

her nicht auf ihr Interesse an genügender Sicherheit beschränkt, sondern sie ist berechtigt, ohne Rücksicht auf den Betrag ihrer Forderung, auf das ganze Frachtgut zu greifen, so lange der Empfänger den streitigen Betrag nicht bezahlt oder amtlich deponiert; eine teilweise Auslieferung der Tiere wäre in jener Nacht auch wohl untunlich gewesen.

4. Abgesehen davon, daß ein zum Schadenersatz verpflichtendes Verschulden der Bahn nicht zur Last gelegt werden kann, erscheint die Widerklage auch darum unbegründet, weil ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten der Bahn und dem behaupteten Schaden des Beklagten nicht nachgewiesen ist. Die Vorinstanz hat das Bestehen eines solchen Kausalzusammenhanges verneint, indem das Expertengutachten, auf welches die Schadenersatzforderung des Beklagten gestützt wird, nicht zuverlässig sei, und das Bundesgericht ist an diese Feststellung gebunden, da dieselbe weder auf einem Rechtsirrtum, noch auf einer tatsächlichen Annahme beruht, die mit den Akten im Widerspruch stünde.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird als unbegründet erklärt und daher das Urteil des Kantonsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 14. Juni 1895 in allen Theilen bestätigt.

**V. Haftpflicht
der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen
bei Tödtungen und Verletzungen.
Responsabilité des entreprises de chemins de fer
et de bateaux à vapeur
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

105. *Arrêt du 25 septembre 1895 dans la cause
Jura-Neuchâtelois contre Guidanti.*

A. Joseph Guidanti, né à Milan en 1863 de parents inconnus, était employé, au mois de juin 1893, comme manoeuvre, chez le sieur Malcotti, entrepreneur à la Chaux-de-Fonds, où il gagnait 3 fr. 24 c. par jour. Le 19 juin dans l'après-midi, son patron fut invité par la gare de la Chaux-de-Fonds à décharger sans délai un wagon de sable qui était arrivé pour lui. A la suite de cette invitation, Malcotti envoya Guidanti et deux autres ouvriers pour opérer ce déchargement. Ces ouvriers étaient occupés à ce travail vers les sept heures du soir lorsque des wagons qui stationnaient sur la même voie furent mis soudainement en mouvement et vinrent heurter celui sur lequel ils se trouvaient. Surpris par le choc, Guidanti fut renversé, tomba sur la voie et eut la main gauche et le pied droit mutilés par les roues d'un wagon. Il fut aussitôt transporté à l'hôpital de la Chaux-de-Fonds où il reçut les soins qu'exigeait son état.

Cet accident s'est produit dans les circonstances suivantes :

Tandis que Guidanti était occupé à son travail, une manoeuvre de gare avait lieu sur la voie dite du sable, où se trouvait le wagon en cours de déchargement, pour y garer 23 wagons. Pour l'exécution de cette manoeuvre, une tranche de 17 de ces wagons, qui devait être accouplée aux six autres,

distants de quelques mètres de celui où travaillait Guidanti, était refoulée vers ceux-ci par la machine de service. La manœuvre était dirigée par le chef de manœuvre Guttmann, qui avait sous ses ordres l'aiguilleur Bernasconi et l'homme d'équipe Oudin. Bernasconi avait été placé sur un wagon vers le milieu de la tranche pour serrer les freins. Quant à Oudin, Guttmann a déclaré lui avoir donné l'ordre de se porter en avant, de précéder le train refoulé en marchant extérieurement à la voie à parcourir et de veiller à ce qu'aucune personne ne stationnât sur cette voie ou à proximité; cet ordre aurait été donné lorsque le train roulait déjà et que Oudin se trouvait au frein du dernier wagon. Oudin, de son côté, a déclaré avoir reçu l'ordre de monter sur ce dernier wagon pour serrer les freins et il dit n'avoir pas entendu le chef de manœuvre lui dire de se porter en avant pour voir si tout était en ordre au-delà des wagons couverts qu'il s'agissait de crocher. Il est donc resté sur son wagon, puis, arrivé à proximité des wagons à crocher, il a sauté à bas du train pour faire l'attelage. A ce moment il aurait, dit-il, suivant l'usage et les recommandations reçues, crié une ou deux fois « gare, attention, » mais sans rien voir. Pour une cause quelconque, insuffisamment déterminée, Oudin ne réussit pas à accrocher le premier des wagons stationnaires. Ceux-ci, tamponnés par les wagons refoulés, furent mis en mouvement et vinrent tamponner à leur tour celui où se trouvait Guidanti et ses camarades qui n'avaient pas vu venir les wagons ni entendu le cri d'avertissement de Oudin. A la suite de cet accident, le chef de manœuvre Guttmann fut mis en prévention pour avoir par inattention, négligence ou inobservation des règlements, été la cause involontaire des lésions éprouvées par Guidanti; il fut toutefois acquitté par le jury.

