

desgericht und verlangte in schriftlicher Eingabe, daß die gänzliche Scheidung ausgesprochen und das Mädchen ihm zur Erziehung überlassen werde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Aus den Akten geht hervor, daß die Litiganten bereits seit  $3\frac{1}{2}$  Jahren getrennt leben und schon früher, in den Jahren 1876 und 1877, von der Ehegasse und dem Ehegerichte zu Tisch und Bett getrennt worden sind. Eine Annäherung hat während dieser Zeit nicht nur nicht stattgefunden, sondern es hat sich die gegenseitige Abneigung zufolge der schweren Vorwürfe, die jeder Ehegatte dem andern gemacht hat, in solchem Grade gesteigert, daß, wie auch das Obergericht ausdrücklich anerkennt, keine Hoffnung vorhanden ist, es werden diese Eheleute zu einem gedeihlichen Zusammenleben kommen. Unter solchen Umständen erscheint aber, wie das Bundesgericht schon in einer Reihe von Entscheidungen ausgesprochen hat, das Begehren um sofortige gänzliche Scheidung gestützt auf Art. 47 des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe begründet, sofern derjenige Theil, der die Scheidung begehrt, nicht die alleinige oder hauptsächlichste Schuld an der ehelichen Zerrüttung trägt. Eine solche Schuld des Eheannes Rechsteiner ist nun weder in dem obergerichtlichen Urtheile festgestellt, noch ergibt sie sich aus den Akten, vielmehr erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß die gegenseitige lieblose Behandlung der Ehegatten den ehelichen Unfrieden herbeigeführt habe.

2. Was die Folgen der Ehescheidung hinsichtlich der Vermögensverhältnisse der Ehegatten und die Erziehung der Kinder betrifft, so bieten die Akten dem Bundesgerichte die nöthigen Anhaltspunkte nicht, um über dieselben entscheiden zu können. Es ist daher die Beurtheilung dieser Fragen dem kantonalen Richter zu überweisen, in der Meinung, daß bis zum Erlaß eines definitiven Urtheiles bezüglich der Erziehung der Kinder das obergerichtliche Urtheil vom 26. Februar d. J. in Kraft bleibt.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

1. Die Eheleute Rechsteiner-Schlüpfer sind gestützt auf Art. 47 des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe gänzlich geschieden.

2. Ueber die Folgen der Scheidung in Betreff der Vermögensverhältnisse der Ehegatten, die Erziehung und den Unterricht der Kinder, hat der kantonale Richter zu entscheiden; bis zur definitiven Erledigung dieser Fragen bleibt jedoch Dispositiv II des obergerichtlichen Urtheils vom 26. Februar d. J. in Kraft.

---

**III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.  
bei Tödtungen und Verletzungen.**

**Responsabilité  
des entreprises de chemins de fer, etc.,  
en cas d'accidents entraînant mort d'homme  
ou lésions corporelles.**

56. *Arrêt du 27 Avril 1878 dans la cause Louis Chaubert  
contre la  
Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale.*

Louis Chaubert a été employé de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale en qualité de sous-chef d'équipe à la gare de Grandvaux.

Le 10 Juillet 1876, il a été requis par le chef de gare de Grandvaux de réparer, aux abords immédiats de la dite gare, une aiguille qui ne fonctionnait pas convenablement.

Pendant qu'il travaillait à cette réparation, un éclat de fer s'est détaché du sommier et lui a crevé l'œil droit.

Par exploit du 19 Septembre 1876, Chaubert a ouvert à la Suisse occidentale, devant le Tribunal civil de Lavaux, une action tendant à faire prononcer avec dépens que cette Compagnie est sa débitrice et doit lui faire prompt paiement de la somme de 7000 francs, sous modération de justice.

La Compagnie ayant décliné la compétence du Tribunal de Lavaux et ce déclinatoire ayant été admis, la cause a été renvoyée devant le Tribunal de Lausanne.

Statuant le 15 Janvier 1878, ce Tribunal a débouté Chaubert des fins de sa demande, et admis les conclusions libératoires de la Compagnie, avec dépens.

Chaubert s'étant pourvu auprès du Tribunal cantonal contre ce jugement, cette autorité, par arrêt du 6 Mars 1878, a écarté le recours et maintenu la sentence des premiers juges.

Par un nouveau recours daté du 25 Mars 1878, Chaubert conclut à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral réformer le susdit arrêt du 6 Mars, en ce sens que la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale doit lui faire prompt paiement avec dépens de la somme de 7000 francs, à titre d'indemnité sous modération de justice.

A l'appui de cette conclusion, Chaubert fait valoir, en résumé, les considérations suivantes :

L'accident dont le recourant a été victime est survenu dans l'exploitation : par conséquent l'art. 2 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> Juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles lui est applicable : dès lors la Compagnie défenderesse est responsable envers lui du préjudice dont il souffre ensuite du dit accident, à moins qu'elle ne prouve que cet accident est dû à une force majeure ou à une faute imputable à Chaubert, ce qui, aux yeux du recourant, n'a point été le cas.

Chaubert estime, en outre, être au bénéfice des principes généraux du droit commun en matière de faute, tels qu'ils sont formulés aux articles 1037 et suivants du Code civil vaudois : en effet, il y a eu faute de la Compagnie par le fait que l'aiguille n'avait pas été bien installée à l'origine, et qu'on n'avait pas tenu compte de la dilatation du fer pendant les grandes chaleurs, ensorte qu'à certains moments de l'année la pointe de l'aiguille ne rentrait plus dans le sommier.

