

und Erziehung der Anstaltserziehung weit vorzuziehen wäre, zumal gegen die Befähigung und den guten Willen der Klägerin zur richtigen Erziehung ihrer Kinder, wie schon oben bemerkt worden ist, nichts vorliegt.

Aus all diesen Gründen ist heute schon die definitive Scheidung der Litiganten, gestützt auf Art. 47 des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe, und zwar wegen ausschließlichen Verschuldens des Beklagten, auszusprechen.

4. Was die Anträge der Klägerin betreffend die Kinderzuteilung und die Alimentationspflicht des Beklagten in Bezug auf die Kinder anbetrifft, so sind die Akten an die Vorinstanz zur Beurteilung dieser Begehren zurückzuweisen. Die kantonalen Gerichte haben nämlich die Kinder lediglich mit Rücksicht auf die Temporalscheidung dem Beklagten (in Verbindung mit dem Bürgerwaisenamte Zug) zugesprochen und ohne sich mit der Vorschrift des § 44 des zugerischen privatrechtl. Gesetzbuches auseinanderzusetzen, der bei der Kinderzuteilung in erster Linie auf die Lösung der Schuldsfrage abstellt. Nachdem nun jene Voraussetzung dahingefallen ist und das Bundesgericht zudem in schärferer Weise, als die kantonalen Instanzen, das Verschulden an der Ehezerüttung ausschließlich dem Beklagten beigemessen hat, bedürfen daher die erwähnten Fragen einer erneuten Prüfung und Entscheidung durch den kantonalen Richter auf der Grundlage des bundesgerichtlichen Urteils.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

1. In Gutheißung der Berufung der Klägerin, und unter Aufhebung des vorinstanzlichen Urteils, werden die Eheleute L. auf Grund von Art. 47 des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe gänzlich geschieden.

2. Zum Entscheid über die Frage der Zuteilung der Kinder und der Alimentationspflicht des Beklagten in Bezug auf die Kinder werden die Akten an das Obergericht Zug zurückgewiesen.

**III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.
bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

3. Arrêt du 28 janvier 1904, dans la cause
Compagnie genevoise des tramways électriques, *def.*, *rec.*
princ., contre Roch, *dem.*, *rec. p. v. de jonction.*

Accident d'un manoeuvre-poseur: perte de la main droite. —
Montant de l'indemnité en cas de lésions corporelles.
Art. 5, al. 3, loi féd., resp. ch. de fer. — Faute légère de la
victime. — Réduction pour allocation d'un capital. — **Négligence grave** de la part de la Compagnie, **art. 7 l. c.** —
Libre appréciation du juge.

A. — Le 16 juillet 1901, la Compagnie genevoise des tramways électriques transportait sur le lieu de leurs travaux, — au moyen d'un train qui s'était formé sur le Cours de Rive, à Genève, et se composait de wagons de l'ancienne Compagnie des chemins de fer à voie étroite, — les ouvriers qu'elle employait à la construction, soit au prolongement de la ligne de Vésenaz à Hermance; en certains endroits à partir de Vésenaz, le parcours ne laissait pas que d'offrir quelque danger par le fait que la voie longeait la ligne des poteaux télégraphiques ou téléphoniques et que ceux-ci étaient si rapprochés qu'ils frôlaient les wagons à leur passage ou entraient même en frottement avec eux de telle manière que quelques-uns de ces poteaux s'en trouvaient fortement entamés ou endommagés. Aussi la Compagnie genevoise des tramways électriques a-t-elle prétendu au cours du procès, ce qui a été admis par divers témoins et contesté par d'autres, qu'elle avait donné à son personnel les ordres de service nécessaires pour que, durant le transport, les fenêtres des wagons restassent fermées; dans un bureau portatif que la compagnie avait établi à proximité de l'emplacement des travaux et qui se déplaçait au fur et à mesure de l'avance-