Guidanti a ouvert, d'autre part, une action civile à la Compagnie du Jura-Neuchâtelois, aux fins de la faire condamner, en application des dispositions de la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer, à lui payer, avec suite de dépens :

1^o Pour frais de traitement, une somme de 1 fr. 50 c. par

jour dès le 19 juin 1893 jusqu'au jour de sa sortie de l'hôpital.

2^o Pour le préjudice pécuniaire, une somme de 20 000 fr. ou ce que justice connaîtra.

3^o A titre de somme équitable justifiée par la négligence grave de la Compagnie, une somme de 10 000 francs ou ce que justice connaîtra.

La Compagnie a conclu, avec suite de dépens :

1^o Principalement au rejet de toutes les conclusions de la demande.

2^o Subsidiairement, à ce que cette demande fût jugée aux termes de la loi du 25 juin 1881 sur la responsabilité civile des fabricants et de celle du 26 avril 1887 sur l'extension de la première.

3^o Dans tous les cas, à ce que la somme réclamée fût réduite au minimum de ce qui peut être alloué en prenant en considération la faute grave imputable au demandeur ou à son patron Malcotti et le fait qu'il est tuberculeux.

A l'appui de ses conclusions, la Compagnie soutient en résumé que l'accident ne s'est pas produit dans l'exploitation, attendu que le chargement et le déchargement de wagons ne font pas partie de celle-ci, mais sont de simples travaux accessoires ou auxiliaires; qu'au surplus le déchargement au cours duquel l'accident est arrivé ayant eu lieu en dehors des heures ouvrables, c'est-à-dire après six heures du soir, et sans que le chef de gare en ait été prévenu, il ne peut, pour ce motif encore, être considéré comme rentrant dans l'exploitation. En conséquence, si la Compagnie est tenue d'indemniser Guidanti, ce ne peut être en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1875, mais en vertu de celles du 25 juin 1881 et 28 avril 1887 sur la responsabilité civile des fabricants. A supposer que la loi de 1875 soit applicable en principe, il y aurait lieu de tenir compte de la faute qu'aurait commise Guidanti ou son patron en déchargeant un wagon à sept heures du soir, c'est-à-dire après l'heure ouvrable pour la prise de livraison des marchandises. D'autre part, il ne saurait être question d'appliquer l'art. 7 de la dite loi, attendu qu'aucune faute grave ne serait imputable à la Compagnie.

B. Par jugement du 10 mai, déposé le 21 juin 1895, le tribunal cantonal de Neuchâtel a déclaré la demande bien fondée en principe et condamné la Compagnie du Jura-Neuchâtelois à payer à Guidanti :

1° Pour frais de traitement à l'hôpital de la Chaux-de-Fonds, une somme de 1 fr. 50 par jour dès le 19 juin 1893 jusqu'au jour de sa sortie constatée par un certificat de la direction de l'hôpital.

2° Pour le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail lui a causé et lui causera, une rente annuelle de neuf cents francs payable par trimestre et d'avance dès le 19 juin 1893.

La Compagnie a été de plus condamnée aux frais du procès.

