

render Renitenz gegen behördliche Anordnungen schuldig gemacht und sich überdem vor der Standeskommission, vor der er in betrunkenem Zustande erschienen sei, ungebührlich aufgeführt habe.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Es muß sich in erster Linie fragen, ob das Bundesgericht zu Beurtheilung der Klage überhaupt kompetent ist, welche Frage, wie das Bundesgericht stets festgehalten hat, von Amtswegen geprüft werden muß.

2. Nun handelt es sich in concreto nach der ausdrücklichen Erklärung der Klagepartei um eine beim Bundesgerichte als Civilgericht direkt anhängig gemachte Klage und die Entscheidung über die Kompetenz des Gerichtes hängt daher gemäß Art. 27 Ziffer 4 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege davon ab, ob hier eine Civilstreitigkeit, in welcher ein Kanton Partei ist, vorliegt.

3. Dies ist aber unbedenklich zu verneinen. Denn es kann ja keinem Zweifel unterliegen, daß der Kanton Appenzell S.-Rh. als Privatrechtssubjekt an den von der Klagepartei herausverlangten Kapitalbriefen keinerlei Rechte in Anspruch nimmt, sondern daß von der Standeskommission lediglich in ihrer Eigenschaft als Organ der staatlichen Verwaltung über dieselben verfügt, das heißt, eine vormundschaftliche Verwaltung über dieselben im Interesse der Ehefrau und des Kindes zweiter Ehe des F. A. Rechsteiner eingesetzt wurde. Demnach kann aber selbstverständlich in gegenwärtiger Rechtsache nicht der Kanton Appenzell S.-Rh. als Privatrechtssubjekt ins Recht gefaßt werden, sondern es können mit einer Civilklage auf Herausgabe fraglicher Kapitalbriefe nur diejenigen Privatpersonen resp. deren Vertreter belangt werden, zu deren Gunsten die vormundschaftliche Verwaltung eingesetzt wurde, das heißt, die Ehefrau und das Kind zweiter Ehe des Konkursiten F. A. Rechsteiner. Zu Beurtheilung einer Civilklage gegen diese Personen ist aber das Bundesgericht überall nicht kompetent.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Auf die Klage wird wegen Inkompetenz des Gerichtes nicht eingetreten.

83. *Arrêt du 14 Juillet 1882 dans la cause Suisse-Occidentale contre Etat de Vaud.*

La Compagnie de la Suisse-Occidentale possède à Morges sept entrepôts à céréales, indépendants de la gare à marchandises. Ils sont destinés à recevoir les blés expédiés de Marseille par Genève. Il existe, sur leur usage, un règlement du 1^{er} Décembre 1877, contenant entre autres les dispositions suivantes :

« Les entrepôts de céréales aux gares de Morges etc., ne peuvent recevoir qu'un nombre limité de sacs. (A Morges 70 000.) Par conséquent, avant de diriger des céréales sur ces entrepôts, les expéditeurs ou destinataires devront préalablement s'entendre avec la Direction des chemins de fer de la Suisse-Occidentale à Lausanne, afin d'obtenir l'autorisation d'entrepôt. Toute marchandise qui serait dépourvue de cette autorisation préalable sera laissée dans les wagons à la disposition du destinataire, à ses frais, risques et périls.

» Les frais de magasinage sont de 8 cent. par 100 kg. et par mois, chaque mois entamé payant pour un mois entier.

» La date de l'arrivage à Morges fixe la date de mise à l'entrepôt, celle de la lettre de voiture d'expédition la date de la sortie de l'entrepôt.

» Il est perçu, pour frais de déchargement à l'arrivée, 6 cent. par 100 kg., les frais de chargement lors de la réexpédition de la marchandise sont compris dans la taxe de transport. »

L'un de ces sept entrepôts, portant le N° 1, est situé sur les anciens terrains de la gare et ne fait pas l'objet du présent litige. Les six autres ont été construits de 1872 à 1877 sur des terrains que la Compagnie a achetés dans ce but du sieur Gaudin, à Morges, par acte de vente du 6 Février 1873.

