

bei präzisem und korrektem Manövrieren ausreichende, so doch nur kurze und ziemlich knapp bemessene Frist blieb, um sich in Sicherheit zu bringen. Diese Pflöchlichkeit des Vorganges läßt das Verhalten des Stalder in anderm und milderem Lichte erscheinen, als wenn er, statt, wie anzunehmen ist, nur wenige Augenblicke, längere Zeit hindurch auf oder bei dem Einfahrtsgeleise sorglos stehen geblieben wäre. Es ist ferner nicht zu verkennen, daß das unvorsichtige Verhalten des Stalder durch ein Verschulden der Leute der Beklagten mitverursacht wurde. Die Arbeitsstätte war unbefristet, sowohl wegen ihrer Lage in einer Kurve als wegen der Häufigkeit der bei derselben durchfahrenden und kreuzenden, theilweise rasch sich bewegenden, Züge eine gefährdete, wobei darauf hingewiesen werden mag, daß nach dem bei den Akten liegenden Berichte des eidgenössischen Kontrollingenieurs dort nach dem Unfälle grüne Scheiben als Signal zum Langsamfahren aufgestellt wurden, welche vorher nicht bestanden. Es hätte daher dem Angestellten der Beklagten, welcher die dortigen Arbeiten leitete, obgelegen, gerade dort mit Strenge und Konsequenz auf Innehaltung der zur Sicherung von Leben und Gesundheit der Arbeiter gegebenen reglementarischen Vorschriften über das Ausweichen in der Richtung der Arbeitsstelle und außerhalb des Bahnkörpers zu wachen; dies um so mehr, als für das Ausweichen vor anfahrenden Zügen regelmäßig nur eine kurze Spanne Zeit übrig blieb, so daß die Arbeiter keine Zeit zur Ueberlegung hatten, und auf dauernde Beobachtung der sichernden Vorschriften der Reglemente daher nur dann gerechnet werden konnte, wenn dieselbe durch fortwährende, ununterbrochene Gewöhnung zur zweiten Natur wurde. Statt dessen wurden die Reglementsbestimmungen nicht konsequent gehandhabt, sondern je nach Umständen deren Uebertretung nachgesehen; dazu kommt, daß im vorliegenden Falle der Borarbeiter, welcher die Arbeiten leitete, vor dem Kreuzen der Züge die an der Bahnlinie beschäftigten Arbeiter verlassen und sich zu einer andern Arbeitergruppe verfügt hatte, so daß die an der Bahn beschäftigten Arbeiter gerade in dem gefährlichen Momente des Kreuzens unter der Aufsicht der Stellvertreter des Borarbeiters, welche wohl nicht die nämliche Autorität wie dieser genossen

haben werden, zurückblieben. Angesichts dieser Verhältnisse ist anzunehmen, daß auch die Schweizerische Centralbahn ein Mitverschulden an dem Unfälle treffe und es hat daher gemäß konstanter Praxis eine Theilung des Schadens Platz zu greifen.

3. Rückfichtlich des Quantitativs der Entschädigung ist zu bemerken: Der Getödtete besaß vor dem Unfälle ein Jahreseinkommen von circa 780—800 Fr., wovon er wohl circa die Hälfte auf den Unterhalt seiner Familie wird verwendet haben. Angesichts dieses Umstandes, sowie des Alters des Getödteten und der Zahl und des Alters der (vermögenslosen) Hinterlassenen, — die Wittve ist 1850, von den drei Kindern ist das älteste 1877 geboren, — wäre die den Klägern für Entzug des Unterhaltes an und für sich nach den Grundsätzen der Rentenanstalten gebührende Entschädigung annähernd auf 7000 Fr. festzusetzen. Mit Rücksicht auf das konkurrirende Verschulden des Getödteten ist dieselbe auf die Hälfte, oder nach Abzug eines von der Schweizerischen Centralbahn aus freien Stücken geleisteten Beitrages von 500 Fr., auf 3000 Fr. festzusetzen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das angefochtene Urtheil des Appellations- und Kassationshofes des Kantons Bern vom 8. Februar 1888 wird dahin abgeändert, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerschaft eine Entschädigung von 3000 Fr. (dreitausend Franken) nebst Zins à 5 Prozent seit Einreichung der Klage zu bezahlen.