Ce jugement est basé essentiellement sur les constatations de faits suivants, en outre des faits plus haut énoncés :

Il résulte des dépositions des témoins entendus par le tribunal cantonal que par suite d'un usage et d'une tolérance généralement admis, les déchargements de sable se faisaient à la gare de la Chaux-de-Fonds aussi bien en dehors des heures ouvrables que pendant ces mêmes heures. Aussitôt que le destinataire d'un wagon était avisé de son arrivée, il en opérait le déchargement, sans prévenir le chef de gare. Pour connaître le numéro de son wagon, il s'adressait au chef de la petite vitesse ou à l'un de ses employés et déchargeait tout de suite à toute heure et sans autre formalité, les avis d'arrivée portant que le déchargement devait se faire immédiatement. Ces déchargements, en raison du peu d'espace dont on dispose à la gare de la Chaux-de-Fonds, ne pouvaient souvent se faire qu'après les heures ouvrables, pendant la nuit, à 10 et 11 heures du soir ; il s'en est même fait à 4 heures du matin. C'est dans ces conditions que Malcotti fut invité le 19 juin à décharger sans délai le wagon arrivé pour son compte et qu'il envoya ses ouvriers pour faire ce travail. Le chef de gare, interrogé sur la question de savoir si cette allégation de Malcotti était exacte, a déclaré ne pouvoir répondre.

Quant aux lésions éprouvées par Guidanti et à son état général de santé, un rapport d'expertise dressé par les docteurs Nicolas et Pettavel porte entre autres ce qui suit :

Guidanti est un homme chétif et d'une intelligence très bornée. Il est atteint de tuberculose antérieure à son accident, mais il est probable que celui-ci a donné, pour ainsi dire, un coup de fouet à cette affection latente, qui sans cela ne se serait peut-être pas manifestée de longtemps. A la suite des opérations qu'il a subies, sa main gauche se trouve amputée partiellement ; il n'en reste que le pouce et les deux tiers environ des métacarpiens. Ce membre ne pourra lui rendre que très peu de services, attendu que la plus grande partie de la paume de la main est enlevée et que le pouce ne trouvera plus de point d'appui. La jambe droite est amputée entre le tiers moyen et le tiers inférieur ; une prothèse pourra être facilement adaptée et la marche sera facile. Dans ces conditions, les experts estiment que l'incapacité de travail de Guidanti sera permanente et à peu près absolue. Ils observent que si Guidanti n'avait pas été tuberculeux, l'amputation de la jambe n'eût pas été nécessaire et qu'il eût pu marcher sans le secours d'une prothèse ; toutefois, ajoutent-ils, la marche n'en eût pas été beaucoup plus facile.

En droit, le tribunal cantonal a admis que l'accident a été causé par un choc de wagon dans une manœuvre de gare qui s'opérait avec le concours et sous la surveillance d'employés de la Compagnie ; que les manœuvres de ce genre doivent être envisagées comme faisant partie de l'exploitation et qu'en conséquence la loi du 1^{er} juillet 1875 est applicable à l'espèce. Il n'a pas estimé qu'une faute fût imputable à Guidanti non plus qu'à son patron. En revanche, il a admis qu'une faute avait été commise par les employés de la Compagnie, faute consistant dans l'inobservation des prescriptions réglementaires pour le service des manœuvres en gare, ainsi que dans le fait que l'homme d'équipe Oudin, chargé de l'attelage des wagons, a manqué cette opération, soit par maladresse, soit par suite de l'embarras du crochet. Toutefois le tribunal n'a pas estimé que cette faute eût un caractère de gravité justifiant l'application de l'art. 7 de la loi. Quant au mode d'indemnité à adopter, il a considéré que Guidanti n'ayant pas de famille et étant hors d'état de gérer convenablement un

capital, il était préférable de lui allouer une rente viagère. Enfin le tribunal a fixé le montant annuel de cette rente à 900 francs, en prenant en considération que Guidanti gagnait 3 fr. 24 c. par jour au moment de l'accident, qu'il est devenu incapable de tout travail lucratif, qu'il ne pourra pas se passer de personnes dont il devra rétribuer les services et qu'il aura des frais à supporter pour remédier autant que possible par des moyens artificiels à la privation de l'usage de ses membres.

C. En date du 10 juillet, la Compagnie du Jura-Neuchâtelois a déclaré recourir en réforme au Tribunal fédéral contre le jugement du tribunal cantonal de Neuchâtel. Elle reprend les moyens déjà développés dans sa réponse et soutient, en outre, qu'en tout état de cause et quelle que soit la loi appliquée, l'indemnité allouée à Guidanti est trop élevée et doit être considérablement réduite.