ment de ceux-ci, le même ordre se trouvait affiché, mais rien en procédure ne permet de conclure que Roch ait jamais eu l'occasion de pénétrer dans ce bureau; dans les wagons, aucun avis de ce genre n'avait été placé. Tandis que, d'après un règlement, le nombre des passagers dans les voitures en question de l'ancienne compagnie des chemins de fer à voie étroite ne devait pas être supérieur à vingt-quatre, les dites voitures, ce jour-là, étaient, suivant l'expression des témoins, littéralement « bondées » et renfermaient une cinquantaine d'ouvriers avec leurs provisions pour la journée. Au départ de Genève, les fenêtres des wagons étaient ouvertes et personne, ni à ce moment-là, ni en cours de route, ne donna l'ordre de les fermer. Arrivé à la zone dangereuse, le train ne ralentit aucunement sa marche, et conserva au contraire toute sa vitesse qui était assez considérable. C'est alors, entre Collonge et Anières, que Roch, pour être plus à l'aise, appuya son bras droit sur le rebord de la fenêtre auprès de laquelle il était assis, laissant sa main pendre en dehors ou en tout cas dépasser le rebord de la fenêtre; et c'est dans ces conditions qu'il eut la main écrasée entre le wagon et l'un des poteaux télégraphiques ou téléphoniques dont question plus haut.

Le même jour, Roch entra à l'hôpital cantonal où il demeura jusqu'au 7 septembre 1901; il se soumit ensuite au traitement du Dr Zoppino, ainsi qu'à des bains et des massages, en tout cas jusqu'en juin 1902, époque jusqu'à laquelle il fut incapable d'aucun travail. En cours d'instance, le 26 juin 1902, eut lieu une expertise confiée aux D^{rs} méd. Ed. Lardy, Ch. Bergalonne et Louis-J.-A. Mégevand, qui conclurent comme suit:

1° les lésions subies par Roch lors de l'accident du 16 juillet 1901 ont entraîné pour lui une véritable paralysie de la main droite avec ankylose du poignet;

2° ces lésions paraissent inguérissables; les résultats d'une intervention chirurgicale seraient fort problématiques;

3° en ce qui concerne son métier de manœuvre, Roch doit être considéré comme atteint d'une incapacité permanente de travail du 90 %;

4° Roch avait été victime en 1900 déjà d'un accident à la main droite dont le quatrième doigt avait conservé, dans l'une de ses articulations, une légère ankylose; mais s'il doit être tenu compte d'une diminution de capacité de travail ensuite de cet accident-là, ce ne peut être que « dans une proportion extrêmement limitée, pour ne pas dire nulle. »

Bien qu'aucune pièce n'ait été versée au dossier pour établir l'âge de la victime au moment de l'accident, les parties sont d'accord pour admettre qu'alors Roch était âgé d'environ 53 ans. Son gain moyen était, selon ses propres indications non contestées par sa contrepartie, de 4 fr. par jour.

Enfin, lors de l'accident, Roch était au service de la Compagnie genevoise des tramways électriques depuis quelques mois, et pour se rendre sur le lieu de son travail il utilisait régulièrement le moyen de transport susrappelé que la compagnie mettait à disposition de ses ouvriers.

B. — Par exploit du 16 septembre 1901, Roch conclut au paiement par la Compagnie genevoise des tramways électriques, à titre de dommages-intérêts, d'une somme de 10 000 fr., avec intérêts de droit dès le 16 juillet 1901; le 17 mars 1902, il amplifia ces conclusions pour les porter à la somme de 20 000 fr., toujours avec intérêts de droit (sous réserve d'imputation d'une somme de 600 fr. touchée en cours de procédure); et, dans la suite, il chercha à justifier cette somme de 20 000 fr. par le compte suivant:

1° frais de médecin, pharmacie, etc., non contestés par la Compagnie.	Fr.	470 —
2° incapacité de travail totale passagère, du 16 juillet 1901 à fin juin 1902, onze mois et demi, à 25 jours de travail à raison de 4 fr. »		1 150 —
3° incapacité de travail permanente et totale, sur la base d'un salaire annuel moyen de 1200 fr., de l'âge du demandeur à fin juin 1902: 54 ans, et de la table IV de Soldan (Responsabilité des fabricants), tarif de la « Suisse »		16 752 —
Total,	Fr.	18 372 —

somme arrondie à 20 000 fr. en raison de la faute grave de la compagnie (art. 7 loi fédérale du 1^{er} juillet 1875).