Par exploit du 13 Janvier 1882, l'Etat de Vaud a saisi la Compagnie de la Suisse-Occidentale, pour obtenir paiement de 3334 fr. 70 cent. qu'elle lui doit pour droit de mutation sur l'acquisition qu'elle a faite de L. Gaudin, le 6 Février

1873, et pour impôts fonciers sur les immeubles hors voie, pour les années 1873 à 1880 inclusivement.

Cette somme se décompose comme suit :

Pour droit de mutation	Fr. 2100 —
» l'impôt foncier, dès 1873 à 1880, des immeubles que l'Etat estime être hors voie	» 1234 40
» frais	» — 30

La Suisse-Occidentale, se fondant sur l'art. 25 du cahier des charges du 18 Mars 1856 pour la construction et l'exploitation de la ligne Jougne-Massongex ainsi conçu :

« La Compagnie ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires se rattachant au service.

» Les bâtiments et autres immeubles que la Compagnie pourrait posséder et qui ne sont pas compris dans le paragraphe précédent, seront soumis aux contributions ordinaires, » —

a ouvert à l'Etat de Vaud, devant le Tribunal fédéral, une action tendant à ce qu'il lui plaise prononcer :

1° Que c'est sans droit que l'Etat de Vaud réclame à la Compagnie de la Suisse-Occidentale le droit de mutation sur les immeubles que, en vue de la création des entrepôts de Morges, cette Compagnie a acquis le 6 Février 1873 de L. Gaudin ;

2° Que c'est également sans droit que l'Etat de Vaud réclame à la Compagnie de la Suisse-Occidentale un impôt foncier sur les immeubles servant aux entrepôts de la gare de Morges ;

3° Que ces immeubles ne peuvent être assujettis à des contributions cantonales ou communales ;

4° Que la saisie opérée au préjudice de la Compagnie de la Suisse-Occidentale à l'instance de l'Etat de Vaud, est ainsi nulle et non avenue.

La Compagnie ne conteste pas, éventuellement, le montant réclamé par l'Etat.

A l'appui de ses conclusions, la demanderesse fait valoir les considérations ci-après :

Le désaccord entre parties se résume uniquement à la question de savoir si les entrepôts de Morges constituent des dépôts de marchandises qui doivent être considérés comme l'exploitation d'une industrie spéciale, ou si ces entrepôts se rattachent directement au service du chemin de fer. La Suisse-Occidentale demande au Tribunal fédéral de déclarer que ces entrepôts sont des annexes de la voie et de la gare, attendu qu'on n'y dépose que des marchandises *en route*, c'est-à-dire n'étant pas encore parvenues au point d'arrivée où la Compagnie doit les rendre : ces marchandises sont en dépôt à Morges avant d'avoir payé leur transport. Ces entrepôts remplacent quelques centaines de wagons à marchandises, dont le stationnement à Morges occuperait bien plus de surface, et affranchirait de l'impôt, au préjudice de l'Etat, un terrain bien plus considérable.

De plus, la Compagnie a dû soumettre à la ratification du Conseil fédéral les plans de la construction des nouveaux entrepôts de Morges, et cette autorité les a approuvés : le Conseil fédéral se réserve également l'approbation des tarifs applicables à de pareils entrepôts, preuve nouvelle qu'il ne s'agit pas d'une industrie privée, indépendante de l'exploitation du chemin de fer.

Si donc ces entrepôts constituent un accessoire se rattachant au service du chemin de fer, la Compagnie ne peut être assujettie ni au droit de mutation réclamé sur les terrains Gaudin, ni à l'impôt foncier sur les immeubles utilisés par ces entrepôts. Il y a dès lors lieu de prononcer la nullité de la saisie pratiquée par l'Etat de Vaud.

Le fait que l'immeuble Gaudin a été acquis par acte notarié est sans importance au fond. La Compagnie aurait pu, pour l'acquérir, procéder par voie d'expropriation, auquel cas nul n'aurait songé à exiger un droit de mutation.

Dans sa réponse, l'Etat de Vaud conclut au rejet de la demande, soit au maintien de la saisie du 13 Janvier 1882, et ce par les motifs suivants :

Les entrepôts ont été établis pour faciliter le commerce et pour mettre les négociants à même d'utiliser plus facilement les voies ferrées comme voies de transport.