Guidanti s'est borné à conclure au rejet du recours et au maintien du jugement cantonal.

Vu ces faits et considérant en droit :

1° La compétence du Tribunal fédéral est évidente et non contestée. Il s'agit en effet d'appliquer le droit fédéral à un litige dont la valeur est supérieure à 2000 francs.

2° Il y a lieu de rechercher tout d'abord si l'accident origine du procès s'est produit dans l'exploitation du chemin de fer du Jura-Neuchâtelois, et s'il rentre, par conséquent, parmi les cas que prévoit la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des chemins de fer. La Compagnie recourante le conteste. Elle soutient que le travail au cours duquel Guidanti a été blessé ne fait pas partie de l'exploitation, mais rentre tout au plus parmi les travaux accessoires ou auxiliaires mentionnés à l'art. 4 de la loi du 26 avril 1887 sur l'extension de la responsabilité civile des fabricants; qu'en conséquence c'est cette dernière loi, soit celle du 25 juin 1881 dont elle est le développement, qui est applicable à l'espèce.

Cette manière de voir doit être repoussée. Sans doute le chargement et le déchargement de wagons rentrent dans la catégorie des travaux accessoires ou auxiliaires et ne font pas,

en eux-mêmes, partie de l'exploitation au sens de l'art. 2 de la loi du 1^{er} juillet 1875. (Voir arrêt du 8 novembre 1893 en la cause Bérard, *Recueil officiel*, XIX, p. 797, consid. 2.) Mais l'accident du 19 juin n'a pas été une suite du travail qu'exécutait Guidanti; celui-ci n'est pas tombé du wagon sur les rails par suite d'un faux mouvement, par exemple, qu'il aurait fait dans l'accomplissement de son travail. Il est établi en fait par le jugement cantonal que Guidanti est tombé sur la voie et a eu une main et un pied broyés par suite du choc imprimé au wagon qu'il déchargeait par d'autres wagons refoulés sur la même voie par une locomotive au cours d'une manœuvre de gare. Cette constatation est absolument conforme au contenu des pièces du dossier et doit faire règle. Or, ainsi que le Tribunal fédéral l'a jugé à diverses reprises, on doit envisager comme survenus dans l'exploitation les accidents qui se trouvent dans un rapport de causalité avec l'exploitation du chemin de fer, c'est-à-dire avec la préparation et l'exécution du transport sur la voie ferrée. (Voir arrêts des 20 juin, 7 octobre et 15 décembre 1882, *Recueil officiel* VIII, p. 94, 783, consid. 2 et 3, et 790, consid. 3.) Il a de plus été jugé à réitérées fois que les manœuvres de gare font partie de l'exploitation, attendu qu'elles sont une opération de transport par voie ferrée. (Voir entre autres l'arrêt du 16 janvier 1891, *Recueil officiel*, XVII, p. 119, consid. 2.) En présence de cette jurisprudence, il n'est pas douteux que l'accident survenu à Guidanti s'est produit dans l'exploitation, puisqu'il est dans un rapport de causalité direct avec un acte d'exploitation, soit une manœuvre de gare.

A l'appui de son opinion que l'accident n'aurait pas eu lieu dans l'exploitation, la Compagnie recourante invoque la circonstance que le travail auquel Guidanti était occupé au moment de cet accident avait lieu en dehors des heures ouvrables. Mais il est évident que cette circonstance — sur laquelle il y aura lieu de revenir tout à l'heure, — est ici sans importance et ne change rien au fait constaté que l'accident a été causé par un tamponnement de wagons dans une manœuvre de gare.