Dans toute une série d'écritures et de conclusions du 16 septembre 1901 au 20 octobre 1902, le demandeur prétend que l'accident est dû uniquement aux fautes graves de la compagnie et qu'il n'y a eu de sa part, à lui, aucune faute quelconque qui ait été commise ; en droit, il invoque, en dehors de l'art. 7 précité de la loi du 1^{er} juillet 1875, les art. 1, 2, 5 et 6 *ibid.*

C. — Après avoir d'abord contesté toute responsabilité de sa part en soutenant que l'accident n'avait d'autre cause que l'imprudence de Roch et en invoquant les art. 2, al. 3 de la loi fédérale du 26 avril 1887 et 1 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, la Compagnie genevoise des tramways électriques, sans cesser d'alléguer l'existence d'une faute grave à charge du demandeur, a reconnu le principe de sa responsabilité et a conclu, le 26 septembre 1902, à ce qu'il lui soit donné acte de son offre de payer au demandeur, à titre d'indemnité définitive et totale, la somme de 3000 fr., sous imputation des 600 fr. déjà versés.

D. — Par jugement en date du 11 novembre 1902, le Tribunal de première instance de Genève condamna la Compagnie genevoise des tramways électriques au paiement envers Roch, avec intérêts de droit, d'une indemnité de 9570 fr. dont à déduire la somme de 600 fr. reçue en cours d'instance.

Ce jugement est motivé, en résumé, comme suit :

La cause appelle l'application de l'art. 1 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 ; la compagnie est donc responsable de l'accident du 16 juillet 1901 survenu dans la construction de la ligne Vésenaz-Hermance si cet accident peut être considéré comme le résultat d'une faute de la compagnie ; or, tel est bien le cas en l'espèce ; les fautes imputables à la compagnie consistent : a) en ce que le nombre des ouvriers admis dans les voitures de l'ancienne compagnie des chemins de fer à voie étroite était supérieur à celui prévu par le règlement de transport ; b) en ce que, malgré le danger qui pou-

vait et devait en résulter, la compagnie avait fait circuler sur la voie en construction des trains pour le transport de ses ouvriers avant que les poteaux télégraphiques et téléphoniques aient été reculés à une distance suffisante pour éviter tout frottement avec les wagons ; c) en ce que la compagnie n'a nullement veillé à l'exécution de son ordre de tenir fermées les fenêtres des wagons, à supposer que cet ordre ait été réellement donné ; d) enfin, en ce que, nonobstant le danger résultant de la situation des poteaux susrappelés au bord de la voie, les trains circulaient avec une grande vitesse, tandis que la prudence la plus élémentaire eût commandé de ralentir tout au moins la marche des trains sur le parcours de la zone dangereuse.

Cependant, il y a lieu d'admettre que, de son côté, le demandeur a commis une imprudence en plaçant sa main en dehors de la fenêtre, puisqu'il était employé au service de la compagnie depuis plusieurs mois et que, chaque jour, il faisait ce trajet de la même façon et ne pouvait ainsi ignorer la présence au bord de la voie des poteaux en question et le danger en résultant.

L'indemnité revenant à Roch doit comprendre :

a) les frais de traitement médical, non contestés par la défenderesse, s'élevant à 470 fr. ;

b) le dommage résultant pour le demandeur de son incapacité de travail totale passagère, du 16 juillet 1901 jusqu'au moment de l'expertise, en juin 1902, onze mois à 4 fr. par jour ou 100 fr. par mois, 1100 francs ;

c) le dommage résultant pour la victime de son incapacité de travail partielle permanente ; cette incapacité ne saurait toutefois être estimée, comme elle l'a été par les experts, au 90 %₀, puisque, selon les règles admises en la matière, la perte totale de la main droite est considérée comme entraînant une diminution de la capacité de travail de 50 à 75 %₀ et que Roch, comme manœuvre peut trouver encore un emploi qui lui procurera quelque rémunération ; en fixant au maximum, de 75 %₀, la diminution de capacité de travail du demandeur, le nombre des jours ouvrables pour un manœuvre

en une année variant entre 250 et 300, le salaire annuel de Roch oscillant ainsi entre 1000 fr. et 1200 fr., la perte résultant pour Roch de son incapacité de travail partielle permanente représente une somme de 750 fr. à 900 fr. ; pour assurer le paiement d'une rente viagère de pareille somme pendant 17 ans, durée probable de la vie du demandeur, étant donné son âge : 54 ans, il faudrait, au taux du 3 $\frac{1}{2}$ %, un capital variant de 9500 à 11 000 fr. ; mais il y a lieu de faire subir à ces chiffres une réduction de 25 à 30 %, soit en raison de l'imprudence imputable au demandeur, soit en raison de l'avantage que présente sur l'allocation d'une rente celle d'une indemnité en capital ; l'indemnité due à Roch de ce chef peut être arbitrée ainsi à la somme de 8000 fr.

