

6° Relativamente alle conseguenze economiche del divorzio, l'art. 49 della medesima Legge federale prescrive che il Tribunale pronuncia sulle questioni che le riflettono, o d'ufficio o sull'istanza delle parti *nell'atto stesso che decide sulla domanda di divorzio o di separazione.*

Siccome poi tali questioni, in quanto importa ai diritti personali dei coniugi Cereghetti, ai loro beni, alla educazione dei figli, ecc., ecc., furono già contrattualmente definite nell'Atto 10 aprile 1864, e siccome d'altra parte tutti e quattro i figli sono oramai maggiorenni e tengono separata economia, così nulla si oppone a che il Tribunale federale pronunci di moto proprio, senza rimandare le Parti davanti al Giudice cantonale. Venendo quindi a trattare dell'obbligo assunto dall'attrice signora Bulla, nella più volte ripetuta Convenzione del 10 aprile 1864, *di corrispondere, cioè, al marito signor Giuseppe Cereghetti la somma di fr. 400 all'anno,* sta bene che si leggano in capo al relativo disposto (art. II) le parole: *durante tutto il periodo della separazione personale,* ma bisogna eziandio por mente alla circostanza che detta separazione personale era stata chiesta ed ottenuta *a tempo indefinito,* e che, nella intenzione manifesta delle parti contraenti, essa doveva spiegare i suoi effetti economici come se fosse stata pronunciata per tutta la vita, essendosi detto infatti nel corpo di quel medesimo articolo II della Convenzione, che la somma in querela (dei 400 franchi) doveva essere pagata « dal giorno del decesso del sig. Antonio Bulla » *fino alla morte del marito stesso.* »

7° L'avere così ciascuna delle Parti ottenuto causa vinta per una porzione ragguardevole delle proprie conclusioni, è circostanza che mette il Giudicante nell'obbligo di ripartire sulle medesime in egual misura tanto le spese giudiziarie quanto le ripetibili.

Il Tribunale federale  
pronuncia :

1° Sono sciolti per divorzio i vincoli del matrimonio che uniscono Maria Cereghetti fu Antonio Bulla, di Cabbio, domi-

ciliata a Morbio Inferiore, con Giuseppe Cereghetti fu Bernardo, di Muggio, suo domicilio.

2° Resta confermato invece l'art. II della Convenzione 10 aprile 1864 e tenuta quindi la signora Maria Cereghetti-Bulla a corrispondere al signor Giuseppe fu Bernardo Cereghetti, dal giorno del decesso del di lei padre, sig. Antonio Bulla, fino alla morte del ridetto sig. Cereghetti la somma di franchi quattrocento (fr. 400) all'anno, pagabile per semestre, anticipatamente.

#### V. 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.

28. Arrêt du 1<sup>er</sup> Février 1879 dans la cause Pache  
et consorts contre la Compagnie du chemin de fer  
Lausanne-Echallens.

Le dimanche 20 Janvier 1878, entre 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures et 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures du soir, Jean-François-Rodolphe Pache et Daniel Pache, se trouvant sur la route partiellement occupée par la voie du chemin de fer de Lausanne à Echallens, ont été atteints par le train qui venait de Romanel, au-dessous de la station du Chasseur, entre 9 et 15 mètres en amont du poteau télégraphique portant le numéro 50/77.

Par suite de cette rencontre, Jean-François-Rodolphe Pache a été tué sur le coup et Daniel Pache blessé de façon à rendre nécessaire une amputation qui a amené la mort.

A l'approche du train, les Pache s'étaient garés, en s'appliquant contre le mur du trottoir, mais cette précaution leur fut inutile, l'espace libre entre le dit mur et le fourgon du

train en marche n'excédant pas 22 centimètres. Il résulte, en outre, des mesurages opérés que la distance entre l'axe de la voie et le mur n'est que de 1 mètre 41 centimètres.

