

stellt die Vorinstanz thatsächlich, in beim Bundesgericht nicht anfechtbarer Weise, fest, daß der Unfall mit der, durch die besondern Anforderungen des Eisenbahnbeförderungsdienstes gebotenen, Eile in kausalem Zusammenhang stehe und es ist somit der Unfall als Betriebsunfall zu betrachten. Daß die Eile nicht deswegen geboten war, weil gerade der zu verladende Wagen sofort abfahren sollte, sondern vielmehr deshalb, weil nur bei besonderer Eile den übrigen Anforderungen des Betriebsdienstes genügt werden konnte, ändert hieran nichts.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Weiterziehung der Beklagten wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 30. November 1889 sein Bewenden.

18. *Arrêt du 8 Mars 1890 dans la cause Truan
contre Suisse-Occidentale-Simplon.*

Les conclusions principales des parties tendent :

a) Celles du demandeur Truan, à ce qu'il soit prononcé avec dépens que la Compagnie des chemins de fer Suisse-Occidentale-Simplon est sa débitrice et doit lui faire prompt paiement de la somme de 15 000 francs, sous modération de justice, avec intérêt à 5 % dès le 25 Octobre 1888.

b) Celles de la Compagnie défenderesse, à libération avec dépens des conclusions de la demande.

Statuant et considérant :

En fait, comme admis par l'instance cantonale et comme résultant du dossier :

1° Gustave Truan-Jaillet, de Vallorbes, né en 1862, marié et père de 4 enfants, est entré en 1886 au service de la Suisse-Occidentale-Simplon : à partir du 1^{er} Août 1888, il était chef de train de 4^e Classe avec un traitement annuel de 1300 fr. et

une indemnité moyenne de 66 fr. 45 c. par mois pour déplacements.

Au mois d'Octobre 1888, il se trouvait comme chef de train à la gare de Renens, où il était fréquemment chargé du train facultatif n° 406 partant de Renens à 10 h. 30.

Le 25 Octobre 1888, le demandeur a été chargé du service du train facultatif N° 575, partant de Renens à 5 h. 08 et arrivant à Yverdon à 6 h. 35.

Arrivé à Yverdon par le facultatif N° 575, à 6 h. 35 du matin, Truan reprit le facultatif N° 572, partant d'Yverdon à 7 h. 18 et arrivant à Renens à 8 h. 47. Truan n'avait pas de fonctions à remplir dans ce train, sur lequel il figurait comme « haut le pied », c'est-à-dire comme un employé autorisé simplement à utiliser le dit train pour rentrer à son domicile, ou au lieu où l'appelaient ses fonctions.

Ce train était rendu depuis plus d'un quart d'heure au dépôt, lorsque le train N° 104 venant de Pontarlier est arrivé à son tour à Renens.

A ce moment, Truan se trouvait devant la porte du local de manutention, soit devant le bâtiment de l'ancienne gare aux voyageurs de Renens.

Le train 104 étant arrivé en gare, Truan quitta le local de la manutention, traversa la voie de manœuvres (N° 4) et vint s'appuyer contre la barrière séparant cette voie des voies principales (N°s 1 et 2) ; il était placé ainsi dans l'entre-voie, entre la voie principale côté nord de la ligne et la voie spéciale destinée à la manœuvre des wagons de la gare de triage de Renens.

Sur l'interpellation de Georges Schnegg, contrôleur du train N° 104, Truan entra en conversation avec lui : Schnegg lui dit qu'il avait une pièce à lui remettre à son retour de Lausanne. Truan demanda à Schnegg de lui donner cette pièce immédiatement, ce qui eut lieu ; Truan savait qu'il ne s'agissait pas d'une affaire de service.