E. — La Compagnie genevoise des tramways électriques interjeta appel de ce jugement, disant reprendre ses conclusions de première instance et subsidiairement demander une nouvelle expertise.

De son côté, le demandeur déclara former appel-incident du même jugement, en reprochant à celui-ci d'avoir admis une faute à charge de la victime et de n'avoir pas tenu compte de la faute grave de la compagnie selon l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 ; en droit, le demandeur n'invoque plus, en dehors de l'art. 7 précité, que les art. 1 et 5 de la même loi ; et au fond, il reprend ses conclusions de première instance.

F. — La Cour de Justice civile de Genève, par jugement du 12 décembre 1903, confirma celui du tribunal de première instance.

Sur la question de faute de la compagnie, la Cour adopte purement et simplement les motifs des premiers juges ; elle admet également une imprudence à charge du demandeur, en se référant à ce propos aux constatations de faits des premiers juges, mais elle relève le fait que cette imprudence n'a été que légère, étant donné que le wagon dans lequel Roch se trouvait, comptait un trop grand nombre d'occupants et que ceux qui étaient assis près des fenêtres, devaient être tentés de s'appuyer ainsi que l'a fait Roch, soit pour échapper

un peu à la chaleur excessive qui régnait dans le wagon, soit « pour céder à la pression intérieure » ; la Cour estime en conséquence que « le degré de responsabilité de Roch a été fixé trop haut par les premiers juges. » Mais cette appréciation demeure sans effet sur le calcul de l'indemnité devant revenir au demandeur, puisque, d'une part, si les premiers juges ont exagéré l'importance de la cause de réduction d'indemnité provenant de la faute imputable à la victime, cette erreur se trouve compensée par la rectification qu'il faudrait apporter, d'autre part, au dit calcul en établissant celui-ci non plus à l'aide des tables I et II, mais à l'aide de la table III de Soldan ; selon cette dernière table, le capital nécessaire à la constitution d'une rente viagère de 750 fr. à 900 fr. pour un homme comme Roch, âgé de 54 ans, représente une somme de 8883 fr. à 10 660 fr. (10 659 fr. 60 c.) ; mais cette somme devant être réduite dans une plus faible mesure que celle admise par les premiers juges, l'indemnité arbitrée par ceux-ci à 8000 fr. apparaît comme ayant été équitablement déterminée.

G. — C'est contre ce jugement de la cour de justice, que la Compagnie genevoise des tramways électriques a déclaré, en temps utile, recourir en réforme auprès du Tribunal fédéral, en reprenant ses conclusions de première instance tendant à ce que son offre de 3000 fr. soit déclarée « satisfaisante. »

En temps utile, Maurice Roch a déclaré se joindre à ce pourvoi conformément à l'art. 70 OJF, et reprendre ses conclusions de première instance et d'appel.

H. — (Plaidoiries.)

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — La seule question qui se pose en l'espèce, est celle de savoir quelle est la quotité de l'indemnité à laquelle Roch a droit ensuite de l'accident dont il a été victime le 16 juillet 1901. La compagnie, en effet, à partir de ses conclusions de première instance du 26 septembre 1902, n'a plus contesté le principe de sa responsabilité, et ce avec raison, car, que l'on applique en la cause l'art. 2, al. 3 de la loi fédérale

du 26 avril 1887 et l'art. 1 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, ou l'art. 2 de cette dernière loi, que l'on admette donc qu'il s'agisse en l'espèce d'un accident survenu dans la « construction » d'un chemin de fer (Bauunfall) ou d'un accident survenu dans l'« exploitation » (Betriebsunfall), la responsabilité de la compagnie n'en est pas moins évidente dès l'instant où il n'est plus contesté que l'accident est en tout cas le résultat, en tout ou partie, d'une faute de la compagnie (art. 1, loi du 1^{er} juillet 1875) et où il n'est plus allégué que le dit accident soit dû uniquement à la faute de la victime (art. 2 *ibid.*). Il est donc indifférent de rechercher sous laquelle des deux notions, d'accident de construction ou d'accident d'exploitation, l'accident du 16 juillet 1901 devrait être rangé, puisque les conséquences, ici, n'en seraient point changées.