Il est à observer encore que même si cet accident ne devait pas être considéré comme survenu dans l'exploitation du chemin de fer, il n'aurait pu en aucun cas donner lieu à une réclamation de la part de Guidanti à la Compagnie du Jura-Neuchâtelois en vertu des lois des 25 juin 1881 et 26 avril 1887 sur la responsabilité des fabricants. Ces lois ne régissent en effet la responsabilité des fabricants qu'en ce qui concerne les accidents qui atteignent leurs employés ou ouvriers. Or Guidanti n'était pas au service du chemin de fer lorsqu'il a été blessé. Il travaillait pour le compte de l'entrepreneur Malcotti et ce dernier seul aurait pu, suivant les circonstances, avoir à répondre, en vertu des susdites lois, d'un accident survenu à son ouvrier dans l'accomplissement de son travail.

Mais il est démontré que l'accident s'est produit dans l'exploitation et dès lors la Compagnie doit répondre de ses conséquences dommageables en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1875, à moins qu'elle ne soit fondée à invoquer un des motifs de libération prévus par la dite loi : force majeure, faute de la victime ou faute d'un tiers.

3^o La Compagnie a tenté effectivement de démontrer que l'accident serait dû à une faute de Guidanti ou de son patron Malcotti. Mais aucune des circonstances de fait constatées par le jugement cantonal ne constitue de leur part une négligence ou une imprudence qui soit dans un rapport de cause à effet avec l'accident. Ni Guidanti ni ses deux camarades n'avaient entendu le cri d'avertissement « attention, gare, » poussé à une certaine distance par Oudin, ni vu venir le wagon qui a tamponné celui sur lequel ils se trouvaient, ce qui peut s'expliquer aisément par le fait qu'ils avaient tous trois l'attention fixée sur leur travail. On ne saurait donc soutenir que Guidanti soit resté sur son wagon, malgré un avertissement (qu'il n'a pas entendu) et ait ainsi causé l'accident.

La Compagnie veut surtout voir une faute de Guidanti et de son patron dans le fait que l'un a ordonné et que l'autre a exécuté le déchargement du wagon de sable en dehors des heures ouvrables et sans en prévenir le chef de gare, de telle

sorte que les employés de la Compagnie auraient ignoré la présence d'ouvriers sur la voie au moment où l'accident s'est produit et n'auraient par conséquent pas pu prévoir la possibilité d'un tel accident.

Il est vrai que le § 106 1^o du règlement de transport pour les chemins de fer suisses du 1^{er} juillet 1876, encore en vigueur au mois de juin 1893, prescrivait que les marchandises devaient être enlevées aux heures ouvrables. On doit donc rechercher quelles étaient les heures considérées comme ouvrables à la gare de la Chaux-de-Fonds à l'époque de l'accident. Le jugement cantonal ne se prononce pas sur ce point. Toutefois il paraît résulter des explications des parties, confirmées par la déposition de l'employé Schilt, que les heures ordinaires de travail duraient jusqu'à sept heures du soir en été. Cela admis, il s'agit de savoir si l'accident s'est produit après sept heures du soir. Or ce point n'a pas été établi avec certitude ; il reste douteux, notamment en présence de la déposition du mécanicien Alexandre François, d'après lequel la manœuvre aurait eu lieu un peu avant sept heures. Il suit de là qu'il n'est pas non plus démontré que le déchargement s'effectuât en dehors des heures ouvrables au moment où l'accident l'a interrompu. Alors même d'ailleurs que cette preuve serait faite, cela ne suffirait point à faire admettre une faute à la charge de Guidanti ou de son patron. En effet, le jugement cantonal a reconnu en fait, en se basant sur la déposition de la plupart des témoins entendus, que par suite d'un usage généralement pratiqué à la gare de la Chaux-de-Fonds, et en raison du peu de place dont on y dispose, les déchargements de wagons de sable avaient lieu aussi bien en dehors des heures ouvrables que pendant les heures ouvrables ; que les destinataires des wagons en opéraient le déchargement aussitôt qu'ils étaient avisés de leur arrivée et sans prévenir le chef de gare. Et non seulement il n'existe aucun indice que la Compagnie ait cherché à empêcher cet usage et ait interdit aux intéressés, sous une forme quelconque, de la pratiquer, mais au contraire, le jugement cantonal constate encore qu'elle le tolérait. Les juges de première instance ont

tiré de ces constatations la conclusion que Guidanti et son patron n'ont commis aucune faute, attendu que c'est à la Compagnie à faire respecter ses règlements par le public, et qu'elle ne peut lui faire un grief de ne pas les avoir observés si elle ne lui en a pas imposé le respect. Cette conclusion s'impose également au Tribunal fédéral, lequel a jugé dans le même sens et à différentes reprises, d'accord avec la jurisprudence allemande, qu'une entreprise de chemin de fer ne peut imputer à faute à quelqu'un d'avoir commis un acte qu'elle a toléré en général et n'a pas cherché à empêcher. A supposer donc que Guidanti et son patron aient ordonné et opéré le déchargement d'un wagon en dehors des heures ouvrales, ils n'ont en ce faisant commis aucune faute.