Les entrepôts de Morges sont établis dans des conditions exceptionnelles, sans rapport avec la gare aux marchandises : les marchandises arrivant à la gare de Morges, qui sont déposées dans l'entrepôt, sont accompagnées de lettres de voiture indiquant comme destination l'entrepôt de Morges, mis à disposition des commerçants par la Compagnie de la Suisse-Occidentale suivant des conditions et règlements spéciaux, différents des règlements généraux des compagnies de chemins de fer.

La destination Genève-Morges-Entrepôts est définitive; les tribunaux vaudois se sont prononcés dans ce sens, et cela est si vrai que, lors d'une expédition de marchandises dès l'entrepôt à la gare de Morges, il est créé une nouvelle lettre de voiture, ce qui constitue un nouveau contrat de transport entre les négociants en grains et la Compagnie.

Il s'agit par conséquent, non d'entrepôt remplaçant en fait quelques centaines de wagons à marchandises arrêtés momentanément à Morges, mais bien de magasins destinés à recevoir des marchandises pour le compte de commerçants qui disposent de cette marchandise à leur gré, suivant les ordres d'expédition que les employés de la Compagnie exécutent conformément aux règlements et conditions de l'entrepôt.

Il y a donc lieu de distinguer entre les voies et la gare de Morges et les entrepôts de céréales à la dite gare. Ces entrepôts ne se rattachent pas directement au service du transport qui fait l'objet de l'activité de la Suisse-Occidentale, mais doivent être considérés comme des bâtiments servant à l'exploitation d'une industrie spéciale, celle de l'entrepositaire et du dépositaire.

Dans leur réplique et duplique, les parties reprennent avec de nouveaux développements leurs conclusions respectives.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1° La compétence du Tribunal fédéral en la cause ne saurait être mise en doute.

Bien que les concessions prévoient la nomination d'arbitres pour des différends de cette nature, les parties n'en ont pas moins le droit de porter le litige actuel devant le Tribunal fédéral, à teneur de l'art. 27 chiffre 4 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale. Dans l'espèce, les deux parties sont convenues de faire usage de cette faculté.

Il s'agit, en outre, incontestablement d'un litige de nature civile, puisque la question qui se pose est celle de l'étendue d'un privilège en matière d'impôt, privilège donnant naissance, ainsi que le Tribunal fédéral l'a proclamé à diverses reprises, à un droit privé en faveur de celui qui en est l'objet. (Voir arrêts Simplon contre Valais, du 28 Février 1880; Recueil officiel VI, pag. 48 et suiv.; Suisse-Occidentale contre Vaud, 8 Novembre 1879, Recueil officiel V, page 550 et suiv. et Nordostbahn contre Zurich, 6 Mai 1882.)

2° Il y a ainsi lieu d'examiner si l'exemption d'impôts accordée par l'art. 25 du cahier des charges du 10 Mars 1856, sur lequel la Suisse-Occidentale base sa demande, doit être étendue aux entrepôts de Morges, et si ces entrepôts doivent être envisagés comme des accessoires se rattachant au service, et il faut admettre à cet égard, avec la demanderesse, que l'interprétation des dispositions des concessions y relatives est soumise aux règles générales en cette matière; que c'est surtout la volonté des parties, et spécialement de celle dont émane la concession, qui est décisive. En partant de là, l'exemption d'impôts accordée ne doit nullement être restreinte aux installations et constructions qui sont absolument nécessaires à l'exploitation des chemins de fer, mais elle doit être étendue à toutes les installations auxiliaires en vue du service et notamment aux aménagements qu'il est d'usage d'adjoindre aux entreprises de chemins de fer dans l'intérêt du transport des voyageurs et des marchandises, et qui sont considérées généralement comme des dépendances d'une entreprise de voie ferrée.

3° Ces conditions ne sont toutefois pas réalisées dans l'espèce. La demanderesse, pour justifier son allégation que les entrepôts se caractérisent comme des accessoires se rattachant au service, a prétendu qu'ils avaient pour but de la

mettre à même de remplir les obligations que lui impose le contrat de transport. Cette prétention est insoutenable.