Au départ du train 104, Truan ouvrit le pli, tout en s'éloignant de la barrière et en se rapprochant de la voie N° 4, marchant ainsi dans une direction opposée aux bâtiments sud de

la gare : il s'arrêta tournant le dos à une tranche de deux wagons manœuvrant de la direction de Bussigny dans celle de Renens. Truan s'occupait du pli qu'il venait de recevoir, et dont il connaissait le contenu, consistant en un effet de commerce, pour lequel Schnegg demandait la signature de Truan. L'homme d'équipe chargé du service des freins ne pouvait se rendre compte de la marche de la tranche de wagons en mouvement.

Truan fut atteint à l'épaule gauche par l'un de ces wagons, jeté à terre dans l'entre-voie et il eut le pied droit écrasé par un des mêmes wagons. Transporté à l'hôpital cantonal, il dut y subir l'amputation du pied lésé à 10 centimètres au-dessus de l'articulation; il resta à l'hôpital jusqu'au 28 Décembre 1888.

Par exploit du 12 Juin 1889, Truan actionna la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon en dommages-intérêts, concluant à ce qu'elle soit condamnée, conformément à la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer, à lui payer la somme de 15 000 fr.

La Compagnie conclut à la libération, alléguant que l'accident était dû à la faute de la victime et estimant qu'aucune faute ne pouvait être mise à la charge de la défenderesse.

Après avoir procédé à une inspection locale et à l'audition de divers témoins, la Cour civile statuant les 22 et 23 Janvier 1890, a débouté le demandeur de ses conclusions, accordé à la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon ses conclusions libératoires et condamné Truan aux dépens.

La Cour a considéré en résumé ce qui suit :

L'accident s'est produit dans l'exploitation d'un chemin de fer, donc l'art. 2 de la loi fédérale précitée du 1^{er} Juillet 1875 doit être appliqué. A cet égard, aucune faute ne peut être relevée à la charge de la Compagnie ou de son personnel, pas plus que le dol ou une négligence grave, ce qui exclut l'application de l'art. 7 *ibidem*. En revanche, Truan a causé lui-même l'accident par sa propre faute, soit par son imprudence et en contrevenant à des prescriptions réglementaires.

C'est contre ce jugement que Truan recourt au Tribunal fédéral, concluant comme il a été dit plus haut.

En droit :

1° L'accident dont Truan a été victime le 25 Octobre 1888 s'est produit incontestablement dans l'exploitation, c'est-à-dire par le fait qu'une tranche de wagons a atteint le demandeur à l'épaule pendant une manœuvre de gare. C'est donc l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des compagnies de chemins de fer qui doit être appliqué à l'espèce, article statuant que l'entreprise est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins qu'elle ne prouve que l'accident est dû 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 défenderesse prétend que l'accident a été causé par la propre faute de Truan, tandis que celui-ci non seulement le conteste, mais prétend en outre que la Compagnie a commis elle-même des négligences graves qui autorisent le demandeur à réclamer, en vertu de l'art. 7 de la même loi, une somme équitable, indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré.

3° La question de la propre faute de Truan doit recevoir d'abord une solution affirmative.

Cet employé, que ses fonctions appelaient très fréquemment à la gare de Renens, en particulier comme chef du train facultatif 406, partant à 10 h. 30, devait savoir que tous les jours des manœuvres étaient exécutées sur la voie N° 4.

Le 25 Octobre 1888, le demandeur, après que le train 104 de Pontarlier était entré en gare de Renens, a quitté, sans y être amené par un devoir de son service, le bâtiment de l'ancienne gare pour se diriger vers la barrière séparant la voie de manœuvre N° 4 des deux voies principales, aux fins d'y recevoir un pli étranger au dit service. C'est alors que, s'arrêtant pour en prendre connaissance, dans le voisinage immédiat de la voie N° 4, il fut atteint par la tranche de wagons en manœuvre, jeté à terre et qu'il eut le pied broyé.