Au moment de l'accident, la nuit était obscure; le train portait des feux et avait commencé à ralentir sa marche. (Faits numéros 4 et 32 admis par le Tribunal de Lausanne.)

Par exploit notifié le 17 Avril 1878, la veuve et les enfants de Jean-François-Rodolphe Pache et les enfants de Daniel Pache ont intenté à la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Echallens une action tendant à faire prononcer avec dépens qu'elle doit leur faire immédiat paiement des sommes suivantes :

1° A Fanny Pache née Ecoffey, 6000 fr. avec intérêt à 5 % l'an dès le 17 Avril 1878.

2° A Elise et Henriette Pache, 10 000 fr. avec intérêt dès la même date.

3° A Frédéric Pache, Louise Tailens et Marie Pache, 12 700 fr. avec intérêt dès la même date.

Les demandeurs fondent leur réclamation sur l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fers et de bateaux à vapeur en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

La Compagnie, estimant que les victimes ont commis une faute qui a été la cause unique de l'accident, a conclu à libérations des fins de la demande.

Par jugement du 25 Octobre 1878, le Tribunal civil de Lausanne a débouté les hoirs Pache de leurs conclusions et adjugé à la Compagnie défenderesse ses conclusions libératoires.

Par arrêt du 12 Décembre suivant, le Tribunal cantonal du canton de Vaud, — estimant, d'une part, que la Compagnie n'a aucune faute à se reprocher, d'autre part, que les victimes Pache ont commis une imprudence qui a donné lieu à l'accident, et contrevenu, en se trouvant sur la voie au moment du passage du train, à la disposition formelle de l'art. 1 du Règlement intérieur de la Compagnie approuvé par le Conseil d'Etat le 26 Novembre 1873, — a écarté le recours et maintenu la sentence des premiers juges.

Après le prononcé de cet arrêt, les hoirs Pache estimèrent avoir découvert une faute nouvelle à la charge de la Compagnie dans la circonstance, à eux révélée après les débats seulement, que la locomotive n'aurait porté, au moment de l'accident, qu'un seul feu blanc à l'avant, au lieu des trois feux blancs imposés par le règlement général pour les signaux arrêté par le Conseil fédéral le 7 Septembre 1874.

Afin de pouvoir faire constater ce fait nouveau par la voie d'une révision (C. P. C. vaudoise art. 459 § 3), les hoirs Pache déposèrent, en main du Juge informateur de Lausanne, une plainte en faux serment contre les témoins entendus sur le fait admis par le Tribunal de district sous numéro 32, et établissant qu'au moment de l'accident le train portait des feux.

Le magistrat informateur ayant refusé de suivre à la dite plainte, le Tribunal d'accusation, statuant ensuite de recours, a confirmé, par arrêt du 19 Décembre 1878, la décision du Juge, « attendu qu'une instruction pénale pour le délit de » faux témoignage ne saurait être ordonnée alors que le plaignant ne précise ni la teneur de la déclaration prétendue » fausse, ni le témoin dont la déclaration aurait été fausse. »

C'est à la suite de ces faits que les hoirs Pache ont, sous date du 28 Décembre 1878, recouru au Tribunal fédéral. Ils concluent à ce qu'il plaise à ce Tribunal prononcer :

I. Que les actes du dossier du procès jugé le 25 Octobre 1878 par le Tribunal civil du district de Lausanne et le 12 Décembre 1878 par le Tribunal cantonal du canton de Vaud, seront complétés en ce qui concerne la question de savoir si le train qui a atteint les deux Pache, le 20 Janvier 1878, à 6 1/2 heures du soir, portait à l'avant ses feux comme l'allègue le numéro 32 de la réponse, ou des feux comme le dit le jugement du 25 Octobre 1878, s'il portait trois feux blancs comme l'exige le règlement fédéral sur les signaux du 7 Septembre 1874, ou s'il portait un seul feu blanc comme le diront les témoins et comme les demandeurs et recourants l'affirment.