La Compagnie s'est enfin prévaluée à l'égard de Malcotti du fait qu'il a avisé de l'accident la Compagnie « Le Soleil, » auprès de laquelle ses ouvriers étaient assurés ; elle en a conclu qu'il aurait reconnu par là sa propre responsabilité.

Il est à remarquer d'abord que Guidanti a acquis par suite de l'accident un droit d'action direct contre la Compagnie et qu'en aucun cas il n'a pu dépendre de la volonté de Malcotti de délier la Compagnie de ses obligations légales vis-à-vis de Guidanti pour assumer lui-même la responsabilité des suites de l'accident. On ne saurait d'ailleurs voir dans l'avis donné par Malcotti autre chose qu'un acte destiné à sauvegarder ses droits éventuels ou ceux de Guidanti contre la Compagnie d'assurance. Ce serait donner à cet acte un sens qu'il n'avait évidemment pas dans l'esprit de son auteur que d'y voir l'aveu d'une faute qui aurait été la cause de l'accident. On peut d'autant moins lui attribuer ce sens que l'art. 2 de la loi sur la responsabilité des fabricants rend ceux-ci responsables même en l'absence de toute faute de leur part.

4° D'après les conclusions primitives de Guidanti, la question se posait de savoir si la Compagnie ou ses employés n'avaient pas commis une faute pouvant donner lieu à l'application de l'art. 7 de la loi du 1^{er} juillet 1875. Le jugement cantonal, tout en admettant une faute à la charge de la Compagnie, n'a pas estimé qu'elle fût de nature à motiver l'application du dit article. Comme Guidanti a simplement conclu

au maintien de ce jugement, soit au rejet du recours, il n'y a plus lieu de rechercher si une faute est imputable à la Compagnie, puisque celle-ci doit répondre, même en l'absence de toute faute de sa part, du dommage causé par l'accident (art. 2 *leg. cit.*).

5. En ce qui concerne la forme de l'indemnité, c'est avec raison que les premiers juges ont estimé, eu égard à la personnalité du lésé, qu'une rente était préférable à une indemnité sous forme de capital. Il y a d'autant plus lieu de s'en tenir à cette manière de voir que le jugement cantonal n'est critiqué sur ce point ni par l'une ni par l'autre partie.

6° Quant au montant de la rente, on doit reconnaître que les lésions éprouvées par Guidanti sont des plus graves. Si l'on prend en considération que le lésé était un simple journalier, qu'il n'a aucune instruction et ne sait ni lire, ni écrire, qu'il a la main gauche mutilée et presque impropre à tout service, qu'enfin il ne pourra marcher qu'à l'aide d'une jambe mécanique, il ne paraît guère possible qu'il puisse faire à l'avenir un travail lucratif quelconque. Dans ces circonstances, ce n'est pas aller trop loin que d'admettre, avec les experts et le jugement cantonal, qu'il est atteint d'une incapacité de travail permanente et presque absolue. Mais la Compagnie soutient que cette incapacité de travail serait due en partie à la tuberculose dont Guidanti était déjà atteint avant l'accident. Il est effectivement constaté par l'expertise médico-légale que l'amputation de la jambe droite a été rendue nécessaire par suite d'une manifestation de la tuberculose pendant le traitement de Guidanti à l'hôpital. Mais, d'autre part, il est constaté d'abord que cette manifestation a été provoquée par les lésions, suites directes de l'accident, et, en second lieu, que même si la jambe n'avait pas été amputée, la marche n'eût pas été beaucoup plus facile. Ces dernières constatations enlèvent tout fondement et toute portée à l'objection de la Compagnie.