45. *Arrêt du 9 Juin 1888 dans la cause Jex
contre Suisse Occidentale-Simplon.*

Les parties reprennent, devant le Tribunal fédéral, les conclusions qu'elles avaient formulées devant l'instance cantonale, à savoir :

La dame Jex, à ce que la Compagnie S. O.-S. soit condamnée à lui faire prompt paiement de la somme de quinze

mille francs, modération de justice réservée, avec intérêt au 5 % l'an dès le 1^{er} Février 1887, — et la Compagnie, tout en maintenant son offre de payer à la demanderesse, dame Jex, la somme de deux mille cinq cents francs, — à libération des conclusions de la demande.

Statuant et considérant en fait :

1^o La veuve Isabelle Jex, demanderesse et recourante, faisait en Europe, accompagnée de sa fille, un voyage d'agrément et d'instruction. Son projet était de s'embarquer, sans qu'il ait été possible de préciser l'époque, pour New-York, lieu de son domicile.

La Compagnie S. O. -S. avait, selon son horaire d'été 1886, un train express partant de Berne à 1 h. 45 du soir, et devant arriver à Genève à 6 h. 05.

Le 21 Août 1886, la demanderesse et sa fille, après avoir fait enregistrer leurs bagages, montèrent dans le susdit train à Berne, à destination de Genève; l'affluence des voyageurs étant exceptionnellement considérable, il fut nécessaire d'ajouter aux huit wagons de voyageurs préparés à Berne sept autres wagons de voyageurs du train 20, appartenant au Central, venant d'Olten, et un wagon-salon venant de Thoune. Le même motif nécessita également une double traction pour le train 12, lequel partit de Berne avec un retard de 12 minutes: ce retard était dû, d'une part, au retard de 12 minutes qu'avait le train correspondant N° 20 du Central, et, d'autre part, à l'adjonction des voitures susmentionnées.

Le train, marchant rapidement, a déraillé vers 2¹/₂ heures entre les points kilométriques 73,950 et 73,800 (courbe de Warpel près Guin) et plusieurs voyageurs furent blessés. La dame Jex eut une jambe fracturée; couchée sur une civière et déposée dans un fourgon, elle fut conduite par un train subséquent à Genève, où elle arriva à 10 h. 20 du soir et fut transportée sur un brancard à l'hôtel de la Paix.

Immédiatement après l'accident, la dame Jex a reçu un pansement d'un médecin étranger, mais une fois arrivée à Genève, elle s'est fait soigner par un médecin de son choix; elle est restée dans cette ville avec sa fille jusqu'au 16 Octo-

bre, et, sur notes fournies, elle a payé au docteur Binet la somme de 1680 fr. et au maître d'hôtel celle de 1585 fr.

Le retour de la demanderesse et de sa fille en Amérique a été ainsi retardé, mais la dame Jex paraît aujourd'hui guérie des conséquences de la fracture de sa jambe: il est établi que la dite dame a souffert de douleurs gastro-hépatiques alors qu'elle était à Genève, mais la Cour cantonale déclare ignorer si elle en souffre encore aujourd'hui.

Le train qui a déraillé marchait à raison de 67¹/₂ kilomètres à l'heure au moment de l'accident, alors que la vitesse maximale fixée par le règlement était de 50 kilomètres pour la première machine et de 60 kilomètres pour la seconde.

Le mécanicien Schæfer, qui conduisait la machine N° 106 doublant la machine N° 87, avait eu un pilote le matin, mais il n'en avait pas au retour. Ce mécanicien avait déjà fait: le 13 Juin 1875, comme chauffeur, les trains 2001 de Genève à Berne et 2020 de Berne à Genève; le 1^{er} Août suivant, en la même qualité, les mêmes trains; le 1^{er} Août 1886, comme mécanicien, les trains 1001 de Genève à Berne et 1018 de Berne à Genève; le 21 Août dit, en la même qualité, le train 1003 de Genève à Berne.

Le signal de ralentissement n'a pas été donné.