Cette manière d'agir implique une grave faute de la part de Truan, et ce à un double point de vue :

D'abord, il est incontestable qu'elle emportait une violation de l'art. 21 du règlement sur les manœuvres de gare, du 1^{er} Mars 1886, statuant qu'il est recommandé à tous agents quelconques de ne point stationner, hors les cas où le service le requiert, entre les rails d'une même voie, ou à proximité immédiate des voies sur lesquelles une manœuvre s'exécute, mais de se placer sur les entre-voies ou à distance des voies de manœuvre. Truan agissait évidemment à l'encontre de cette prescription en se plaçant à proximité immédiate de la voie de manœuvre, afin d'y prendre connaissance d'un pli sans aucun rapport avec son service.

En outre, il eût été de la prudence la plus élémentaire, pour toute personne se trouvant dans la situation de Truan, de jeter un coup d'œil sur la voie de manœuvres, afin de s'assurer qu'elle était libre de locomotives, ou de wagons ; cette mesure de précaution eût immédiatement révélé à Truan l'approche de la tranche de wagons qui allait l'atteindre, et son omission se caractérise également comme une faute incontestable. C'est d'ailleurs ce que reconnaît l'ingénieur fédéral du contrôle, en concluant comme suit son rapport à l'inspectorat technique : « La faute n'est imputable qu'à l'imprudence de Truan, car » dans une gare comme celle de Renens, on doit avoir les » yeux occupés à toute autre chose qu'à la lecture de lettres » etc., lorsqu'on doit traverser une voie. La négligence de cet » employé n'a été, malheureusement, que trop sévèrement » punie. »

4^o La faute de la victime devant être admise, il reste à rechercher si une faute concomitante peut être attribuée à la défenderesse en ce qui a trait à l'accident du 30 Octobre 1888 :

Une semblable faute résulterait d'abord, au dire du demandeur, de la circonstance qu'une manœuvre a été exécutée avec une tranche de wagons sur la voie N^o 4, attendu que le jour de l'accident, se trouvait encore affiché à la gare de Renens, par ordre du chef de gare, un avis prohibant d'une manière générale, et sans distinction entre la voie principale et la voie de

manœuvre, toute manœuvre 5 minutes avant le départ des trains.

L'art. 6 du règlement précité sur les manœuvres de gare prévoit, en effet, que « les manœuvres de trains ou de wagons » empruntant les voies principales doivent cesser 5 minutes » au moins avant l'heure d'arrivée ou de départ des trains. »

Mais cette disposition ne se rapporte « qu'aux voies principales » et n'étend pas cette interdiction aux voies de manœuvres, comme la voie N^o 4.

Il est vrai que la Cour cantonale a constaté en fait comme résultant des témoignages intervenus, que l'affiche apposée à la gare de Renens avant le 25 Octobre 1888 par les soins du chef de gare, prohibait d'une manière générale toute manœuvre 5 minutes avant l'arrivée, soit le passage des trains, sans faire de distinction entre les voies principales et les voies réservées aux manœuvres. Mais elle a constaté en même temps que cette instruction, affichée dans la salle du personnel attaché au service de la gare de triage, n'avait d'autre but que d'éviter des confusions possibles entre les coups de sifflet donnés pour commander les manœuvres de gare et les signaux que les chefs de trains donnent pour le départ de leurs convois ; que la manœuvre faite le 25 Octobre 1888 pendant le stationnement ou lors du départ du train de Pontarlier n'était pas contraire à cette instruction du chef de gare, puisqu'elle se faisait presque chaque jour, au vu et au su de cet employé, qui l'avait rédigée. La Cour constate enfin que cette manœuvre a continué depuis l'accident et n'a donné lieu à aucune observation de la Direction de la Compagnie, ni de l'inspecteur fédéral.

En présence de ces constatations, le sens de l'affiche susmentionnée était sans doute d'empêcher, 5 minutes avant l'arrivée du train de voyageurs, les manœuvres sur les voies à ce destinées, mais seulement pour autant que ces manœuvres seraient accompagnées de signaux pouvant être confondus avec ceux en usage pour les trains de voyageurs.