II. Que le jugement du 25 Octobre 1878 et l'arrêt du 12 Décembre 1878 seront réformés.

III. Que les conclusions en indemnité des recourants leur seront allouées, savoir quatre mille francs à Fanny Pache née Ecoffey, huit mille francs aux deux filles mineures de feu Jean-François-Rodolphe Pache, six mille francs à Frédéric Pache, Louise Taillens née Pache, et Marie Pache, enfants de feu Daniel Pache.

Au cours des plaidoiries, l'avocat de la Compagnie intimée, s'expliquant sur la demande de complément de preuve relative au fait 32 admis par le Tribunal de Lausanne, a maintenu qu'au moment de l'accident à la base du présent procès le train portait des feux, à savoir un feu blanc à l'avant de la locomotive et deux feux rouges latéraux, l'un en tête et l'autre en queue des wagons : il a reconnu toutefois que la locomotive n'était pas munie de trois feux blancs à son avant.

*Statuant sur ces faits et considérant en droit :*

*Sur la conclusion tendant à un complément d'instruction :*

Attendu que la Compagnie intimée a, par l'organe de son mandataire, reconnu l'exactitude du fait que la présente conclusion a pour but de faire constater, à savoir qu'au moment de l'accident la locomotive portait, à l'avant, non point trois feux blancs, mais un feu blanc seulement, les autres feux étant répartis sur les wagons composant le train ;

Attendu qu'en présence de cet aveu, — et sans rechercher si, à teneur des dispositions de l'art. 30 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale, le Tribunal fédéral serait en droit d'ordonner l'administration de preuves tendant à établir un fait nouveau, — un acte de procédure ayant pour but d'apporter la démonstration d'un fait non contesté et reconnu par la partie à laquelle il est opposé, apparaît en tout cas comme dénué d'intérêt ;

Qu'il n'y a dès lors pas lieu de déférer à la réquisition préliminaire des recourants ;

La première conclusion est écartée.

*Au fond :*

Considérant que l'art. 2 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> Juillet 1878 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer

en cas d'accidents statue que « toute entreprise de chemins » de fer ou de bateaux à vapeur est responsable pour le » dommage résultant des accidents survenus dans l'exploita- » tion et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corpo- » relles, 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. »

Attendu que ce texte introduit ainsi, à la seule réserve des trois exceptions qu'il énumère, la responsabilité expresse des entreprises de chemins de fer pour le dommage résultant des accidents survenus *dans l'exploitation* et qui ont entraîné mort ou blessures ;

Que par cette disposition exceptionnelle, et en statuant en principe cette responsabilité même pour le cas fortuit en dehors de toute faute de la Compagnie, le législateur a voulu tenir un compte équitable des dangers spéciaux inhérents à l'exploitation des entreprises de transport à vapeur et accroître, dans la même mesure que le péril, l'obligation des Compagnies d'en atténuer et d'en réparer les effets dommageables (comparez arrêts du Tribunal fédéral du 23 Novembre 1878 en la cause veuve Burckhardt et ses enfants contre Jura-Berne-Lucerne, et du 27 Avril 1878 en la cause Chau- bert contre Suisse Occidentale) ;

Attendu que le cahier des charges du chemin de fer de Lausanne à Echallens, annexé au décret de concession du 6 Juin 1872, en n'autorisant l'exploitation de cette voie qu'aux « risques et périls » des concessionnaires, paraît avoir été inspiré par la même préoccupation ;

Considérant qu'il s'agit dans l'espèce d'un accident survenu dans l'exploitation de la ligne de Lausanne à Echallens, et ayant entraîné la mort de deux personnes ;

Que la Compagnie n'a point invoqué les deux premières exceptions mentionnées à l'art. 2 ci-dessus, mais qu'elle excipe, d'une part, de la faute commise par les victimes de

l'accident et, d'autre part, du prescrit de l'art. 4 de la même loi excluant toute réclamation d'indemnité dans le sens de l'art. 2 : « si la personne tuée s'était mise en rapport avec » l'entreprise en violant sciemment des prescriptions de police, et cela lors même que l'accident serait le résultat » d'une faute étrangère à cette personne ; »