La Compagnie avait été avisée du mauvais état de la voie à la courbe de Warpel, une violente secousse ayant été ressentie dans un train du matin. Le chef de gare de Fribourg, averti de ce fait, en prévint immédiatement l'ingénieur de section Crausaz, qui donna par dépêche à la gare de Guin l'ordre de faire procéder à l'examen de la voie en cet endroit et à la réparation qui pouvait être nécessaire. Le chef d'équipe et ses hommes, immédiatement avisés, constatèrent qu'entre les points kilométriques 74,015 et 73,950, la voie était un peu ripée; ils la réparèrent aussitôt, et ne quittèrent leur travail qu'après avoir remis la voie en bon état, sans toutefois la rebourrer ni la garnir de ballast, opérations qui ne furent pas jugées nécessaires.

L'ingénieur Crausaz voulant s'assurer par lui-même de la bonne exécution de ses ordres, se rendit à Schmitten par le

train 5 et ne constata aucune secousse à l'endroit signalé.

Les premières traces du déraillement du train 12 ne se sont manifestées qu'au point kilométrique 73,906, soit 44 mètres au delà de l'endroit où l'équipe avait trouvé le matin la voie un peu ripée. La composition du train n'était pas contraire aux règlements.

Statuant en la cause le 17 Mars 1888, la Cour civile du canton de Vaud a admis les conclusions de la demanderesse, en les réduisant à 5000 francs, écarté les conclusions libératoires de la défenderesse, et prononcé en conséquence que la Compagnie S. O.-S. est débitrice de dame veuve Isabelle Jex, de la somme ci-dessus à titre de dommages-intérêts, avec intérêt au 5 % dès la demande juridique, les dépens étant mis en entier à la charge de la Compagnie.

Après avoir écarté les griefs mis à la charge de la Compagnie par le rapport de l'inspectorat technique des chemins de fer suisses, et relatifs

- a) au mauvais état de la voie ;
- b) aux inconvénients résultant de la double traction ;
- c) à la composition défectueuse du train ;
- d) à la mauvaise répartition du personnel ;
- e) à l'insuffisance du matériel au départ, le jugement de

la Cour attribue l'accident à deux causes directes, savoir, à la vitesse anormale et antiréglementaire du train et au défaut de simultanéité dans la manœuvre des freins. Selon le dit jugement, la Compagnie, ou ceux dont elle doit répondre, n'a dès lors pas déployé l'attention et la prudence que les circonstances exigeaient ; elle a ainsi commis une négligence grave, dans le sens donné à cette expression par l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875.

C'est contre ce jugement que les deux parties recourent au Tribunal fédéral, en reprenant leurs conclusions plus haut reproduites.

En droit :

2^o En ce qui concerne les griefs sommairement reproduits sous lettres *a* et *e* ci-dessus, le Tribunal fédéral adopte d'une manière générale les motifs des premiers juges, lesquels ont

estimé qu'aucune de ces critiques n'était fondée, ou tout au moins, ne constituait une faute grave à la charge de la compagnie.

Il y a lieu seulement, à cet égard, de faire observer que le placement, en tête du train, de la machine de renfort N° 106 n'implique point, ainsi que l'admet le jugement de la Cour civile, une infraction au § 15 du règlement général pour les mécaniciens et chauffeurs, du 1^{er} Avril 1879. Cette disposition se borne à statuer que « quand deux machines » sont attelées à un même train, la première est considérée » comme machine titulaire, et que son mécanicien est responsable de la vitesse et des signaux. » Or, dans le cas particulier, la machine N° 106, attelée comme renfort en tête du train, devenait machine titulaire, et les responsabilités susmentionnées se transportaient sur son mécanicien. Ce mode de procéder, consistant à placer la machine de renfort en tête, est d'ailleurs usuel et s'explique naturellement par la plus grande facilité du découplage de la dite machine, lorsque son aide a cessé d'être nécessaire.

3^o C'est également avec raison que la Cour cantonale a reconnu à la charge de la compagnie l'existence d'une négligence grave dans le sens de l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875.

L'arrêt dont est recours établi en fait qu'une vitesse de 67 $\frac{1}{2}$ kilomètres à l'heure, avait été, le 21 Août, imprimée au train, contrairement à l'art. 11 du règlement de 1879, portant : « le mécanicien doit tenir bien exactement la vitesse prescrite par le livret de marche. S'il se produit du » retard, il peut le regagner par une marche plus rapide, » laquelle ne doit toutefois pas dépasser les limites maximales fixées pour son type de machines ou pour le profil de la » ligne qu'il parcourt ; » que cette vitesse et le défaut de simultanéité dans la manœuvre des freins ont été la cause directe de l'accident du 21 Août 1886.