Ce qui concerne l'entreprise de transport par chemins de fer et les obligations qui en découlent est réglé par la loi fédérale du 20 Mars 1875 et par le règlement de transport du 9 Juin 1876, promulgué en exécution de la dite loi. A teneur de ces dispositions, les compagnies de chemins de fer sont, il est vrai, tenues de posséder dans chaque station, selon les besoins, des hangars à marchandises ou autres locaux convenables, pour recevoir en dépôt les marchandises à transporter ou celles arrivées en gare. De semblables locaux existent à Morges, ainsi que l'inspection locale l'a démontré; il s'y trouve une gare aux marchandises indépendante des entrepôts. Une obligation n'existe pas, en général, pour les compagnies, de recevoir en dépôt ces marchandises; elle n'est qu'une conséquence exceptionnelle du contrat de transport, à savoir lorsque la marchandise n'est pas acceptée, ou que le destinataire est introuvable. Dans ces cas, la Compagnie n'est toutefois aucunement obligée, ainsi que l'a prétendu la demanderesse, à garder la marchandise en dépôt pendant un temps indéterminé; à cet égard ce n'est pas l'art. 9, invoqué par la Suisse-Occidentale, mais l'art. 22 de la loi fédérale sur les transports précitée qui doit recevoir son application, concurremment avec les art. 107 et suivants du règlement de transport, qui fixent un délai de 24 heures pour l'acceptation; ils statuent en outre qu'après l'expiration de ce délai la Compagnie peut déposer les marchandises soit dans ses propres locaux soit en mains d'un tiers, aux risques et périls de l'expéditeur, et que, s'il n'en est pas disposé dans les 30 jours, elles seront vendues au profit de qui de droit.

La Compagnie a raison de ne point prétendre que les entrepôts de Morges sont nécessaires pour recevoir les marchandises de cette nature, ni même qu'ils aient cette destination; mais elle a allégué qu'ils servent à lui permettre de remplir les obligations légales qui lui incombent à l'égard des marchandises qui arrivent en gare.

Cette prétention n'est pas admissible. Il est tout d'abord évident que c'est à l'existence des entrepôts à la gare de Morges qu'il faut attribuer uniquement les envois de blés de Marseille à cette destination. De plus, le magasinage auquel les compagnies sont tenues aux termes des dispositions des lois et règlement sus-visés, entraîne de tels désavantages pour le propriétaire des marchandises, qu'il ne viendrait à la pensée de personne de faire spontanément usage de cette obligation. Car non seulement les frais de magasinage que la Compagnie a le droit d'exiger en pareils cas sont trop considérables (en particulier beaucoup plus considérables que ceux réclamés par les entrepôts) pour que le propriétaire de la marchandise puisse y trouver son compte, mais encore la dite marchandise est emmagasinée aux risques et périls de l'expéditeur, ou de la personne pour le compte de laquelle le transport a eu lieu. Aussi jusqu'ici aucune Compagnie de chemins de fer ne s'est-elle vue dans la nécessité, — pour pouvoir remplir les obligations que le contrat de transport lui impose, — de construire des entrepôts où que ce soit. La Suisse-Occidentale n'a pas même prétendu qu'exceptionnellement les marchandises non acceptées, ou dont le propriétaire est introuvable, se soient accumulées à Morges à un tel point qu'elle ait dû construire des entrepôts de ce chef.

D'ailleurs l'obligation de la Suisse-Occidentale est en contradiction avec son propre règlement, qui fait dépendre expressément l'admission des céréales dans les entrepôts d'une autorisation préalable, et ajoute que « toute marchandise qui » serait dépourvue de cette autorisation préalable d'entrepôt » sera *laissée dans les wagons* à la disposition du destinataire, » à ses frais, risques et périls. »

4° Tout aussi inexact est l'allégué de la demanderesse, — lequel d'ailleurs n'est pas d'une importance incontestable, — consistant à dire que les marchandises reçues dans les entrepôts sont encore *en route*, et que dès lors leur magasinage a lieu pendant l'existence du contrat de transport.

En effet, bien qu'on doive admettre que les céréales entreposées à Morges sont encore en route, en ce sens qu'elles sont

transportées en général plus tard plus loin par chemin de fer, il est évident que pour la Compagnie, envisagée comme entrepreneur de transport, ce qui seul importe ici, ces marchandises ne sont plus en route, mais doivent être considérées comme parvenues à leur destination.