2. — La compagnie ne conteste plus ainsi l'applicabilité en l'espèce de l'art. 5, al. 3 de la loi du 1^{er} juillet 1875. Or, à teneur de cette disposition légale, l'indemnité revenant à Roch doit comprendre : a) les frais de guérison ou de traitement ; b) le préjudice pécuniaire résultant de son incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère. — Les frais de traitement s'élèvent au chiffre de 470 fr. qui n'a pas été contesté par la compagnie et que celle-ci, au contraire, a reconnu devoir payer intégralement. Il n'y a donc plus qu'à déterminer le préjudice causé au demandeur par son incapacité de travail et à examiner la question d'applicabilité ou d'inapplicabilité en l'espèce de l'art. 7 de la loi précitée, pour fixer ensuite l'indemnité à allouer au demandeur.

3. — Il n'est plus contesté que Roch ait été incapable de tout travail du 16 juillet 1901 au jour de l'expertise médicale, soit jusqu'au 26 juin 1902 ; les parties sont d'accord pour admettre que le salaire moyen du demandeur était de 4 fr. par jour ; mais tandis que le tribunal de première instance et la cour de justice ont fixé de ce chef une indemnité de 1100 fr., le demandeur réclame une indemnité de 1150 fr., et la défenderesse conclut à ce que cette somme soit abaissée d'abord à 1000 fr. pour être réduite encore, ensuite, dans une mesure

déterminer, en raison de la faute de la victime. Il est nécessaire donc de rechercher, en premier lieu, et sans s'occuper pour le moment des causes possibles de réduction de l'indemnité à allouer au demandeur, ces causes devant faire l'objet d'un examen spécial ultérieur, le préjudice souffert par Roch par suite de son incapacité de travail totale passagère. L'on peut admettre que, pour un manœuvre comme le demandeur, le nombre de jours de travail dans une année ne sera guère supérieur à deux cent soixante-dix (chiffre à la base du calcul de l'arrêt du Tribunal fédéral en la cause Aliverti c. Gothard, *Rec. off.* XVIII, N° 126, consid. 5, p. 810) ; l'on a ainsi pour Roch un salaire annuel moyen de 1080 fr. ou, pour la période d'incapacité totale, de onze mois et dix jours exactement, un préjudice de 1020 fr. au lieu des 1100 fr. alloués par les deux instances cantonales.

4. — Quant à l'incapacité de travail partielle permanente, il y a lieu de remarquer ce qui suit : La perte totale de la main droite est considérée comme diminuant la capacité de travail de la victime du 50 au 75 % (voir arrêt du Tribunal fédéral, Jura-Simplon c. Aeschlimann, *Rec. off.* XXVIII, II, N° 5, consid. 5, p. 35 et 36 ; Kaufmann, *Handbuch der Unfallverletzungen*, p. 381) ; ce dernier auteur (p. 402) ne place sur une même ligne la paralysie et l'amputation (ou la perte totale) que lorsque celles-ci affectent le bras tout entier ; il est d'ailleurs dans la nature des choses de faire une différence suivant que la victime d'un accident peut conserver ou non sa main droite alors même que celle-ci dans le premier cas demeurera complètement paralysée. L'appréciation par l'instance cantonale, au maximum de 75 %, de la diminution subie par Roch dans sa capacité de travail, apparaît donc comme quelque peu exagérée, et cette diminution de capacité de travail peut être plus justement arbitrée au 70 %. Cette diminution, étant donné le salaire annuel moyen de Roch, de 1100 fr., entraînera pour celui-ci une perte de 770 fr. par an ; la valeur d'une rente viagère de pareille somme pour le demandeur, âgé de 54 ans au moment de l'expertise du 26 juin 1902, s'élève suivant la table III de Soldan qui doit

servir de base en l'espèce suivant la jurisprudence du Tribunal fédéral, à la somme de 9119 fr. 88 c.