Attendu que ces deux exceptions doivent être rejetées ;

Attendu, en effet, que le chemin de fer de Lausanne à Echallens est établi, dans la plus grande partie de son parcours, sur l'aire de la route, et qu'il en emprunte le trottoir, à l'endroit où l'accident s'est produit ;

Que la partie de la route utilisée par le chemin de fer n'a point cessé de faire partie du domaine public (cahier des charges art. 6) et continue, dans l'intervalle des trains, à être accessible à la circulation générale ;

Que le règlement sur la police intérieure de ce chemin de fer, approuvé par le Conseil d'Etat de Vaud le 26 Novembre 1873 n'interdit point la circulation sur la voie, mais se borne, à son art. 1<sup>er</sup>, à défendre d'y stationner ou d'y faire des dépôts ;

Que la circonstance que les Pache avaient suivi la voie-trottoir avant l'accident ne constituait donc, dans le sens de la loi, aucune faute à leur charge ;

Qu'à l'approche du train les dits Pache quittèrent le corps proprement dit de la voie ;

Qu'en effet il résulte des déclarations de Daniel Pache, dont la véracité n'a été suspectée d'aucune part, que les deux Pache, entendant soudain le train derrière eux, ne restèrent pas sur l'espace occupé par les rails, mais que, pour éviter le dit train, ils s'effacèrent contre le mur longeant le trottoir, se croyant ainsi en toute sécurité ;

Que les traces de sang constatées dans les procès-verbaux de l'enquête confirment que les deux Pache, au moment où ils furent atteints, se trouvaient non point sur la voie, mais sur l'espace libre du trottoir entre le rail occidental et le mur ;

Que l'accident est ainsi dû au fait de l'insuffisance de l'es-

pace laissé entre le mur et les parties les plus saillantes du train en marche (fourgon et marche-pieds des wagons), espace que les mesurages intervenus au procès ont démontré n'être pas supérieur à 22 centimètres ;

Attendu que les Pache ne pouvaient supposer l'existence d'une disposition des lieux aussi périlleuse ; que l'obscurité de la nuit les empêchait en tous cas de s'en rendre compte, et que la circonstance qu'ils se sont garés comme ils l'ont fait ne peut leur être imputée à faute, puisqu'une telle mesure de prudence eût dans des conditions normales assuré leur salut ;

Attendu que l'art. 7 de l'ordonnance technique des chemins de fer suisses du 9 Août 1854 exige que les constructions et autres objets fixes placés aux abords des voies, doivent s'écarter de 6 pieds et demi (1 mètre 95 centimètres) au moins de l'axe de la voie la plus rapprochée, de manière à ce que, vu la largeur maximale des wagons prescrite à l'art. 15 ibidem, il reste un espace de 14 pouces (42 centimètres) au moins entre les dits objets fixes et les parties les plus saillantes des wagons ;

Attendu que, pour expliquer le fait de la distance insuffisante laissée entre le mur et la voie, la Compagnie oppose, d'une part, l'art. 5 de la loi vaudoise du 5 Décembre 1854 sur la police des chemins de fer, d'après lequel un mur de clôture ne saurait être compris dans la catégorie des objets fixes visés à l'art. 7 de l'ordonnance technique précitée et, d'autre part, l'art. 5 de l'arrêté fédéral du 20 Juillet 1874, portant que la dite ordonnance n'est obligatoire pour la ligne en question « qu'autant que cela est compatible avec le système de construction à appliquer ; »

Attendu, sur le premier point, que l'art. 5 de la loi vaudoise se borne à excepter les murs de clôture du nombre des constructions pour lesquelles il exige une distance de beaucoup supérieure à celle prescrite par l'ordonnance fédérale ; qu'il ne contient aucune prescription sur la distance à observer pour les murs de clôture et objets fixes autres que les constructions dont parle la loi en question ;