Ainsi qu'il résulte en effet du dossier, des lettres de voiture produites et des déclarations des parties, les marchandises qui sont reçues dans les entrepôts arrivent accompagnées de lettres de voiture, en général dressées à Marseille, et désignent « Morges-Entrepôt » comme gare destinataire.

Il existe ainsi, — ensuite du service direct qui relie la Suisse-Occidentale avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée conformément à l'art. 2 de la loi fédérale précitée, — entre l'expéditeur et la Compagnie, un contrat pour le transport des céréales sur le parcours Marseille-Morges. Au moment de la réception des céréales et de la lettre de voiture à Genève, la Suisse-Occidentale prend la place de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée dans le contrat lié à Marseille, et est obligée, en vertu de ce contrat, à transporter la marchandise à Morges, ce sans avoir à se préoccuper de la question de savoir si l'autorisation préalable de magasinage dans les entrepôts a été ou non demandée et obtenue. Une fois la marchandise arrivée à Morges, le contrat de transport a reçu son entière exécution.

Au moment où la marchandise est reçue dans les entrepôts avec l'autorisation de la Suisse-Occidentale, c'est-à-dire du commun accord des parties, les obligations résultant pour cette compagnie du contrat de transport font place à celles qui découlent pour elle d'un contrat de garde ou de dépôt. En effet, cette réception des céréales dans l'entrepôt donne naissance à un contrat de dépôt indépendant, auquel la loi fédérale sur les transports n'est nullement applicable et qui est soumis à des règles particulières encore régies par la législation cantonale, ainsi qu'à une comptabilité spéciale. Ce contrat de dépôt expire à son tour entièrement ou partiellement au moment où la marchandise quitte les entrepôts

de Morges, en tout ou en partie : il est naturellement, à cet égard, indifférent que les céréales soient livrées à Morges ou qu'elles soient expédiées plus loin par chemin de fer : dans ce dernier cas, il doit être conclu un nouveau contrat de transport qui n'est en aucun rapport de droit avec le précédent contrat de transport.

Ce nouveau contrat, entièrement indépendant de l'ancien, lie d'ailleurs d'autres transporteurs, puisque, ainsi que la demanderesse l'a expressément reconnu, le premier expéditeur disparaît et cède sa place au précédent destinataire, lequel se transforme lui-même en expéditeur vis-à-vis d'un destinataire nouveau.

5° Le fait que les frais de transport sur le parcours Genève-Morges ne figurent pas sur la première lettre de voiture, mais qu'il en est tenu compte, au moyen d'une feuille de route, seulement après la sortie de la marchandise de l'entrepôt ne justifie pas, ainsi que le prétend la demanderesse, une conclusion contraire. En effet :

a) L'existence du contrat de transport pour le dit parcours ne saurait évidemment dépendre de la circonstance que les frais ont été consignés sur la lettre de voiture.

b) Il est entièrement loisible à la Suisse-Occidentale de faire l'avance à crédit des frais de transport.

c) Le mode de procéder, admis par la demanderesse, dépend certainement des tarifs gradués existant en Suisse pour le transport des céréales, tarifs basés sur le système d'une échelle descendante, et d'après lesquels le prix de transport Genève-Morges, plus Morges jusqu'à la nouvelle destination, reviendrait sensiblement plus cher que le prix de transport direct de Genève à la dite destination nouvelle ; tandis que la Suisse-Occidentale, si elle veut pouvoir compter sur l'utilisation de ses entrepôts à Morges, doit mettre dans tous les cas les expéditeurs de blés au bénéfice du tarif réduit direct, dès Genève.

6° Si, comme il vient d'être démontré, les entrepôts de Morges ne servent pas à remplir les obligations qui incombent à la Compagnie ensuite du contrat de transport, on ne

saurait prétendre qu'ils apparaissent comme des accessoires ou des installations auxiliaires de l'exploitation d'un chemin de fer, comme le seraient par exemple des magasins pour le matériel, des machines travaillant pour les besoins de la ligne, des entreprises de camionnage, etc. Une assimilation des entrepôts à de semblables installations ne répondrait ni à leur destination, ni à l'opinion générale, et la demanderesse n'a pu avancer aucun fait d'où l'on pourrait conclure exceptionnellement à l'existence d'un rapport analogue entre le chemin de fer et les dits entrepôts.