5. — Cependant, ces deux sommes de 1020 fr. (consid. 3 et de 9119 fr. 88 c. (consid. 4) ne sauraient être allouées intégralement au demandeur.

En effet, c'est avec raison que l'instance cantonale a admis qu'une faute *légère* pouvait être reprochée à la victime et que cette faute était l'une des causes de l'accident du 16 juillet 1901 ; à cet égard, l'on peut s'en tenir aux constatations de faits des instances cantonales, qui ne sont nullement en contradiction avec les pièces du dossier. Si, ainsi que cela résulte des considérations sous chiffre 1 ci-dessus et que la défendresse elle-même l'a reconnu, cette faute ne saurait affranchir la compagnie de la responsabilité encourue par celle-ci en raison de ses fautes beaucoup plus graves (voir consid. 6 ci-dessous), elle doit avoir toutefois pour effet de faire retomber sur le demandeur également une partie de la responsabilité de l'accident et, en conséquence, de laisser à la charge de la victime personnellement une partie du préjudice subi. La dite faute du demandeur doit donc agir comme une cause de réduction à l'égard de l'indemnité pour incapacité de travail totale passagère, de même qu'à l'égard de l'indemnité pour incapacité de travail partielle permanente.

Pour cette dernière indemnité, il y a lieu de tenir compte encore de deux autres causes de réduction, soit des avantages résultant de l'allocation d'un capital, et de la diminution qu'aurait subie d'elle-même la capacité de travail du demandeur au fur et à mesure que celui-ci aurait avancé en âge. Cependant, ces deux causes de réduction ne peuvent avoir en l'espèce la même importance que celle qu'elles revêtent généralement en d'autres cas. Il faut admettre, en effet, que dans les conditions dans lesquelles il se trouve, d'un simple manoeuvre, sans autres connaissances, c'est-à-dire ne possédant qu'une instruction fort rudimentaire, à l'âge de 54 ans, le demandeur n'apparaît point comme pouvant tirer de l'allocation d'un capital les mêmes avantages que ceux que cette allocation présente en d'autres circons-

tances. D'autre part, il ressort du rapport d'expertise que Roch était « un homme robuste, bien constitué et bien musclé », qui, en conséquence, aurait conservé plus longtemps qu'un autre toute sa capacité de travail et n'aurait vu diminuer celle-ci, dans la suite, que dans une mesure relativement peu sensible.

En tenant compte de ces diverses causes de réduction, l'on peut arbitrer à la somme de huit mille francs l'indemnité devant être allouée au demandeur en vertu de l'art. 5, al. 3 de la loi, indépendamment des frais de traitement.

6. — Des constatations de faits des instances cantonales, nullement en contradiction avec les pièces du dossier, il résulte avec toute évidence que l'accident du 16 juillet 1901 est dû en première ligne à toute une série de fautes commises par la Compagnie genevoise des tramways électriques, celles relevées par le jugement de première instance et retenues également, par simple adoption de motifs, par la cour de Justice civile. Ces fautes, — en particulier celles ayant consisté à faire circuler sur une voie établie à proximité immédiate d'une ligne de poteaux télégraphiques ou téléphoniques des trains affectés au transport des ouvriers et dont les voitures contenaient un nombre d'occupants au moins double de celui autorisé par le règlement de l'ancienne compagnie des chemins de fer à voie étroite, sans même modifier à un moment donné la marche du train pour rappeler les ouvriers au sentiment du danger, — constituent une « négligence grave » au sens de l'art. 7 de la loi, en sorte qu'il peut être fait application de ce dernier en la cause et être alloué au demandeur « une somme équitablement fixée, indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré » ou constaté ; cette « somme équitable », si l'on prend en considération toutes les circonstances de la cause, peut être arbitrée à mille francs.

7. — L'on arrive ainsi à une indemnité totale à peu de chose près égale à celle accordée par les instances cantonales, soit à la somme de 9470 fr. au lieu de celle de 9570 fr. Une différence aussi minime toutefois ne saurait entraîner la

réforme du jugement dont recours, car l'estimation du dommage dans un cas de cette nature ne peut reposer sur une opération strictement exacte et mathématique, nécessairement donc elle ne peut donner pour résultat qu'une approximation et doit en conséquence pouvoir procéder de la libre appréciation du juge, tout comme, suivant le texte allemand de l'art. 6 de la loi, le choix entre l'allocation d'un capital ou celle d'une rente (voir l'arrêt précité, Jura-Simplon c. Aeschlimann, consid. 6, p. 36).