Que, dans cette position, l'ordonnance fédérale du 9 Août 1854 peut sortir son entier effet à l'égard de ces dits murs et objets fixes, même en présence de la loi vaudoise susrapelée; que, d'ailleurs, une loi cantonale ne pourrait en aucun état de cause déroger aux prescriptions de la législation fédérale sur la même matière;

Attendu, en ce qui touche l'application de l'art. 5 de l'arrêté fédéral du 20 Juillet 1874, qu'on ne voit pas en quoi le système à voie étroite, adopté sur la ligne Lausanne-Echallens, ne comporterait pas l'observation des mesures de précaution en vigueur pour les constructions et objets fixes placés aux abords des voies ferrées;

Que l'art. 13 du cahier des charges impose à la Compagnie le devoir d'assurer la sécurité publique; que cette obligation doit persister même en l'absence de prescriptions spéciales du cahier des charges et de la concession, et doit être remplie d'autant plus scrupuleusement que la voie est établie sur une route publique;

Attendu qu'en tous cas la Compagnie, en exploitant dans les circonstances périlleuses relevées ci-dessus, assume la responsabilité des accidents qu'elles peuvent entraîner, et que cette responsabilité légale n'est pas couverte par la reconnaissance administrative (collaudation) de la ligne;

Attendu que l'art. 4 de la loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1873 susvisée ne peut être davantage opposé aux recourants, puisque le règlement de police de la ligne, comme il a été dit plus haut, n'interdit pas la circulation du public sur la portion de la route occupée par la voie ferrée, et qu'en fait cette circulation a toujours été pratiquée;

Que, dès lors, on ne saurait reprocher aux Pache d'avoir, en suivant la voie, violé sciemment des prescriptions de police;

Attendu que le dit règlement de police se borne à statuer relativement à cette voie « que toute personne qui y circule » le fait à ses risques et périls; »

Qu'en ce qui touche cette réserve, l'art. 12 de la loi fédérale précitée déclare « sans valeur légale les règlements, pu-

» blications ou conventions spéciales, qui excluraient ou » limiteraient d'avance l'obligation d'indemniser telle qu'elle » résulte des dispositions de cette loi, » et que l'art. 13 ibidem abroge toutes les dispositions des règlements existants qui sont en opposition avec la dite loi;

Que l'accès de la ligne étant autorisé, la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Echallens ne saurait donc être admise à restreindre ou à décliner d'avance la responsabilité légale qui lui incombe, ensuite des accidents survenus sur son parcours en l'absence d'une faute de la part des victimes;

Attendu enfin que, la responsabilité de la Compagnie devant être admise aux termes de l'art. 2 de la loi fédérale sur la matière, il n'y a pas lieu de s'arrêter aux divers griefs formulés par les recourants dans le but de prouver, en outre, une faute spéciale à sa charge.

*Sur la quotité de l'indemnité :*

Attendu que les recourants n'ont pas droit à indemnité pour tous les dommages qu'ils peuvent avoir éprouvés ensuite de l'accident survenu;

Que cette indemnité ne comprend, à teneur de l'art. 5, al. 1 de la loi fédérale, que les frais occasionnés par les tentatives de guérison, ainsi que le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, avait causé au défunt pendant sa maladie, et aux termes du 2<sup>e</sup> alinéa du même article, les dédommagements réclamés par celui dont l'entretien était, au moment de la mort, à la charge de la personne tuée, si, par suite de la mort, cet entretien lui est enlevé;

Considérant, en ce qui concerne la famille de Jean-François-Rodolphe Pache, que, ce dernier ayant été tué sur le coup, il n'y a à comprendre dans l'indemnité à allouer ni les frais de traitement médical, ni le préjudice causé au défunt par une incapacité de travail plus ou moins prolongée;