La plus grande partie des entrepôts existant en Suisse et destinés au même but que ceux de la Suisse-Occidentale n'appartiennent pas à des compagnies de chemins de fer, mais à l'Etat ou à des particuliers, comme les entrepôts de Rorschach, Winterthour, Aarau, Olten, Lucerne, Soleure, Langenthal, Genève. Seule la Compagnie du Nord-Est a ainsi construit à Zurich et à Romanshorn des entrepôts à ses frais, tandis que ceux de Bâle ont été élevés par l'Etat et cédés plus tard à la Compagnie du Central à titre de subvention pour le chemin de fer de communication.

Bien que le caractère d'installations auxiliaires ou d'accessoires se rattachant au service d'un chemin de fer doive être refusé aux entrepôts en question, on ne saurait disconvenir qu'ils ne soient d'une grande importance pour le trafic.

Au contraire, il faut reconnaître que, tout comme les entrepôts à l'intérieur du continent sont une conséquence des chemins de fer, ces entrepôts à leur tour, vu les avantages qu'ils offrent au commerce, exercent une influence favorable sur le trafic, en augmentant notablement l'affluence des marchandises. Il est hors de doute, — en présence des déclarations des parties, ainsi que des données des comptes-rendus publiés par la Suisse-Occidentale — (voir compte rendu de 1871, page 12, de 1872, page 37, de 1876, page 47), que les vœux du commerce et la conviction que la prise en considération de ces vœux par la Compagnie aurait pour effet d'augmenter considérablement le trafic et par conséquent les recettes de son réseau, ont amené la demanderesse à cons-

truire les entrepôts de Morges à ses propres frais. Naturellement la circonstance qu'une compagnie de chemins de fer bâtit des entrepôts en vue d'augmenter son trafic, ne saurait enlever à une pareille entreprise le caractère d'une entreprise indépendante, ni suffire à faire étendre aux dits entrepôts l'exemption d'impôts accordée seulement à l'entreprise du chemin de fer comme telle. Au contraire, l'État reste dans son droit en traitant la Compagnie, en tant que propriétaire des entrepôts, absolument sur le même pied qu'un particulier en ce qui touche les impôts. Il en serait de même à l'égard d'autres entreprises auxquelles une Compagnie pourrait se livrer en vue d'augmenter ses bénéfices, comme l'exploitation de carrières, de tourbières, de forêts, d'hôtels, etc.

Il est incontestable qu'une compagnie de chemins de fer ne pourrait, pas plus qu'un simple particulier, demander l'expropriation, en vertu de la loi fédérale, en vue de la construction d'entrepôts, tandis que cette faculté est accordée à la Compagnie pour tous les accessoires se rattachant au service.

7° En ce qui concerne enfin les allégations de la Suisse Occidentale, portant :

a) que les plans de construction des entrepôts ont été soumis au Conseil fédéral, lequel les a approuvés,

b) que le tarif pour les entrepôts a également été soumis au Conseil fédéral,

il y a lieu de remarquer ce qui suit :

Ad a. Cette allégation est exacte, mais sans importance. Il est incontesté et démontré que les entrepôts de Morges sont réunis à la gare de Morges par des rails de communication, et que, considérés à ce point de vue uniquement, ils peuvent apparaître comme un agrandissement de la gare de cette ville. Déjà l'établissement de rails de communication nécessitait l'approbation des plans par l'autorité fédérale, laquelle, — à teneur de la loi fédérale sur l'établissement et la construction des chemins de fer (art. 14) et, lorsqu'il s'agit d'une voie privée, aux termes de la loi fédérale du 19 Décembre

1874 (art. 2 et suiv.), — est chargée de veiller à la sécurité de l'exploitation de la ligne et des stations, ainsi que d'examiner et d'approuver chacune de ces installations à cet égard. L'approbation de l'autorité fédérale signifie donc uniquement que les dites installations ont été trouvées à l'abri de la critique au point de vue technique, et il ne saurait en être inféré davantage, en ce qui a trait au présent litige, que s'il se fût agi de l'approbation d'une voie ferrée de communication appartenant à un particulier.