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Les deux recours sont écartés comme mal fondés, et le jugement de la Cour de Justice civile de Genève, en date du 12 décembre 1903, est confirmé.

4. Urteil vom 18. Februar 1904

in Sachen **Chesente Sidler**, Kl. u. Hauptber.-Kl., gegen
Seetalbahngesellschaft, Befl. u. Anschl.Ber.-Kl.

Behauptetes (Mit)verschulden des Getöteten. Bemessung der Entschädigung bei Tötung, Art. 5 Abs. 1 u. 2 EHG (Tod des Sohnes, Entschädigungsansprüche der Eltern). Grobes Verschulden der Bahngesellschaft. Art. 7 EHG. (Überschreitung der reglementarischen Fahrgeschwindigkeit; ungenügende Bremsvorkehrungen.)

A. Durch Urteil vom 18. November 1903 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt:

Die Beklagte habe an die Kläger die Summe von 2524 Fr. nebst Zins seit 13. August 1900 zu bezahlen, mit der Mehrforderung seien die Kläger abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil haben die Kläger rechtzeitig und in richtiger Form die Berufung an das Bundesgericht erklärt und Zuspruch der vollen eingeklagten Entschädigung von 5024 Fr. nebst Zins beantragt.

Innert nützlicher Frist hat sich die Beklagte der Berufung an-

geschlossen mit dem Antrage, die an die Kläger zu bezahlende Entschädigung sei auf 1500 Fr. nebst Zins herabzusetzen.

C. (Armenrecht.)

D. In der heutigen Verhandlung haben die Vertreter der Parteien die schriftlich gestellten Berufungsanträge wiederholt und begründet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 13. August 1900, nach 6 Uhr Morgens, wurde der damals 17 $\frac{1}{2}$ Jahre alte Sohn der heutigen Kläger, Otto Sidler, welcher als Knecht bei Landwirt Billiger in Baldegg im Dienste stand, als er um Gras zur Viehfütterung zu holen, mit einem mit zwei Röhren bespannten leeren Wagen aus der Kunzwilerstrasse nordöstlich von Baldegg in die Kantonsstrasse einbiegend das auf dieser befindliche Trace der Seetalbahn kreuzte, durch den mit 11 Minuten Verspätung von Hochdorf her durchgehenden Früh-Güterzug Nr. 101 überfahren und getötet. Der Unfall ereignete sich wie folgt: Da das Gelände zwischen der Kunzwilerstrasse und der Kantonsstrasse in der Richtung gegen Hochdorf mit Bäumen und überdies längs eines darin fließenden Baches mit Sträuchern besetzt ist, wurde der Lokomotivführer erst auf kurze Distanz vor der Vereinigung der beiden Strassen des dagegen zu sich bewegenden Fuhrwerkes ansichtig. Erst in dem Moment, als von der Lokomotive das Notsignal ertönte, scheint auch der Verunglückte das Herannahen des Zuges bemerkt zu haben. Er sprang vom Wagen, auf dem er gesessen war, herab und versuchte die Zugtiere, welche plötzlich erschreckt vorwärts zu rennen begannen, zum Stehen zu bringen. Doch gelang ihm dies nicht. Er wurde von den Röhren auf das Bahngleise mitgerissen, gerade als der Zug den Strassenübergang erreichte. Die Lokomotive schob zunächst das ganze Gefährt auf etwa 16 Meter vor sich her. Hierauf fiel der Wagen zertrümmert links über die Strassenböschung herunter; die Röhren wurden nach rechts auf die Strasse geschleudert; der Fuhrmann aber geriet unter die Räder und wurde, nachdem der Zug noch circa 20 Meter vorgefahren war, als verstümmelte Leiche unter der Maschine hervorgezogen.

Wegen dieses Unfalles wurde auf Weisung des Bundesrates von den luzernischen Behörden gegen den beteiligten Lokomotiv-