Qu'il y a lieu, en revanche, de condamner la Compagnie au paiement d'un dédommagement pécuniaire équitable soit à la veuve, soit aux enfants mineurs de la victime, lesquelles personnes se trouvaient, au moment de la mort, entretenues par leur époux et père;

Qu'on doit toutefois, lors de la fixation de cette indemnité, prendre en considération le fait de l'âge avancé du prédit Jean-François-Rodolphe Pache ;

Attendu, en ce qui touche en particulier les deux enfants du défunt, qu'il convient d'attribuer à ces deux filles mineures indistinctement, — et conformément, d'ailleurs, aux conclusions de la demande, — une somme totale que l'autorité tutélaire pourra employer selon leurs besoins respectifs ;

Attendu, en ce qui concerne les trois enfants de Daniel Pache, âgés de 37, 36 et 33 ans au moment de l'accident, et pouvant tous subvenir à leur entretien, qu'ils ne sauraient se prétendre au bénéfice de l'art. 5 al. 2 susvisé, en égard surtout au grand âge atteint par leur ascendant au moment de sa mort (66 ans) ;

Attendu qu'ils ont, en revanche, droit à une indemnité pour les frais occasionnés par la tentative de guérison et la sépulture de leur père.

*Sur les frais :*

Attendu que, les prétentions des demandeurs ayant été considérablement réduites, il se justifie de laisser à leur charge une partie des frais faits par eux devant les instances cantonales.

Par tous ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

L'arrêt rendu par le Tribunal cantonal du canton de Vaud sous date du 12 Décembre 1878 est réformé. En conséquence, la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Echallens est condamnée à payer aux recourants les sommes suivantes, avec intérêt à cinq pour cent dès la demande juridique, à savoir :

A. A Fanny née Ecoffey, veuve de Jean-François-Rodolphe Pache, *trois mille francs* ;

B. A Elise et Henriette Pache, filles mineures du dit, ensemble *cinq mille francs* ;

C. Aux trois enfants du défunt Daniel Pache, ensemble *cinq cents francs*.

## VI. Civilstreitigkeiten zwischen Kantonen einerseits und Privaten oder Korporationen anderseits.

### Différends de droit civil entre des cantons d'une part et des corporations ou des particuliers d'autre part.

29. Urtheil vom 28. März 1879 in Sachen  
Gemeinde Schwanden gegen Kanton Glarus.

A. Durch Vertrag vom 29./30. August 1873 übertrug der Kanton Glarus der Nordostbahn den Bau und Betrieb der Eisenbahn Ziegelbrücke-Mäfels und Glarus-Lintthal. In Art. 7 dieses Vertrages ist bestimmt, daß beim Bau und Betrieb der letztern Eisenbahnlinie, Glarus-Lintthal, mit größtmöglicher Einfachheit und Sparsamkeit verfahren werden solle, und gestützt auf diese Bestimmung verlegte die Nordostbahn die für die Gemeinde Schwanden und das Sernstthal erforderliche Station, welche ursprünglich in das sog. Erlen projektiert war, in den sog. Grund. Da diese Stationsanlage jedoch nur den Interessen der Nordostbahn und der Gemeinde Schwanden, nicht aber denjenigen des Sernstthales entsprach, so intervenirte die Ständekommission und schloß am 20. November 1876 mit der Nordostbahn einen Vertrag ab, im Wesentlichen folgenden Inhalts:

„Die Stationsanlage Schwanden ist im sogenannten Erlen zu placiren, ihr südliches Ende an die Linth stützend. Die Zufahrtsstraße von der Sernstthalstraße auf die Station ist durch die Baugesellschaft möglichst in direkter Linie in ihren Kosten zu erstellen und zu unterhalten.

„Die Baugesellschaft gestattet ferner dem Kanton Glarus, eine allfällige Verbindungsstraße von der Landstraße bei der alten Post in Schwanden mit Station Erlen längs der Bahn und so nahe am Bahntörper fortzuführen, als es die Sicherheits-