Ad b. La demanderesse se borne à prétendre qu'elle a soumis au Conseil fédéral le tarif pour les entrepôts, mais nullement que cette autorité soit entrée en matière et l'ait approuvé. En effet, pour construire et exploiter des entrepôts, il n'est besoin d'aucune concession fédérale ni de l'observation d'aucune formalité; le propriétaire d'une semblable entreprise, qu'il soit un particulier ou une Compagnie de chemins de fer, est libre de fixer ses tarifs à volonté.

L'allégué de la Suisse-Occidentale sur ce point a d'ailleurs été contesté et elle ne l'a étayé d'aucune offre de preuve.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Les conclusions de la demande de la Suisse-Occidentale sont repoussées.

84. Urtheil vom 15. September 1882 in Sachen Kirchgemeinde Muri gegen Aargau.

A. In Muri, Kantons Aargau, bestand, jedenfalls schon im zehnten Jahrhundert, eine Pfarrkirche (Lauts Kirche), welche ursprünglich den, auf den Höfen dortiger Gegend angehessenen, freien Leuten gehörte; später erlangten die Grafen von Altenburg, welche sich überhaupt Land und Leute der Umgegend unterwarfen, auch das Schutz- und Patronatsrecht über die Kirche. Nachdem nun (in den Jahren 1027—1058) durch den Grafen Radebot von Altenburg und seine Gemahlin Sta von

Lothringen sowie durch den Bischof Werner von Straßburg, den Bruder Radebots, das Kloster Muri gestiftet worden war, wurde die Pfarrkirche sammt Kirchensatz und Zehnten mit Genehmigung des Bischofs Warmann von Konstanz, unter Entschädigung des Priesters, welcher dieselbe bisher innegehabt hatte, dem neugegründeten Kloster inkorporirt; diese, anscheinend mehrfach angestrittene, Inkorporation wurde in der Folge wiederholt durch bischöfliche, päpstliche und kaiserliche Erlasse generell oder speziell bestätigt. Durch dieselbe wurde das Pfarramt selbst dem Stifte Muri inkorporirt, so daß die cura animarum der Pfarrei durch einen vom Stifte bestellten und selbstverständlich auch besoldeten Vikar unter Aufsicht des Stiftes besorgt wurde; ursprünglich mußte als Vikar ein Weltgeistlicher bezeichnet werden, später indeß konnte der Vikar auch aus den Regularen des Klosters genommen werden und es wurde vom Stifte Muri im Verlaufe der Zeit sogar die Exemption in Anspruch genommen, daß ein aus den Regularen des Klosters bezeichneter Vikar der bischöflichen Approbation nicht bedürfe. Beim Baue des Klosters und der Klosterkirche wurde von den Mönchen das bisherige Kirchengebäude niedergerissen und als Pfarrkirche an anderer Stelle, außerhalb des Klosters, die sogenannte obere oder St. Goarskirche erstellt. Immerhin verlor durch die Inkorporation die Pfarrei Muri ihre selbständige juristische Persönlichkeit nicht; vielmehr sammelte sich, obschon nicht erhellt, daß bei der Inkorporation, mit Ausnahme eines Zehnten in Wallenschwyl, bestimmte Vermögensstücke für die Pfarrkirche vorbehalten worden wären, in der Folge ein, unter besonderer Verwaltung der Kirchengenossen stehendes und von dem Klostervermögen völlig getrenntes, Kirchengut der Pfarrei an, und es fanden auch Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Stifte einerseits und der Pfarrkirche resp. dem derselben vorstehenden Kleriker und den Kirchengenossen andererseits über die rechtliche Stellung der Pfarrkirche und ihr Verhältniß zum Stifte statt, aus welchen erhellt, daß die Pfarrei als selbständiges Rechtssubjekt mit selbständigem Rechts- und Pflichtenkreis neben dem Stifte fortbestand.

B. Durch Beschluß vom 13. Januar 1841 verfügte der