*Statuant sur ces faits et considérant en droit :*

1<sup>o</sup> L'art. 2 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> Juillet 1875, invoqué en première ligne par le recourant est conçu en ces termes :

« Une entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur est responsable pour le dommage résultant des acci-

» dents survenus *dans l'exploitation* et qui ont entraîné mort  
» d'homme ou lésions corporelles, à moins que l'entreprise  
» ne prouve que l'accident est dû, soit à une force majeure,  
» soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres  
» personnes non employées pour le transport, sans qu'il y ait  
» eu faute imputable à l'entreprise, ou enfin que l'accident a  
» été causé par la faute de celui-là même qui a été tué ou  
» blessé. »

2° La responsabilité extraordinaire, soit la présomption de faute que cette disposition fait peser sur les entreprises de chemins de fer est restreinte au dommage résultant d'accidents survenus « dans l'exploitation. » Il y a donc lieu d'examiner d'abord si la lésion arrivée à Chaubert le 10 Juillet 1876 doit être considérée comme s'étant produite dans l'exploitation.

3° Il faut, à cet égard, remarquer dès l'entrée qu'une disposition législative astreignant les Compagnies à une responsabilité spéciale et dépassant la mesure fixée dans les règles générales du droit, ne doit point être interprétée extensivement, mais dans le sens strict de la *ratio legis* qui l'a dictée.

Or il résulte, soit du Message du Conseil fédéral aux Chambres relatif à cette loi, soit des rapports des Commissions du Conseil National et du Conseil des Etats à ce sujet, soit enfin des discussions et de la jurisprudence qui ont précédé et suivi l'adoption de la loi allemande sur la responsabilité des chemins de fer en cas d'accident, du 7 Juin 1871, — qui a servi de type à la loi fédérale du 1<sup>er</sup> Juillet 1875, et dont l'art. 1<sup>er</sup>, en particulier, est presque identique à l'art. 2 de cette dernière, — qu'en édictant cette disposition spéciale, le législateur a eu pour but de protéger d'une manière toute particulière la vie et la santé des employés, voyageurs et autres tiers, contre les dangers spéciaux et plus considérables auxquels le genre de transport par chemins de fer ou par bateaux à vapeur, ainsi que le mode d'exploitation qu'il nécessite, les exposent; il a voulu, en augmentant notablement la responsabilité des Compagnies, et à titre d'équivalent pour le libre exercice de leur industrie concédée par l'Etat, offrir un sur-

croît de garantie correspondant au péril plus considérable qui est une conséquence nécessaire de l'exploitation de semblables entreprises.

Il suit de là que la disposition exceptionnelle de l'art. 2 n'a trait et n'est applicable qu'aux accidents occasionnés par l'action particulièrement dangereuse des forces et moyens spéciaux mis en œuvre, même en dehors du transport proprement dit, par les entreprises dont il s'agit, et non à ceux survenus en l'absence de toute corrélation avec ces causes de péril.

Il va de soi qu'une classification rigoureuse, dans ces deux catégories, de tous les accidents possibles ne saurait être faite *a priori*, mais qu'il rentre dans les attributions du juge de décider, dans chaque cas spécial, si les circonstances doivent faire considérer ou non l'accident comme arrivé « dans l'exploitation, » au sens déterminé plus haut.

4° Or des travaux de simple réparation, tels que ceux exécutés par le recourant le 10 Juillet 1876, ne sauraient être identifiés avec les opérations *d'exploitation* de la ligne, dans le sens attribué à ce terme par l'article précité.

Une pareille assimilation doit d'autant plus être exclue dans l'espèce qu'il n'est point établi qu'une circonstance, née de l'exploitation proprement dite, comme le passage imminent et inévitable d'un train par exemple, ait imprimé à ce travail — rentrant d'ailleurs dans les fonctions de Chaubert, — aucun caractère exceptionnellement dangereux.

En refusant de considérer l'accident dont le recourant a été victime comme s'étant produit « dans l'exploitation, » le Tribunal cantonal a donc fait une saine application de l'art. 2 précité.

5° La responsabilité spéciale imposée par cet article à la Compagnie se trouvant par le fait écartée, il est sans intérêt d'examiner jusqu'à quel point l'accident a été dû à une force majeure, ou s'il aurait été causé par la faute de celui qui en fut victime.

6° L'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1875, également invoqué par le recourant, statue que toute entreprise de chemin de fer est responsable « pour le dommage causé par les acci-

» dents survenus dans la construction du chemin et qui ont  
» entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, *si ces acci-*  
» *dents sont le résultat d'une faute quelcônque de l'entreprise*  
» *concessionnaire.* »

Or les faits établis en procédure par les Tribunaux vaudois — et sur l'état desquels le Tribunal fédéral doit baser son jugement aux termes de l'art. 30 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale, — ne révèlent aucune faute à la charge de la Compagnie intimée ou de ses préposés : on ne saurait, en effet, voir une semblable faute dans la circonstance, mentionnée par l'arrêt dont est recours, qu'une aiguille ne fonctionnait pas convenablement, ni dans le fait de la nécessité d'une réparation que la dite Compagnie a fait exécuter avec les précautions voulues.

L'existence d'une faute à la charge de la Compagnie, — condition expresse de sa responsabilité à teneur de l'art. 1<sup>er</sup> ci-dessus, — n'étant pas démontrée, il est également superflu de rechercher si l'accident en question est survenu « dans la construction du chemin de fer. »

7° Vu la situation de fortune du recourant, il y a lieu d'entendre à l'instance actuelle devant le Tribunal fédéral, et ce en conformité de l'art. 27 de la procédure civile fédérale, le bénéfice du pauvre accordé à Chaubert par le Tribunal cantonal.

Par ces motifs

Le Tribunal fédéral  
prononce :

Le recours est écarté comme mal fondé, et l'arrêt rendu par le Tribunal cantonal de Vaud, le 6 Mars 1878, maintenu tant sur le fond que sur les dépens.

---