A l'appui de cette appréciation, l'arrêt constate qu'au moment du déraillement, la vitesse du train dépassait notablement le maximum prévu pour l'une et l'autre des machines,

dans une partie de la voie en pente et décrivant une courbe, et que les mécaniciens ayant serré les freins de leurs machines avant de donner le signal pour serrer ceux des wagons, il en est résulté un ralentissement des locomotives et une forte poussée d'arrière en avant par les voitures lourdes de la queue du train, ce qui a eu pour effet de faire dérailler les wagons plus légers se trouvant en tête du convoi.

En présence de ces constatations de fait, qui lient le Tribunal de céans aux termes des dispositions de l'art. 30 de la loi sur l'organisation judiciaire, il faut admettre que les manquements relevés à la charge de la Compagnie, soit de ses agents, se trouvent dans un rapport direct de cause à effet avec l'accident survenu, et reconnaître avec les premiers juges qu'en droit ces négligences constituent une faute grave, dont la Compagnie doit être tenue de réparer les conséquences dommageables, dans la mesure prévue à l'article 7 susvisé, disposant que « dans les cas de négligence » grave établie contre l'entreprise de transport, il peut être » alloué au blessé ou aux parents de celui qui a été tué, une » somme équitablement fixée, indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré. »

Il ne saurait être admis, comme le prétend la défenderesse, que la disposition réglementaire susvisée ne soit adoptée que pour éviter l'usure exceptionnelle des machines, et dans l'intérêt du rendement financier de l'entreprise. Le texte ne laisse à cet égard aucun doute : du moment qu'il est interdit au mécanicien titulaire, responsable de la vitesse et des signaux, de dépasser la vitesse maximum de son type de machine, alors qu'il est lui est licite de chercher à regagner son retard par une marche plus rapide, il est certain que les Compagnies suisses se sont préoccupées de la sécurité de leur exploitation et ont voulu imposer à leurs employés une limite certaine, aussi dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs.

Une pareille solution s'impose d'autant plus que, dans une espèce analogue, le Tribunal fédéral a déjà reconnu qu'une vitesse dépassant de trois kilomètres par heure seulement le maximum réglementaire, pouvait impliquer, suivant les cir-

constances, à la charge du mécanicien, et, par suite, de la Compagnie, la négligence grave signalée à l'article précité. (Voir Arrêt du 2 Décembre 1882, Stricker c. Vereinigte Schweizerbahnen. Rec. VIII, N° 109, consid. 7.)

4° Par contre, c'est à tort que le conseil de la demanderesse a, dans sa plaidoierie de ce jour, prétendu qu'une négligence grave résultait aussi, à la charge de la Compagnie, de la circonstance que, lors du passage du train 12, le drapeau vert, signal de ralentissement, n'avait pas été déployé sur la partie de la voie qui venait d'être réparée, tandis que ce signal avait été donné aux deux trains précédents.

D'une part, en effet, la dernière partie de cet allégué ne figure pas en procédure et n'a point été posée en fait par le Tribunal cantonal comme résultant des preuves admises ; d'autre part, il ne saurait être fait grief à la défenderesse, soit à ses préposés, de n'avoir pas donné le signal du ralentissement à un moment où les travaux de réparation et réglage de la voie étaient achevés. Du reste la Cour cantonale ajoute qu'il n'a pas été établi que la voie fût en mauvais état à l'endroit même où l'accident s'est produit.

5° Il y a lieu d'adhérer également à la fixation, telle qu'elle a été faite par la Cour civile, de la quotité des dommages-intérêts à allouer à la demanderesse.

En tenant compte des frais d'hôtel et de médecin payés par la dame Jex, s'élevant à plus de 3200 fr., et en prenant en considération l'atteinte portée, momentanément du moins, à la santé de la victime de l'accident, il faut reconnaître que la somme de 5000 fr., allouée par la Cour cantonale, se justifie en présence des circonstances de la cause.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Les recours sont écartés, et le jugement rendu par la Cour civile du canton de Vaud, le 17 Mars 1888, est maintenu tant au fond que sur les dépens.