Cette interprétation se trouve corroborée par l'art. 6 susvisé du règlement du 1^{er} Mars 1866, lequel interdit seulement

sur les voies *principales* la manœuvre 5 minutes avant l'arrivée et le départ des trains. En aucun cas d'ailleurs la connaissance que Truan aurait eue de l'instruction du chef de gare, ne saurait justifier la transgression évidente, par lui commise, de l'art. 21 sus-rappelé du règlement de 1886, interdisant à tout agent de stationner, hors les cas où le service le requiert, à proximité immédiate des voies sur lesquelles une manœuvre s'exécute.

Il n'est dès lors pas établi que le personnel de la Compagnie ait, par le fait d'avoir manœuvré le 25 Octobre 1888 avec une tranche de 2 wagons sur la voie de manœuvre N° 4, au moment du départ du train 104 venant de Pontarlier, contrevenu à une disposition réglementaire, cela d'autant moins que le demandeur n'a pas même allégué que cette manœuvre ait été accompagnée de signaux de nature à être confondus avec ceux donnés lors du départ des trains de voyageurs.

La circonstance que le serre-frein dirigeant la tranche de wagons en question se trouvait sur une plate-forme entre les deux wagons et ne pouvait ainsi embrasser du regard la voie en avant, n'implique pas davantage une violation de dispositions réglementaires, ou un défaut de surveillance pouvant être imputé à faute à la Compagnie.

En effet, si l'art. 30 du règlement souvent cité exige pour les manœuvres au « lancer » (par coups de tampon), que le premier véhicule de la tranche soit muni d'un frein à vis et qu'il soit monté par un agent placé de manière à pouvoir embrasser aisément de la vue la section de voie à parcourir, — cette disposition n'est applicable qu'aux véhicules mentionnés sous lettre C du dit article, c'est-à-dire s'il s'agit « de voitures con- » tenant des voyageurs, de fourgons-poste ou de fourgons à » bagages chargés, de véhicules quelconques pouvant conte- » nir des employés ou d'autres personnes étrangères à la » manœuvre. » Or le demandeur n'a pas même allégué que l'un ou l'autre des wagons composant la tranche, cause de l'accident, rentrât dans l'énumération ci-dessus.

Il suffisait, pour mettre l'employé qui commandait la manœuvre par lancement à l'abri de tout reproche de négligence,

qu'il s'assurât que la voie sur laquelle la manœuvre allait s'accomplir était libre au moment du départ de la tranche; or aucun des faits établis ne permet d'admettre qu'il n'ait pas été, à cet égard encore, satisfait aux prescriptions réglementaires.

Il résulte de ce qui précède qu'aucune faute ou négligence grave ne peut être mise à la charge de la Compagnie, en ce qui concerne l'accident du 25 Octobre 1888, et que les conclusions du recourant doivent être repoussées.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est écarté, et le jugement rendu par la Cour civile du canton de Vaud les 22, 23 et 28 Janvier 1890 est maintenu tant au fond que sur les dépens.

III. Haftpflicht für den Fabrikbetrieb.

Responsabilité pour l'exploitation des fabriques.

19. Urtheil vom 25. Januar 1890 in Sachen
Graf gegen Centralbahngesellschaft.

A. Durch Urtheil vom 28. November 1889 hat das Obergericht des Kantons Solothurn erkannt :

1. Die Verantworterin, schweizerische Centralbahngesellschaft, ist nicht gehalten, die gegnerische Klage einlässlich zu beantworten.

2. Die Klägerinnen und Incidentalbeklagten Schwestern Graf haben der Verantworterin und Incidentalklägerin schweizerische Centralbahngesellschaft die dieser Einredefache wegen ergangenen Kosten mit 20 Fr. heutiger Vortragsgelühr zu vergüten.

3. Die heutige Urtheilsgelühr per 20 Fr. haben die Klägerinnen zu bezahlen.

B. Gegen dieses Urtheil ergriffen die Klägerinnen die Weiter-