Le gain journalier de Guidanti était au moment de l'accident de 3 fr. 24 c., ce qui donnerait, en comptant 300 jours ouvrales dans l'année, un gain annuel de 972 francs. Mais il

faut prendre en considération que Guidanti était un simple journalier, qu'il n'avait pas comme tel du travail assuré d'une manière permanente, que selon toute apparence il ne pouvait gagner 3 fr. 24 c. par jour que pendant la belle saison, qu'enfin il était faible et maladif et exposé par là à des chômages forcés pour cause de santé. Si l'on tient compte de ces diverses considérations, la rente annuelle de 900 francs allouée par le jugement cantonal est trop élevée et doit être réduite à 800 francs.

Les premiers juges ont fixé le point de départ de la rente au 19 juin 1893, jour de l'accident. En même temps ils ont, conformément à ce que prescrit l'art. 5 de la loi du 1^{er} juillet 1875, alloué au lésé le remboursement de ses frais de traitement, à raison de 1 fr. 50 c. par jour, à compter de la même date. Ces dispositions peuvent à première vue paraître trop favorables à Guidanti, en ce sens que pour la durée de son séjour à l'hôpital il touchera 1 fr. 50 c. par jour, somme avec laquelle il pourra s'acquitter vis-à-vis de l'hôpital de tout ce qu'il doit pour le logement, l'entretien et les soins médicaux qu'il y a reçus, et qu'en outre, pour la même période, il touchera la rente qui lui sera allouée. Elles paraissent toutefois justifiées par la considération que si Guidanti avait pu travailler, il n'aurait probablement pas dépensé tout son salaire pour son entretien, mais en aurait épargné une partie, et, en outre, par cette autre considération, qu'il aura à supporter une dépense assez forte pour suppléer par des moyens artificiels à la perte de sa jambe droite.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est admis en ce sens que la rente viagère due par la Compagnie du Jura-Neuchâtelois à Joseph Guidanti est réduite à huit cents francs, payables par trimestre et d'avance à partir du 19 juin 1893. Le jugement du tribunal cantonal de Neuchâtel est confirmé pour le surplus quant au fond et quant aux dépens.

VI. Obligationenrecht. — Code des obligations.

106. Urteil vom 5. Juli 1895 in Sachen Bär & Cie.
gegen Brown, Boveri & Cie.

A. Durch Urteil vom 30. März 1895 hat das Handelsgericht des Kantons Aargau erkannt: Die Beklagten werden verurteilt, den Klägern zu bezahlen:

a. 683 Fr. 15 Cts. nebst Zins zu 5 % seit 10. August 1894;

b. die Differenz zwischen dem Zinse zu 5 % und dem Depositenzins (2 1/2 %) von dem Betrage der klägerischen Fatturen vom 12. Juni und 1. August 1894, d. h. von 5437 Fr. 20 Cts. und zwar für die Zeit vom 28. Dezember 1894 bis 20. Februar 1895 mit 20 Fr.

Mit allen weiteren Begehren werden die Kläger abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin die Berufung an das Bundesgericht ergriffen und den Antrag gestellt, es sei ihr auch der vom Handelsgericht abgewiesene Entschädigungsbetrag von 803 Fr. 40 Cts. samt Zins zuzusprechen. Eventuell solle die Sache zur Eröffnung des Beweisverfahrens über den Umfang des Entschädigungsanspruches an die erste Instanz zurückgewiesen werden. Ferner seien den Beklagten alle Kosten aufzuerlegen.

C. In der heutigen Hauptverhandlung wiederholt der Anwalt der Berufungsklägerin diese Anträge. Er bemerkt sodann, daß es auf einer Verschreibung beruhe, wenn bei seiner Schadensberechnung die deutsche Mark zu 124,40 Cts. angefetzt worden sei. Der Vertreter der Berufungsbeklagten beantragt Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils. Er erklärt sich mit der Korrektur bezüglich des Markkurses einverstanden und bringt an, derselbe sei jetzt, wie zu Anfang des Prozesses, 123,6 bis 123,65.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Anfangs März 1894 wurde zwischen den Parteien ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Klägerin die Lieferung von