu obigem Falle war von der Recurrentin auch bestritten, dass die Eisenbahn Kaltbad-Rigi-Scheideck und das Betriebsmaterial derselben besteuert werden dürfe, weil im Canton Schwyz ein Gesetz über Besteuerung von Eisenbahnen nicht bestehe und Eisenbahnen, ein Vermögensobject von so besonderm Characterbild, dass die Aufstellung eines Gesetzes über deren Besteuerung jedenfalls in den Ressort der Bundesgesetzgebung falle. Hierauf wurde vom Bundesgerichte erwidert:

Ueber die Besteuerung von Eisenbahnen enthält die Bundesgesetzgebung keinerlei Vorschriften. Die schwyzer. Regierung verletzt daher, wenn sie die auf ihrem Gebiete liegende Eisenbahnstrecke der Recurrentin, für welche in der Concession keine Steuerfreiheit gewährt worden ist, zur Steuer heranzieht, kein Recht, welches derselben durch die Bundesverfassung oder die Bundesgesetzgebung gewährleistet wäre.

\* \* \*

**Suisse occidentale.** Es geht uns folgende Zuschrift zu: Unter dem Titel „Eine Rechtsfrage“ theilen Sie in Ihrer 7. Nummer den Entscheid des Bundesrathes mit, in Sachen der „Société générale suisse des Eaux et Forêts“ contra „Suisse occidentale“.

Erlauben Sie mir einiges beizufügen, was zur Beurtheilung der Frage von Wichtigkeit sein mag.

1. Die Baugesellschaft hat dem Verlangen der Wassergesellschaft keine unbedingte Weigerung entgegengestellt; sie hat sich bereit erklärt, der Wasserleitung Durchgang zu gestatten, nur verlangte sie, dass es auf dem Weg eines Vertrages festgestellt werde, dass der Bahngesellschaft die freie Verfügung über den Boden bleibe, welcher zur Legung der Leitung nothwendig sei; sie gestattete den unentgeltlichen Durchgang, verlangte aber die Anerkennung ihres Eigenthumsrechts, das Recht, von der Wassergesellschaft verlangen zu dürfen, dass die Leitung verlegt werde, wenn die Zunahme des Verkehrs einen Umbau der Bahnhofanlagen in Freiburg erheischen sollte.

Diese Anerkennung wurde verweigert, und von der Wassergesellschaft an den Bundesrath appellirt.

2. Allerdings stützte sich die Suisse occidentale in ihrer Eingabe an das eidg. Departement auf den Wortlaut der Concession, und erwähnte den Umstand, dass die Leitung die Bahn nicht kreuze, und der Bundesrath erklärte, dieser Fall sei nur beispielsweise in der Concession angeführt, weil er der häufigste sei, und die Auslegung des Wortlautes dürfe nicht beschränken, sondern erweitern.

Jedoch war dieser Umstand nur im Vorbeigehen von der Eisenbahngesellschaft erwähnt, und der Hauptgrund, warum sie sich dem Begehren der Wassergesellschaft widersetzt, in dem Umstand gesucht, dass der zu erreichende Zweck ein Privatweck sei, zu dessen Gunsten das Expropriationsrecht gegen ein schon bestehendes Unternehmen von allgemeinem Nutzen verlangt wird.

Bis jetzt, auch unter dem neuen Eisenbahngesetz, kann eine Eisenbahngesellschaft gegen eine solche das gewöhnliche Expropriationsverfahren nicht anwenden, sie ist vielmehr darauf angewiesen, sich mit der, ihr im Wege stehenden Verwaltung zu verständigen, immerhin unter dem Vorbehalt der Entscheidung durch den Bundesrath. Wenn nun das Expropriationsrecht einer Eisenbahnunternehmung gegen eine Eisenbahngesellschaft nicht ertheilt wird, so kann dieses Recht noch viel weniger gegen eine Eisenbahn von einem Unternehmen von bloss localer Bedeutung beansprucht werden.

3. Der Bundesrath hat zwar die Wassergesellschaft ermächtigt, ihre Leitung durch den Hof vor dem Bahnhof Freiburg zu legen, gleichzeitig aber erklärt, dass, wenn Veränderungen in der Anlage dieses Bahnhofs das Fortbestehen der Leitung in Frage stellen sollten, er einen neuen Beschluss fassen wird, und, dass die ertheilte Erlaubniss kein ewiges Recht zu Gunsten der Wassergesellschaft schaffe. A.

\* \* \*

**Bötzbergbahn.** Wir erhalten folgende Zuschrift: Die schweizerische Wochenschrift „die Eisenbahn“ enthält in ihrer Nr. 8 vom 26. Februar abhin eine den „Basler Nachrichten“ entnommene Correspondenz über den Bau der Bötzberrgbahn, welche in Bezug auf die baulichen Zustände des grossen Eisenbahndammes oberhalb Frick bei Ueken nicht ganz zutreffend ist und somit der Berichtigung bedarf. Es ist nämlich keineswegs die Basis dieses Bahndammes zu der Höhe desselben zu gering erstellt worden, und es haben auch nicht die auf circa 120 Fuss Höhe aufgefüllten thonhaltigen Erdmassen, von dem